

Trier-Nord

Stadtteilrahmenplan Trier-Nord

Herausgeber:

Baudezernat der Stadt Trier
Rathaus
Am Augustinerhof
54290 Trier

Bearbeitung:

B.K.S. Ingenieurgesellschaft für Stadtplanung,
Raum- und Umweltplanung mbH
Maximinstraße 17b
54292 Trier

Trier, im Dezember 2010

VORWORT

Wer diesen Stadtteilrahmenplan liest, merkt deutlich: Trier-Nord ist ein vielseitiger Stadtteil, der auf eine lange historische Vergangenheit zurückblicken kann und heute ein beliebter Wohn- und Arbeitsstandort ist. Und es wird deutlich, dass sich die Bewohner von Trier-Nord mit ihrem Stadtteil identifizieren und sich für ihn einsetzen. Ausdruck dieser Identifikation mit ihrem Stadtteil sind die detailreiche Sicht der anstehenden Themen zur Stadtteilentwicklung und die zahlreichen Verbesserungsvorschläge des Bürgergutachtens, die in wesentlichen Grundzügen in den vorliegenden Stadtteilrahmenplan eingeflossen sind.

Der Stadtbezirk Trier-Nord ist der bevölkerungsreichste Stadtteil Triers. Gleichzeitig präsentiert er sich als inhomogener und nahezu ohne Zusammenhang gewachsener Stadtteil. Im Grunde genommen ist er ein unter vorwiegend administrativen Gesichtspunkten abgegrenzter Stadtbezirk, bestehend aus sehr unterschiedlichen Stadtvierteln. Die einzelnen Stadtviertel, die den Stadtbezirk Trier-Nord bilden, haben historische Wurzeln, die ins späte Mittelalter und den Beginn der Neuzeit zurückreichen. Es handelt sich bei den Erstgenannten insbesondere um Zurlauben, das Maarviertel und das Paulinviertel sowie bei dem aus späterer Zeit stammenden Vierteln um das sogenannte Nells Ländchen. Entwicklungen der jüngeren Vergangenheit sind zudem die vollzogenen Konversionen Castelforte und Casablanca, das Industriegebiet Trier-Nord, das Gewerbegebiet Metternichstraße, das Gewerbegebiet am Moselufer sowie die Wohngebietsentwicklungen zwischen Zurmaiener Straße und dem Maarviertel. Eine Besonderheit im Stadtteil bilden die ausgedehnten Grünanlagen des Nells Parks und des Hauptfriedhofs.

Der Stadtteilrahmenplan wird zu einer Zeit vorgelegt, zu der für Trier-Nord richtungweisende Entscheidungen getroffen und Veränderungen vollzogen werden: Die Konversion der Kaserne Feuvrier und die umfassende Neustrukturierung des gesamten Moseluferbereichs von Trier-Nord wird den Bezug vom Stadtteil zur Mosel nachhaltig verbessern. Die baulichen Entwicklungen im Bereich zwischen Hauptbahnhof und St. Maximin werden eine städtebauliche Aufwertung mit sich bringen. Der geplante Straßenausbau parallel zur Bahnlinie (Metternichstraße und "Moselbahndurchbruch") wird die verkehrliche Situation im Stadtteil verbessern, wovon insbesondere die Wohnquartiere profitieren werden. In Verbindung mit dem Programm "Soziale Stadt Trier-Nord" werden die bereits begonnenen Aufwertungen im Quartier Nells Ländchen fortgesetzt werden können. Die Initiativen zur Wiederbelebung des Nells Parks sowie die sonstigen bürgerschaftlichen Engagements tragen ebenfalls dazu bei, dass die Lebensqualität im Stadtteil Trier-Nord weiterhin verbessert wird.

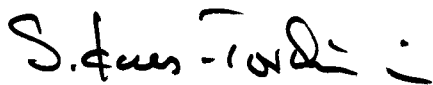
Der Stadtteilrahmenplan gibt den Bürgerinnen und Bürgern, ihren politischen Vertretern sowie der Verwaltung ein Konzept anhand, das die Stärken, die Entwicklungspotenziale sowie die notwendigen Veränderung im Ortsbezirk Trier-Nord aufzeigt. Damit werden die Investitionsentscheidungen im Stadtteil künftig besser zu bewerten sein.

Die räumlich relevanten Aussagen des Bürgergutachtens sind als wichtige Grundlage in den Stadtteilrahmenplan eingeflossen. Alle weiteren Zielaussagen des Bürgergutachtens sind aber nicht vergessen, sondern in den anderen jeweils sachlich zugeordneten Fachplanungen zu berücksichtigen.

Formal dient der Stadtteilrahmenplan als räumliches Entwicklungskonzept der Orientierung für die künftigen Entscheidungen im Stadtrat und in der Verwaltung. Er hat somit keine Rechtsverbindlichkeit gegenüber den Bürgern, sondern stellt eine Selbstbindung von Rat und Verwaltung dar. Auf dieser Basis wurde der vorliegende Stadtteilrahmenplan vom Rat der Stadt Trier in seiner Sitzung vom 14.12.2009 als räumliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Nunmehr sind bei allen zukünftigen Planungen und Beschlüssen mit Raumbezug die im Rahmenplan genannten Zielsetzungen in die Abwägung einzustellen, Abweichungen müssen begründet werden. Nur so wird gewährleistet, dass die langfristige Entwicklung des Ortes in der von den Bürgern, den politischen Gremien und der Verwaltung gewünschten Weise stattfindet.

Allen, die an der Erstellung des Stadtteilrahmenplans mitgewirkt haben, sei an dieser Stelle für Ihren Einsatz gedankt. Die zahlreichen Initiativen zur Umsetzung der Anregungen des Bürgergutachtens wie auch das Engagement der Akteure des Stadtteils hierzu zeigen, dass die weitere Entwicklung von Trier-Nord auch von den Bürgerinnen und Bürgern intensiv mitgetragen wird. Gleichzeitig möchte ich alle ermutigen, sich weiter für die Entwicklung Ihres Stadtteils zu engagieren.

Trier, im Dezember 2010



Simone Kaes-Torchiani

Beigeordnete

1	ALLGEMEINE GRUNDLAGEN	8
1.1	Der Stadtteilrahmenplan als planerisches Instrument.....	8
1.2	Stadtteilrahmenplanung in Trier	8
1.3	Der Stadtteil Trier-Nord im Überblick.....	9
1.4	Baualter / Baustruktur	10
1.4.1	Geschichtliche Entwicklung	10
1.4.2	Kulturdenkmäler	11
1.5	Planrecht.....	11
2	BESTANDSANALYSE	12
2.1	Verkehr	12
2.1.1	Motorisierter Individualverkehr	12
2.1.2	Öffentlicher Personennahverkehr.....	14
2.1.3	Rad- und Fußgängerverkehr	15
2.1.4	Ruhender Verkehr	17
2.2	Siedlungsraum / Nutzungen	17
2.2.1	Wohnen.....	17
2.2.2	Soziale Infrastruktur.....	18
2.2.3	Handel- und Dienstleistungen	19
2.2.4	Gewerbe und Industrie	20
2.2.5	Sport, Freizeit und Erholung.....	22
2.3	Ortsbild und Wohnumfeld.....	24
2.4	Landschaft und Freiraum	25
3	BÜRGERBETEILIGUNG ZUR STADTTEILRAHMENPLANUNG.....	28
3.1	Zukunftskonferenz und Absichtserklärung.....	28
3.2	Bürgergutachten	29
3.2.1	Darstellung der Ziele des Bürgergutachtens	29
3.2.2	Gegenüberstellung der raumbezogenen Ziele des Bürgergutachtens mit den Aussagen der Rahmenplanung	33
3.3	Bürgerhaushalt 2010.....	35
4	PROGRAMMGEBIET SOZIALE STADT	37
5	LEITZIELE DES STADTTEILRAHMENPLANS	40
5.1	Verkehr	40
5.1.1	Motorisierter Individualverkehr	40
5.1.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	45
5.1.3	Nicht motorisierter Individualverkehr (Fußgänger/Radfahrer).....	46
5.1.4	Ruhender Verkehr	50
5.2	Siedlungsraum / Nutzung	52
5.2.1	Umsetzung der Zielsetzungen des Workshops „Perspektiven für den Bahnhofsbereich Trier“ ..	52
5.2.2	Entwicklung des Geländes Castel Feuvrier	53
5.2.3	Wohnbauflächen nach Rückbau Schöndorfer Straße	54

5.2.4	Bebauung der rückwärtigen Grundstücksfreiflächen südöstlich Schöndorfer Straße	55
5.2.5	Errichtung eines Bolzplatzes auf dem Gelände des Polizeischützenvereins	56
5.2.6	Kinderspielplatz in der Balthasar-Neumann-Straße	56
5.2.7	Errichtung eines Spielplatzes auf dem Gelände der Musikschule	57
5.2.8	Flächen für Neubau Moselstadion sichern.....	57
5.2.9	Realisierung einer Wohnbebauung in der Thyrsusstraße entsprechend der Ergebnisse des Architektenwettbewerbs.....	58
5.2.10	Aussiedlung von Gewerbebetrieben	58
5.2.11	Stärkung der Nahversorgung.....	59
5.2.12	Nachnutzung der ehemaligen Geschwister-Scholl-Schule	60
5.2.13	Nachnutzung des Geländes des Grünflächenamtes.....	60
5.2.14	Maßvolle Nachverdichtung der Siedlung in der Wittlicher Straße	61
5.2.15	Konzept für die städtische Wohnanlage Am Keltenweg	61
5.2.16	Nutzungskonzept für das Gebäude des ehemaligen evangelischen Gemeindezentrums	61
5.2.17	Sanierung und Bewirtschaftung der unsanierten Objekte in der Thyrsusstraße 27-31	62
5.3	Ortsbild / Wohnumfeld	62
5.3.1	Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Bereiches Zurlauben.....	62
5.3.2	Neugestaltung des Vorplatzes der Kirche St. Paulin (Balhasar-Neumann-Platz)	64
5.3.3	Sicherung der Siedlungsstruktur durch Offenhaltung un bebauter Blockinnenbereiche	64
5.3.4	Entwicklung von Grünzäsuren als Puffer zwischen konkurrierenden Nutzungen	65
5.3.5	Gestaltungsfibel	65
5.3.6	Bunkerrauschen.....	66
5.3.7	Umfeldgestaltung im Bereich des Bürgerhauses	66
5.3.8	Beleuchtungskonzept für den Stadtteil	67
5.3.9	Gestaltung des Brunnenplatzes im Kreuzungsbereich Thyrsusstraße / Franz-Georg-Straße ...	67
5.4	Landschaft und Freiraum.....	68
5.4.1	Grünes Band von der Porta zum Nells Park	68
5.4.2	Attraktivierung des Moselufers.....	69
5.4.3	Erweiterte Nutzungsmöglichkeiten des Hauptfriedhofs für eine ruhige Erholung.....	70
5.4.4	Renaissance Nell`s Park.....	70
5.4.5	Vernetzung des Nells Park mit dem Moselufer	71
5.4.6	Bessere Anbindung des Erholungsgebietes Weißhauswald.....	71
5.4.7	Gestaltung des Verteilerkreises	72
6	REALISIERUNG DES STADTTEILRAHMENPLANS	73
6.1	Annäherung durch Schlüsselprojekte	73
6.2	Sofortmaßnahmen.....	73
7	ANHÄNGE	74
7.1	Quellenverzeichnis	74
7.1.1	Printmedien.....	74
7.1.2	Digitale Medien	75
7.2	Liste der Kulturdenkmäler für den Stadtteil Trier-Nord	75
7.3	Planrecht	81
7.3.1	Bebauungspläne.....	81
7.3.2	Sonstige Satzungen.....	83
7.3.3	Fachplanungen	84
7.4	Liste der Naturdenkmale für den Stadtteil Trier-Nord.....	84
8	PLANZEICHNUNGEN.....	85

1 ALLGEMEINE GRUNDLAGEN

1.1 Der Stadtteilrahmenplan als planerisches Instrument

In einem Rahmenplan werden "raumbezogene, freiräumlich gestalterische, rechtliche und handlungsbezogene Aussagen in einem Planwerk zusammengefasst."¹ Seinem Rechtscharakter nach zählt der Rahmenplan zu den informellen Planungen. Für informelle Planungen bestehen keine rechtlichen Vorgaben hinsichtlich Form, Verfahren oder Inhalt und sie besitzen als verwaltungsinterne Vorbereitungsmaßnahmen auch keine Rechtsverbindlichkeit bzw. keinen Normcharakter.² Jedoch sind gemäß § 1 Abs. 5 Nr. 11 BauGB "die Ergebnisse einer von der Gemeinde beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung" bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen, also in die Abwägung einzustellen.

Anders als für die Bauleitpläne besteht für die Erstellung von Rahmenplänen keine Planungspflicht bzw. kein Gebot der Erforderlichkeit. Allerdings wird in § 140 Nr. 4 BauGB (Rahmenplanung als Teil der städtebaulichen Planung) explizit und in § 1 Abs. 5 Nr. 11 BauGB (von der Gemeinde beschlossene sonstige städtebauliche Planung) sowie § 3 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BauGB (frühzeitige Bürgerbeteiligung auch auf anderer Grundlage) implizit auf die Möglichkeit zur Erstellung von Rahmenplänen hingewiesen. Somit liegt es im Ermessen der Gemeinde, vom Instrument des Rahmenplans Gebrauch zu machen. Mit Blick auf die Erarbeitung einer lokalen Agenda 21 haben Rahmenpläne eine neue Bedeutung bekommen.

Aufgrund der fehlenden formalen und inhaltlichen Vorgaben lässt sich für das Instrument des Stadtteilrahmenplans (SRP) keine allgemein anerkannte Definition geben. Mit dem Einsatz eines Rahmenplans für den Bereich eines abgrenzbaren Stadtteils werden teilweise sehr unterschiedliche Ziele verfolgt. Im Allgemeinen machen Stadtteilrahmenpläne inhaltliche Aussagen zu allen städtebaulichen Themenbereichen. Dabei werden meist aufgrund von Bestandsanalysen Entwicklungsziele und Maßnahmenkataloge erarbeitet sowie Prioritäten gesetzt und Realisierungszeiträume angegeben. Letztlich entscheidet die Gemeinde über Inhalte und Verfahren der Stadtteilrahmenplanung.

1.2 Stadtteilrahmenplanung in Trier

Die Stadt Trier setzt sich seit der kommunalen Gebietsreform im Jahr 1969 aus insgesamt 19 Stadtteilen bzw. Ortsbezirken zusammen, die einen eigenen Namen führen und über eine eingeschränkte kommunale Selbständigkeit verfügen (Ortsvorsteher und Ortsbeirat). Die einzelnen Stadtbezirke unterscheiden sich hinsichtlich Lage, Struktur und Bedeutung, das Spektrum reicht von innerstädtischen bis zu ehemals eigenständigen, dörflich geprägten Ortsbezirken. Dem-

¹ HANGARTER, EKKEHART: Bauleitplanung – Bebauungspläne, Vorhaben- und Erschließungsplan. Werner-Verlag, Düsseldorf 1999, S. 29.

² vgl. BROHM, WINFRIED: Öffentliches Baurecht. Verlag C.H. Beck, München 1999, S. 126.

nach weist jeder Stadtteil einen spezifischen Charakter auf, dessen Erhalt und Fortentwicklung Aufgabe kommunaler Planung ist.

Vor diesem Hintergrund wurde in der Stadt Trier im Jahre 1997 die Verwaltung durch Ratsbeschluss beauftragt, für jeden Stadtteil Triers einen so genannten Stadtteilrahmenplan zu erstellen. Mit diesem Auftrag war das Ziel verbunden, für alle Stadtteile räumliche Entwicklungskonzepte im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung vor dem Hintergrund enger werdender finanzieller Handlungsspielräume zu erarbeiten.

Von den Stadtteilrahmenplänen als informelles städtebauliches Planungsinstrument geht keine unmittelbare rechtliche Bindung aus. Allerdings sollen zukunftsorientierte Leitlinien aufgezeigt und Entscheidungshilfen entwickelt werden, die bei den sonstigen städtebaulichen Planungen Berücksichtigung finden sollten. Die Stadtteilrahmenplanung ist ein offener Planungsprozess und unterliegt somit kontinuierlichen Veränderungen.

Für die Erstellung der Stadtteilrahmenpläne wurde in Trier folgende Organisationsform gewählt: In allen Stadtteilen werden durch Formen der Bürgerbeteiligung (u.a. Workshops, Arbeitsgruppen, Podiumsdiskussionen und vor allem Zukunftskonferenzen) gemeinsam mit den Bürgern Potenziale und Probleme des Stadtteils sowie Möglichkeiten und Handlungserfordernisse seiner künftigen Entwicklung erarbeitet. Die dabei gewonnenen Ergebnisse werden im Bürgergutachten zusammengefasst und in die von der Verwaltung erarbeiteten Planungsgrundlagen und Entwicklungsziele integriert. Die aktive Einbeziehung der Bürger in den Planungsprozess ermöglicht eine besseren Nutzung örtlicher Sachkenntnisse und Engagements und fördert die Akzeptanz der Planung und anschließenden Maßnahmen.

1.3 Der Stadtteil Trier-Nord im Überblick

Trier-Nord erstreckt sich vom nördlichen Alleenring (Porta Nigra) bis zur Biewerer Eisenbahnbrücke. Die nördliche und nordwestliche Grenze des Stadtteils wird durch den Verlauf der Mosel charakterisiert; im Südosten endet der Stadtteil an der Eisenbahnlinie Koblenz-Saarbrücken.

Der Stadtteil Trier-Nord besteht aus den Siedlungsteilen Maximin und Nells Ländchen. Er liegt nordöstlich der Trierer Altstadt (Stadtteil Mitte – Gartenfeld) und grenzt im Südosten an den Stadtteil Kürenz. Im Norden grenzt Trier - Nord an die am linken Moselufer gelegenen Stadtbeiriche West – Pallien und Biewer, im Nordosten folgt der Stadtteil Ruwer - Eitelsbach.

Der Stadtbezirk Trier-Nord ist der **bevölkerungsreichste Stadtteil** Triers. Gleichzeitig stellt er gemeinsam mit dem Stadtbezirk Trier-Mitte / Gartenfeld den inhomogensten und am geringsten im Zusammenhang gewachsenen Teil des Stadtgebietes Triers dar. Im Grunde genommen ist er ein unter vorwiegend administrativen Gesichtspunkten abgegrenzter Stadtbereich, bestehend aus sehr unterschiedlichen Quartieren (entsprechend den aus dem französischen abgeleiteten Stadtvierteln = sog. Quartiers) und Mikrozentren, die - jedes für sich - sehr unterschiedliche Eigenarten, Strukturen, Konfliktbereiche, Defizite, aber auch Entwicklungspotenziale aufweisen.

Die einzelnen **Stadtviertel**, die den Stadtbezirk Trier-Nord bilden, haben historische Wurzeln, die ins späte Mittelalter und den Beginn der Neuzeit zurückreichen. Es handelt sich bei den Erstgenannten insbesondere um das Maarviertel und das Paulinviertel sowie bei dem aus späterer Zeit stammenden Vierteln (industrielle Revolution und militärische Aufrüstung Deutschlands) der Bereich im Dreieck zwischen Franz-Georg-Straße, Herzogenbuscher Straße und

Wasserweg. Entwicklungen der jüngeren Vergangenheit sind hingegen die vollzogenen Konversionen Castelforte und Casablanca, das Industriegebiet Trier-Nord, das Gewerbegebiet Metternichstraße zwischen Wasserweg und Nells Park, das RATIO-Areal mit NH-Hotel, asiatischem Speiselokal (ehemaliges Unterhaltungszentrum Riverside), Aldi und Schiffswerft Boost sowie die Wohngebietsentwicklungen zwischen Zurmaiener Straße und dem Maarviertel (Wilhelm-Leuschner-Straße / St. Mergener-Straße u. weitere).

Mikrostandorte eigenständigen Charakters sind ergänzend der Bereich des Zurlaubener Ufers zwischen Georg-Schmitt-Platz bis hin zur Jugendherberge (im weitesten Sinne Alt-Zurlauben), die Sport-Freizeit-Grünachse Moselstadion / Nordbad / Excellenzhaus / Hauptfriedhof zwischen Moselufer und Franz-Georg-Straße, das Castel Feuvrier (ehemalige französische Gendarmerie) an der Zurmaiener Straße, die Kaserne Metternichstraße, der Nells Park mit Verteilerkreis Nord und der Bereich zwischen Hauptpost entlang der Reichsabtei, Schöndorfer Straße, Kürenzer Straße bis hin zum Wasserweg.

1.4 Baualter / Baustruktur

1.4.1 Geschichtliche Entwicklung

Eine explizite Abhandlung der geschichtlichen Entwicklung des Stadtteils wird derzeit durch die untere Denkmalpflegebehörde zusammengestellt. Da diese gegenwärtig noch nicht vorliegt, wird im folgenden ein Auszug aus dem Buch „Die Stadterweiterung Triers“ von Hans-Hermann Reck wiedergegeben, der u.a. auch die wesentlichen Schritte der Entwicklung des Stadtteils stichpunktartig zusammenfasst.

„Die Besiedlung des städtischen Umlandes, in dem schon vor dem 19. Jahrhundert vier Klöster (St. Martin, St. Marien, St. Maximin und St. Paulin) und sechs Dörfer (Zurlauben, Maar, Straß, St. Paulin, St. Barbara und Löwenbrücken) lagen, begann von der Stadt aus im Jahr 1818 mit einem stattlichen Haus vor dem Simeonstor (der Porta Nigra). In der Folgezeit entwickelten sich kleine, vorstadtähnliche Ansiedlungen in lockerer Bauweise vor allen drei Haupttoren der Stadt: vor dem Römertor (Simeonstor, im Norden), vor dem Mustor (im Osten) und vor dem Neutor (im Süden).

Seit der Jahrhundertmitte griff der städtische Einfluss auf die Vororte entlang der beiden Ausfallstraßen über (Straß und St. Paulin an der Paulinstraße im Norden, Löwenbrücken an der Saarstraße im Süden); gleichzeitig entstanden einzelne Villen am Alleenring um die Stadt, der schon im 18. Jahrhundert angelegt worden war. (...)

Mit der Aufhebung der Mahl- und Schlachtersteuer sowie der nächtlichen Torsperre zum 1. Januar 1875 begann die eigentliche Stadterweiterung, obwohl die Bautätigkeit zunächst nur langsam zunahm. Kennzeichnend ist, dass nun auch weiter entfernt vom Stadtkern Häuser entstanden, deren Bewohnerschaft aus der Stadt stammte oder beruflich auf die Stadt ausgerichtet war. Da die Stadtverwaltung keine planerischen Vorgaben machte und kapitalstarke Unternehmer fehlten, folgte die Bebauung den vorhandenen Feldwegen, die allenfalls verbreitert und begradigt wurden.

Die Verlegung des Hauptbahnhofes vom linken auf das rechte Moselufer in den späten siebziger Jahren zog weitreichende Konsequenzen für die Stadtentwicklung nach sich: Einerseits bildete der Bahnhof den Kristallisationspunkt für ein neues, wenn auch kleines Geschäftsviertel,

andererseits schnitt die Bahnlinie den Bereich östlich der Bahnanlagen weitgehend vom übrigen Stadtgebiet ab, was die Besiedlung der späteren Oststadt lange hinauszögerte.

Um 1886/87, also noch kurz vor der Eingemeindung der stadtnahen Vororte 1888, setzte parallel zum wirtschaftlichen Aufschwung ein Bauboom ein, der seinen Höhepunkt in den späten neunziger Jahren fand. Weite Teile des Stadterweiterungsgebietes erhielten damals ihr heutiges Erscheinungsbild. Trotz der umfangreichen Tätigkeit änderte sich an der Besiedlungsweise prinzipiell wenig: Die Stadt legte nur für drei neue Straßen auf der 1893 parzellierten „Maximiner Acht“ die Flucht fest, 1897 entstanden zwischen Südallee und Gilbertstraße die einzige Privatstraße des 19. Jahrhunderts im Untersuchungsgebiet, die Eberhardstraße. Ansonsten folgte die Bebauung weiterhin dem vorhandenen Wegenetz.

Mit dem Entwurf eines Bebauungsplans versuchte die Stadtverwaltung um 1900, die bauliche Expansion Triers in geregelte Bahnen zu lenken, doch konnten wegen des energischen Widerstandes interessierter Bevölkerungskreise nur kleine Teile des Planes in Kraft treten. Zudem schätzte man nach den Erfahrungen mit dem vorangegangenen Bauboom die zukünftige Entwicklung völlig falsch ein. Die Baukonjunktur, die sich nach einem Einbruch im Jahr 1900 noch einmal erholte, schwächte sich nach 1904 ab und pendelte sich auf einem relativ niedrigen Niveau ein. So konnten vor dem ersten Weltkrieg nur wenige Vorhaben des Bebauungsplans verwirklicht werden, unter anderem die Erschließung des Jesuitengartens in der Südstadt ab 1901, die Verlegung des Südbahnhofs zusammen mit dem Bau einer neuen Bahnunterführung 1908 und der Bau einer zweiten Moselbrücke, der Kaiser-Wilhelm-Brücke, 1912/13.³

„In weiten Bereichen des Untersuchungsgebietes hat sich das Stadtbild seit 1918 stark gewandelt. Während in der Nordstadt vor allem Neubauten auf bisherigen Freiflächen, meist Gartenland, hinzukamen, wurden in der Ost- und Südstadt zahlreiche Altbauten bei den Luftangriffen des zweiten Weltkrieges zerstört. Die Ausdehnung innerstädtischer Geschäftszonen nach 1945 hat an beiden Ausfallstraßen, besonders an der Paulinstraße, zahlreiche Um- und Ersatzbauten nach sich gezogen, der überproportional gestiegene Bodenwert am Alleering fast alle Villen verschwinden lassen. Einem starken Veränderungsdruck sind nach wie vor auch die gewerblichen Bauten und die Krankenhäuser unterworfen.“⁴

1.4.2 Kulturdenkmäler

Die im Anhang 1 des Stadtteilrahmenplans aufgelisteten Bauwerke aus Trier-Nord sind in der **Denkmalliste der Stadt Trier** zum Zeitpunkt der Bearbeitung als Kulturdenkmäler aufgeführt. Die Denkmaltopographie wird jedoch für den Stadtbereich überarbeitet, daher hat diese Auflistung keinen abschließenden Charakter.

1.5 Planrecht

Das für den Stadtteil Trier-Nord bestehende Planrecht ist in Anhang 2 wiedergegeben. Auf diesen wird verwiesen.

³ Hans Hermann Reck: „Die Stadterweiterung Triers – Planung und Baugeschichte vom Beginn der preußischen Zeit bis zum Ende des Ersten Weltkrieges (1815-1918)“; Trier Historische Forschungen, Band 15, 1990, S. 456-459

⁴ ebenda, S. 461

2 BESTANDSANALYSE

2.1 Verkehr

2.1.1 Motorisierter Individualverkehr

Die **überörtliche Verkehrsanbindung** des Stadtteils erfolgt über die **Bundesstraße 49** (Zurmaiener Straße / Ascoli-Piceno-Straße / Martinsufer), welche den Stadtteil entlang des Moselufers der Länge nach durchläuft. Die Bundesstraße 49 geht in ihrem weiteren Verlauf in die Autobahn A 602 über, welche am Dreieck Moseltal an das großräumige Autobahnnetz (Autobahn A1 Köln - Dortmund) anbindet.

In nördlicher Richtung verläuft die **Bundesstraße 51** (Kaiser-Wilhelm-Brücke / Bitburger Straße), welche die Stadt Trier mit den Umlandgemeinden der Verbandsgemeinden Trier-Land und Irrel sowie dem Mittelzentrum Bitburg verbindet.

Eine weitere überörtliche Verkehrsanbindung besteht über die **Landesstraße 144** (L 144 – Wasserweg, Avelsbacher Straße), welche die Höhenstadtteile (insbesondere Filsch und Tarforst) samt Universität und die Umlandgemeinden der Verbandsgemeinden Ruwer und Kell am See (darunter sind insbesondere die bevölkerungsstarken Wohngemeinden Korlingen, Gutweiler, Pluwig und Gusterath zu nennen) mit dem Stadtzentrum von Trier verbindet.

Die **Landesstraße 145** (L 145) durchläuft den Stadtteil aus Richtung Ruwer kommend entlang Loebstraße, Verteilerkreis, Parkstraße, Franz-Georg-Straße, Schöndorfer Straße, In der Reichsabtei und bindet in südöstlicher Verlängerung an den Alleenring an.

Die Verkehrssituation der Hauptverkehrsstraßen innerhalb des Stadtteils ist vor allem durch einen hohen Anteil an quartierfremden **Durchgangsverkehr** vorwiegend in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden gekennzeichnet. Nicht die Quantität, d.h. die Vielzahl der das Viertel durchquerenden Fahrzeuge ist in diesem Zusammenhang relevant, sondern vielmehr die verhältnismäßig hohe Fahrgeschwindigkeit der passierenden Fahrzeuge und das davon ausgehende Störungs- und Gefährdungspotential.

Der Durchgangsverkehr durchquert den Stadtteil hauptsächlich auf folgenden Routen:

1. Autobahn A 602 / Zurmaiener Straße / Ascoli-Piceno-Straße (B 49)
2. Verteilerkreis / Herzogenbuscher Straße / Paulinstraße
3. Verteilerkreis / Parkstraße / Franz-Georg-Straße / Schöndorfer Straße / Reichsabtei
4. Loebstraße / Ruwerer Straße / Verteilerkreis
5. Loebstraße / Metternichstraße

Aufgrund ihrer Lage in unmittelbarer Verlängerung des Autobahnteilstücks A 602 und ihres vierstreifigen Ausbaus weist die **Zurmaiener Straße** und in deren südwestlicher Verlängerung die **Ascoli-Piceno-Straße** von den zuvor aufgeführten Durchgangsrouten die höchsten Ver-

kehrszahlen auf. Gegenwärtig passieren täglich ca. 40.000 Fahrzeuge⁵ die Straße. Dies führt insbesondere in den Streckenabschnitten, in denen schutzbedürftige Nutzungen angrenzen (Streckenabschnitt zwischen Hauptfriedhof und Georg-Schmitt-Platz mit angrenzender Wohnbebauung) zu erheblichen Belästigungen durch Verkehrslärm und Abgase.

Da die Zurmaiener Straße / Ascoli-Piceno-Straße auch künftig die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße übernehmen muss, wird diese gegenwärtig abschnittsweise verkehrsgerecht ausgebaut.

Auf den unter 2. und 3. beschriebenen Durchgangsrouten bestehen zwar jeweils geringere Verkehrsbelastungszahlen (**Schöndorfer Straße** ca. 20.000 Kfz / 24 h, **Paulinstraße** ca. 12.000 Kfz / 24 h), jedoch sind diese Straßen auch nur zweistreifig ausgebaut. Erschwerend kommt hinzu, dass die Routen auf nahezu gesamter Länge durch Wohngebiete bzw. Mischgebiete mit hohem Wohnanteil verlaufen.

Neben den daraus resultierenden Einschränkungen in der Wohnqualität hat dies oftmals zur Folge, dass der Straßenraum – auch aufgrund fehlender Gestaltung - keinerlei Aufenthaltsqualitäten für die Bewohner bietet und die straßenzugewandten Grundstücksteile und Gebäudefasaden oftmals vernachlässigt werden. Betroffen hiervon sind in besonderem Maße die Franz-Georg-Straße und die Paulinstraße. In der Paulinstraße führt der hohe Anteil an Durchgangsverkehr ergänzend zu einer Beeinträchtigung der dort ansässigen gewerblichen Nutzungen (vorwiegend Handel und Dienstleistungen).

Ogleich durch verkehrsberuhigende Maßnahmen in den 90iger Jahren (Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, Einbau von Fahrbahnteilern als Überquerungshilfen, Rückbau des Straßenquerschnittes) und in jüngster Vergangenheit durch verkehrslenkende Maßnahmen (Beschilderung) versucht wurde, das Verkehrsaufkommen in der Franz-Georg-Straße zu reduzieren und eine Teil-Verlagerung der Verkehrsströme auf die Herzogenbuscher Straße / Wasserweg sowie Metternichstraße herbeizuführen, sind die ergriffenen Maßnahmen bislang nicht in deutlichem Maße wahrnehmbar wirksam geworden.

Gleiches gilt sinngemäß für die unlängst erfolgte Neugestaltung des Kreuzungsbereiches Wasserweg / Paulinstraße / Herzogenbuscher Straße mit dem Ziel einer Entlastung der Paulinstraße durch Lenkung der stadteinwärts fahrenden Verkehre über den Wasserweg zur Schöndorfer Straße.

Um den oftmals hohen Verkehrsaufkommen auf den zuvor beschriebenen Durchgangsrouten auszuweichen, werden von den Autofahrern Nebenstraßen in Wohngebieten genutzt. Auch wenn dies augenscheinlich auf das gesamte Paulinviertel sowie einzelne Straßen des angrenzenden Maarviertels und einzelne Straßen des Quartiers zwischen Verteilerkreis / Franz-Georg-Straße / Herzogenbuscher Straße / Wasserweg zutrifft, konnten diese sogen. **Schleichverkehr** im Rahmen durchgeführter Verkehrszählungen nicht großräumig erfasst werden.

In den anderen, überwiegend als Anliegerstraßen ausgewiesenen Straßen des Stadtteils herrscht dagegen meist ein geringeres Verkehrsaufkommen. Dies liegt auch darin begründet, dass in mehreren Vierteln durch gezielte Maßnahmen (Einbahnstraßenregelungen, Nullstellen, Ausbildung verkehrsberuhigter Bereiche) eine Verkehrsberuhigung bereits erfolgt ist.

⁵ Alle Angaben zur Verkehrsstärke entstammen überschläglichen Hochrechnungen auf Basis vorgenommener Zählungen zu ausgewählten Zeiträumen.

Die Verkehrsbelastung in der **Loebstraße** ist in den einzelnen Teilabschnitten unterschiedlich stark ausgeprägt. Sie beträgt im Bereich zwischen Verteilerring und Einmündung Dasbachstraße ca. 17.500 Kfz / Tag, im Abschnitt zwischen Dasbachstraße und Rudolf-Diesel-Straße rund 13.000 Kfz / Tag und im Abschnitt zwischen Rudolf-Diesel-Straße und Ohmstraße rund 11.500 Kfz / Tag. Die **Metternichstraße** weist derzeit eine Verkehrsbelastung von ca. 5.500 Kfz / Tag auf.

Da beide Straßen jedoch fast ausnahmslos durch gewerbliche Bauflächen mit geringem (punktuellen) Wohnanteil verlaufen, sind Beeinträchtigungen durch die Verkehrsbelastung hier nicht erkennbar.

2.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Der Stadtteil Trier-Nord verfügt über eine gute Anbindung an den **straßengebundenen ÖPNV**. Der Stadtteil wird derzeit von folgenden Buslinien angeedient:

- **Linie 1** (Euren – Trier West – Karl Marx Haus – Porta Nigra – Trier Nord – Ruwer) fährt den Stadtteil im 10-Minuten-Takt an
- **Linie 5** (Treviris – Porta Nigra – Maarviertel – Castelforte) bedient den Stadtteil an Werktagen im Tageszeitraum im 30- bzw. 60- Minuten –Takt
- **Linie 30** (Bonerath - Holzerath - Schöndorf - Pluwig - Gusterath - Gutweiler - Korlingen - Filsch - Olewig - Kaiserthermen - Trier, Hbf. - Industriegebiet Nord - Ruwer - Eitelsbach - Mertesdorf - Kasel - Waldrach - Riveris – Morscheid) bedient das Gewerbegebiet an Werktagen im Tageszeitraum im 30 - Minuten –Takt
- **Linie 85** (Hauptbahnhof – Porta Nigra – Trier Nord – Castelforte / Trier Nord / Ruwer) fährt den Stadtteil an Werktagen in den Morgen- und Abendstunden im 30-Minuten-Takt sowie im Sternbusverkehr ganztägig alle 30 Minuten (Samstags) bzw. ganztägig im Stundentakt (Sonntags) an.
- **Linie 86** (Hauptbahnhof – Porta Nigra – Trier Nord – Ruwer – Mertesdorf – Kasel – Waldrach – Riveris – Morscheid) fährt den Stadtteil an Werktagen in den Morgen- und Abendstunden im 30-Minuten-Takt sowie im Sternbusverkehr ganztägig alle 15 bis 30 Minuten (Samstags) bzw. ganztägig im Halbstundentakt (Sonntags) an.

Darüber hinaus bestehen im Bereich der Theodor-Heuss-Allee / Porta-Nigra Zugangsmöglichkeiten zu sämtlichen anderen in Trier eingesetzten Buslinien.

Eine deutliche Verbesserung des straßengebundenen ÖPNV-Angebotes lässt sich im bestehenden System z.B. durch eine Erhöhung der Taktfrequenz nur vereinzelt erreichen. Von Seiten der Bewohner des Stadtteils eine Erhöhung der Taktfrequenz von Linie 5 angestrebt. Darüber hinaus wird eine Haltestelle in direkter räumlicher Zuordnung zum Behörden- und Dienstleistungszentrum in der Dasbachstraße (Agentur für Arbeit, Landesbetrieb Straßen und Verkehr etc.) vermisst.

Die Anbindung des Stadtteils an den **schienengebundenen ÖPNV** (Bahnlinie Saarbrücken – Koblenz) erfolgt derzeit ausschließlich über den Hauptbahnhof, welcher unmittelbar südlich an den Stadtteil angrenzt. Hierdurch beträgt die zurückzulegende Entfernung für die Bewohner des Stadtteils in Einzelfällen über 2 Kilometer. Deutliche Verbesserungspotentiale bestehen durch die Errichtung zusätzlicher Haltepunkte entlang der Bahnstrecke in Höhe des Stadtteils.

2.1.3 Rad- und Fußgängerverkehr

Der Stadtteil ist an das großräumige Radwegenetz (Radfernwege) des Landes Rheinland-Pfalz angebunden. Entlang des Moselufers verläuft der **Moselradweg**, welcher von Thionville bis zur Mündung bei Koblenz führt.

Der Radweg befindet sich im Bereich des Stadtteils in einem schlechten Zustand. Vor allem aufgrund größerer Unebenheiten / Risse in der Oberfläche, fehlender Beleuchtung und durch eine zu geringe Ausbaubreite von derzeit maximal 1,50 – 2,00 Metern (welche zusätzlich von Fußgängern genutzt wird) ist die Sicherheit der Radfahrer beeinträchtigt. Als besonders störend wird von Radfahrern empfunden, dass der Moselradweg in Höhe Ratio / Schiffswerft Boost abrupt endet und nur unzureichend über die Loebstraße / Ruwerer Straße an den Moselradweg in Höhe Ruwer angebunden ist.

Die Situation in den Hauptverkehrsstraßen des Stadtteils ist für Radfahrer gänzlich unbefriedigend. Zwar sind an verschiedenen Stellen des Stadtteils **Radwege** älteren Datums (in mehr oder weniger schlechtem Zustand) vorhanden (Zurmaiener Straße, Parkstraße, Herzogenbuscher Straße), welche in der Vergangenheit durch die Anlage weiterer Radwege im Zuge von Ausbaumaßnahmen einzelner Straßenabschnitte ergänzt wurden (insbesondere westlicher Verteilerkreis und Kreuzungsbereich Wasserweg / Herzogenbuscher Straße). Insgesamt besteht jedoch kein zusammenhängendes, stadtteilübergreifendes Netz. So endet beispielsweise der Radweg entlang der Zurmaiener Straße derzeit in Höhe der Straße „An der Jugendherberge“, ohne das für den Radfahrer der weitere Verlauf in Richtung Innenstadt erkennbar ist. Auch der Radweg entlang der Parkstraße endet derzeit in Höhe der Thyrsusstraße; der nächstgelegene Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Innenstadt beginnt dann erst wieder kurz vor dem Alleenring in Höhe der Straße „In der Reichsabtei“.

Von den Radfahrern wird insbesondere eine durchgängige Wegeführung zur Innenstadt vermisst. Der derzeitige Ausbauzustand des Radwegesystems erfordert es, dass die Radfahrer oftmals gezwungen sind, sich an den jeweiligen Enden der Radwege in den fließenden Verkehr einzuordnen. Dies birgt ein erhöhtes Gefährdungspotential und steht dem allgemeinen Ziel einer Förderung des Radverkehrs entgegen.

Die Erreichbarkeit des linken Moselufers ist zum einen über die Kaiser-Wilhelm-Brücke gegeben. Zum anderen besteht für Radfahrer die Möglichkeit der Nutzung der Pfälzeler Eisenbahnbrücke. Da diese auf der Stadtteilseite jedoch sehr schlecht an die vorhandenen Radwege angebunden ist und auch keine diesbezügliche Ausschilderung besteht, steht diese Möglichkeit in aller Regel nur ortskundigen Fahrradfahrern offen.

Die Ausstattung des Stadtteils mit **Fußwegen** ist in den einzelnen Quartieren unterschiedlich stark definiert. Grundsätzlich sind jedoch keine nennenswerten Lücken innerhalb des Wegenetzes erkennbar.

Die fußläufige Vernetzung innerhalb des Paulinviertels ist insgesamt als gut zu bezeichnen. Es bestehen vielfache Zugangsmöglichkeiten zur Paulinstraße (teils private Passagen, deren öffentliche Nutzung jedoch gestattet wird). Große Bedeutung besitzt auch die fußläufige Verbindung zwischen der Maximinstraße und der Hauptpost / Bahnhofsbereich sowie der Durchlass (Steingröverweg) zwischen Thebäerstraße / Göbenstraße und Theodor-Heuss-Allee (City).

Auch innerhalb des Maarviertels besteht eine ausreichende fußläufige Vernetzung. Insbesondere im nördlichen Teil (Bereich zwischen der Wilhelm Leuschner Straße und der Klo-

schinskystraße) bestehen vielfältige Wegebeziehung, welche die fußläufige Erreichbarkeit der angrenzenden Straßenzüge auf kurzem Wege ermöglichen.

Punktuelle Defizite bestehen im Umfeld der Grundschulen Martin, wo verschiedene Fußwege / Fußgängerbereiche lediglich durch entsprechende Markierungen von der Fahrbahnfläche getrennt sind und eine bauliche Trennung zur Sicherung des Schulwegs vieler Kinder fehlt. Darüber hinaus wird von den Bürgern eine Fußwegeverbindung zwischen der Paulinstraße und der Engelstraße im Bereich der städtischen Karl-Berg Musikschule vermisst.

Die Verbindung des Maarviertels mit der City ist zwar durch die im allgemeinen dreispurig geführte Nordallee gestört, aber hinsichtlich der fußläufigen Querbarkeit (Licht-Signalanlage) dieses Straßenzuges als akzeptabel einzustufen. Mit der unlängst neu gestalteten Kreuzung Paulinstraße / Nordallee erfolgte eine wesentliche Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit der Innenstadt für den gesamten Stadtteil.

Eine Verbesserung bzw. Attraktivierung des Zugangs zur Innenstadt könnte durch die Schaffung einer Zugangsmöglichkeit von der Theobaldstraße zum Grünzug zwischen Nordallee und Franz-Ludwig-Straße erzielt werden.

Die Zugangsmöglichkeiten aus dem Maarviertel zur Mosel beschränken sich im wesentlichen auf Licht-Signalanlagen am Georg-Schmitt-Platz und am Kreuzungspunkt Zeughausstraße / Zurmaier Straße. Aufgrund der hohen Wartezeiten werden beide Lichtsignalanlagen von den Bewohnern wenig akzeptiert; ein Queren der Straße durch Fußgänger während der Rotphase ist in der Folge häufig zu beobachten.

Eine weitere Zugangsmöglichkeit zum Moselufer besteht in Form einer Unterführung in Verlängerung der Maarstraße. Aufgrund geänderter städtebaulicher Leitbilder sowie wiederholter krimineller Übergriffe gibt es jedoch Bestrebungen, diese in absehbarer Zukunft zu schließen.

Die Ausstattung des Quartiers zwischen Verteilerkreis / Franz-Georg-Straße / Herzogenbuscher Straße / Wasserweg mit Fußwegen ist insgesamt ebenfalls als günstig zu bezeichnen. Es bestehen sowohl in Nord-Süd, als auch in Ost-West-Richtung jeweils eine Vielzahl von Verbindungen zwischen den einzelnen Straßenzügen, zum Teil auch als freiverlaufende Fußwege oder Fußpfade. Bedingt günstig ist der Zugang zu Naherholungsmöglichkeiten. Der Nells Park ist an zwei Stellen (Thyrusstraße und Franz-Georg-Straße/Parkstraße) zum Quartier hin geöffnet.

Als unzureichend angesehen werden die Zugangsmöglichkeiten dieses Quartiers zum Moselufer. So wird von den Bürgern eine Zugangsmöglichkeit in nördlicher Verlängerung der Straße An der Hospitalsmühle (im Bereich des Stadtwerke-Areals) für sinnvoll erachtet. Auch die vorhandene Anbindung über das Fuß- und Radwegenetz am Verteilerkreis wird aufgrund ihrer geringen Attraktivität und teilweise versteckten Wegeführung nur selten genutzt.

Die Fußgängerampelschaltung im Bereich der Einmündung „An der Hospitalsmühle / Zurmaier Straße“ könnte deutlich zu Gunsten der Fußgänger optimiert werden (zu lange Wartezeiten). Östlich des Quartiers sind im Grundsatz bestehende Naherholungspotenziale „Am Grüneberg“ derzeit noch minder genutzt und gering erschlossen (vgl. hierzu die entsprechenden Ausführungen im Stadtteilrahmenplan Trier-Kürenz). Eine weitgehend störungsfreie Zugangsmöglichkeit vom Quartier über die Zementbrücke ist zwar vorhanden, wird aber nur gering frequentiert.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist die Erhaltung der baufälligen Zementbrücke aufgrund hoher Sanierungskosten jedoch nicht finanzierbar, so dass ein Abbruch der Brücke unumgänglich ist. Dadurch wird sich die Erreichbarkeit des benachbarten Naherholungsgebietes für die Bewohner des Stadtteils erheblich verschlechtern, zumal die dann nächstgelegene Zugangsmöglichkeit im Bereich der Eisenbahnunterführung an der Kläranlage aufgrund der großen Entfernung zu den bewohnten Quartieren des Stadtteils und der wenig attraktiven Wegeführung erkennbar nicht angenommen wird.

2.1.4 Ruhender Verkehr

Grundlegende Defizite bezüglich des ruhenden Verkehrs sind in Trier-Nord erkennbar **nicht gegeben**. Dies liegt vor allem darin begründet, dass große Teile des Stadtteils einer Parkraumbewirtschaftung mittels Parkausweisen für Anwohner und Parkscheinen für Fremdparker unterliegen (Paulinviertel / Maarviertel). Auch in den übrigen Wohnquartieren sind Parkplätze augenscheinlich in ausreichendem Maße vorhanden.

Punktuelle Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Gestaltung einzelner öffentlicher Parkplatzflächen. Dies betrifft insbesondere den Parkplatz in der nördlichen Kloschinskystraße (vor dem Moselstadion) und den Parkplatz am Bürgerhaus Trier – Nord.

Darüber hinaus kommt es bei Großveranstaltungen in der Arena Trier zu übermäßigem Parkraumsucherverkehr in den angrenzenden Wohngebieten.

Von Seiten der in der oberen Paulinstraße ansässigen Geschäftsleute wird die Ausweisung von **Kurzzeitparkplätzen** angestrebt.

Handlungsbedarf besteht im Quartier zwischen Verteilerkreis / Franz-Georg-Straße / Herzogenbuscher Straße / Wasserweg hinsichtlich der dort in großer Anzahl abgestellten **Wertstoff-sammelfahrzeuge**, welche die Wohnqualität innerhalb des Quartiers aufgrund der damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen erheblich beeinträchtigen.

2.2 Siedlungsraum / Nutzungen

2.2.1 Wohnen

Der Stadtbezirk Trier-Nord ist mit 13.405 Einwohnern (Stand: 31.12.2009) und 376,9 ha Flächengröße der bevölkerungsreichste Stadtteil Triers. Analog der jeweiligen Entstehungsgeschichte der einzelnen Quartiere finden sich innerhalb des Stadtteils unterschiedliche Wohnformen.

Zu den älteren Wohnquartieren zählen – neben den Gebäuden des ehemaligen Dorfes Zurlauben – das Paulinviertel und das Maarviertel.

Während das Paulinviertel durch einen hohen Anteil an Mehrfamilienhäusern (oftmals aus der Gründerzeit) mit Eigentumswohnungen geprägt ist weist das Maarviertel noch einen im Verhältnis zum übrigen Stadtteil hohen Anteil an Einfamilien-Reihenhausbebauung auf. Exemplarisch zu nennen ist hierbei die Bebauung in der Zeughausstraße oder in der Benediktinerstraße. Daneben finden sich besonders in den jüngeren Bereichen des Viertels (Bebauung in der Wilhelm-Leuschner-Straße) Geschosswohnungsbauten in Zeilenbauweise.

Die Wohnqualität ist insgesamt als hoch einzustufen, leidet jedoch insbesondere in den Bereichen, in denen Hauptverkehrsstraßen unmittelbar angrenzen, an hohen Lärm- und Schadstoffemissionen. Dies gilt insbesondere für die Bebauung in der Zurmaier Straße, trifft aber ebenso auch auf die Wohnnutzungen in der Paulinstraße und der Reichsabtei zu.

Das Quartier zwischen Verteilerkreis / Franz-Georg-Straße / Herzogenbuscher Straße / Wasserweg ist in der jüngsten Vergangenheit den größten städtebaulichen Veränderungen und Umstrukturierungsmaßnahmen unterworfen. Während knapp die Hälfte der Fläche noch bis in die 90iger Jahre als Wohnsiedlung der französischen Streitkräfte genutzt wurde, ist der Nahbereich heute fasst ausschließlich als Wohn-/Mischgebiet definiert, welcher zu 2/3 mit Mehrfamilien-Geschossbauten aus Mitteln des sozialen Wohnungsbaus und zu 1/3 mit Einfamilien-Siedlungshäusern verschiedener Wohnungsbaugenossenschaften bebaut ist. Investiert wurde in den vergangenen Jahren intensiv in die Sanierung der heruntergekommenen, aus ehemaligen Kasernengebäuden entstandenen Mehrfamilienhäuser sowie ergänzend in Wohnumfeldverbesserungsmaßnahmen (Straßenraumgestaltung, Durchgrünung des Gebietes, Schaffung von Aufenthalts- und Kinderspielbereichen). Insgesamt stellt das Gebiet heute den am stärksten durchgrüneten und von gebietsfremdem Straßenverkehr entlasteten Bereich des Stadtbezirkes dar. Eine Ausnahme bildet die Franz-Georg-Straße, die nach den Zielen der Stadt jedoch mit Umsetzung des Verkehrskonzeptes hinsichtlich Metternichstraße / Moselbahndurchbruch / Kürrenzer Straße künftig ebenfalls Anliegerstraßenfunktion erhalten wird.

Im Rahmen der Konversionsmaßnahme Castelforte entstand unlängst das jüngste Wohngebiet „Am Sender“. Auf dem ehemaligen Kasernengelände wurden im südwestlichen Teil in den vergangenen Jahren rund 60 hochwertige Einfamilien-Reihenhäuser mit angegliedertem Spielplatz in unmittelbarer Nachbarschaft der Verbrauchermärkte errichtet.

2.2.2 Soziale Infrastruktur

Der Stadtteil Trier – Nord weist eine **hohe Dichte an Einrichtungen sozialer Infrastruktur** auf.

Im Gebiet des Stadtteils sind insgesamt 7 Schulen ansässig. Diese unterteilen sich in 3 Grundschulen (Ambrosius-Grundschule / Kath. Grundschule St. Paulin / Grundschulen Martin), 2 Hauptschulen (Theodor-Heuss-Hauptschule / Konstantin-Hauptschule), 1 Technisches Gymnasium (Balthasar-Neumann-Technikum) sowie die Porta-Nigra-Schule für geistig Behinderte (Letztere in privater Trägerschaft der Lebenshilfe e.V.).

Zugangsmöglichkeiten zu Realschulen und Gymnasien bestehen in den benachbarten Stadtteilen (Robert-Schumann-Realschule / Max-Planck-Gymnasium / Augusta-Victoria-Gymnasium, alle im Bezirk Mitte / Gartenfeld)

Betreuungs- und Fördermöglichkeiten für Kinder- und Jugendliche werden des weiteren im Jugend- und Kulturzentrum Exzellenzhaus angeboten. Die Sozialarbeit der Einrichtung erstreckt sich auf drei Arbeitsfelder:

- Kindertagesstätte für die Kleinen bis 12 Jahre
- Offene Jugendarbeit
- Berufliche Qualifizierung

Auch für Kinder im Vorschulalter besteht ein breites Angebot an Betreuungsmöglichkeiten. Neben insgesamt 3 Kindergärten (Kindergarten St. Ambrosius / Kindergarten St. Monika im Brückerkrankenhaus, Kindergarten St. Paulin) und einem Schulkindergarten (Ambrosius-

Grundschule) finden sich über den Stadtteil verteilt insgesamt 3 Kinderhorte (Hort Exzellenzhaus / Hort St. Monika / Hort Ambrosius; Letzterer in Trägerschaft des Caritasverbandes), 2 Kindertagesstätten (Kindertagesstätte St. Martin / Kindertagesstätte St. Monika) sowie eine Bastyube (Trier-Nord) und eine Krabbelstube (St. Ambrosius).

Älteren und pflegebedürftigen Personen stehen innerhalb des Stadtteils 2 (in privater Trägerschaft stehende) Alten- und Pflegeheime (Mutter-Rosa-Altenzentrum / Alten- und Pflegeheim „Hildegard von Bingen“ GmbH) zur Verfügung.

An medizinischen Ausstattungen verfügt der Stadtteil über 2 ebenfalls in privater Trägerschaft stehende Krankenhäuser (Elisabethkrankenhaus / Krankenhaus der barmherzigen Brüder)

Als besondere Betreuungsmöglichkeit für die Bewohner des Projektgebietes Soziale Stadt besteht das Bürgerhaus Trier-Nord (mit angegliederten sozialen Angeboten) und das Quartiersmanagement Trier-Nord.

2.2.3 Handel- und Dienstleistungen

Die Versorgungsinfrastruktur des Stadtteils mit Handel- und Dienstleistungen konzentriert sich im wesentlichen auf zwei Punkte. Zum einen ist dies die **Paulinstraße**, eine alteingesessene Einkaufsstraße in nördlicher Verlängerung der Fußgängerzone und zum anderen der **Bereich der ehemaligen Kaserne Castelforte** mit angrenzendem Ratiogelände.

Das Areal der ehemaligen Castelforte-Kaserne ist die erste vollzogene Gesamtkonversionsmaßnahme Triers. Das Gebiet wurde in etwa dreigeteilt entwickelt. Der Kernbereich besteht aus Handels- und Fachhandelsnutzungen (auch großflächig), ergänzt durch Dienstleistung und Kleingewerbe. Der Bereich entlang der Herzogenbuscher Straße beherbergt größere Dienstleistungseinrichtungen sowie ebenfalls Kleingewerbe und in Richtung der unteren Herzogenbuscher Straße die Großraumhalle (Arena Trier) als multifunktionale Sport- und Konzertveranstaltungshalle. Entlang der Herzogenbuscher Straße wurde die vorhandene Bausubstanz aus der früheren Kasernennutzung erhalten und in die Projektentwicklung übernommen.

Das dritte und letzte Teilareal des Gesamtgeländes beherbergt ein Wohngebiet.

Alle vorgenannten Areale sind straßenverkehrslich nicht miteinander verknüpft. Die Zufahrt zum Kernbereich erfolgt von der Zurmaiener Straße. Der Dienstleistungsbereich und die Großraumhalle werden ausschließlich über die Herzogenbuscher Straße erschlossen. Das Wohngebiet wurde an die Straße „An der Hospitalsmühle“ angebunden. Diese strikte Trennung unterstützt die Funktionsgliederung des Gebietes und trägt zur Vermeidung von Querverkehren bei.

Das Areal des Ratiogeländes mit NH-Hotel, dem angrenzenden Wohnblock, der früheren Kfz-Waschstraße (heute Gebrauchtwagenhandel), dem Komplex des ehemaligen Unterhaltungszentrum Riverside (heute asiatisches Speiselokal), dem Aldi-Verbrauchermarkt, den Einrichtungen der Telekom bis hin zu Kfz-SB-Waschboxen, einem Kfz-Reifenhändler und der Schiffswerft Boost, erscheinen bereits in ihrer bloßen Aufzählung ungeordnet und willkürlich, bis konfliktthaltig. Eine Lösung auf der Ebene der städtebaulichen Rahmenplanung erscheint jedoch fraglich, da alle aufgezählten Nutzungen rein privat betrieben werden und Flächen im städtischen Eigentum weitgehend nicht berührt sind.

Neben diesen beiden Zentren bestehen in den einzelnen Quartieren noch vielfach **alteingesessene Kleinbetriebe** (insbesondere der Lebensmittelbranche) mit festem Kundenstamm.

Das Maarviertel weist eine verhältnismäßig intakte Selbstversorgerstruktur in Bezug auf Einzelhandel und Dienstleistung auf. Diese Strukturen wurden, obwohl traditionell und in der jüngeren Vergangenheit vermehrt durch die unmittelbare Nachbarschaft zur City (Fußgängerzone) konkurriert, bislang dennoch nicht grundlegend in Frage gestellt. Gründe hierfür liegen zum einen sicherlich in dem Nischenangebot der jeweiligen Versorger, in deren überwiegenden Nahversorgungsanspruch und der nach wie vor vergleichsweise guten Erreichbarkeit des Quartiers für den Individualverkehr in Verbindung mit bedingt ausreichender Parkraumsituation. Einschneidende Eingriffe in die bisherige Straßenhierarchie des Stadtviertels könnten bei damit einhergehender Wohnumfeldverbesserung gleichzeitig nachteilig auf die Existenzgrundlagen der Versorger ausstrahlen.

Das Paulinviertel ist, wie bereits zum Maarviertel erwähnt wurde, hinsichtlich der Versorgungsstruktur gleichfalls weitgehend autark und vielseitig mit Einrichtungen der quartiersbezogenen Nahversorgung ausgestattet. Die Zunahme von Discountmärkten im Verlauf der Paulinstraße mit jeweils eigenen Parkmöglichkeiten hat der Versorgungsfunktion des Nahbereiches zumindest augenscheinlich nicht in hohem Maße geschadet. Es fand vorwiegend eine Umschichtung der Kunden zwischen den Discountern statt (an die Stelle von Rewe und Edeka treten Lidl, Aldi, Norma und Netto). Je näher das Viertel an den Hauptbahnhofsbereich und die untere Ostallee angrenzt, wird die sich verstärkende Konkurrenzsituation durch das Alleecenter erkennbar (insbesondere im Bereich Thebäerstraße / Maximinstraße). Auffällig ist auch der starke Attraktivitätsverlust zwischen der Citylage der äußeren (nördlichen) Simeonstraße und dem südlichen Beginn der Paulinstraße. Letzterer wies zum Zeitpunkt der Bearbeitung des Stadtteilrahmens eine signifikante Anzahl an Leerständen auf. Von den Anwohnern und den betroffenen Betrieben wird dieses auf die Trennungswirkung der dort vierstreifig (zzgl. Abbiegespuren) geführten Nordallee zurückgeführt, welche bis vor kurzem nur über eine attraktivitätsarme, bis hin zum „Angstraum“ empfundene Fußgängerunterführung unter der Allee hindurch, gequert werden konnte.

Die Selbstversorgungsstruktur des Quartiers zwischen Verteilerkreis / Franz-Georg-Straße / Herzogenbuscher Straße / Wasserweg hat u. a. seit Wegzug der französischen Militärangehörigen deutliche Einbußen erfahren. Dieses obwohl keine unmittelbar konkurrierenden Verbrauchermärkte oder Discounter in Nachbarschaft zum Quartier vorhanden waren. Heute wird die Grundversorgung des Nahbereiches im wesentlichen über eine Schnellbäckerei mit Café in der Franz-Georg-Straße abgedeckt. Die Stadt hatte im Hinblick auf die sich abzeichnende Unterversorgung des Stadtteils in jüngster Vergangenheit die Ansiedlung mehrerer Verbrauchermärkte (Ecke Wasserweg / Herzogenbuscher Straße; in der Schöndorfer Straße und am Verteilerkreis) zugelassen. Der Verbrauchermärkte an der Ecke Wasserweg / Herzogenbuscher Straße sowie im Kreuzungsbereich Wasserweg / Schöndorfer Straße werden augenscheinlich von den Bewohnern des Stadtteils angenommen, obwohl diese, einen 500-Meter-Radius als fußläufiges Einzugsgebiet vorausgesetzt, nur knapp die Hälfte der Quartiersbevölkerung günstig erreicht.

2.2.4 Gewerbe und Industrie

Den industriell-gewerblichen Schwerpunkt des Stadtteils bildet das **Industriegebiet Trier-Nord**. In den 60iger Jahren als erstes wirkliches Industriegebiet der Stadt ausgewiesen und erschlossen, siedelten sich hier schon bald größere Betriebe wie Hauptverwaltung und Warenversand der Romika-Schuhfabriken als auch die Herres Sekt GmbH, jeweils aufwendig mit Werksgleisanschluss an die DB-Anlagen versehen, an. Die weitere Entwicklung verlief dann zunächst

deutlich gebremster und vollzog sich vornehmlich durch Ansiedlung kleinerer und mittlerer Gewerbebetriebe ohne eine industriemäßige Produktion. Noch heute wird eine größere Fläche im Zentrum des Gebietes, die ursprünglich möglichen Erweiterungsbedürfnissen, u. a. der Romika-Werke Rechnung tragen sollte, für eine potenzielle Investitionsabsicht freigehalten. Im Gebiet besteht nur eine geringe Wechselrate der Betriebe. Dauerhafte Leerstände sind nicht offensichtlich. Ein städtebauliches Problem stellen die vielfach brachgefallenen Industriegleisstränge dar. Diese erfordern einen verhältnismäßig hohen Erhaltungsaufwand ohne absehbar tatsächlich genutzt zu werden. Die Flächen könnten z. B. für den Wegebau sinnvoller genutzt werden.

Einen weiteren gewerblichen Schwerpunkt innerhalb des Stadtteils bildete ursprünglich die **Metternichstraße** im Abschnitt zwischen Nells Park und Kreuzung Wasserweg. Anders als bei den im Industriegebiet ansässigen Firmen unterlagen die Betriebe in der Metternichstraße einer wesentlich höheren Fluktuation. Zum Zeitpunkt der Bearbeitung des Stadtteilrahmenplans präsentiert sich die Nutzungsstruktur in der Metternichstraße als Mischung aus Handel und Dienstleistungen unterschiedlichster Branchen (Kfz-Werkstatt, Radio- und Fernsehstudio, Baustoffhandel, Sanitärgrößhandel etc.). Darüber hinaus ist die Baustruktur aber auch durch den Leerstand größerer Flächen geprägt, wie beispielsweise das Gelände des ehemaligen Milchhofes.

Neben den im Industriegebiet und der Metternichstraße ansässigen Firmen befinden sich innerhalb der einzelnen Quartiere noch zahlreiche oftmals alteingesessene Handwerksbetriebe, wie beispielsweise eine Wachswarenfabrik in der Thebäerstraße, eine Steinmetzbetrieb in der Herzogenbuscher Straße oder eine Gärtnerei in der Zurmaiener Straße / Remigiusstraße. Markante Konflikte zwischen Wohnen und gewerblicher Nutzung sind jedoch – vermutlich auch aufgrund des oftmals schon Jahrzehnte langen Nebeneinanderseins beider Nutzungen - augenscheinlich nicht gegeben.

Bemerkenswert ist auch die Durchmischung des Quartiers zwischen Verteilerkreis / Franz-Georg-Straße / Herzogenbuscher Straße / Wasserweg mit Kleingewerbe und Handwerksbetrieben, die zum Teil traditionell im Gebiet ihren Standort haben, zum Teil aber auch (wie etwa entlang der Herzogenbuscher Straße) sich dort neu angesiedelt haben. Auch hier sind markante Konflikte zwischen Wohnen und gewerblicher Nutzung nicht erkennbar. Markanter ist hingegen der Nutzungsbruch zwischen dem Wohnsiedlungsbereich „Franz-Georg-Straße“ und dem weiter östlich unmittelbar angrenzenden Gewerbegebiet „Metternichstraße“. Zum Teil stoßen hier private Hausgärten unvermittelt an hohe Mauern gewerblicher Betriebe. Hier sollte die Möglichkeiten erörtert werden, in wie weit das Gewerbegebiet Metternichstraße in den Randbereichen umstrukturiert werden könnte.

Als Ergebnis betriebsinterner Umstrukturierungsmaßnahmen sind innerhalb des Stadtteils in jüngster Vergangenheit großflächige Gebäudeleerstände aufgetreten, wie beispielsweise im Bereich der Hauptpost (ehemaliges Fernmeldeamt in der Reichsabtei) oder des ehemaligen Arbeitsamtes in der Schönbornstraße. Weitere Standortaufgaben sind absehbar (z.B. Telekom-Standort am Wasserweg). Auch wenn aufgrund der vorherrschenden Besitz- und Eigentumsverhältnisse in aller Regel keine direkte Zugriffsmöglichkeit auf die jeweiligen Immobilien und Flächen besteht, sollte aus städtischer Sicht dennoch eine Lenkung der künftigen Nutzung dieser Bereiche vor dem Hintergrund einer ganzheitlichen Entwicklung des Stadtteils angestrebt werden

2.2.5 Sport, Freizeit und Erholung

Innerhalb Trier-Nords finden sich vielfältige Angebote für Sport, Freizeit und Erholung.

Das sportliche Zentrum des Stadtteils bildet der Bereich um das **Moselstadion**.

„Das Moselstadion hat ein Fassungsvermögen von 10.256 Plätzen. Die Anfang der 60er Jahre erbaute überdachte Haupttribüne wurde nach dem Aufstieg des SV Eintracht Trier in die Zweite Fußball-Bundesliga im Jahr 2002 in zwei Bauabschnitten erweitert. Insgesamt stehen jetzt 2129 Sitzplätze (davon 1552 überdacht) zur Verfügung. Von den 8127 Stehplätzen sind seit dem Jahr 2001 insgesamt 1440 Plätze überdacht. Eine 1998 errichtete 1000-Lux-Flutlichtanlage bietet die Grundlage für Fernsehübertragungen.

Die sechsspurige Kunststofflaufbahn, die um die Rasenfläche verläuft, bietet den Leichtathleten ideale Trainingsbedingungen.

Zum Moselstadion gehören außerdem zwei weitere Rasenplätze, ein Kunstrasenplatz, ein Hartplatz, ein Basketballfeld sowie eine 1250-Meter-Laufbahn.⁶

Östlich grenzt die „Tennisanlage im Moselstadion“ mit 3 Hallenplätzen und 26 Freiplätzen an den Stadionbereich an. Nördlich des Moselstadions liegt das Freibad Trier-Nord (Nordbad).

„Das Bad bietet:

- ein kombiniertes Schwimmer/Nichtschwimmer-Becken mit 1050 qm Wasserfläche, das in acht 50-Meter-Schwimmbahnen unterteilt werden kann*
- eine Sprunganlage mit 1-Meter- und 3-Meter-Sprungbrett*
- eine 25-m-Wasserrutsche, die im Nichtschwimmerbecken-Bereich endet*
- ein Planschbecken mit 130 qm Wasserfläche*
- einen Kinderspielbereich mit Sandkasten und Spielgeräten*
- eine Liegewiese von rund 3000 qm*
- eine zusätzliche Spielwiese von ca. 5500 qm mit Ballspiel-Vorrichtungen*
- einen Fitnessbereich mit Geräten, die kostenlos benutzt werden können*

In der 1. Etage des Eingangsgebäudes befindet sich eine Kioskgastronomie mit großer Terrassenanlage.

Das Bad verfügt zur Beheizung des Beckenwassers über eine Solaranlage, die an Schlechtwettertagen durch eine Gasheizung unterstützt wird, so dass während der saisonalen Öffnung eine Wassertemperatur von 24°C konstant garantiert werden kann.⁷

An größeren Freiflächen mit Freizeit- und Erholungseignung sind insbesondere der **Nells Park** und (mit Einschränkungen) der **Hauptfriedhof** zu nennen.

Der Nells Park ist mit einer Fläche von rund 10 ha neben dem Hauptfriedhof die wichtigste Grünanlage innerhalb des Stadtteils. Während dieser noch vor wenigen Jahren ein „Mauerblümchendasein“ führte und nur noch als düsterer Tatort krimineller Machenschaften ins öffentliche Bewusstsein trat, wurde dieser in den vergangenen 27 Monaten dank einer Allianz von engagierten Bürgern, Institutionen und Geschäftsleuten zu neuem Leben erweckt.

⁶ Homepage der Stadt Trier

⁷ ebenda

„An manchen Tagen schippern wieder Bötchen auf dem Teich, Kinder füttern Gänse, die auf der kleinen Insel residieren. Spaziergänger lesen aufmerksam die Tafel am neuen Rosenstammbaumgarten, im Rautenstrauch-Haus nebenan hat eine Künstlerin ihr Atelier aufgeschlagen. (...) Der Nells Park lebt – und wie. Seit der Eingangsbereich neu gestaltet wurde und Veranstaltungen wie die Winter-Eislaufbahn oder der Rosensonntag die Hemmschwelle gesenkt haben, ist das einstige Sorgenkind fast so gefragt wie in alten Tagen. (...)“

Die „Renaissance Nells Park“ ist freilich nicht die Geschichte eines unverhofften Wunders – sie hat viel mit der gleichnamigen Initiative zu tun. Dort haben sich vom städtischen Grünflächenamt über Lokale Agenda und Bürgerhaus Trier-Nord bis zu engagierten Bürgern und Geschäftsleuten alle zusammen getan, denen die Wiederbelebung am Herzen liegt.⁸

Neben diesen zuvor beschriebenen großflächigen und vielfach stadtteilübergreifend bedeutsamen Sport- und Freizeiteinrichtungen befinden sich in den jeweiligen Quartieren noch Freizeit-, Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten, welche nachfolgend näher beschrieben und bewertet werden.

Die Ausstattung des Maarviertels mit Sport- und Freizeiteinrichtungen (darunter der Bolzplatz in der Wilhelm-Leuschner-Straße, welcher unlängst neu angelegt wurde) ist ausreichend. Gering definiert ist im Gegensatz dazu die Ausstattung des Quartiers mit Spiel- und Freizeiteinrichtungen sowie Gelegenheiten zum Aufenthalt und der Kommunikation im öffentlichen Raum. Öffentliche Grünanlagen existieren nicht. Als Grünanlagen halböffentlichen Charakters sind das Areal der Krankenanstalt der Barmherzigen Brüder mit zumindest in den Tageszeiten geöffneten Durchgängen in die dort vorhandene Parkanlage sowie das Moselstadion zu bezeichnen. Ergänzend im erweiterten Bereich der Hauptfriedhof mit seinem markanten alten Baumbestand. Der Zugang zum Moselufer wird durch die Zurmaiener Straße empfindlich gestört. Die Überquerungsmöglichkeit dieser in Richtung Nordbad (im Bereich des Moselstadions) ist jedoch in der derzeitigen Form akzeptabel. Das **Moselufer** selbst weist keine besonders hohen Naherholungsqualitäten auf. Insbesondere ein Verweilen in den Grünstreifen zwischen Radweg und Ufer ist aufgrund des dichten und unzugänglichen Bewuchses nahezu unmöglich. Der Übergang zum Naherholungsgebiet „Weißhauswald“ ist aufgrund der stillgelegten Kabinenbahn derzeit ebenfalls fußläufig nicht wirklich zumutbar.

Spielstraßen und Straßen mit vergleichbarer Aufenthaltsqualität sind im Maarviertel nur vereinzelt, wie in der Benediktinerstraße, zu finden. Ansätze sind im Kreuzungsbereich Maarstraße / Engelstraße durch den erfolgten Einbau einer Sperre für den PKW-Verkehr vorhanden.

Die Freiraumausstattung des Paulinviertels weist im Vergleich zur vorher geschilderten Situation im Maarviertel weiter gehende Defizite auf. Mit Ausnahme der kleinen Grünanlage vor der Paulinkirche, die durch eine ungünstige Straßenführung zusätzlich durchschnitten und in ihrer Attraktivität gemindert wird, bestehen keine nennenswerten Spiel- oder Aufenthaltsmöglichkeiten in den öffentlichen Räumen des gesamten Viertels. Der Grad der Durchgrünung des Viertels geht nahe Null.

Im Quartier zwischen Verteilerkreis / Franz-Georg-Straße / Herzogenbuscher Straße / Wasserweg ist die Ausstattung mit Grünstrukturen, Spiel- und Aufenthaltsräumen weitaus umfassender als in den zuvor geschilderten Bereichen Maarviertel und Paulinviertel. Jeweils den Siedlungshäusern zugeordnet befinden sich gut entwickelte und räumlich weit ausgedehnte Hausgärten

⁸ Trierischer Volksfreund, Ausgabe Trier-Stadt vom 13.07.2005: „Die Trierer kommen wieder“

bereiche mit vielfältigem Artenspektrum. Die Blockinnenbereiche der Mehrfamilienhausgruppen zwischen Thyrsusstraße, Keltenweg und Beutelweg wurden in jüngster Vergangenheit durch die Wohnungsbaugenossenschaften umfassend neu gestaltet und haben attraktive und vielseitige Spiel- und Freizeitmöglichkeiten erhalten. Von Seiten der Jugendlichen des Quartiers wird das Fehlen eines Bolzplatzes angemahnt.

2.3 Ortsbild und Wohnumfeld

Bedingt durch die unterschiedlichen Entstehungszeiten der einzelnen Quartiere präsentiert sich Erscheinungsbild des Stadtteils **vielschichtig**.

Das Paulinviertel ist durch einen hohen Anteil an Mehrfamilienhäusern mit Eigentumswohnungen charakterisiert. Diese verfügen in aller Regel über zwei bis drei Geschosse und sind in Blockrandbauweise angeordnet. Die Blockinnenbereiche weisen vielfach einen größeren Grünflächenanteil auf. Im Bereich der Paulinstraße wurden die Blockinnenbereiche teilweise zu gewerblichen Zwecken nachverdichtet.

Aufgrund der oftmals noch geschlossenen gründerzeitlichen Häuserzeilen sind große Teile der Petrusstraße sowie einzelne Häuserzeilen von Maximinstraße und Theodor-Heuss-Allee unter Denkmalschutz gestellt.

Die Fassadenabwicklung in der westlichen Paulinstraße wird derzeit durch eine Baulücke beeinträchtigt, welche durch den Abriss des ehemaligen Cafe Henry entstanden ist. Hier sollte schnellstmöglich ein Lückenschluss angestrebt werden, um das einheitliche Straßenbild wieder herzustellen.

Das Maarviertel weist in seinem Kernbereich noch einen im Verhältnis zum übrigen Stadtteil hohen Anteil an Einfamilien-Reihenhausbebauung auf. Exemplarisch zu nennen sind hierbei die Bebauung in der Zeughausstraße und in der Benediktinerstraße.

Daneben finden sich besonders in den jüngeren Bereichen des Viertels (Bebauung in der Wilhelm-Leuschner-Straße) Geschosswohnungebauten in Zeilenbauweise oder als Wohnanlagen, welche die ursprünglichen Proportionen des Viertels auflösen. Aufgrund des hohen Grünflächenanteils wirken diese Siedlungsteile als insgesamt aufgelockert.

Im südwestlichen Teil des Maarviertels wird die Baustruktur v.a. durch die beiden Krankenhäuser geprägt, welche die oftmals noch kleinteilige Struktur der nordwestlich angrenzenden Straßenzüge unterbricht. Dieser Eindruck wird jedoch durch den hohen Grünflächenanteil im Umfeld der Gebäude abgeschwächt.

Das Quartier zwischen Verteilerkreis / Franz-Georg-Straße / Herzogenbuscher Straße / Wasserweg ist in der jüngsten Vergangenheit den größten städtebaulichen Veränderungen und Umstrukturierungsmaßnahmen unterworfen. Noch bis in die 90iger Jahre bis zu 50 % der Fläche als Wohnsiedlung der französischen Streitkräfte genutzt, ist der Nahbereich heute fast ausschließlich Wohn-/Mischgebiet mit zu 2/3 Mehrfamilien-Geschossbauten aus Mitteln des sozialen Wohnungsbaus gefördert und mit zu 1/3 Ein- und Mehrfamilienhäusern verschiedener Privateigentümer und Genossenschaften. Investiert wurde in den vergangenen Jahren intensiv in die Sanierung der heruntergekommenen, aus ehemaligen Kasernengebäuden entstandene Mehrfamilienhäuser sowie ergänzend in Wohnumfeldverbesserungsmaßnahmen (Straßenraumgestaltung, Durchgrünung des Gebietes, Schaffung von Aufenthalts- und Kinderspielberei-

chen). Insgesamt stellt das Gebiet heute den am stärksten durchgrüntem Bereich des Stadtbezirkes dar.

Das Hochhaus in der südlichen Thyrsusstraße lässt – ebenso wie das NH-Hotel am Moselufer – einen städtebaulichen Zusammenhang vermissen und kann als Solitär nicht überzeugen. Städtebaulich unbefriedigend ist weiterhin die fehlende Raumkantenausbildung entlang des (östlichen) Wasserwegs. Der eingeschossige Verbrauchermarkt im Kreuzungsbereich Wasserweg / Schöndorfer Straße verstärkt diesen Eindruck.

Als städtebaulich unbefriedigend anzusehen ist das „Leben hinter der Wand“ im neuen Wohngebiet „Am Sender“, dort wo dieses unmittelbar an die Rückwand des Möbeldiscounters und des Autohofareals angrenzt. Die spärliche Wandbegrünung kann diesen Mauereffekt nur alibiartig kaschieren. Insgesamt wird eine intensive Durchgrünung des Gesamtareals Castelforte zumindest durch alleartige Bepflanzungen vermisst.

Der unlängst errichtete, flachgestreckte Baukörper des Discounters am Verteilerkreis erfüllt – im Gegensatz zum nördlich gelegenen, im Eingangsbereich zweigeschossigen Baukörper des Ratio-Warenhauses - die Ansprüche an ein markantes Entree zur Innenstadt nicht.

Neben den zuvor beschriebenen Vierteln finden sich innerhalb des Stadtteils kleinere Siedlungen mit ausgeprägtem eigenständigem Charakter. Zu nennen sind hierbei insbesondere die Wohnanlage der ehemaligen Eisenbahnersiedlung in der Schöndorfer Straße / Ecke Wasserweg / Balthasar-Neumann-Straße, die Einfamilienhausbebauung in der Wittlicher Straße sowie die Reihenhauszeilen der Siedlung Im Sonnenschein und Rambouxstraße, welche allesamt als nicht denkmalgeschützwürdig eingestuft sind. Insbesondere im Umfeld der Siedlung Rambouxstraße wird eine weiche Trennung zu den angrenzenden gewerblichen Nutzungen vermisst.

2.4 Landschaft und Freiraum

Bedingt durch seine hohe bauliche Dichte verfügt der Stadtteil nur über eine **geringe Anzahl orts- und landschaftsbildprägender Strukturelemente**. Neben dem **Nells Park**, welcher in den vergangenen Monaten durch die Initiative einer Interessensgemeinschaft wesentlich aufgewertet wurde, sind dies vor allem der **Hauptfriedhof** sowie das nahezu ungestaltete **Moselufer**. Eine Beschreibung und Analysierung dieser Strukturelemente – auch unter landschaftlichen Gesichtspunkten - wird in Kapitel 3.5.5 vorgenommen. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Entlang einzelner Hauptverkehrsstraßen verlaufen markante Baumreihen bzw. -alleen, welche das Straßenbild entscheidend aufwerten und prägen. Dies trifft insbesondere auf die Parkstraße zu, welche im Abschnitt zwischen Verteilerkreis und Thyrsusstraße auf beiden Seiten durch geschlossene Baumreihen von ausgeprägtem Wuchs gesäumt ist. Auch entlang der Herzogenbuscher Straße, dabei insbesondere im Bereich des Hauptfriedhofs, sind ältere Straßenbäume vorhanden. Da diese jedoch an vielen Stellen nur noch lückenhaft stehen, ist hier der ehemals ausgeprägte Alleencharakter allmählich verloren gegangen. Eine weitere markante Baumallee steht im Vorfeld der Pfarrkirche St. Paulin.

Während die in Längsrichtung verlaufenden Straßenzüge in großen Teilabschnitten ihres Verlaufes einen markanten Baumbestand aufweisen, wird eine solche Straßenraumbegrünung bei den Querverbindungen aber insbesondere bei der Franz-Georg-Straße deutlich vermisst.

Im gesamten Stadtteil befinden sich markante Einzelbäume, von denen einige auch als Naturdenkmal förmlich unter Schutz stehen. Eine Übersicht über die Naturdenkmale innerhalb des Stadtteils enthält Anhang 3, auf den verwiesen wird.

Entlang des Moselufers ist in Höhe der Pfalzeler Eisenbahnbrücke das Biotop „Rechtes Moselufer zwischen Trier und Ruwer“ kartiert. Dieses erfüllt den Schutzstatus II b (Schützenswertes Gebiet). Die Flächen des Biotops sind Teil eines FFH (Flora-Fauna-Habitat) -Gebietes (=Schutzgebiet nach EU-Recht), welches sich über die gesamte Breite der Flusslaufes erstreckt und in nördlicher Richtung bis nach Kenn reicht.

Neben den allgemeinen landespflegerischen Zielaussagen formuliert der **Landschaftsplan der Stadt Trier**⁹ für den Stadtteil Trier-Nord folgende Aussagen zu den Zielen für die Entwicklung des Siedlungsraums und der Landschaft:

Kapitel 5.3.2 Grünflächen und Erholungseinrichtungen

„Einzelziele zur Entwicklung des Grünsystems bzw. der Erholungsfunktion

- *Entwicklung der Grünzüge und innerörtlichen Grünverbindungen zur Verbesserung des Stadtklimas und der Erholungsvorsorge im Wohnumfeld sowie als Lebensraum und Grünkorridor für siedlungsspezifische Arten, vorrangig*
- *im Moseluferbereich: Ausbau des vorhandenen Grünzugs; wo möglich räumliche Trennung von Fußgänger- und Radwegen, gestalterische Aufwertung des Moseluferweges (insbesondere im Bereich der Kernstadt) über die reine Wegfunktion hinaus*
- *im Bereich Castelforte: Grünverbindung zwischen Stadtfriedhof und Nells Park (...)*

Friedhöfe:

- *Unterschutzstellung der kultur- und kirchengeschichtlich bedeutsamen Kirchhöfe St. Paulin (...) und des Hauptfriedhofs*
- *Überprüfung erweiterter Nutzungsmöglichkeiten des Hauptfriedhofs für eine ruhige Erholungsnutzung“*

Kapitel 6: Räumliche Entwicklungs- bzw. Konfliktschwerpunkte

„6. Trier Zentrum

In der dicht bebauten Kernstadt bestehen erhebliche Defizite in der Freiraumversorgung und zeitweise erhebliche Lufthygiene- und Lärmbelastungen

Vordringlich ist:

- *die Erhaltung aller vorhandenen Grünanlagen und vegetationsbestimmten Freiflächen*
- *eine stärkere Durchgrünung von Straßen und Plätzen unter lufthygienischen und gestalterischen Gesichtspunkten*
- *(...)*

⁹ Faunistisch Ökologische Arbeitsgemeinschaft (FÖA):

„Landschaftsplanung Stadt Trier i.A. der Stadt Trier – Stadtplanungsamt“, Trier 1999

- die Neuanlage von Grünflächen im Zusammenhang mit der Konversion militärisch genutzter Flächen bzw. Aufgabe innenstadtnaher Gewerbeflächen (z.B. im Bereich Hauptbahnhof)
- eine generelle Wohnumfeldverbesserung durch Verkehrslenkung, Verkehrsberuhigung
- die Verbesserung der Niederschlagsversickerung durch Entsiegelung bzw. Belagsänderung versiegelter Oberflächen. Hierzu ist die Erstellung eines „Versiegelungskatasters“ zur Ermittlung des Entsiegelungspotentials sinnvoll.
- Erhöhung der Verdunstungsleistung und damit Klimaverbesserung bzw. Verringerung von Oberflächenabflüssen durch vermehrte Dach- und Fassadenbegrünung.“

3 BÜRGERBETEILIGUNG ZUR STADTTEILRAHMENPLANUNG

3.1 Zukunftskonferenz und Absichtserklärung¹⁰

Vom 9. – 11. Juni 2006 wurde im Balkensaal des Bürgerhauses Trier-Nord die Zukunftskonferenz „Trier-Nord 2020“ durchgeführt. Das Verfahren einer Zukunftskonferenz wurde dabei gewählt, da es sich bei Trier-Nord um einen der drei großen, innenstädtisch bedeutsamen Stadtteile Trier handelt. Ungefähr 50 Bürgerinnen und Bürger aus den zwei Stadtbezirken Maximin und Nells Ländchen, die über ein repräsentatives Auswahlverfahren eingeladen wurden, sowie Vertreter aus dem Ortsbeirat und von lokalen sozialen Initiativen hatten die Einladung angenommen.

Die Teilnehmer arbeiteten in 7 Gruppen, die sich entsprechend den zu bearbeitenden Aufgaben unterschiedlich zusammensetzten. Dabei wurde zwischen Thementischen und gemischten Tischen unterschieden. Bei den Thementischen orientierte sich die Zusammensetzung an inhaltlichen und räumlichen Merkmalen. So ergaben sich durch die räumliche Begründung zwei Tische mit Bürgerinnen und Bürgern aus dem Maarviertel, zwei Tische für das Nells Ländchen und einer für den Bereich Paulin. Inhaltlich begründet waren der Tisch mit Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus dem Umfeld des Bürgerhauses Trier-Nord, womit der besonderen Bedeutung dieser Institution für den Stadtteil Rechnung getragen wurde, sowie einem Tisch mit Mitgliedern des Ortsbeirates.

Im Verlauf der Zukunftskonferenz Trier-Nord wurde die Vergangenheit, die Gegenwart und die Zukunft des Stadtteils betrachtet. Die Konferenz startete am Freitag mit einem Blick in die Vergangenheit, wobei neben der persönlichen Vergangenheit auch die Vergangenheit des Stadtteils sowie des politischen Umfeldes betrachtet wurde. Daran anschließend wurde der Vorentwurf des Stadtteilrahmensplans vorgestellt, der den Teilnehmerinnen und Teilnehmern, ebenso wie die Grundlagenbroschüre Trier-Nord, bereits vorab zur Verfügung gestellt worden war.

Am Samstagvormittag erfolgte der Blick auf die Gegenwart mit einer Benennung von aktuellen Herausforderungen für den Stadtteil und wie diesen Herausforderungen bereits heute begegnet werden soll. Den Schwerpunkt des Tages bildete dann der Blick in die Zukunft des Stadtteils. Dafür sollten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in das Jahr 2020 versetzen und aus ihrer Perspektive darstellen, wie sich Trier-Nord bis zu diesem Zeitpunkt verändert hat. Vor dem Hintergrund, wie sich die Bürgerinnen und Bürger ihren Stadtteil im Jahr 2020 wünschen, wurden viele Ideen und Visionen entwickelt und in kreativer Form dem Plenum präsentiert. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren dabei aufgefordert aus diesen Ideen und Visionen Gemeinsamkeiten herauszuarbeiten, zu erkennen, welche Ideen und Visionen mehrmals vorka-

¹⁰ Die nachfolgenden Ausführungen entstammen weitestgehend dem „Bürgergutachten Trier Nord“, herausgegeben durch das Amt für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Trier im April 2007

men und somit viele Bürgerinnen und Bürger in Trier-Nord bewegen. Die gefundenen Gemeinsamkeiten wurden dann weiter konkretisiert und schließlich von allen bewertet.

Als Ergebnis wurden von den Bürgerinnen und Bürgern 8 Ziele benannt, die aus ihrer Sicht für ein lebenswertes und zukunftsfähiges Trier-Nord erreicht werden müssen:

Ziel 1: In Trier-Nord ist der Straßenverkehr zu reduziert und es hat eine Ausbau alternativer Verkehrsmittel stattgefunden

Ziel 2: Trier-Nord ist ein Stadtteil mit hohem Anteil an Grünflächen

Ziel 3: In Trier-Nord ist ein Bürgernetzwerk eingerichtet

Ziel 4: In Trier-Nord gibt es mehr Raum für Freizeit und Erholung

Ziel 5: In Trier-Nord gibt es mehr Arbeitsplätze und eine verbesserte Nahversorgung

Ziel 6: In Trier-Nord ist ein Schrotthändlerparkplatz eingerichtet

Ziel 7: In Trier-Nord gibt es generationenübergreifendes Wohnen

Ziel 8: In Trier-Nord gibt es mehr Moselüberquerungen

Im anschließenden Arbeitsschritt waren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufgefordert, Umsetzungsgruppen zu den benannten Zielen zu bilden, die aus ihrer Sicht interessant und umsetzenswert sind. Als Aufgabe dieser Umsetzungsgruppen wurde die Entwicklung von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen definiert, mit denen die zuvor benannten Ziele erreicht werden sollen. Insgesamt bildeten sich fünf Umsetzungsgruppen. Aufgrund der großen inhaltlichen Nähe entschieden sich die Bürgerinnen und Bürger die Ziele 2, 4 und 8 zu einem Ziel und damit zu einer Umsetzungsgruppe zusammenzufassen. Zum Ziel 7 wurde keine Umsetzungsgruppe gebildet.

Nach der Bildung der Umsetzungsgruppe waren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufgefordert entsprechend den definierten Zielen kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zu benennen, mit denen die Ziele erreicht werden.

Die Ergebnisse der Zukunftskonferenz wurden in einer Absichtserklärung "Zukunft Trier-Nord" gebündelt und von den beteiligten BürgerInnen sowie Herrn Oberbürgermeister Jensen für die Stadtverwaltung Trier unterzeichnet. Der Stadtteilrahmenplan übernimmt die räumlich relevanten Maßnahmen und gewährleistet somit eine weitergehende Bearbeitung im Kontext stadtteilbezogener Planungen. Die zeitliche Umsetzung der einzelnen Maßnahmen wird sich dabei an den finanziellen und politischen Rahmenbedingungen orientieren müssen, eine konkrete Terminierung ist daher nicht möglich.

3.2 Bürgergutachten

3.2.1 Darstellung der Ziele des Bürgergutachtens

Die Ergebnisse der Zukunftskonferenz sind im Bürgergutachten Trier-Nord vom April 2007 wiedergegeben.

Die Auswertung des Bürgergutachtens wird nachfolgend zur übersichtlichen Handhabung gliedert nach den räumlich relevanten Aussagen und denen, welche keinen Raumbezug haben. Damit ist die Übersicht über die Vorschläge der Bürger vollständig, obwohl für die weitere Stadt-

teilrahmenplanung nur die erste Gruppe Bedeutung hat. Diese ist geordnet nach den Arbeitsgruppenthemen

- **Verkehr,**
- **Freizeit und Erholung**
- **Bürger-Netzwerk,**
- **Arbeit und Nahversorgung**
- **Schrottnproblem und**
- **Generationenübergreifendes Wohnen**

entsprechend dem Aufbau des Stadtteilrahmenplans und mit einer kurzen Einschätzung versehen. Aus der Auswertung ergeben sich Maßnahmen bzw. Projekte unterschiedlicher Bedeutung und verschiedener Zeithorizonte.

lfd. Nr.	Ziele des Bürgergutachtens Trier Nord	Verweis auf Aussagen des Bürgergutachtens (Seite)	Räumliche Relevanz + = relev. - = nicht r. ? = teilw r.	vgl. Plan	Thema
	Verkehr				
1	Realisierung der neuen Osttrasse Metternichstraße / Moselbahndurchbruch / Kürenzer Straße / Alleering	11	+	1	Verkehr
2	Bypass (neue Verbindung) zwischen Loebstraße und Zufahrt A 602	11	+	1	Verkehr
3	Wasserwegdurchbruch als Verlängerung der neuen L 144 bis zur Moseluferstraße	11	+	1	Verkehr
4	Langfristig: Schaffung eines neuen Autobahnanschlusses an die A 602 im Bereich Ruwer	11	+	1	Verkehr
5	Einrichtung eines „Grünen Bandes“ über die Paulinstraße, Herzogenbuscher Straße, Franz-Georg-Straße und die Schöndorfer Straße	11	+	4	Landschaft / Freiraum
6	Einrichtung eines Park & Ride - Parkplatzes am Proviantamt mit Anschluss an die Regionalbahn	11	+	1	Verkehr
7	Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes	11	+	1	Verkehr
8	Anwohnerparken in Trier – Nord in Verbindung mit Parkautomaten	11	+	1	Verkehr
9	Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung (Fahrbahnverengungen / Bodenschwellen)	11	-		
10	Einbahnstraßenregelung in der Schöndorfer Straße in Verbindung mit einer Verlagerung der dort ansässigen Gewerbebetriebe	11	+	-	Verkehr
11	Durchbindung von der Herzogenbuscher Straße zur Zurmaiener Straße im Bereich der Cläre-Prem-Straße (in Form einer Einbahnstraße)	11	+	-	Verkehr
12	Behinderten- und fahrradgerechte Sanierung der Straßen im Stadtteil, im Besonderen in den Bereichen Herzogenbuscher Straße, Balthasar-Neumann-Straße und am Hauptfriedhof	11	-		
13	Kurzzeitparkplätze in der Paulinstraße	11	+	1	Verkehr
	Freizeit und Erholung				
14	Nutzung der Moselufers zwischen Bootshaus und Nordbad für Freizeit und Erholung	13	+	4	Freiraum
	- Öffnung des Zugangs zu den Toiletten im Ruderclub	14	-		
	- Einrichtung von mehr Rast- und Ruheplätzen sowie einheitliche Möblierung in ausreichender Anzahl	14	+	4	Landschaft / Freiraum
	- Freischneiden des Uferbereiches und Abtransport des Grünschnitts	14	-		
	- Neuanpflanzung von Schatten spendenden Gehölzen	14	+	4	Landschaft / Freiraum
	- Öffnung der Spielwiese des Nordbads auch außerhalb der Öffnungszeiten	14	-		

lfd. Nr.	Ziele des Bürgergutachtens Trier Nord	Verweis auf Aussagen des Bürgergutachtens (Seite)	Räumliche Relevanz + = relev. - = nicht r. ? = teilw r.	vgl. Plan	Thema
14	- Beschilderung, dass Hunde angeleint werden müssen - Nicht-kommerzieller Bürgerpark „Maarstrand“ mit Spiel- und Sportmöglichkeiten, Biergarten, einer reaktivierten Kabinenbahn sowie ein Strandbad - Einbeziehung des Bereiches zwischen Nordbad und Pfalzeler Brücke	14 14	- +	4	Landschaft / Freiraum
			+	4	Landschaft / Freiraum
15	Öffnung des Moselstadions für alle - Bessere Beleuchtung des Moselstadions in der dunklen Jahreszeit sowie Aushang der Öffnungszeiten	13 14	- -		
16	Nutzung des Hauptfriedhofes als ein Ort der öffentlichen Stille und des Rückzugs - Einrichtung von Meditationsinseln - Sanierung der öffentlichen Toiletten	13 13/14 14	+ + -	4 4	Landschaft / Freiraum Landschaft / Freiraum
17	Neugestaltung des Kloschinsky-Platzes - Markierung der Parkplätze	13 14	+ +	3 1	Wohnumfeld Verkehr
18	Verhinderung weiterer Bebauung	14	+	-	Siedlungsraum / Nutzung
19	Verhinderung der geplanten Nutzung „Yachthafen“ im Bereich des ehemaligen Castel Feuvrier - Aufbau einer Argumentation gegen die Realisierung	13 14	+ -	-	Siedlungsraum / Nutzung
20	Neugestaltung Balthasar-Neumann-Platz	13	+	3	Wohnumfeld
21	Einrichtung eines Bolz-/ Spielplatzes in der Balthasar-Neumann-Siedlung	13	+	4	Freiraum
22	Attraktive Gestaltung der Paulinstraße durch Begrünung - Umgestaltung des Straßenraumes	13 15	+ +	4 3a	Verkehr Wohnumfeld
23	Einrichtung eines Parks im Bereich des Klosters Maximin als „Maximinpark“	13	+	2	Siedlungsraum / Nutzung
24	Renaissance des Nells Park - Reinigung des Weihers	13 14	+ -	4	Landschaft / Freiraum
25	Umfeldgestaltung im Bereich Bürgerhaus - Einrichtung eines Bolz-/ Spielplatzes	13 13/14/17	+ +	3 2	Wohnumfeld Siedlungsraum / Nutzung
26	Erweiterte Nutzung des Parks im Brüderkrankenhaus für Naherholung und Freizeit - Ausschilderung der Öffnungszeiten	13 14	- -		
27	Aufstellung von Infotafeln zum Thema „Erholung und Freizeit“	14	+	4	Landschaft / Freiraum
28	Umgestaltung des Straßenraums im Bereich der Thyrsusstraße	14	+	3	Wohnumfeld
29	Sperrung des Moselufers am Schiffsanleger für Touristikbusse	15	+	1	Verkehr
30	Verbesserte Anbindung des Moselufers an den Stadtteil, auch mit dem Rad	15	+	1	Verkehr
	Bürger-Netzwerk				
31	Erstellung einer Stadtteilhomepage mit einer Vorstellung des Stadtteils und Informationen über Veranstaltungen und aktuelle Entwicklungen	16	-		
32	Einrichtung eines Bürger-Netzwerks und Schaffung eines koordinierenden Gremiums	16	-		
33	Aktive Informationspolitik für Bürgerinnen und Bürger des Stadtteils über die Stadtteilhomepage und vorhandene Infotafeln / Schaukästen	16	-		

lfd. Nr.	Ziele des Bürgergutachtens Trier Nord	Verweis auf Aussagen des Bürgergutachtens (Seite)	Räumliche Relevanz + = relev. - = nicht r. ? = teilw r.	vgl. Plan	Thema
34	Durchführung eines Straßenfestes ggf. unter eintägiger Sperrung der Paulinstraße	16	-		
35	Einrichtung eines Wochenmarktes	17	-		
36	Errichtung weiterer Schaukästen / Infotafeln mit Wegweisern und Lageplänen	17	+	3	Wohnumfeld
37	Bürgertreff im Bootshaus an der Mosel als Außenstelle des Bürgerhauses Trier-Nord	17	-		
	Arbeitsplätze und Nahversorgung				
38	Verstärkte Förderung des Mittelstandes als Hauptquelle von Arbeit und Beschäftigung mit gezielter Ausbildungsförderung als Schwerpunkt	18	-		
39	Ansiedlung von attraktiven Betrieben	18	-		
40	Etablierung von „Business Angels“ zur Unterstützung von Firmengründungen	18	-		
41	Einrichtung eines Wochenmarktes auf dem Platz vor dem Gesundheitsamt	18	-		
42	Konzentration auf bestimmte Bereiche und wenige einzelne Anbieter (Nahversorgung) vermeiden	18	+	2	Nutzung
43	Änderung des Kaufverhaltens; verstärkter Einkauf bei kleinen, im Stadtteil ansässigen Einzelhändlern	18	-		
44	Öffnung der Parkplätze vor dem Gesundheitsamt außerhalb der Dienstzeiten (u.A. zur Belebung des Einzelhandelsstandortes Paulinstraße)	19	+	1	Verkehr
45	Attraktive Gestaltung der Geschäftsstraßen durch Begrünung	19	+	3	Wohnumfeld
46	Schaffung von Kurzzeitparkplätzen	19	+	1	Verkehr
47	Durchführung von Straßenfesten und/oder Markttagen, an denen die Paulinstraße zur Porta Nigra hin vollständig gesperrt wird.	19	-		
48	Ausweisung von Flächen für den Einzelhandel - Bevorzugung von Firmengründern gegenüber Discountern, um eine weitere Konzentration zu vermeiden und Arbeitsplätze zu schaffen	19	+	2	Nutzung
		19	+	2	Nutzung
	Schrotthändler				
49	Schaffung eines wohnortnahen Parkplatzes für die Lkw der Schrotthändler (kurzfristig) - Parkverbot für Lkw in den Wohngebieten über Beschilderung sowie verstärkte Kontrollen durch das Ordnungsamt	20	+	3	Wohnumfeld
		20	-		
50	Dauerhafte Errichtung von Parkplätzen für die Lkw der Schrotthändler	20	+	3	Wohnumfeld
	Generationenübergreifendes Wohnen				
51	Etablierung alternativer Wohn- und Lebensformen (generationenübergreifendes Wohnen), vorrangig im Bereich Reichsabtei, Kloschinskystraße und dem neu zu schaffenden Maximinpark	21	-		

3.2.2 Gegenüberstellung der raumbezogenen Ziele des Bürgergutachtens mit den Aussagen der Rahmenplanung

(Anmerkung: Die in Klammern aufgeführten Ziffern entsprechen den laufenden Nummern der Zielsetzungen des Bürgergutachtens gemäß Kapitel 4.2.1)

BÜRGERGUTACHTEN	RAHMENPLANUNG
Verkehr	
Realisierung der neuen Osttrasse Metternichstraße / Moselbahndurchbruch / Kürenzer Straße / Alleenring (1)	• Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 1 / Kapitel 6.1.1.1)
Bypass (neue Verbindung) zwischen Loebstraße und Zufahrt A 602 (2)	• Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 1 / Kapitel 6.1.1.6))
Wasserwegdurchbruch als Verlängerung der neuen L 144 bis zur Moseluferstraße (3)	• Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 1 / Kapitel 6.1.1.1)
Langfristig: Schaffung eines neuen Autobahnanschlusses an die A 602 im Bereich Ruwer (4)	• Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 1 / Kapitel 6.1.1.1)
Einrichtung eines „Grünen Bandes“ über die Paulinstraße, Herzogenbuscher Straße, Franz-Georg-Straße und die Schöndorfer Straße (5)	• Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Pläne 3+4 / Kapitel 6.4.1)
Einrichtung eines Park & Ride - Parkplatzes am Proviantamt mit Anschluss an die Regionalbahn (6)	• Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Kapitel 6.1.2.1)
Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes (7)	• Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 1 / Kapitel 6.1.3)
Anwohnerparken in Trier-Nord in Verbindung mit Parkautomaten (8)	• Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 1 / Kapitel 6.1.4.3) • teilweise bereits realisiert
Einbahnstraßenregelung in der Schöndorfer Straße in Verbindung mit einer Verlagerung der dort ansässigen Gewerbebetriebe (10)	• Ist im Rahmen des Verkehrskonzeptes für den Bereich zu prüfen. Wird in den Stadtteilrahmenplan als Vorschlag/Empfehlung aufgenommen (Kapitel 6.1.1.2) • Verlagerung der ansässigen Betriebe unterliegt unternehmerischer Entscheidung
Durchbindung von der Herzogenbuscher Straße zur Zumaiener Straße im Bereich der Cläre-Prem-Straße (in Form einer Einbahnstraße) (11)	• Wird in den Stadtteilrahmenplan nicht übernommen , da mit der städtebaulichen Zielsetzung für diesen Bereich nicht vereinbar
Kurzzeitparkplätze in der Paulinstraße (13)	• Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 1 / Kapitel 6.1.1.4)
Freizeit und Erholung	
Nutzung der Moselufers zwischen Bootshaus und Nordbad für Freizeit und Erholung (14) - Einrichtung von mehr Rast- und Ruheplätzen sowie einheitliche Möblierung in ausreichender Anzahl - Neuanpflanzung von Schatten spendenden Gehölzen - Nicht-kommerzieller Bürgerpark „Maarstrand“ mit Spiel- und Sportmöglichkeiten, Biergarten, einer reaktivierten Kabinenbahn sowie ein Strandbad - Einbeziehung des Bereiches zwischen Nordbad und Pfalzeler Brücke	• Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 4 / Kapitel 6.4.2) • Im Stadtteilrahmenplan teilweise berücksichtigt (Plan 4 / Kapitel 6.4.2) • Entscheidung über die Reaktivierung der Kabinenbahn und die Installation eines Biergartens unterliegt unternehmerischer Entscheidung • Vereinbarkeit mit dem Schutzstatus des FFH-Gebietes ist zu prüfen. Wird in den Stadtteilrahmenplan als Vorschlag/Empfehlung aufgenommen (Kapitel 6.4.2)
Nutzung des Hauptfriedhofes als ein Ort der öffentlichen Stille und des Rückzugs (16) - Einrichtung von Meditationsinseln	• Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 4 / Kapitel 6.4.3)

BÜRGERGUTACHTEN	RAHMENPLANUNG
Neugestaltung des Kloschinsky-Platzes (17) - Markierung der Parkplätze	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmen berücksichtigt. (Pläne 1 und 3 / Kapitel 6.1.4)
Verhinderung weiterer Bebauung (18)	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmenplan teilweise berücksichtigt. (Plan 3 / Kapitel 6.3.3)
Verhinderung der geplanten Nutzung „Yachthafen“ im Bereich des ehemaligen Castel Feuvrier (19)	<ul style="list-style-type: none"> Wird nachrichtlich übernommen. Kein Ziel der Stadtteilrahmenplanung, da mit politischer und städtebaulicher Zielsetzung für diesen Bereich nicht vereinbar (vg. Kapitel 6.2.3)
Neugestaltung Balthasar-Neumann-Platz (20)	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 3 / Kapitel 6.3.2)
Einrichtung eines Bolz-/ Spielplatzes in der Balthasar-Neumann-Siedlung (21)	<ul style="list-style-type: none"> Spielplatz ist im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt (Plan 3 / Kapitel 6.2.7) Stadtteilrahmenplan sieht die Errichtung eines Bolzplatzes im Bereich des Bürgerhauses vor. Ein zusätzlicher Bolzplatz in der Balthasar-Neumann-Siedlung erscheint vor diesem Hintergrund entbehrlich.
Attraktive Gestaltung der Paulinstraße durch Begrünung (22) - Umgestaltung des Straßenraumes	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Pläne 1, 3 und 4 / Kapitel 6.1.1.4 und 6.4.1) Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 1 / Kapitel 6.1.1.4)
Einrichtung eines Parks im Bereich des Klosters Maximin als „Maximinpark“ (23)	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 2 / Kapitel 6.2.1)
Renaissance des Nells Park (24)	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 4 / Kapitel 6.4.4) überwiegend bereits realisiert
Umfeldgestaltung im Bereich Bürgerhaus (25) - Einrichtung eines Bolz-/ Spielplatzes	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 3 / Kapitel 6.3.7) Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 4 / Kapitel 6.2.6)
Aufstellung von Infotafeln zum Thema „Erholung und Freizeit“ (27)	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 4)
Umgestaltung des Straßenraums im Bereich der Thyrsusstraße (28)	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 1 / Kapitel 6.1.1.2)
Sperrung des Moselufers am Schiffsanleger für Touristikbusse (29)	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 1 / Kapitel 6.3.1)
Verbesserte Anbindung des Moselufers an den Stadtteil, auch mit dem Rad (30)	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 1 / Kapitel 6.1.3.7)
Bürger-Netzwerk	
Errichtung weiterer Schaukästen / Infotafeln mit Wegweisern und Lageplänen (36)	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 3)
Arbeitsplätze und Nahversorgung	
Konzentration auf bestimmte Bereiche und wenige einzelne Anbieter (Nahversorgung) vermeiden (42)	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Kapitel 6.2.10)
Öffnung der Parkplätze vor dem Gesundheitsamt außerhalb der Dienstzeiten (u.A. zur Belegung des Einzelhandelsstandortes Paulinstraße) (44)	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 3 / Kapitel 6.1.1.4)
Attraktive Gestaltung der Geschäftsstraßen durch Begrünung (45)	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Pläne 3+4 / Kapitel 6.4.1)
Schaffung von Kurzzeitparkplätzen (46)	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 3 / Kapitel 6.1.1.4)

BÜRGERGUTACHTEN	RAHMENPLANUNG
Ausweisung von Flächen für den Einzelhandel (48) - Bevorzugung von Firmengründern gegenüber Discountern, um eine weitere Konzentration zu vermeiden und Arbeitsplätze zu schaffen	• Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Kapitel 6.2.10)
Schrotthändlerproblem	
Schaffung eines wohnortnahen Parkplatzes für die Lkw der Schrotthändler (kurzfristig) (49)	• Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 1 / Kapitel 6.1.4.1)
Dauerhafte Errichtung von Parkplätzen für die Lkw der Schrotthändler (50)	• Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 1 / Kapitel 6.1.4.1)

3.3 Bürgerhaushalt 2010

Im Zeitraum vom 25.09.2009 bis 16.10.2009 erhielten Trierer Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit im Rahmen des „Trierer Bürgerhaushaltes“ ihr Wissen und ihre Ideen in die Debatte um den Haushaltsentwurf einzubringen. Den Kern der Bürgerbeteiligung bildete eine Online-Plattform, auf der interessierte Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit erhielten, Maßnahmen vorzuschlagen, zu kommentieren und zu bewerten. Die am Ende bestbewerteten Vorschläge wurden von der Verwaltung mit Erläuterungen versehen und an den Rat zur Entscheidung im Rahmen der Haushaltsplanberatungen weitergeleitet.

Insgesamt wurden im Rahmen des Verfahrens von 1493 Bürgerinnen und Bürgern 411 Vorschläge und 628 Kommentare formuliert sowie rund 50.000 Bewertungen vorgenommen.

Alle Vorschläge, welche den Stadtteil betreffen, werden nachfolgend zur übersichtlichen Handhabung tabellarisch aufgelistet, gegliedert nach den räumlich relevanten Aussagen und denen, welche keinen Raumbezug haben. Damit ist die Übersicht über die Vorschläge der Bürger bezogen auf den Stadtteil vollständig, obwohl für die weitere Stadtteilrahmenplanung nur die Gruppe der räumlich relevanten Aussagen Bedeutung hat.

	Vorschlag zum Trier Bürgerhaushalt	räumlich nicht relevant	räumlich relevant
01	Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes		bereits berücksichtigt wird zusätzlich im Radverkehrskonzept bearbeitet
02	Moselufer für Freizeit und Erholung nutzen		bereits berücksichtigt
03	Privatinitiative bei Schulen zulassen (Martin-Grundschule)	x	
04	Anbindung des Moselufers an den Stadtteil verbessern (eigentlich umgekehrt)		bereits berücksichtigt
05	Ausbau der Metternichstraße für den Durchgangsverkehr		bereits berücksichtigt

	Vorschlag zum Trier Bürgerhaushalt	räumlich nicht relevant	räumlich relevant
06	Durchgang Engelstraße (Verbindung über die Musikschule öffnen)		bereits berücksichtigt
07	Ampelanlage Nordallee/Engelstraße Intervall ändern	x	
08	Paulinstraße/Maarstraße: Mehr Sauberkeit mehr Mülleimer	x	
09	Durchbruchmoselbahngelände		bereits berücksichtigt
10	Nachmittagsbetreuung in der Martin-Grundschule	x	
11	Fahrradparkplätze in der Zeughausstraße		wird im Mobilitätskonzept behandelt.
12	Fahrradgarage ehem. Unterführung zuschütten		bereits berücksichtigt und soll zeitnah ausgeführt werden
13	Verkehrsberuhigung Paulinviertel/Franz-Georg-Straße		bereits berücksichtigt Gesamtkonzept erforderlich
14	Reaktivierung von Kabinenbahn		Ist wünschenswert kann nur als Ziel auf priv. Basis erreicht werden
15	Paulinstraße aufwerten		berücksichtigt
16	Maarstrand /Aufwertung Moselufer Stadt am Fluss		berücksichtigt
17	Straßenzustand	x	
18	Spielplätze in Trier-Nord		auf Schulhof der Musikschule berücksichtigt
19	Wasserwegdurchbruch		berücksichtigt
20	Entlastung Franz-Georg-Straße		berücksichtigt
21	Förderung Abteilung Nordwerk im Bürgerhaus	x	
22	Neues Jugendcenter		Bürgerhaus vorhanden
23	Stadt am Fluss Liegeplätze für Hausboote		Konzept entscheidend berücksichtigt
24	Moped- und Fahrradkontrollen	x	
25	Fußballplatz fehlt		vorhanden im Bereich Moselstadion

4 PROGRAMMGEBIET SOZIALE STADT

Im Herbst 2000 wurde der Gebiet zwischen der Metternichstraße im Süden, der Herzogenbuscher Straße im Norden, dem Wasserweg im Westen und der Dasbachstraße im Osten in das Programm „Soziale Stadt“ aufgenommen. Die Stadt Trier hat die Projektträgerschaft der Wohnungsgenossenschaft Am Beutelweg übertragen, die bereits seit ihrer Gründung 1991 die inhaltlichen Zeile der Sozialen Stadt in ihrer Arbeit verfolgt und nach einem ganzheitlichen Konzept arbeitet.

Nachdem die in den bisherigen Entwicklungskonzepten 2001 – 2004 und 2005 – 2008 formulierten Ziele und Handlungsansätze zu großen Teilen realisiert werden konnten, wurde durch die Wohnungsbaugesellschaft zwischenzeitlich eine Entwicklungskonzeption für den Zeitraum 2009 – 2015 erarbeitet, welche nunmehr in einer Entwurfsfassung vorliegt. Das Konzept wurde im Rahmen mehrerer Veranstaltungen mit Vertretern der städtischen Ämter inhaltlich vorbereitet und diskutiert. Darüber hinaus konnten sich interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie sonstige Akteure innerhalb des Stadtteils in zwei Bürgerworkshops in die Konzeption einbringen.

Das im **Entwurf** vorliegende Integrierte Entwicklungskonzept 2009 – 2015 ist im weiteren Verfahren noch mit dem Stadtvorstand und den politischen Gremien zu diskutieren.

Die Maßnahmen(vorschläge) des im Entwurf vorliegenden Integrierten Entwicklungskonzeptes 2009-2015 der Gemeinnützigen Wohnungsgenossenschaft Am Beutelweg eG werden nachfolgend in tabellarischer Form, unterteilt nach den einzelnen Handlungsfeldern

- Wohnen
- Wohnumfeld / Grün / Freizeit und Erholung
- Verkehr
- Bildung / Soziale Infrastruktur
- Gesundheit
- Beschäftigung, Qualifizierung, Wirtschaft / Gewerbe
- Bürgermitwirkung / Stadtteilleben
- Programmsteuerung / Koordination

wiedergegeben, obwohl für die weitere Stadtteilrahmenplanung nur die Gruppe der räumlich relevanten Aussagen weiterhin Bedeutung hat.

	Maßnahme (Vorschlag) aus dem Integrierten Entwicklungskonzept	räumlich nicht relevant	räumlich relevant
Wohnen			
01	Instandsetzung / Sanierung und Bewirtschaftung der unsanierten Objekte der WOGEBE in der Thyrsusstraße 27-31	x	Ist wünschenswert kann nur als Ziel auf priv. Basis erreicht werden
02	Bebauung Brachflächen in der Thyrsusstraße	x	bereits berücksichtigt
03	Bebauung Innenhof Siedlung Wittlicher Straße	x	bereits berücksichtigt
04	Konzept für die städtische Wohnanlage Am Keltenweg (Am Keltenweg 3 und 5)	x	bereits berücksichtigt
Wohnumfeld / Grün / Freizeit und Erholung			
05	Bolzplatz im Bereich Schulen/Stadtteilzentrum	x	bereits berücksichtigt
06	Quartiersnahe Abstellfläche für Wertstoffsammelfahrzeuge	x	bereits berücksichtigt
07	Unmittelbare Nachbarschaft von Gewerbe und Wohnen durch Begrünung gestalten	x	bereits berücksichtigt
08	Begrünung und Gestaltung der Brachflächen in der Thyrsusstraße als Zwischennutzung	x	bereits berücksichtigt
09	Gestaltung des Brunnenplatzes (Kreuzung Thyrsus-, Franz-Georg-Straße) so weit wie möglich als Ruheplatz	x	bereits berücksichtigt
10	„Grünes Band“: Gestaltungsplan/Maßnahmenplan entwickeln, u.a.	x	bereits berücksichtigt
11	Gesamtkonzept städt. Gelände Thyrsusstraße – Umfeld Stadtteilzentrum, Schulen, Städt. Ämter - Parkplatzkonzept		bereits berücksichtigt
12	Beleuchtungskonzept für das Quartier	x	bereits berücksichtigt
13	Gestaltungskonzept für Gebietseingangsbereich Franz-Georg-Straße	x	bereits berücksichtigt
14	Fassadengestaltung Ludger-Kern-Bunker	x	bereits berücksichtigt
Verkehr			
15	Verkehrsberuhigung Franz-Georg-Str.: Sperrung in Fahrtrichtung Verteilerkreis für LKW über 7,5 t;		bereits berücksichtigt, soll zeitnah ausgeführt werden
16	Markierung eines Parkstreifens in der Franz-Georg-Straße, um kostengünstige Verkehrsberuhigung zu erreichen		bereits berücksichtigt, soll zeitnah ausgeführt werden
17	Umlenkung des Durchgangsverkehrs über Metternichstraße und Dasbachstraße	x	bereits berücksichtigt
18	Ausbau Herzogenbuscherstraße / Straßenbegleitgrün / Ausbau des Radwegs	x	bereits berücksichtigt, soll zeitnah ausgeführt werden (in Teilabschnitten schon umgesetzt)
19	Errichtung des Regionalbahnhalt punkts Trier-Nord	x	bereits berücksichtigt

	Maßnahme (Vorschlag) aus dem Integrierten Entwicklungskonzept	räumlich nicht relevant	räumlich relevant
20	Herstellen einer Anbindung an die Mosel für Fußgänger und Radfahrer	x	berücksichtigt, soll zeitnah ausgeführt werden
Bildung / Soziale Infrastruktur			
21	Berücksichtigung der Bedarfe des Quartiers bei der gesamstädtischen Schulentwicklungsplanung	-	
22	Entwicklung und Optimierung der sozialen Infrastruktur	-	
Gesundheit			
23	Verstetigung Maßnahmen der „Gesundheitsteams vor Ort“	-	
24	Umsetzung Konzeptstudie „Wohnen und Leben im Alter in Trier-Nord“: Strukturentwicklung zur Versorgung/Pflege von SeniorInnen	-	
Beschäftigung, Qualifizierung, Wirtschaft / Gewerbe			
25	Lokaler Beschäftigungsmanager	-	
Bürgermitwirkung / Stadtleben			
26	Stadtteilzeitung Nordblick	-	
27	Regelmäßige Stadtteilspaziergänge	-	
28	Maßnahmen zur Integration einheimischer und zugewanderter Bürger/innen	-	
Programmsteuerung / Koordination			
29	Verstetigung Quartiersmanagement	-	
30	AG Soziale Stadt	-	
31	Fortschreibung IEK und Daten	-	
32	Evaluierung	-	

5 LEITZIELE DES STADTTEILRAHMENPLANS

Grundlage des vorliegenden Stadtteilrahmenplans bilden **Fachaussagen übergeordneter und städtischer räumlicher Planungen** und eigene **Erhebungen des beauftragten unabhängigen Planers** in einer systematischen Betrachtungsweise.

Diese wurden im Laufe des weiteren Verfahrens durch Anregungen aus dem **Bürgergutachten Trier-Nord**, dem **Bürgerhaushalt**, dem im Entwurf vorliegenden **Integrierten Entwicklungskonzept 2009 - 2015**, den Ergebnissen des **Workshops „Perspektiven für den Bahnhofsbereich Trier“** und durch die Erkenntnisse aus der **„Zukunftskonferenz Trier-Nord“** ergänzt.

5.1 Verkehr

5.1.1 Motorisierter Individualverkehr

5.1.1.1 Umsetzung der Maßnahmen aus der Verkehrskonzeption Trier Nord¹¹

Bereits im Jahr 1978 wurden im Rahmen der Aufstellung des Flächennutzungsplanes zahlreiche Verkehrsvarianten mit der Zielsetzung der Entwicklung / Erhaltung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes bei gleichzeitiger Verringerung der Belastungen im Bereich bestehender Wohnsiedlungen diskutiert.

Dabei wurde ursprünglich die sog. „Ostrandstraße“ von Ruwer bis Feyen favorisiert, welche auf die Idee einer Stadtautobahn aus den 20er Jahren zurückgeht. Aufgrund heftiger Diskussionen sowohl in der Öffentlichkeit als auch in den Beratungsgremien, wurde diese Lösungsvariante jedoch wieder verworfen.

Um aber dennoch eine Entlastung des Stadtteils Trier-Nord von Fremdverkehr zu erreichen, suchte man in der Folge nach alternativen Lösungsmöglichkeiten im bestehenden Straßennetz. Hierzu bot sich die Metternichstraße an, zumal diese über eine Verlängerung in nördlicher Richtung (entlang des Grünebergs) unmittelbar an die A 602 angebunden werden kann.

In einem zweiten Schritt kann dann der ca. 350 m lange sogen. Moselbahndurchbruch folgen, der die Verbindung zwischen der Metternichstraße und dem Bereich Hauptbahnhof – Alleering herstellen wird und den Rückbau der Straße „In der Reichsabtei“ und damit zusammenhängend die Freistellung des Kulturdenkmals St. Maximin ermöglicht.

Auf Grundlage dieser Planungsüberlegungen wurde die Verkehrskonzeption Trier – Nord entwickelt und durch die zuständigen Gremien gebilligt. Dieses setzt sich im wesentlichen aus folgenden Bausteinen zusammen:

- Die Schaffung eines neuen Autobahnanschlusses an die A 602 im Bereich Ruwer (Stadtteil Ruwer / Eitelsbach)
- Die direkte Anbindung der Metternichstraße an diesen neuen Autobahnanschluss durch Weiterführung und Ausbau der Metternichstraße parallel zu den Gleisanlagen der DB bzw. der Moselbahn/TransRegio entlang des Grünebergs

¹¹ Siehe hierzu auch den Erläuterungsbericht zur 48. Änderung des Flächennutzungsplans

- Daraus resultierend die Umwidmung der Metternichstraße einschließlich der Achse „Moselbahndurchbruch“/Kürenzer Straße zur Hauptverkehrsstraße und zur neuen L 145,
- Die Schaffung einer neuen Straßenverbindung Aveler Tal – Metternichstraße, die ebenfalls zur neuen L 144 aufzustufen ist (Stadtteil Kürrenz),
- Die Herausnahme der Avelsbacher Straße und der Franz-Georg-/Parkstraße aus dem Netz der Hauptverkehrsstraßen
- Der Wasserwegdurchbruch als Verlängerung der neuen L 144 bis zur Moseluferstraße (B 49, Zurmaiener Straße),
- Die Aufstufung der Dasbachstraße zur Hauptverkehrsstraße als Verbindung zwischen dem Verteilerring und der Metternichstraße.

Zwischenzeitlich wurden durch die Verwaltung die baurechtlichen Voraussetzungen für eine Realisierung dieser Konzeption (Durchführung der 48. Änderung des Flächennutzungsplans, Aufstellung des Bebauungsplans BK 22, Erwerb des ehemaligen Moselbahngeländes und Endwidmung der Fläche) geschaffen.

Eine Überprüfung der Finanzierbarkeit der geplanten Verbindung zwischen Metternichstraße und Im Aveler Tal in Form eines Tunnels unter der Eisenbahnlinie (entsprechend der vorliegenden Beschlusslage aus dem Stadtrat) wird gegenwärtig durchgeführt. Alternativ dazu wird eine Querung der Eisenbahngleise über eine Brücke in südlicher Verlängerung der Dasbachstraße diskutiert.

Die Umsetzung der Bausteine der Verkehrskonzeption Trier – Nord wird als Zielsetzung in den Stadtteilrahmenplan übernommen.

Die Realisierung der geplanten östlichen Umgehungsstraße (Metternichstraße / Moselbahndurchbruch / Kürrenzer Straße / Alleenring) bietet die Chance, den Stadtteil Trier-Nord dauerhaft von Durchgangsverkehr zu entlasten. Hierdurch kann die starke Zergliederung des Stadtteils durch stark befahrene Hauptstraßen maßgeblich gemindert werden.

Die stärkste Entlastung erfährt das Quartier St. Ambrosius durch die Verlagerung der Hauptverkehrsstraßenfunktion vom Straßenzug Franz-Georg-Straße / Parkstraße auf die neue Oststraße. Bei einem Ausgangswert von ca. 11.000 Kfz-Fahrten/Tag wird die künftige Belastung mit ca. 4.000 Kfz-Fahrten/Tag angenommen.

Die Durchführung verkehrsberuhigender Maßnahmen im status-quo führt erkennbar allenfalls zu einer Verlangsamung des Durchgangsverkehrs, jedoch nicht zu dessen Reduzierung.

Als Übergangslösung kann eine deutlich veränderte Ampelschaltung im Kreuzungsbereich Wasserweg / Franz-Georg-Straße mit wirksamer Priorisierung der Wegebeziehung Schöndorfer Straße / Wasserweg (und umgekehrt) sowie eine Sperrung der Franz-Georg-Straße für LKW über 7,5t dienen.

Die Errichtung einer leistungsfähigen Querverbindung zwischen Metternichstraße und Zurmaiener Straße via Wasserweg reduziert den unerwünschten quartiersfremden Durchgangsverkehr innerhalb des Stadtteils. Die damit verbundene Reduzierung der Durchlässigkeit des Quartiers für den Individualverkehr kommt insbesondere auch dem ansässigen Einzelhandel (Paulinstraße) zu Gute, welcher derzeit durch den hohen Anteil an Durchgangsverkehr in seiner Attraktivität erheblich beeinträchtigt ist.

Die **Umsetzung des Verkehrskonzeptes Trier – Nord** wird als **Schlüsselprojekt** eingestuft, da sie zwingende Voraussetzung für die geplante Neuordnung der Straßenhierarchie von Trier-Nord und die damit verbundene geplante Durchführung verkehrsberuhigender Maßnahmen ist.

5.1.1.2 Neuordnung der Straßenhierarchie / Entlastung innerstädtischer Haupterschließungsstraßen

Mit Umsetzung des Verkehrskonzeptes der Stadt Trier gemäß den Erläuterungen im vorangegangenen Kapitel (Verlängerung Metternichstraße über Moselbahndurchbruch / Kürenzer Straße zum Alleenring) kann durch Verlegung der L 144 und Rückstufung des Straßenzuges Franz-Georg-Straße/Parkstraße zur Anliegerstraße eine einschneidende Entspannung der Situation ohne weitergehende flankierende Maßnahmen und ohne Verlust der Erreichbarkeit des Quartiers erzielt werden.

In der Folge lässt sich auch die Aufenthaltsqualität im Straßenraum verbessern, einhergehend mit einer größeren Verkehrssicherheit für Fußgänger und spielende Kinder.

Im Zuge der öffentlichen Diskussion zum Stadtteilrahmenplan könnte als weitergehende Maßnahme auch eine Abkopplung der Parkstraße vom Verteilerkreis erwogen werden.

Der Straßenzug Schöndorfer Straße / In der Reichsabtei wird künftig nur noch Binnenerschließungsfunktion übernehmen und kann zur Anlieger-/ Wohnstraße im Stadtteil rückgebaut werden. Analog der Ergebnisse des Workshops „Perspektiven für den Bahnhofsbereich Trier“ (vgl. hierzu Kap. 5.2.1) kann in einem weiteren Schritt ggf. auch eine Auflösung der Straße „In der Reichsabtei“ in Erwägung gezogen werden.

Maßgebliche Entlastungseffekte durch die östliche Umgehungsstraße ergeben sich auch für die Herzogenbuscher Straße und die Paulinstraße in südwestlicher Verlängerung. Beide Straßen übernehmen somit künftig die Funktion von Sammelstraßen im Stadtteil. Die Paulinstraße wird zudem in ihrer Funktion als Hauptgeschäftsstraße des Stadtteils gestärkt (vgl. hierzu Kap. 6.1.1.4).

In der Folge kann die Herzogenbuscher Straße auf gesamter Länge hinsichtlich ihres Fahrbahnquerschnitts reduziert und um weitere Nutzungen (beidseitiger Radweg) ergänzt werden. Eine diesbezügliche Neuordnung des Straßenraumes wurde im Bereich der Großraumhalle bereits realisiert.

Eine wesentliche Zunahme der Verkehrsbelastung wird nach Umsetzung des Verkehrskonzeptes für die Dasbachstraße erwartet, welche künftig die Funktion einer Hauptverkehrsstraße (als Querspange zwischen der östlichen Umgehung und dem Verteilerkreis) übernehmen soll.

Die übrigen Straßen in Trier-Nord sollen entsprechend ihrer Funktion als Anlieger- / Wohnstraßen gestaltet werden. Insbesondere im Bereich der Kloschinskystraße und der Thyrsusstraße ist eine Neugestaltung des Straßenraums in Verbindung mit einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs anzustreben. Grundsätzlich ist darüber hinaus eine stärkere Durchgrünung der öffentlichen Straßenräume (insbesondere Paulinviertel und südliches Maarviertel) vorzusehen.

Im Rahmen der öffentlichen Diskussion zum Stadtteilrahmenplan (ggf. auch in Verbindung mit der Diskussion über den Stadtteilrahmenplan Trier-Mitte/Gartenfeld) sollte auch das Thema einer Zusammenlegung der Fahrspuren von Theodor-Heuss-Allee und Nordallee auf eine Seite nördlich oder südlich der Allee erörtert werden. Hierdurch ließe sich zum einen die Trennungswirkung der Allee minimieren, zum anderen würde der Gedanke der Vernetzung des Bahnhofsbereiches mit der City hierüber aufgegriffen werden können. Die von hier angeregte Bereitstellung eines Touristenbus-Großparkplatzes im Bereich der Hauptpost würde dieser Maßnahme (Attraktivierung der Allee als fußläufig bedeutsame Achse zwischen Hauptbahnhof/Busparkplatz und City) weiteren Nachdruck verleihen.

5.1.1.3 Verkehrsgerechter Ausbau der Zurmaiener Straße

Die Zurmaiener Straße wird ihrer Funktion entsprechend als innerstädtische Hauptverkehrsstraße abschnittsweise auf gesamter Länge ausgebaut. Die Ausbaupläne sehen einen vierstreifigen Ausbau (zwei Streifen pro Fahrtrichtung), räumlich getrennt durch einen mittig angeordneten Grünstreifen, vor.

Die Ausbaumaßnahme wurde im Streckenabschnitt vom Castelforte-Gelände bis zum Gelände der Tennisplätze bereits abgeschlossen. Dafür wurden durch das Ministerium für Verkehr, Landwirtschaft und Forsten für den Ausbau der Zurmaiener Straße im Abschnitt zwischen „Ratio“ und der Straße „Am Stadion“ rund zwei Millionen Euro bewilligt. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 3,1 Millionen.

Zielsetzung dieser Maßnahme ist die Verbesserung des Verkehrsflusses, die Entwicklung von Straßengrün sowie eine Senkung der Unfallgefährlichkeit durch eingeschränkte Abbiegemöglichkeiten. Fehlende Abbiegespuren hatten in der Vergangenheit immer wieder zu Verkehrsbehinderungen und –unfällen geführt. Nach erfolgtem Ausbau ist in der Zeughausstraße über eine Nullstelle nachzudenken. Ebenso soll die Straße An der Hospitalsmühle in Höhe der Zufahrt zu Mc Donald`s eine Nullstelle bekommen. Dies hat u.a. zur Folge, dass der Friedhof nur noch aus einer Richtung angefahren werden kann.

5.1.1.4 Umbau der Paulinstraße

Mit Realisierung der östlichen Umgehungsstraße (siehe Kapitel 6.1.1.1) kann die Paulinstraße dauerhaft von (quartiersfremdem) Durchgangsverkehr entlastet werden. Dies bietet die Möglichkeit einer Neuordnung und -gestaltung des Straßenzuges, welche die Bedürfnisse der dort ansässigen Ladengeschäfte – vergleichbar mit dem bereits erfolgten Ausbaustandard in der Saarstraße – stärker berücksichtigt. In diesem Zusammenhang wird von den Bewohnern des Stadtteils auch eine stärkere Begrünung des Straßenraums (vgl. hierzu Kap. 6.4.1: „Grünes Band von der Porta zum Nells Park) gewünscht. Hierbei wird von Seiten der Bürgerschaft ebenfalls angeregt, die noch vorhandenen Abgänge zur ehemaligen Unterführung an der Porta Nigra rückzubauen und dann als Grünflächen umzugestalten. Die Umsetzung dieser Detailmaßnahme wird kurzfristig erfolgen können.

Zu beachten ist diesbezüglich jedoch, dass das Straßenraumprofil der Paulinstraße im Querschnitt geringer ausfällt, als in der Saarstraße. Die zur Verfügung stehende Straßenbreite gestattet im Falle der Paulinstraße voraussichtlich nur in deutlich reduziertem Maße und nur an vereinzelt Stellen die Ausweisung von Parkraum im Zuge des Straßenverlaufes. Zur Stärkung des ansässigen Einzelhandels sollte verstärkt die Ausweisung von Kurzzeitparkplätzen vorgenommen werden. Ergänzend sollte nach Auffassung der Bewohner des Stadtteils eine Öffnung des Parkplatzes am Gesundheitsamt außerhalb der Dienstzeiten vorgesehen werden.¹²

Im Rahmen der öffentlichen Diskussion zum Stadtteilrahmenplan könnte auch die Möglichkeit einer abschnittswisen Einbahnstraßenregelung (ggf. sogar tageszeitabhängig - morgendlich nur stadteinwärts fahrender Verkehr zulässig, ab Nachmittag nur stadtauswärts führende Wegebeziehungen möglich) eine Rolle spielen. Eine Einbahnstraßenführung gestattet größere Spielräume für die Schaffung von (Kurzzeit-)Stellplätzen am Straßenrand und zusätzlichen Bewegungsraum für Fußgänger, erschwert jedoch im Gegenzug die Andienung durch den ÖPNV.

¹² vgl. Bürgergutachten Trier-Nord, S. 19

Unabhängig hiervon sollte u. E. im Kreuzungsbereich Zeughausstraße / Paulinstraße die Wegebeziehung im Verlauf der Paulinstraße durch Optimierung der Ampelschaltung eine zusätzliche Priorisierung erhalten. Diese, in der Saarstraße bereits angewandte Verkehrsfluss verbessernde Maßnahme hat, einhergehend mit der damit verbesserten Erreichbarkeit der Läden und Geschäfte, dort augenscheinlich zu einem Attraktivitätsgewinn für den Handel geführt. Eine vergleichbare Entwicklung könnte auch in der Paulinstraße initiiert werden.

Eine ganzheitliche Verbesserung des Erscheinungsbildes der Paulinstraße ist jedoch nur in Verbindung mit einer Aufwertung der oftmals vernachlässigten Gebäudefassaden möglich. Nach Meinung vieler Bewohner des Stadtteils sowie der dort ansässigen Geschäftsleute verschandelt der äußere Zustand einiger Häuser die ganze Paulinstraße und ist für die dort ansässigen Betriebe auf Dauer geschäftsschädigend. Dieser Eindruck wird noch durch die nach Abriss des Cafe Henry (samt Nebengebäude) entstandene, notdürftig gesicherte Baulücke verstärkt, welche seit nunmehr mehreren Monaten das Straßenbild beeinträchtigt, ohne dass Anstrengungen zur Errichtung eines adäquaten Neubaus erkennbar sind.

Es bleibt daher zu hoffen, dass die angestrebte Neugestaltung der öffentlichen Flächen auch Impulse für Renovierungs- und Verschönerungsarbeiten an Privateigentum freisetzt.

Die **Neugestaltung der Paulinstraße** wird als **Schlüsselprojekt** eingestuft, da von dieser wesentliche Impulse für die weitere Entwicklung des Stadtteils zu erwarten sind. Begünstigt wird die angestrebte Entwicklung in der Paulinstraße auch durch die unlängst realisierte Fußgängerquerung zur Innenstadt.

5.1.1.5 Bau der Nordbrücke

Eine wesentliches Potential zur Entlastung des Stadtteils Trier-Nord von (Durchgangs)verkehr wird in einem Brückenschlag zwischen dem Verteilerkreis und der Ortsumfahrung Biewer gesehen. Diese sogenannte „Nordbrücke“ kommt insbesondere den Pendlerströmen aus Richtung Biewer / Speicher / Ehrang sowie der B 53 mit Zielort Trier – Nord (insbesondere Industriegebiet) zugute und entlastet die derzeitige Streckenführung über die Kaiser-Wilhelm-Brücke und die Zurmaiener Straße.

Nach Einschätzung der zuständigen Verkehrsplaner bietet der Bau der Nordbrücke und die damit verbundene Verlagerung der Verkehrsströme die derzeit aussichtsreichste Möglichkeit zur verkehrlichen Entlastung der bewohnten Gebiete des Stadtteils.

Der Stadtteilrahmenplan übernimmt die Idee einer **Nordbrücke** als **Schlüsselprojekt**, da diese einen wichtigen Ansatz zur Lösung der Verkehrsproblematik des Stadtteils darstellt und das übergeordnete Ziel der Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität unterstützt.

Neben den positiven Effekten für den motorisierten Individualverkehr kann mit dem Bau der Nordbrücke darüber hinaus eine sinnvolle Ergänzung des Fuß- und Radwegesnetzes des Stadtteils erfolgen. Bei entsprechender Gestaltung des Brückenbauwerks ermöglicht dieses eine wesentliche Verbesserung der Erreichbarkeit des linken Moselufers für den nicht motorisierten Individualverkehr. Dies sollte bei der Konzipierung der Brücke hinreichend berücksichtigt werden.

Klärungsbedarf besteht gegenwärtig hinsichtlich der Finanzierung des Projektes. Die Realisierbarkeit der Maßnahme wird entscheidend von den Fördermöglichkeiten abhängig sein. Darüber hinaus sind planerischen Voraussetzungen zu schaffen (Änderung des Flächennutzungsplans,

Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, Erstellung der Ingenieurplanung) und die Flächenverfügbarkeit insbesondere im Bereich der Zufahrtsrampe am rechten Moselufer (Verteilerkreis) sicherzustellen.

5.1.1.6 Bypass zwischen Loebstraße und Zufahrt A 602

Im Vorgriff auf eine angestrebte Autobahnausfahrt Ruwer, welche längerfristig zu einer Entlastung der westlichen Loebstraße und damit auch des täglichen Rückstaus am Verteilerkreis führen wird, könnte eine kurzfristige Verbesserung des Verkehrsflusses aus Richtung Industriegebiet Nord / Ruwertal zur Autobahn A 602 durch die Schaffung eines Bypasses zwischen der Loebstraße und der Zufahrt vom Verteilerkreis zur A 602 (in Fahrtrichtung Dreieck Moseltal) erzielt werden.

Der Bypass stellt eine direkte Querverbindung zwischen dem westlichen Ende der Loebstraße und der Autobahnzufahrt zur A 602 in Fahrtrichtung Dreieck Moseltal dar, die es dem aus Richtung Industriegebiet Nord / Trier-Ruwer kommenden Autofahrer ermöglicht auf die Autobahn A 602 aufzufahren, ohne sich dabei in den Verkehrsstrom des Verteilerkreises einordnen zu müssen. Mit dieser Maßnahme erfolgt eine wesentliche Beschleunigung des Verkehrsflusses, welche der Bildung von Rückstaus in der Loebstraße vorbeugt.

5.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

5.1.2.1 Bau der geplanten Regionalbahnhaltepunkte „Kürenz“ und „Trier-Nord“

Der vorhandene (vorwiegend straßengebundene) ÖPNV ist durch verbesserte Zugangsmöglichkeiten zum Regionalbahnangebot zu ergänzen. Vorrangiges Ziel ist dabei die Errichtung der geplanten Regionalbahnhaltepunkte „Trier - Nord“ und „Kürenz“, deren voraussichtliche Einzugsbereiche sich nahezu auf den gesamten östlichen Stadtteil erstrecken werden. Nach den Ergebnissen einer Untersuchung des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord wird der Umsetzung des Haltpunktes Trier-Nord (nach Realisierung des Haltpunktes Mäusheckerweg) höchste Priorität eingeräumt.

Bei Umsetzung der Maßnahme ist insbesondere darauf zu achten, dass die Regionalbahnhaltepunkte in das Netz des straßengebundenen ÖPNV eingebunden werden. Darüber hinaus wird die Prüfung der Anlage von P+R-Parkplätzen in unmittelbarer räumlicher Zuordnung zu den Haltepunkten angeregt. Von Seiten der Bewohner des Stadtteils wird ein Park + Ride – Parkplatz im Bereich des Proviantamtes angestrebt.¹³

Die bisherige Zugangsmöglichkeit zum Regional- und Fernbahnnetz über den Hauptbahnhof, bleibt dauerhaft erhalten. Dieser ist insbesondere für die Bewohner von Maar- und Paulinviertel die nächstgelegene Zugangsmöglichkeit. Durch den geplanten und derzeit in Umsetzung befindlichen Ausbau des Hauptbahnhofes zu einem ICE-Haltpunkt erhält die Bewohner des Stadtteils und der Gesamtstadt eine weitere Verbesserung des Angebotes im Schienenfernverkehr. Dies wird durch die Stadtteilrahmenplanung ausdrücklich begrüßt.

¹³ vgl. Bürgergutachten Trier-Nord, S. 11

5.1.3 Nicht motorisierter Individualverkehr (Fußgänger/Radfahrer)

5.1.3.1 Radwegevernetzung mit dem Stadtteil Trier-Ruwer

Der Moselradweg, welcher Teil des landesweiten Radwegenetzes ist, ist durchgängig herzustellen. Hierzu ist die derzeit noch vorhandene Lücke im Streckenabschnitt zwischen dem Verteilerkreis und der Wegeführung im Bereich Trier-Ruwer zu schließen.

Dabei wäre grundsätzlich eine Führung im unmittelbaren Uferbereich anzustreben. Im vorliegenden Fall scheitert diese jedoch an den vorhandenen Besitz- und Eigentumsverhältnissen (insbesondere die vorhandene Schiffswerft Boost, welche zur Ausübung ihrer Tätigkeit eine unmittelbare Zugangsmöglichkeit zur Mosel benötigt) sowie das Vorhandensein geschützter Biotope im Bereich der Pfälzeler Eisenbahnbrücke.

Vor diesem Hintergrund scheint daher ein Lückenschluss ausschließlich durch Anlage eines Radweges entlang der Loebstraße geeignet, um die gewünschte Verbindung herzustellen. Dies ist im Rahmen der Ausbaupläne für die Loebstraße zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist die Anbindung an das Radwegenetz über die Pfälzeler Brücke zu verbessern.

5.1.3.2 Entwicklung und Realisierung eines Radwegenetzes innerhalb des Stadtteils

Die bisherigen, eher punktuellen Ansätze zur Ausweisung von Radwegen innerhalb des Stadtteils sind in ein Gesamtkonzept zu integrieren, welches die Wegebeziehungen innerhalb des Stadtteils selbst berücksichtigt und sich darüber hinaus in ein städtisches Gesamtkonzept einfügt.

Nach Auffassung der Stadtteilrahmenplanung sollten folgende Wegebeziehungen für Radfahrer vorrangig hergestellt werden:

- Ausweisung eines durchgängigen Radwegs entlang der Zurmaiener Straße
- Schaffung einer durchgängigen Radwegeverbindung entlang der Herzogenbuscher Straße / Paulinstraße mit Anbindung an die Innenstadt (Fußgängerzone)
- Anlage eines durchgängigen Radwegs (Lückenschluss) entlang Parkstraße / Franz-Georg-Straße / Schöndorfer Straße / In der Reichsabtei mit Anbindung an den Alleenring / Ostallee (kann entfallen, wenn eine gefahrlose Nutzung der Fahrbahnfläche nach der geplanten Verlagerung der Verkehrsströme auf die Osttrasse möglich ist)
- Errichtung eines Radwegs entlang der künftigen Osttrasse (Metternichstraße / Moselbahndurchbruch / Kürenzer Straße / Alleenring) mit Zufahrtsmöglichkeit zur Pfälzeler Eisenbahnbrücke
- Verlängerung des Radwegs Wasserweg bis an die Osttrasse im Süden und Lückenschluss zur Zurmaiener Straße im Norden (über den Wasserwegdurchbruch oder die Zeughausstraße).
- Radwegeverbindung durch den Nells Park mit Anschluss an den Moselradweg und Anbindung an das Naherholungsgebiet Grüneberg
- Schaffung eines Radwegs über die geplante Nordbrücke zum linken Moselufer.

Die Erstellung eines Radwegekonzeptes für den Stadtteil Trier-Nord sollte zeitnah erfolgen, damit die diesbezüglichen Zielsetzungen möglichst noch im Rahmen der künftig anstehenden Straßenbaumaßnahmen berücksichtigt werden können

5.1.3.3 Verlängerung und Verbreiterung der Abfahrtsrampe des Fahrradwegs über die Pfalzeler Brücke

Die Zugangsmöglichkeiten aus dem Stadtteil zum linken Moselufer erstrecken sich gegenwärtig für die Bewohner auf die Kaiser-Wilhelm-Brücke im Westen und die Pfalzeler Eisenbahnbrücke im Osten. Während die Kaiser-Wilhelm-Brücke aufgrund ihrer zentralen Lage im Stadtbild und ihrer guten verkehrlichen Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz vielseitig angenommen wird, bleibt die Pfalzeler Brücke im Regelfall ortskundigen Fußgängern und Radfahrern vorbehalten. Eine deutliche Einschränkung der Nutzbarkeit der Brücke durch den Radverkehr ist zudem durch die zu schmale und winklig geführte Zufahrtsrampe auf Trierer Seite gegeben.

Nach den Vorstellungen der Stadtteilrahmenplanung sollte die Zugangsmöglichkeit zur Pfalzeler Brücke insbesondere für Radfahrer, aber auch für Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen etc. durch eine Verbreiterung und Verlängerung der Rampe (möglichst ohne Knicke) aufgewertet und in das Radwegenetz Trier-Nord stärker eingebunden werden. Dies kann in einem ersten Schritt durch eine bessere Ausschilderung der Zufahrtsrampe zur Pfalzeler Eisenbahnbrücke erfolgen. Längerfristig ist eine direkte Anbindung der neuen Zufahrtsrampe an den geplanten Radweg / Radfahrstreifen entlang der östlichen Umgehung vorzusehen.

Als ergänzende Maßnahme sollte eine Anbindung an den Moseluferweg bzw. die geplante Radwegführung entlang der Loebstraße angestrebt werden. (vgl. Kap. 6.1.3.1)

5.1.3.4 Ersatz für Zementbrücke

Gegenwärtig gelangen die Bewohner des Stadtteils über die sogen. Zementbrücke in das nahe gelegene Erholungsgebiet „Grüneberg“ auf Kürenzer Gemarkung. Die Brücke muss jedoch wegen Baufälligkeit in absehbarer Zukunft abgerissen werden, da entsprechende Mittel für eine Sanierung nicht zur Verfügung stehen. Dieses auch vor dem Hintergrund, dass die Brücke hinsichtlich des motorisierten Verkehrs künftig keine Erschließungsfunktion übernehmen wird.

Durch die Beseitigung der Zementbrücke wird der Stadtteil jedoch absehbar von dem nahe gelegenen Erholungsgebiet abgeschnitten sein.

Zielsetzung der Stadtteilrahmenplanung ist die Schaffung einer alternativen Zugangsmöglichkeit zum Naherholungsgebiet Grüneberg, die den Wegfall der Zementbrücke ersetzt. Hierfür sind verschiedene Lösungsansätze derzeit vorstellbar, welche im Rahmen der weiteren Planungen näher zu untersuchen und ggf. zu konkretisieren sind.

Die vermutlich am schnellsten umzusetzende Lösung wäre die Errichtung eines Fußgängersteiges an der Stelle der bisherigen Zementbrücke. Hierfür könnten ggf. zur Reduzierung der Baukosten die vorhandenen Fundamente und Stützpfeiler der Zementbrücke erhalten bleiben und als Basis für den Fußgängersteg verwendet werden. Dies sollte im Rahmen der weiteren Planungen untersucht und entschieden werden.

Ein weiterer Lösungsansatz wird in dem geplanten Bau der Regionalbahnhaltepunkte gesehen. In Abhängigkeit von einer noch zu erstellenden Detailplanung der einzelnen Haltepunkte könnte die für das Erreichen der Bahnsteige (in beide Fahrrichtungen) erforderliche Gleisquerung (als Über- oder Unterführung) dergestalt konzipiert werden, dass eine Verbindung zwischen dem Stadtteil und dem Naherholungsgebiet geschaffen wird.

Eine dritte Möglichkeit wird in Verbindung mit der geplanten Ortsumfahrung Kürenz gesehen. Nach derzeitigem Planungsstand soll die angestrebte Ortsumfahrung Kürenz entweder über ein

Tunnelbauwerk oder über eine Brückenkonstruktion an die Metternichstraße angebunden werden. Hinsichtlich der Lage des Bauwerks werden gegenwärtig mehrere Varianten untersucht, u. a. auch eine Überquerung der Eisenbahngleise in südlicher Verlängerung der Dasbachstraße. Sollte dies Variante zum Tragen kommen, könnte die angestrebte fußläufige Erreichbarkeit des Grünebergs über einen ansprechend gestalteten Fußgängerbereich innerhalb des Brückenbauwerks hergestellt werden.

Welche Lösung letzten Endes zum Tragen kommt, ist an dieser Stelle nicht zu entscheiden. Der Stadtteilrahmenplan verdeutlicht lediglich die abzusehende Problematik und gibt deren Lösung als Zielsetzung vor.

5.1.3.5 Vernetzung und Ergänzung der Fußwege

Der Stadtteil Trier Nord verfügt zwar über eine vergleichsweise große Anzahl an Fußwegen; von Seiten der Bewohner des Stadtteils wird jedoch ein zusammenhängendes Fußwegenetz vermisst. So könnte beispielsweise im Bereich der städtischen Musikschule eine Querverbindung die Wege für Fußgänger und Radfahrer innerhalb des Quartiers verkürzen.

Im Rahmen der Erstellung der Konzeptstudie „Leben und Wohnen im Alter in Nells Ländchen“ wurde das Fehlen einer Fußwegevernetzung ebenfalls angemerkt. Als Maßnahmenempfehlungen formuliert die Studie:

„- Ausbau eines kleinteiligen, engmaschigen Fußwegenetzes

- *Ausreichende Dimensionierung des Gehbereiches*
- *Verbesserung der Querungsmöglichkeiten*
 - o *Verlängerte Grünphasen,*
 - o *Beleuchtete Fußgängerüberwege*
 - o *Abgesenkte Bordsteine*
- *Keine Beeinträchtigung durch andere Verkehrsteilnehmer und `Möblierung der Gehwege`*
- *Vernetzung mit dem ÖPNV¹⁴*

Die Entwicklung eines Fußwegenetzes für den Stadtteil Trier-Nord wird als Zielsetzung in den Stadtteilrahmenplan aufgenommen. Die Umsetzung sollte zeitnah erfolgen, damit die diesbezüglichen Zielsetzungen möglichst noch im Rahmen der künftig anstehenden Straßenbaumaßnahmen berücksichtigt werden können. Die Planungen zur Vernetzung der Fußwege sind mit den Planungen zur Entwicklung und Realisierung eines Radwegenetzes innerhalb des Stadtteils (vgl. Kap. 6.1.3.2) abzustimmen.

5.1.3.6 Ersatz für Unterführung Zurmaiener Straße

Die vorhandene Fußgängerunterführung in Verlängerung der Maarstraße stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem Zurlaubener Ufer, hierbei insbesondere dem Bereich um die Jugendherberge, und dem Maarviertel / Paulinviertel dar. Vor dem Hintergrund einer angestrebten Stadtentwicklung, welche die Bedürfnisse von Fußgängern stärker berücksichtigt und den in der Vergangenheit mehrfach aufgetretenen Übergriffe innerhalb der Unterführung wird in den politischen Gremien seit geraumer Zeit eine Schließung dieser Unterführung diskutiert.

¹⁴ Konzeptstudie Leben im Alter in Nells Ländchen, April 2008, S. 70

Die dann nächstgelegenen Querungsmöglichkeiten der Zurmaiener Straße für Fußgänger befinden sich in westlicher Richtung am Georg-Schmitt-Platz und in östlicher Richtung am Kreuzungspunkt Zurmaiener Straße / Zeughausstraße, wobei die hierbei zurückzulegenden Entfernungen in beide Richtungen jeweils rund 500 Meter betragen.

Aus Sicht der Stadtteilrahmenplanung wird die Schaffung einer Fußgängerquerung in Verlängerung der Maarstraße gefordert, da andernfalls die Gefahr der „wilden“ Querung der Zurmaiener Straße durch Fußgänger mit den hieraus resultierenden Gefahren in erhöhtem Maße besteht. Es wird daher angeregt, im Zuge des geplanten Ausbaus der Zurmaiener Straße an dieser Stelle eine ebenerdige Querungsmöglichkeit, beispielsweise in Form einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage, vorzusehen.

5.1.3.7 Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zum Moselufer

Durch den Verlauf der stark befahrenen, vierstreifig ausgebauten Zurmaiener Straße ist die Zugangsmöglichkeit zum Moselufer für die Bewohner des Stadtteils vielfach unterbrochen. Querungshilfen in Form von Lichtsignalanlagen bestehen nur in großen Abständen, so im Bereich des Castelforte-Geländes, in Verlängerung der Zeughausstraße und am Georg-Schmitt-Platz. Insbesondere in Verlängerung der Hospitalsmühle wird eine Querungshilfe vermisst.

Die Funktion der derzeit installierten Lichtsignalanlagen ist aus Sicht vieler Fußgänger nur unzureichend, da sie aufgrund fehlender Fußgängerpriorisierung oftmals lange Wartezeiten für Fußgänger (und Radfahrer) verursacht.

Aus Sicht der Stadtteilrahmenplanung ist die Zugangsmöglichkeit aus dem Stadtteil zum Moselufer zu verbessern. Hierbei ist vorrangig zu überprüfen, inwiefern die Wartezeiten für Fußgänger an den Lichtsignalanlagen zumindest außerhalb der Hauptverkehrszeiten durch eine fußgängeroptimierte Schaltung verringert werden können. Darüber hinaus wird angeregt im Zuge des derzeit abschnittsweise realisierten Ausbaus der Zurmaiener Straße sowohl in Verlängerung der Maarstraße (als Ersatz für die künftig entfallende Unterführung) als auch nördlich der Hospitalsmühle eine (bedarfsgesteuerte) Lichtsignalanlage einzurichten. Darüber hinaus sollte im Zuge der derzeit stattfindenden Umbaumaßnahmen auf dem Gelände der Stadtwerke in der Zurmaiener Straße eine Zugangsmöglichkeit von der Hospitalsmühle zum Moselvorland vorgesehen werden.

5.1.3.8 Sicherung der Fußgängerflächen im Bereich der Grundschulen Martin

Im Umfeld der Grundschulen Martin sind verschiedene Fußwege / Fußgängerbereiche lediglich durch entsprechende Markierungen von der Fahrbahnfläche getrennt; eine bauliche Trennung, beispielsweise in Form eines Bürgersteigs, besteht nicht. Hierdurch besteht ein erhöhtes Gefährdungspotential für die Kinder der Grundschule, da viele von ihnen diese Bereiche als Schulweg nutzen müssen.

Ziel der Stadtteilrahmenplanung ist die dauerhafte Sicherung der Fußgängerbereiche durch bauliche Trennung von den Fahrbahnflächen. Hierzu kann in einem ersten Schritt eine Abgrenzung des Fußweges durch den Einbau von Pollern und/oder Metallbügeln erfolgen. Langfristig ist die Errichtung eines Bürgersteigs, welcher höhenversetzt zur Fahrbahn angeordnet werden sollte, vorzusehen.

5.1.3.9 Verbesserung der Zugangsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer zum Alleening im Bereich der Theobaldstraße

Der Fuß- und Radweg zwischen Maarstraße und Theobaldstraße stellt eine wichtige Verbindung für die Bewohner des (nördlichen) Maarviertels mit der Innenstadt dar. Zum Bedauern vieler Fußgänger und Radfahrer besteht am südlichen Ende der Theobaldstraße keine Quermöglichkeit zum neugestalteten Grünzug (mit Wegenetz) zwischen Nordallee und Franz-Ludwig-Straße. Daher müssen die Fußgänger auf ihrem weiteren Weg zur Innenstadt den wenig attraktiven Bürgersteig entlang der stark befahrenen Nordallee zum Porta Nigra Platz nutzen.

Ziel der Stadtteilrahmenplanung ist die Schaffung einer Verbindung von der südlichen Theobaldstraße zum Grünzug zwischen Nordallee und Franz-Ludwig-Straße, welche den Bewohnern (des Maarviertels) einen unmittelbaren Zugang zu den Grünflächen des nördlichen Alleerings und den darin enthaltenen Aufenthaltsräumen ermöglicht. Bedingt durch die hohe Verkehrsbelastung in der Nordallee kann diese nach hiesiger Meinung ausschließlich in Form einer (evtl. bedarfsgesteuerten) Lichtsignalanlage hergestellt werden, welche in die bereits vorhandene Anlage im Kreuzungsbereich Theobaldstraße / Nordallee integriert wird. Als ergänzende Maßnahme ist eine entsprechende Zuwegung innerhalb des Grünzugs vorzusehen.

5.1.4 Ruhender Verkehr

5.1.4.1 Ausweisung von Flächen für das Abstellen von Wertstoffsammelfahrzeugen

Eine bisher noch ungelöste Problematik besteht im Quartier zwischen Verteilerkreis / Franz-Georg-Straße / Herzogenbuscher Straße / Wasserweg hinsichtlich der dort ansässigen Altmetall-Entsorgungsbetriebe. Außerhalb der Einsatzzeiten stellen diese ihre Wertstoffsammelfahrzeuge mangels anderer Alternativstandorte in den Straßen des Wohngebietes oftmals unkontrolliert ab. Dies führt neben visuellen Beeinträchtigungen insbesondere zu einer Störung der Wohnruhe innerhalb des Quartiers durch die damit verbundenen erhöhten Lärm- und Schadstoffemissionen.

Die Problematik wurde noch verstärkt durch den unlängst realisierten Umbau der Straßenzüge „Am Beutelweg“ und „Ambrosiusstraße“, bei deren Neugestaltung – dem Anspruch einer Wohnstraße entsprechend - ausnahmslos Abstellmöglichkeiten für Pkw eingerichtet wurden. In der Folge werden, wenn auch bisher nur in Einzelfällen, die Pkw-Stellplätze zum wilden Abstellen der Wertstoffsammelfahrzeuge fehlgenutzt.

Zur Lösung der Situation schlägt der Stadtteilrahmenplan in enger Abstimmung mit dem Quartiersmanagement Trier-Nord die Ausweisung eines Gemeinschaftsparkplatzes für alle Altmetall-Sammelfahrzeuge des Quartiers vor. Hierfür wurde ursprünglich eine Fläche auf dem Gelände der ehemaligen Kaserne Nells Ländchen favorisiert, welche jedoch nicht in städtischen Besitz gelangte. Daher werden gegenwärtig Alternativstandorte untersucht. Zur Verbesserung der Akzeptanz der Maßnahme wird angeraten, die künftigen Nutzer bei der Auswahl des Standortes und der anschließenden Erstellung der Ausführungsplanung in das Verfahren zu integrieren.

5.1.4.2 Neugestaltung des Kloschinskyplatz / Ordnung des ruhenden Verkehrs

Die Bebauung in der Kloschinskystraße besteht im Streckenabschnitt zwischen Benediktinerstraße und Zeughausstraße (Kloschinskyplatz) aus zwei parallel im Abstand von rund 30 Metern angeordneten, nahezu geschlossenen, mehrgeschossigen Wohnzeilen, welche auf einer

Länge von rund 100 Metern den in diesem Bereich platzförmig aufgeweiteten Straßenraum fassen. Den östlichen Abschluss dieses Ensembles bildet das als Kulturdenkmal ausgewiesene Eingangstor zum Moselstadion, welches die Breite des vorgelagerten Platzraumes aufnimmt und durch zwei viertelkreisförmig angelegte Nebengebäude mit mittig angeordnetem Eingangstor optisch abschließt. Insgesamt vermittelt die beschriebene Baustruktur den städtebaulichen Eindruck eines Entrees bzw. Vorplatzes zum Haupteingang des Moselstadions.

Leider orientiert sich die Gestaltung des gesamten Bereiches ausschließlich an den Bedürfnissen des ruhenden und fließenden Verkehrs, so dass die Erlebbarkeit des Ensembles als Platzbereich derzeit gestört bzw. nicht gegeben ist. Aufenthaltsbereiche für die Bewohner der angrenzenden Häuser fehlen gänzlich. Die Anordnung der Stellplätze folgt ausschließlich wirtschaftlichen Gesichtspunkten; Raum für Straßenbegleitgrün ist nicht vorhanden.

Ziel der Stadtteilrahmenplanung ist eine Neugestaltung des Kloschinskyplatzes. Dabei werden (mangels alternativer Flächen) auch künftig die Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs bis zu einem gewissen Grad zu befriedigen sein. Darüber hinaus sollen aber auch Aufenthaltsbereiche geschaffen werden, welche den Bewohnern der angrenzenden Mehrfamilienhäuser adäquate Aufenthaltsmöglichkeiten bieten. Darüber hinaus wird die Entwicklung von Grünstrukturen vorgeschlagen, welche einerseits den Charakter einer Platzfläche verdeutlichen und andererseits den Bezug zum Eingangstor des Moselstadions betonen.

Um die Akzeptanz dieser Maßnahme zu fördern sollte die Umsetzung dieses Zieles in enger Zusammenarbeit mit den Bewohnerinnen und Bewohnern der angrenzenden Gebäude erfolgen. Gegebenenfalls ist auch ein Wettbewerb anzustreben, bei dem die Bürgerinnen und Bürger ihre Vorstellungen einbringen können.

5.1.4.3 Parken im Bereich der Arena Trier

Im Zuge von Großveranstaltungen in der Arena Trier kam es in den vergangenen Monaten in den südlich angrenzenden Wohngebieten zu erheblichen Belästigungen durch Parkraumsuchverkehr, wildem Parken und Lärmbelastung durch abfahrende Autos nach Veranstaltungsende. Eine dauerhafte Lösung dieser Problematik ist nach hiesiger Meinung nur möglich, wenn die Veranstaltungen über ein P+R-System angedient werden, welches alle größeren (konfliktarmen) Parkplatzanlagen des Stadtgebietes (z.B. Messepark) andient.

Um die angrenzenden Wohngebiete vor diesen Verkehrsbelastungen zu schützen, wurde in der Vergangenheit in einzelnen betroffenen Straßen Anwohnerparkzonen eingerichtet. Nach Auffassung der Bewohner des Stadtteils sollten die Parkzonen jedoch ausgeweitet werden, um einer Verlagerung der Parkraumsuchverkehre in angrenzende Wohngebieten vorzubeugen. Ergänzend ist nach Auffassung der Anwohner auch eine Bewirtschaftung des Parkraums durch Parkraumautomaten anzustreben.¹⁵

¹⁵ vgl. Bürgergutachten Trier-Nord, S. 11

5.2 Siedlungsraum / Nutzung

5.2.1 Umsetzung der Zielsetzungen des Workshops „Perspektiven für den Bahnhofsbereich Trier“¹⁶

Aktuelle Bestrebungen der Deutschen Post AG, der Bahn Immobilien GmbH sowie nicht zuletzt Überlegungen zu einer Erweiterung des Alleencenters haben im Herbst 2005 zu der Idee geführt, das gesamte Spektrum an Fragen und Ideen der Betroffenen gemeinsam mit Fachleuten in einem moderierten Werkstattverfahren zu diskutieren. Ziel war, zu Vorschlägen zu gelangen, wie eine künftige Entwicklung am Bahnhof und im Umfeld aussehen könnte. Die Öffentlichkeit sollte von Anfang an einbezogen sein.

In der Woche vom 30. Januar bis zum 03. Februar 2006 wurde in den Räumlichkeiten der ehemaligen Eisenbahnverwaltung im Wechsel zwischen öffentlichen Diskussionen im Plenum und den Arbeitsgruppen eine Gesamtkonzeption für das Umfeld des Bahnhofs erarbeitet. Das Konzept beinhaltet verschiedene Bausteine, die in ein Gesamtkonzept eingebettet sind, aber zeitlich und räumlich unabhängig voneinander realisiert werden können.

Im Einzelnen wurden während des Workshops folgende Konzeptbausteine entwickelt, deren (zeitlich gestaffelte) Realisierung als Zielsetzung in den Stadtteilrahmenplan (soweit sie sich auf Trier-Nord beziehen) übernommen wird.

- **Bahnhof und Bahnhofsvorplatz**
Das Konzept geht von Abriss und Neubau des Betriebsgebäudes nördlich des Stationsgebäudes aus. Als Nutzung wird ein Hotel vorgeschlagen. Ein Flügel des Hotels ragt in den Platz und bildet so eine neue nördliche Platzwand. Zwischen Hotel und Vorplatz des Bahnhofsgebäudes entsteht der neue Busbahnhof, gestalterisch betont durch ein großes Dach. Offen bleibt, ob die für den Busbahnhof bereitgestellte Fläche den Ansprüchen des ZOB genügt, ferner, ob sich die funktionalen Erfordernisse eines Hotels (Vorfahrt, Parken,...) an diesem Standort realisieren lassen. Hier sind vertiefende Untersuchungen und Planungen erforderlich.
- **Bereich St. Maximin**
Die Straße „An der Reichsabtei“ wird aufgegeben, als Ersatz erfolgt der Ausbau der Kürenzer Straße. Diese wird nach Norden über die Schönbornstraße hinaus über das Gelände der Moselbahn verlängert. Das unmittelbare Umfeld von St. Maximin bleibt frei von einer Bebauung. Als Grenze wird das ehemalige Klosterquadrant angesetzt. Außerhalb des ehemaligen Klosterquadrants entsteht ein Bebauungspotenzial auf der Fläche des Postareals zwischen St. Maximin und der Kürenzer Straße. In Übereinstimmung mit der Arbeitsgruppe Immobilien wird hier eine Wohnnutzung in verdichteter Form vorgeschlagen. Die Baustruktur schließt sich aus Schallschutzgründen nach Osten zur Kürenzer Straße und zum Bahngelände, sie öffnet sich in Kammform zum Umfeld von St. Maximin. So entstehen attraktive Ausblicke und hohe Freiflächenqualitäten für das Wohnen. Südlich St. Maximin entsteht eine ergänzende Bebauung, etwa dem Verlauf des historischen Berings folgend. Im Eingangsbereich von Süden bildet sich so eine Torsituation, die die Sichtachse von Süden auf St. Maximin freihält. Im Bereich der historischen Reithalle wird die U-förmige Struktur der Reithofgebäude aufgenommen und baulich ergänzt. Im Hof könnte entsprechend der Ergebnisse des Workshops eine niedriggeschossige dichte Wohnbaustruktur entstehen.

¹⁶ Die Ausführungen in diesem Kapitel entstammen im wesentlichen der Dokumentation „Perspektiven für den Bahnhofsbereich Trier, Workshop vom 30. Januar – 03. Februar 2006 – Dokumentation der Ergebnisse“

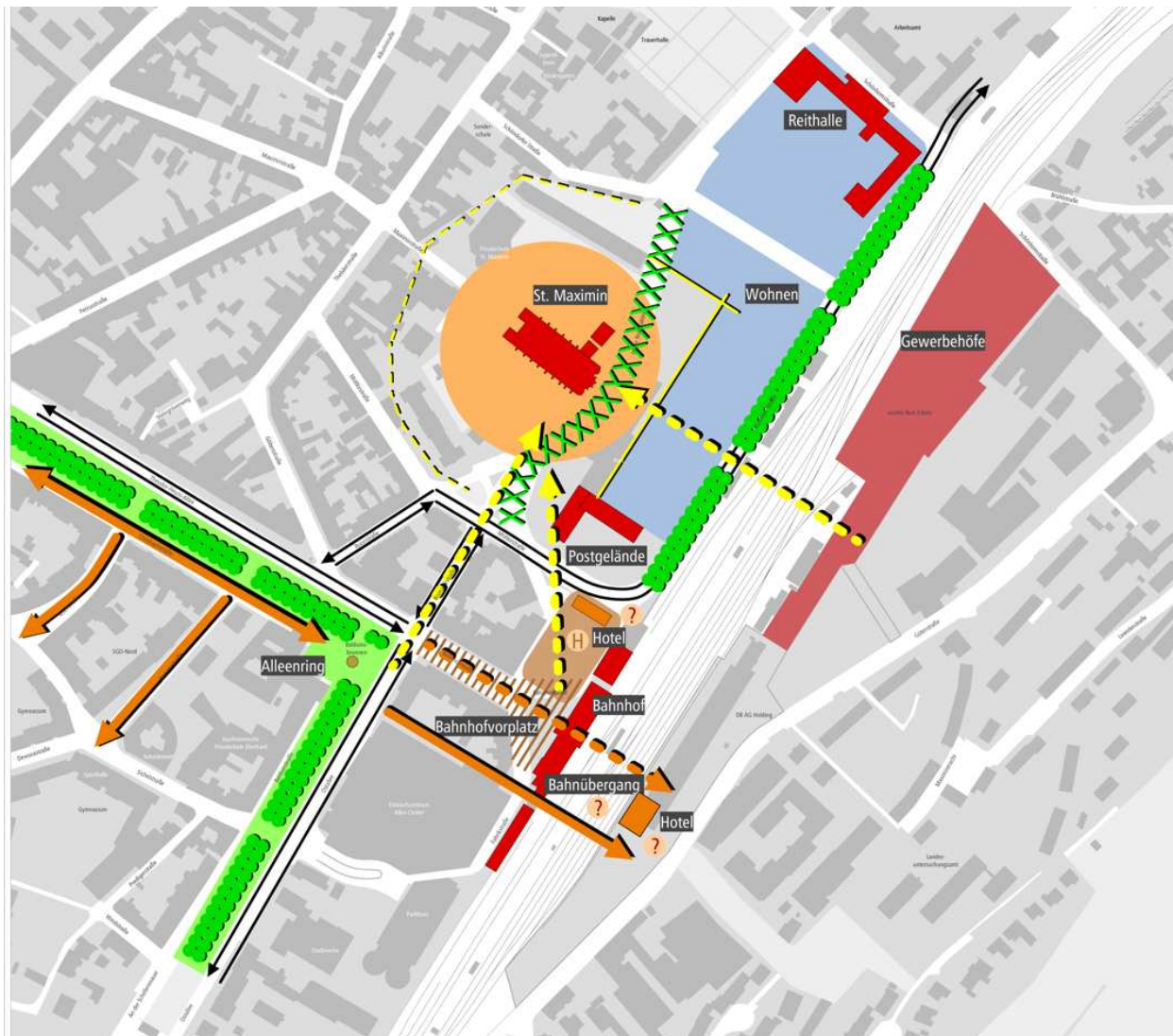


Abbildung: Entwicklungsziele für das Bahnhofsumfeld

Die **Umstrukturierung des zentralen Post- und Bahnhofsbereiches** wird als **Schlüsselprojekt** eingestuft, da sie die touristische Erschließung des Stadtteils fördert und die Schaffung qualitativ hochwertiger Wohn- und Freiräume ermöglicht (wie bereits teilweise im Bereich Castelforte geschehen).

5.2.2 Entwicklung des Geländes Castel Feuvrier

Das zwischen Zurmaiener Straße und Mosel gelegene Gelände Castel Feuvrier wurde nach Auflösung der dort ansässigen französischen Gendarmerie durch den Bundesgrenzschutz genutzt. Mit Auflösung der Grenzschutzeinheit wurde das Gelände aus der Nutzung genommen und liegt seit dieser Zeit brach.

Zwischenzeitlich wurden durch einen potentiellen Investoren Planungen zu einer etwaigen Nachnutzung des Geländes vorgestellt. Demnach soll wonach im Bereich des Castel Feuvrier ein Sportboothafen, ergänzt durch hochwertige Wohnbebauung in Verbindung mit Standorten für Klinik und Altenpflege entstehen.

Das Vorhaben wurde im Rahmen der Zukunftskonferenz Trier-Nord lebhaft diskutiert. Im Ergebnis wird die Maßnahme von den Bürgern mehrheitlich abgelehnt. Im Bürgergutachten Trier-Nord heißt es hierzu u.A. wie folgt:

„Verhinderung der geplanten Nutzung `Yachthafen` im Bereich des ehemaligen Castel Feuvrier (...). In der Maßnahmendefinition durch die Umsetzungsgruppe besteht ein gravierender Unterschied zum Vorentwurf des Stadtteilrahmenplans: Während die Umsetzungsgruppe eine Gegenposition zum Yachthafen aufbauen will, wird diese Maßnahme im Stadtteilrahmenplan ausdrücklich befürwortet.“¹⁷

Aus Sicht der Stadtteilrahmenplanung wird das zuvor skizzierte Vorhaben begrüßt, da die Ansiedlung eines Sportboothafens eine wesentliche Verbesserung des touristischen Angebotes der Stadt Trier ermöglicht. Die Zunahme gerade des wassergebundenen Tourismus an Saar und Mosel wird durch die Gastbootzahlen des benachbarten Sportboothafens Konz deutlich, dessen Hafenbecken unlängst vergrößert werden musste. Von dieser Entwicklung sollte auch die Stadt Trier profitieren. Darüber hinaus wird sich die Ansiedlung des Sportboothafens auch auf die Gastronomiebetriebe im benachbarten Quartier Zurlauben positiv auswirken.

Die Befürchtung, dass ein Sportboothafen eine Trennwirkung im Verlauf des Moseluferweges entfalten könnte, wird nicht geteilt. Mit Verweis z. B. auf den Sportboothafen in Konz, zeigt sich, dass eine punktuelle Verschwenkung des Uferweges um die Hafenanlage herum nicht als tatsächlich störend empfunden wird, da die Sichtbeziehungen zum Gewässer regelmäßig uneingeschränkt erhalten bleiben. Gegebenenfalls besteht auch die Möglichkeit, über einen klapp- oder schwenkbaren Steg den Zugang des Hafens zum Fluss weitgehend überquerbar zu gestalten.

Unabhängig von der noch zu treffenden Entscheidung für oder gegen einen Sportboothafen ist aus Sicht der Stadtteilrahmenplanung eine baldige Nachnutzung des Geländes unerlässlich, um dem weiteren Verfall des Geländes und den damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf die Umgebungsnutzung entgegen zu wirken. Dabei stellt auch die Erschließung des Castel Feuvrier für eine hochwertige Wohnbebauung eine sinnvolle Ergänzung der angrenzenden Nutzungen (insbesondere Jugendherberge) dar. Es ist jedoch darauf zu achten, dass sich die einzelnen Gebäude in die Ufersilhouette einfügen und diese nicht überformen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die tangierende Zurmaiener Straße auch künftig als städtische Hauptverkehrsstraße genutzt werden wird. Vor diesem Hintergrund ist die Berücksichtigung Lärm mindernder Maßnahmen unumgänglich.

5.2.3 Wohnbauflächen nach Rückbau Schöndorfer Straße

Mit Realisierung der Verkehrskonzeption Trier-Nord und hierbei insbesondere dem Bau der Osttrasse wird die Schöndorfer Straße von ihrer derzeitigen Funktion als Hauptverkehrsstraße zu einer Anlieger- und Wohnstraße im Stadtteil zurückgestuft.

In der Folge kann die Schöndorfer Straße entsprechend dem künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommen im Abschnitt zwischen Balthasar-Neumann-Straße und Kreuzung Wasserweg von ihrem derzeitigen Ausbauzustand mit insgesamt vier Fahrstreifen (zzgl. einer Abbiegespur

¹⁷ vgl. Bürgergutachten Trier-Nord, S. 13

und einem mittig angeordneten Grünstreifen) auf künftig insgesamt zwei Fahrstreifen (ohne trennende Grünanlage) reduziert werden.

Die hierdurch freigesetzten Flächenressourcen könnten nach hiesiger Meinung für die Errichtung einer Wohnbebauung in Verlängerung der vorhandenen Häuserzeile im Bereich Schöndorfer Straße / Ecke Balthasar-Neumann-Straße umgenutzt werden.

Voraussetzung hierfür ist die Entlassung der Schöndorfer Straße aus ihrer Funktion als Landesstraße (diese wird künftig durch die östliche Umgehungsstraße übernommen) sowie die Umwidmung der entsprechenden Flächen für eine Wohnnutzung. Darüber hinaus sind die tiefbautechnischen Voraussetzungen (etwaig vorhandene Leitungsnetze) zu klären. Ergänzend wird zur besseren Einflussnahme auf die architektonische Gestaltung der Wohnbebauung die Aufstellung eines Bebauungsplans oder – sofern ein Investor für die Realisierung des Projektes gewonnen werden kann – die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans empfohlen.

5.2.4 Bebauung der rückwärtigen Grundstücksfreiflächen südöstlich Schöndorfer Straße

Die ehemalige Eisenbahnersiedlung südlich der Schöndorfer Straße besteht aus einer durchgängig geschlossenen Häuserzeile auf Grundstücken mit einer Tiefe von über 100 Metern. Aufgrund der geschlossenen Bauweise sind die rückwärtigen Grundstücksfreiflächen, welche eine Tiefe von bis zu 90 Metern besitzen, ausschließlich über die Häuser zugänglich, eine Anfahrbarkeit mit dem PKW ist nicht gegeben.

Mit Umsetzung der Verkehrskonzeption Trier-Nord und hierbei insbesondere der Realisierung des sogenannten Moselbahndurchbruchs wird erstmalig die fußläufige und straßenverkehrliche Zugänglichkeit der rückwärtigen Grundstücksfreiflächen ermöglicht. Diese könnte in der Folge für die Errichtung von den Gebäuden zugeordneten Garagen genutzt werden. Sofern diese nicht als Garagenriegel ausgebildet werden können, sind vermutlich – vorbehaltlich eines noch einzuholenden Gutachtens – schalltechnische Schutzmaßnahmen erforderlich.

Unter städtebaulichen und schalltechnischen Gesichtspunkten ist jedoch die Teilung der Grundstücke in Verbindung mit der Errichtung eines maximal zweigeschossigen Gebäuderiegels im rückwärtigen Grundstücksteil (entlang der künftigen Hauptverkehrsachse) anstrebenswert, da dieser eine wesentlich höhere Schallschutzwirkung entfalten kann.

Nach einem Entwurf des Stadtplanungsamtes könnten auf diese Weise zwei gewerbliche Gebäudekomplexe entstehen, welche im rückwärtigen, zur Eisenbahnersiedlung orientierten Bereich eine Geschossigkeit von einem Vollgeschoss aufweisen. Aus schalltechnischen Erwägungen schlägt der Entwurf entlang des Moselbahndurchbruchs eine zweigeschossige Bauweise vor. Auch bei einer solchen Bebauung bleibt die Errichtung von Garagen auf den rückwärtigen Grundstücksflächen der ehemaligen Eisenbahnersiedlung möglich.

Aus Sicht der Stadtteilrahmenplanung wird eine Bebauung im rückwärtigen Bereich der Grundstücke der Eisenbahnersiedlung favorisiert, da sie zum einen den weitergehenden Schutz der Grundstücksfreiflächen ermöglicht und zum anderen die Schaffung einer Raumkante entlang der künftigen Hauptverkehrsstraße begünstigt. Dieses kann jedoch nur in Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern realisiert werden.

5.2.5 Errichtung eines Bolzplatzes auf dem Gelände des Polizeischützenvereins

Ein Problem, dass in dem „jungen“ Stadtteil (rund 27 % der Wohnberechtigten des Quartiers zwischen Verteilerkreis / Franz-Georg-Straße / Herzogenbuscher Straße / Wasserweg sind unter 21 Jahre) noch nicht befriedigend gelöst werden konnte, ist das Fehlen eines Bolzplatzes, der den Jugendlichen im Quartier eine Möglichkeit zu Bewegung, Sport und zwanglosem Treffen bietet. Gerade in diesem Quartier, in dem viele Jugendliche aufgrund fehlender finanzieller Mittel nicht in der Lage sind, kommerzielle Freizeitangebote anzunehmen, ist die Dringlichkeit eines Bolzplatzes gegeben

Auf Initiative der Quartiersmanagerin Trier-Nord wurden verschiedene potentielle Flächen für die Anlag eines Bolzplatzes im Quartier untersucht. Dabei wurden letztlich zwei Standortalternativen entwickelt:

- Der Bereich zwischen Thyrsusstraße und Franz-Georg-Straße um die Schulen, die Kfz-Zulassungsstelle und das Stadtteilzentrum
- Der Nells Park, in dem es bereits früher einen Bolzplatz gegeben

Beide Standorte bieten genügend öffentlichen Raum und Abstandsfläche zur Wohnbebauung. Beide Standorte sind trotzdem fußläufig erreichbar und für die Jugendlichen akzeptabel. Für den Standort „Schule“ spricht, dass er etwas stärker im Bewusstsein der Jugendlichen präsent ist und eine Vernetzung und Begleitung durch die sozialen Einrichtungen (z. B. Jugendarbeit des Bürgerhauses) durch die unmittelbare Nähe ermöglicht wird. Dazu kommt, dass nach Informationen des Grünflächenamtes am möglichen Standort Nells Park (Nähe Eingang Thyrsusstraße) eine Bodenbelastung besteht, die intensive Nutzung durch Kinder und Jugendliche zurzeit ausschließt. Daher wird von Seiten des Quartiersmanagements Trier-Nord ein der Schule zugeordneter Standort bevorzugt.

Der Stadtteilrahmenplan übernimmt diese Vorgabe als Zielsetzung. Nach allgemeiner Einschätzung ist für die Realisierung des Bolzplatzes eine Neuordnung der öffentlichen Flächen um die Schulen, die Kfz-Zulassungsstelle und das Stadtteilzentrum erforderlich, die die Interessen aller Anlieger berücksichtigt. Aus Stadtteilsicht wird dafür plädiert zu überprüfen, inwieweit eine Auslagerung des Schießstandes an einen anderen Standort im Stadtgebiet möglich ist, da dieser von der Nutzung her gesehen nicht an den jetzigen Standort gebunden ist. Ein Bolzplatz an gleicher Stelle würde die übrige Freiflächennutzung sinnvoll ergänzen und hätte eine Anbindung an die Jugendhilfeträger im Stadtteil.

5.2.6 Kinderspielplatz in der Balthasar-Neumann-Straße

Nach Auskunft der „Mobile Spielaktion e.V.“¹⁸ befindet sich der Kinderspielplatz in der Balthasar-Neumann-Straße auf dem Gelände der Deutschen Bahn AG, dessen Nutzung bisher durch einen jährlich sich verlängernden Pachtvertrag gewährleistet war. Dieser wurde zwischenzeitlich gekündigt, da der Spielplatz einem Bauvorhaben weichen soll.

Da im näheren Umkreis keine weiteren Spielplätze erreicht werden können (die nächstgelegenen Kinderspielplätze befinden sich am Moselstadion bzw. im Blockinnenbereich „Am Beutelweg“ und sind jeweils nur über derzeit stark befahrene Hauptverkehrsstraßen zu erreichen), ist

¹⁸ Mobile Spielaktion e.V.: „Spielraumplan Stadtteil 102: Maximin“

ein Spielplatz in der Balthasar-Neumann-Straße von großer Bedeutung für die Kinder des Nahbereiches (und wurde auch dementsprechend frequentiert).

Ziel der Stadtteilrahmenplanung ist die Errichtung eines neuen Spielplatzes in unmittelbarer Nähe des bisherigen.

5.2.7 Errichtung eines Spielplatzes auf dem Gelände der Musikschule

Während sowohl das Quartier zwischen Wasserweg, Herzogenbuscher Straße, Metternichstraße und Dasbachstraße (= Programmgebiet Soziale Stadt) als auch die nördlichen Wohngebiete des Stadtteils (Wilhelm-Leuschner-Straße / Peter-Friedhofen-Straße) über eine gute Ausstattung an Kinderspielplätzen verfügen, wird sowohl im Maarviertel, als auch im Paulinviertel ein adäquates Angebot gegenwärtig vermisst.

Während die Unterversorgung im Paulinviertel im Zuge der Realisierung der Zielsetzungen des Workshops „Perspektiven für den Bahnhofsbereich Trier“ durch die Einrichtung eines Spielplatzes im Bereich des geplanten Grünzugs hinter der ehemaligen Kirche St. Maximin langfristig behoben werden kann, fehlt eine entsprechende Entwicklungsmöglichkeit derzeit für das Maarviertel.

Auf der Suche nach einem geeigneten Standort für einen Spielplatz im Maarviertel wird der Schulhof der städtischen Karl-Berg-Musikschule in der Paulinstraße aufgrund seiner zentralen Lage bei gleichzeitig ausreichendem Abstand zu Verkehrsflächen favorisiert. Es wird vorgeschlagen, auf dem Gelände ein Spielangebot für Kinder von 2 – 12 Jahren zu errichten. Die Ausstattung des Spielplatzes sollte in Abstimmung mit der Mobilien Spielaktion e.V. vorgenommen werden. Evtl. können hierbei auch alternative Spielangebote, wie z.B. Wasserspielplatz, Abenteuerspielplatz etc. zum Tragen kommen.

5.2.8 Flächen für Neubau Moselstadion sichern

„Das Thema Stadionneubau hat sich mit dem Abstieg der Eintracht aus der zweiten Fußballbundesliga vorerst erledigt. Dies bekräftigte Oberbürgermeister Helmut Schröder in der heutigen Sitzung des Stadtvorstandes vorbehaltlich einer endgültigen Entscheidung durch den Stadtrat. Das Gremium hatte nach der Klärung der Standortfrage eine grundsätzliche Entscheidung über einen Stadionneubau im Juli treffen wollen.

Wichtige Bausteine für die Realisierung des intensiv von Rat und Verwaltung diskutierten Projektes seien mit der dramatischen Entscheidung vom Sonntag verloren gegangen. Hierzu zählen die von der deutschen Fußballliga vorgegebenen Standards, Marketingpläne sowie die erheblich reduzierten Fernsehennahmen, die der Eintracht das erwartete finanzielle Eigenengagement nicht mehr ermöglichen.“¹⁹

Auch wenn der Neubau des Moselstadions gegenwärtig nicht Stand der politischen Diskussion ist (s.o.), fließen die bereits getroffenen Entscheidungen zur Standortwahl in die Konzeption der Stadtteilrahmenplanung ein. Die diesbezügliche Zielsetzung besteht in der dauerhaften Sicherung des Standorts Moselstadion und der für einen Neubau vorgesehenen Flächen.

Inwiefern die zur Deckung des nachzuweisenden Stellplatzangebotes vorgesehenen Flächen ebenfalls auf Dauer gesichert werden können, lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur be-

¹⁹ Rathaus aktuell vom 23. Mai 2005 „OB: Stadionneubau vorerst nicht denkbar“

dingt abschätzen, da diese zum Teil auf Privatgelände vorgesehen waren, auf dessen künftige Entwicklung der Rahmenplan keinen Einfluss nimmt. Diesbezüglich sind zu gegebener Zeit neue Entscheidungen zu treffen und in die Stadtteilrahmenplanung aufzunehmen.

5.2.9 Realisierung einer Wohnbebauung in der Thyrsusstraße entsprechend der Ergebnisse des Architektenwettbewerbs

Durch die Tätigkeit der Wohnungsbaugenossenschaft Am Beutelweg eG wurden in den vergangenen Jahren die aus ehemaligen Kasernen entstandenen Mehrfamilienhäuser im Quartier zwischen Verteilerkreis / Franz-Georg-Straße / Herzogenbuscher Straße und Wasserweg aufwändig saniert und durch bauliche Veränderungen an zeitgemäße Wohnverhältnisse angepasst.

Bei den Mietshäusern westlich des Hochbunkers in der Thyrsusstraße war eine Sanierung aufgrund des maroden Zustands nicht wirtschaftlich. Man entschied sich daher in der Folge diese abzureißen und durch eine qualitativ hochwertige Einfamilienhausbebauung zu ersetzen. Um diesem Anspruch auch tatsächlich gerecht werden zu können, wurde ein architektonischer Wettbewerb ausgelobt, dessen Siegerentwurf eine Bebauung des Geländes mit Gartenhofhäusern vorsieht.

Gegenwärtig wird die Realisierbarkeit des Vorhabens insbesondere auch im Hinblick auf die Vermarktbarkeit der Grundstücke/Gebäude überprüft. Hinsichtlich der baurechtlichen Sicherung des Vorhabens ist eine Realisierung nach § 34 BauGB vorgesehen

Die geplante Neubebauung stellt für die Thyrsusstraße und das Quartier zweifelsfrei eine wesentliche Aufwertung dar und unterstreicht die Entwicklung des Stadtteils aus einem sozialen Brennpunkt zu einem herkömmlichen Wohnviertel. Die Befürchtung, dass die Errichtung von Wohneigentum zu sozialen Spannungen führen könnte, wird im übrigen nicht geteilt. Bereits jetzt bestehen innerhalb des Gebietes Häuser im Wohneigentum, wie beispielsweise in der Thyrsusstraße oder der Franz-Georg-Straße. Daher ist es für die Bewohner im Mietwohnungsbau bereits gegenwärtig Alltagsrealität, dass Menschen mit anderen finanziellen Möglichkeiten in ihrer Nachbarschaft wohnen. Allerdings sollte bei der äußeren Gestaltung der Häuser darauf geachtet werden, dass dies sich nicht zu stark vom städtebaulichen Umfeld abheben.

Auf Empfehlung des im Entwurf vorliegenden Integrierten Entwicklungskonzeptes 2009 – 2015 sollten die beiden Brachflächen bis zur Etablierung einer baulichen Nachnutzung als Ruhe- und Aufenthaltsfläche gestaltet und bepflanzt werden.

5.2.10 Aussiedlung von Gewerbebetrieben

Von Seiten der Handwerks- und Gewerbebetriebe des Stadtteils sind keine Aussiedlungs- oder Erweiterungswünsche bekannt. Dies liegt offensichtlich auch darin begründet, dass innerhalb des Industriegebietes Trier-Nord noch Flächenreserven vorhanden sind, die von aussiedlungswilligen Firmen angekauft werden könnten.

Im Rahmen der langfristigen Sichtweise des Stadtteilrahmenplans sollen dennoch die Zwänge aufgezeigt werden, die sich aufgrund des Vorhandenseins oftmals alteingesessener Gewerbebetriebe innerhalb der überwiegend zu Wohnzwecken genutzten Bereiche des Stadtteils ergeben. Darüber hinaus sollen die Chancen untersucht werden, welche sich durch eine etwaige

Auslagerung dieser Betriebe (welche von Seiten der jeweiligen Inhaber derzeit nicht angestrebt wird) für den Stadtteil ergeben könnten.

Hierbei rückt das Paulinviertel in den Blickwinkel der Stadtteilrahmenplanung. In der oberen Maximinstraße ist ein alteingesessener Speziallieferant für Großküchen und Gastronomie ansässig, welcher regelmäßigen Lieferverkehr induziert. Die Anlieferung auf das Betriebsgelände erfolgt während der Tageszeit meistens durch Sattelzüge, welche ausschließlich von der Paulinstraße über die Thebäerstraße auf das Firmengelände gelangen können. Eine alternative Zufahrtsmöglichkeit ist aufgrund der engen Straßenquerschnitte und Kurvenradien in den übrigen Straßen des Quartiers derzeit nicht gegeben. Erschwerend kommt hinzu, dass das Firmengelände nur durch einen schmalen, denkmalgeschützten Torbogen angefahren werden kann, welcher für eine Durchfahung mit Schwerlastverkehr nicht geeignet ist.

Auch die in der benachbarten Thebäerstraße ansässige Möbelspedition induziert ein (zusätzliches) Schwerlastverkehrsaufkommen zu Tageszeiten innerhalb des Paulinviertels. Aufgrund der teilweise kleineren Fahrzeugeinheiten erfolgt die Abwicklung eines Teils des Firmenverkehrs zwar über die Thebäerstraße; für die größeren Fahrzeuge besteht die einzige Zufahrtsmöglichkeit zum Firmengelände über die Schöndorfer Straße (mit Anschluss an die Reichsabtei).

Aus Sicht der Stadtteilrahmenplanung ist eine Umsiedlung beider Betriebe wünschenswert, da diese zu einer dauerhaften Reduzierung des Schwerverkehrs innerhalb des Paulinviertels führt und zusätzliche Möglichkeiten für die Durchführung verkehrsberuhigende Maßnahmen eröffnet. Insbesondere könnte der Querverkehr von der Schöndorfer Straße zur Paulinstraße durch die Errichtung einer Nullstelle in der Maximinstraße (im Streckenabschnitt zwischen Thebäerstraße und Petrusstraße) dauerhaft unterbunden werden. Eine vergleichbare Lösung wurde bereits in der Maarstraße erfolgreich eingeführt. Ferner könnte die Schöndorfer Straße im Abschnitt zwischen Reichsabtei und Thebäerstraße als Einbahnstraße mit einseitig angeordneten Parkständen ausgebildet werden.

Die Entscheidung über den Standort eines Unternehmens ist aber letztendlich der Unternehmensführung vorbehalten und kann durch politisches Handeln nur geringfügig beeinflusst werden. Insofern kann der Stadtteilrahmenplan allenfalls beratende und hinweisende Funktion übernehmen.

5.2.11 Stärkung der Nahversorgung

Im Rahmen der Zukunftskonferenz für den Stadtteil wurde von den Bewohnern das Thema „Einzelhandel“ als ein Problemfeld im erweiterten Bereich „Wirtschaft“ behandelt. Hier sahen die Bürgerinnen und Bürger vor allem in der kleinteiligen Versorgung innerhalb des Stadtteils ein Defizit, auch ausgelöst durch die Ansiedlung von großflächigen Discountern in den Randbereichen des Stadtteils. Ein entsprechendes Defizit wurde auch im Zuge der Erstellung der Konzeptstudie „Leben und Wohnen im Alter im Nells Ländchen“ erkannt.

Vor diesem Hintergrund wurde das Ziel definiert, dass es in Trier-Nord eine verbesserte Nahversorgung geben solle. Neben organisatorischen Maßnahmen, wie beispielsweise die Installation eines Wochenmarktes oder die Änderung des Kaufverhaltens, und Maßnahmen zur Stärkung der Einzelhandelsstruktur in der Paulinstraße (vgl. Kap. 6.1.1.4) wurden auch raumrelevante Planungsziele definiert, welche in den Stadtteilrahmenplan übernommen wurden.

Eine Verbesserung der Infrastruktur kann in erster Linie durch eine Verbesserung des Investitionsumfeldes erreicht werden. Dies bedeutet, neben der Verbesserung des Wohnumfeldes, vor allem, dass die Bedürfnisse der Wohnquartiere bei der Genehmigung konkurrierender Angebote in der direkten Umgebung stärker berücksichtigt werden. Um eine weitere Konzentration zu vermeiden, sollten Firmengründer gegenüber Discountern bevorzugt werden. Darüber hinaus sollte durch eine vorausschauende räumliche Planung eine Konzentration auf bestimmte (Rand-)Bereiche und wenige einzelne Anbieter vermieden werden.

5.2.12 Nachnutzung der ehemaligen Geschwister-Scholl-Schule

In Folge latent sinkender Schülerzahlen wurde die Geschwister-Scholl-Hauptschule in der St.-Mergener-Straße zum Schuljahresende 2009 geschlossen. Gegenwärtig werden die Räumlichkeiten interimswise durch die berufsbildende Schule genutzt.

Die derzeit in Erarbeitung befindliche Schulentwicklungsplanung sieht an diesem Standort die Einrichtung einer Realschule plus unter Einbeziehung der bisherigen Hauptschulstandorte Trier-Süd und Trier-Nord vor. Entsprechende Grundsatzbeschlüsse konnten in den politischen Gremien bereits gefasst werden. Eine Konkretisierung dieser Planung steht jedoch noch aus. Somit kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf der Ebene des Stadtteilrahmenplans keine konkrete planerische Aussage zur künftigen baulichen Entwicklung dieses Schulstandorts getroffen werden.

Sollte sich die derzeit in Rede stehende Nachnutzungsmöglichkeit für den Gebäudekomplex dennoch nicht ergeben bzw. diese aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht realisierbar sein, könnte alternativ die Möglichkeit erörtert werden, den Gebäudekomplex abzurechen und durch eine Wohnbebauung, beispielsweise analog der östlich angrenzenden Reihenhauszeilen, zu ersetzen.

5.2.13 Nachnutzung des Geländes des Grünflächenamtes

Im Zuge der geplanten Zusammenlegung der Fuhrparke des Tiefbauamtes und des Grünflächenamtes soll der Standort des Grünflächenamtes in der Straße Am Stadion langfristig aufgegeben werden. Das dann frei werdende Gelände ist einer sinnvollen Folgenutzung zuzuführen.

Vor dem Hintergrund der geplanten Straßenverbindung zwischen Wasserweg und Zurmaiener Straße (sogen. Wasserwegdurchbruch), welche das in Rede stehende Gelände künftig entlang der östlichen Flanke tangieren wird, erscheint die Etablierung einer ausschließlichen Wohnnutzung nur unter erhöhten schalltechnischen Aufwendungen vertretbar. Daher sollte die Entwicklung einer Mischnutzung mit gewerblichen (Laden-) Einheiten im Erdgeschoss und Wohnnutzung in den Obergeschossen in die Alternativenprüfung einbezogen werden.

Unabhängig von der gewählten Nutzungsart sollte die künftige Bebauung auf dem Gelände des Grünflächenamtes dergestalt erfolgen, dass diese eine schallschützende Wirkung gegenüber der westlich angrenzenden Siedlung Im Sonnenschein entfaltet. Dies kann beispielsweise durch eine zeilenartige Anordnung der künftigen Gebäude entlang des geplanten Wasserwegdurchbruchs erfolgen.

5.2.14 Maßvolle Nachverdichtung der Siedlung in der Wittlicher Straße

Der Innenhof der Siedlung Wittlicher Straße, eine Fläche von rd. 2.000 m², ist gegenwärtig eine von 3 baufälligen Garagenzeilen umfasste unbefestigte Hoffläche. Angesichts des derzeitigen Zustandes ist eine Neugestaltung dieser Fläche erforderlich.

Ziel der Maßnahme ist die Aufwertung des Innenhofbereiches durch Neuordnung der vorhandenen Nutzungen (ruhender Verkehr), ggf. in Verbindung mit einer baulichen Nachverdichtung, durch die es möglich wäre, zusätzlichen Wohnraum in einem attraktiven Wohngebiet zu schaffen.

Hierzu ist zunächst ein städtebauliches Konzept als Diskussionsgrundlage (Nachverdichtungskonzept) durch den Grundstückseigentümer in enger Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt zu erstellen, in dem eine Neubebauung vorgeschlagen wird, die sich an das historische Ensemble anpasst und Aussagen zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs trifft.

5.2.15 Konzept für die städtische Wohnanlage Am Keltenweg

Die beiden 1956 erbauten fünfgeschossigen Wohnbauten Am Keltenweg mit insgesamt 20 Wohneinheiten bei rd. 1.000 m² Gesamtwohnfläche entsprechen in Wohnungsgröße, Ausstattung und Zustand in allen Belangen nicht mehr zeitgemäßen Wohnstandards. Die Belegung der Objekte erfolgt weit überwiegend mit Wohnungsnotfällen über das städtische Amt für Soziales und Wohnen. Seit dem Jahr ihrer Erbauung wurde keinerlei grundlegende Modernisierung der Gebäude durchgeführt und es ist ein deutlicher Instandhaltungsstau entstanden. Das Grundstück hat eine Gesamtfläche von rd. 3.500 m². Der bauliche Zustand und der Ausstattungszustand der Objekte führen regelmäßig zu großer Unzufriedenheit unter den BewohnerInnen.

In einem nächsten Schritt ist der Stellenwert der Bewirtschaftung der Liegenschaft innerhalb des städtischen Gesamtkonzeptes zur Versorgung von Wohnungsnotfällen zu prüfen und Aufschluss über die Wirtschaftlichkeit der unterschiedlichen Alternativen zu erlangen:

- Weitere Bewirtschaftung in der bisherigen Form bei über höhere Mieten finanzierter verbesserter Instandhaltung
- Modernisierung der Gebäude
- Entwicklung von alternativen Bebauungsoptionen für das Areal nach Abbruch der Gebäude (bei anderer Bebauungsform könnte z.B. eine wirtschaftlichere Nutzung des Grundstücks erfolgen) in Abhängigkeit von der Zielgruppe

Nach derzeitiger Einschätzung sind Modernisierungsinvestitionen in die bestehenden Gebäude unter wirtschaftlichen Aspekten voraussichtlich nicht zu vertreten. Als Alternative zur Fortsetzung der Bewirtschaftung der Gebäude besteht nur die Option eines Abbruchs und einer anschließenden Neubebauung des Areals.

5.2.16 Nutzungskonzept für das Gebäude des ehemaligen evangelischen Gemeindezentrums

Nach dem Umzug des evangelischen Gemeindezentrums vor rund 10 Jahren wurde das Anwesen in der Paul-Schneider-Straße / Ecke Bernkasteler Straße an einen privaten Investor veräußert. Seit dieser Zeit steht das Gebäude mit Ausnahme eines Nebentraktes, welcher durch den Tanzsportclub GTC Schwarz- Silber Trier e.V. genutzt wird, leer. Instandhaltungs- oder Sanie-

rungsarbeiten wurden und werden augenscheinlich nicht durchgeführt und das Gebäude verfällt allmählich.

Zur Vorbeugung eines potentiell entstehenden städtebaulichen Missstandes sollte das Gelände umgehend einer Folgenutzung zugeführt werden. Hierfür kämen insbesondere altengerechte / barrierefreie Wohnformen in Frage, da das Gebäude ebenerdig zugänglich ist und sich alle Räumlichkeiten auf einer Ebene befinden. Sofern eine Umnutzung des Gebäudes wirtschaftlich nicht tragbar ist, könnte auch ein Ersatzbau in Form einer Zeilenbebauung entlang der Paul-Schneider-Straße analog der westlich angrenzenden Baustruktur vorgesehen werden.

Da der Gebäudekomplex in Privateigentum steht, obliegt die Entscheidung über die Nutzung des Geländes dem Eigentümer.

5.2.17 Sanierung und Bewirtschaftung der unsanierten Objekte in der Thyrsusstraße 27-31

Die Wohnungsgenossenschaft Am Beutelweg hat in den letzten 20 Jahren in den ca. 500 Genossenschaftswohnungen durch Sanierung und Neubau den Wohnstandard im Gebiet Soziale Stadt Trier-Nord erheblich angehoben. Diese Aufwertung des Wohnungsbestands führte zu einem deutlich verbesserten Standard der Wohnungsversorgung für benachteiligte Zielgruppen im Gebiet Soziale Stadt und zu einer Verbesserung des Erscheinungsbildes des Stadtteils. Andere Wohneigentümer im Gebiet wurden ebenfalls zu Modernisierungsmaßnahmen angeregt.

Bei der fast vollständig leer stehenden Liegenschaft Thyrsusstraße 27-31 kommt nur eine grundlegende Sanierung in Frage, durch deren Umsetzung Wohnraum für Wohnprojekte mit unterschiedlichen Zielgruppen oder für studentisches Wohnen geschaffen werden kann. Strategie: Förderung der sozialen Durchmischung des Stadtteils. Ziel ist der Erhalt des Erscheinungsbildes der Objekte (Alternative wäre Abbruch und Neubau).

Der Objektbereich mit 1.200 m² potenzieller Wohnfläche steht seit dem 31.10.2009 bis auf eine einzige Wohnung vollständig leer. Da bislang nur Vorüberlegungen, jedoch noch kein umsetzbares Konzept für die Nutzung und die Finanzierung besteht, konnte bisher bei geschätzten Sanierungskosten von rd. 2 Mio. € keine Sanierung in Angriff genommen werden.

Um den Erhalt des ortsbildprägenden Ensembles zu sichern und der Entstehung städtebaulicher Missstände vorzubeugen, sollte das Objekt zeitnah einer Folgenutzung zugeführt werden. Hierfür ist zunächst eine geeignete Zielgruppe für die Nutzung des Gebäudes zu definieren (Ansprache von Wohnprojekten / Realisierung von Sonderformen des Wohnens). In einem Folgeschritt ist ein Konzept für die Belegung und die Finanzierung, ggf. in Trägerschaft der WOGEBE, ggf. über einen externen Investor zu entwickeln.

5.3 Ortsbild / Wohnumfeld

5.3.1 Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Bereiches Zurlauben

Der Bereich Zurlauben hat seine Wurzeln in dem alten Fischerdorf Zurlauben, welches als parallel zum Moselufer oberhalb der Uferböschung entstandene Häuserzeile bis zum heutigen Tage in seiner früheren Struktur weitgehend erhalten geblieben ist. Hingegen die ursprüngliche Nutzung hat sich wesentlich verändert. Der Bereich hat sich heute im weitesten Sinne zu einem

im bauplanungsrechtlichen Sinne als Vergnügungsviertel zu bezeichnenden Bereich mit Ausflugslokalen, Speisegaststätten, Weinstuben und Bierlokalen entwickelt. Die besondere Anziehungskraft liegt in der attraktiven Außengastronomie (unter den namensgebenden Lauben) sowie in der weitgehenden Ausrichtung des Angebotes auf regionstypische Getränke und Speisen. Diese Polarisierung und Spezialisierung im Bereich des Angebotes, einhergehend mit dem landschaftlichen Reiz des Standortes trägt dazu bei, dass sich das Viertel gegenüber den konkurrierenden gastronomischen Schwerpunktbereichen in der City (Viehmarktplatz, Domfreihof, Stockplatz / Pferdemarkt, Hauptmarkt und letztlich auch neu hinzugekommen Nikolaus-Koch-Platz und Kornmarkt) behaupten konnte. Auch das traditionell einmal pro Jahr stattfindende Mosel-Weinfest mit Großfeuerwerk ruft das Zurlaubener Ufer auch solchen Trierern regelmäßig in Erinnerung, die bei ihrem abendlichen Kneipenbummel aufgrund der mangelnden räumlichen Verknüpfung mit der City einen Abstecher an das Moselufer immer seltener in Erwägung ziehen. Die Auswirkungen der zunehmenden Konkurrenzsituation zu den Citylagen mit ihrer Trendgastronomie werden am Zurlaubener Ufer durch einen raschen Bruch zwischen der zusammenhängenden gastronomischen Zeile und dem fast schon als desolat zu empfindenden Bereich um die stillgelegte Kabinenbahn und das Bootshaus (beides jeweils traditionell mit ehemals namhaften Gastronomiebetrieben belegt, die mittlerweile nicht mehr existieren) deutlich. Auch die weiter nördlich gelegene Jugendherberge mit ihren weit über dem Bundesdurchschnitt liegenden Übernachtungszahlen strahlt jedenfalls nicht genügend in diesen Bereich hinein aus. Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Bereiches zwischen der Jugendherberge und dem eigentlichen Zurlaubener Ufer sollten geprüft werden. Insbesondere sollten die Fußgängerströme von der Innenstadt zur Jugendherberge durch Beschilderung und Fußgängerpriorisierung bei der Ampelschaltung am Georg-Schmitt-Platz in den Abendstunden gezielt auf die Verbindung Hauptmarkt / Bruchhausenstraße / Lindenstraße / Zurlaubener Ufer / Jugendherberge gelenkt werden. Diese Maßnahme würde die Schaffung einer ebenerdigen Überquerungsmöglichkeit der Zurmaiener Straße im Bereich der Einmündung der Alten Zurmaiener Straße überflüssig machen. Eine solche Maßnahme wurde nach wiederholten Überfällen auf Passanten in der Unterführung unter der Zurmaiener Straße in Richtung Jugendherberge von Bürgern mehrfach gefordert.

Insgesamt bedürfen die Attraktionen des Moselufers jedoch einer stärkeren Bewerbung (Plakatwerbung, Beschilderung, etc.) in der City. Eine Revitalisierung der Kabinenbahn ist auch im Hinblick auf die Zugänglichkeit des Naherholungsgebietes „Weißhauswald“ (vgl. hierzu Ausführung unter Kapitel 6.4.7) und der Fachhochschule „Schneidershof“ von großer Bedeutung. Einhergehend müsste über Maßnahmen zur Revitalisierung der Gastronomie am Bootshaus (derzeit durch die Krankenanstalten der Barmherzigen Brüder als Ausbildungsstelle genutzt) und im Bereich der Kabinenbahn nachgedacht werden. Eine weitere Aufwertung sollte Zurlauben nach Meinung der Bewohner durch eine Sperrung des Moselufers am Schiffsanleger für Touristenbusse erfahren.²⁰ Darüber hinaus könnte eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs das Erscheinungsbild des Standortes erheblich aufwerten.

²⁰ vgl. Bürgergutachten Trier-Nord, S. 15, und Absichtserklärung "Zukunft Trier-Nord"

5.3.2 Neugestaltung des Vorplatzes der Kirche St. Paulin (Balthasar-Neumann-Platz)

Das städtebauliche Umfeld der Pfarrkirche St. Paulin ist gegenwärtig in hohem Maße von den Bedürfnissen des motorisierten (und ruhenden) Verkehrs geprägt. Insbesondere die Zugänglichkeit für Kirchgänger ist durch den Verlauf der Thebäerstraße, welche den Eingangsbereich zum Kirchenschiff unmittelbar tangiert, unterbrochen. Ein gestalteter Kirchenvorplatz, der zum Verweilen vor und nach den Messen einlädt oder für den Empfang eines Brautpaares genutzt werden kann, fehlt. Auch die Zuwegung zur Pfarrkirche aus Richtung Paulinstraße, welche durch eine auf das Kirchenportal ausgerichtete Baumallee gesäumt wird, ist aufgrund des hohen Anteils an Parkständen nur bedingt wahrnehmbar und einladend.

Aus Sicht der Stadtteilrahmenplanung ist hier eine Neugestaltung des Kirchenvorplatzes erforderlich, welche die Bedürfnisse der (fußläufigen) Kirchgänger in den Mittelpunkt stellt und die bessere Zugänglichkeit des Ensembles für den Tourismus ermöglicht. Dabei sind die Belange der Denkmalpflege (sowohl bei der Pfarrkirche, als auch bei dem Kreuz der ehemaligen Stiftsimmunität, um 1088 errichtet, auf der Wiese westlich der Kirche, handelt es sich um Kulturdenkmäler) möglichst frühzeitig in die Planungen einzubeziehen. hierzu gibt es schon Planungen. Die Realisierung wurde aus finanziellen Gründen zurück gestellt.

Die Neugestaltung sollte nach hiesiger Meinung einerseits die Schaffung eines repräsentativen, städtisch gestalteten Umfeldes im Eingangsbereich der Kirche berücksichtigen. Andererseits sollte der hohe Grünflächenanteil, welcher durch die Bewohner der angrenzenden Häuser vor allem in den Sommermonaten oftmals genutzt wird, erhalten und durch geeignete Maßnahmen, wie beispielsweise das Aufstellen von Ruhebänken, aufgewertet werden.

Zur Verbesserung der Zugänglichkeit zum Kirchenschiff sollte die Verbindung zwischen der Thebäerstraße und der Balthasar-Neumann-Straße unterbrochen und die Thebäerstraße an ihrem nördlichen Ende als Sackgasse ausgebildet werden (Einrichtung einer Nullstelle). Die hierfür erforderlichen Wendeflächen können südwestlich der Kirche nachgewiesen werden.

Weiterhin ist anzustreben, dass die Wegeachse innerhalb der Baumallee gänzlich für den Kfz-Verkehr gesperrt wird und nur noch Fußgängern zur Verfügung steht. Die hierbei entfallenden Stellplätze können, sofern sie für Kirchgänge und Friedhofsbesuche benötigt werden, ggf. in den Randbereichen des Kirchenvorplatzes nachgewiesen werden.

5.3.3 Sicherung der Siedlungsstruktur durch Offenhaltung unbebauter Blockinnenbereiche

Innerhalb des Stadtteils bestehen kleinere Siedlungen mit ausgeprägtem eigenständigen Charakter. Zu nennen sind hierbei insbesondere die Wohnanlage der ehemaligen Eisenbahnersiedlung in der Schöndorfer Straße / Ecke Wasserweg sowie die Reihenhauszeilen der Siedlung „Im Sonnenschein“ und „Rambouxstraße“.

Die ehemalige Eisenbahnersiedlung in der Balthasar-Neumann Straße (zwischen Schöndorfer Straße, Wasserweg und Telekom-Standort) weist eine für Trier einzigartige Gebäudeanordnung auf. Kernstück der Anlage ist eine große, nahezu quadratische Grünfläche (teilweise als Hausgarten genutzt), die von traufständig angeordneten Mehrfamilienhäusern umgrenzt wird. Im Norden schließt sich eine weitere, halbkreisförmig angelegte Grünfläche an, die von 6 giebelständigen Mehrfamilienhäusern in sternförmiger Anordnung umgeben ist.

In der Vergangenheit wurde dieses einheitliche Gebäudeensemble auf Betreiben eines privaten Investors um eine zwar auf die Umgebungsbebauung abgestimmte, aber dennoch als Neubau sich deutlich abhebende Gebäudezeile im Blockinnenbereich ergänzt. Derzeit bestehen auf privater Seite erneut Begehrlichkeiten hinsichtlich einer weiteren Verdichtung des Innenbereiches mit zusätzlichen Häuserzeilen.

Auch wenn die genannten Siedlungen nach Einschätzung der Denkmalfachbehörde nicht die Kriterien für eine Unterschutzstellung als Kulturdenkmal erfüllen, ist aus Sicht der Stadtteilrahmenplanung die Sicherung der historischen Baustrukturen und die Abwendung weiterer aktueller oder zukünftiger Nachverdichtungsbegehren anzustreben.

Es wird empfohlen diesbezüglich einen Bebauungsplan aufzustellen, welcher einer weiteren Nachverdichtung des Blockinnenbereiches entgegenwirkt. Ggf. ist zur Sicherung der Planung ergänzend eine Veränderungssperre (gemäß § 14 BauGB) zu erlassen. Alternativ ist auch der Erlass einer Erhaltungssatzung denkbar.

5.3.4 Entwicklung von Grünzäsuren als Puffer zwischen konkurrierenden Nutzungen

Als städtebaulich unbefriedigend anzusehen ist das „Leben hinter der Wand“ im neuen Wohngebiet „Am Sender“, dort wo dieses unmittelbar an die Rückwand des Möbeldiscounters und des Autohofareals angrenzt. Eine vergleichbare Situation besteht im rückwärtigen Teil der Bebauung in der „Rambouxstraße“, wo die Gartengrundstücke gegen die hohe Betonmauer des angrenzenden Gewerbebetriebes auslaufen.

Eine Entschärfung dieser Situation kann aus Sicht der Stadtteilrahmenplanung nur durch die Entwicklung eines Grünstreifens erreicht werden, welcher als Pufferstreifen zwischen den konkurrierenden Nutzungen des Wohnens und des Gewerbes ausgebildet wird. Aufgrund der bestehenden Besitzumsverhältnisse kann die Realisierung dieser Maßnahme vermutlich erst im Zuge einer ggf. anstehenden Neustrukturierung der betreffenden Bereiche vollzogen werden.

5.3.5 Gestaltungsfibel

Die angestrebte Neugestaltung der öffentlichen Flächen in Trier-Nord, darunter insbesondere die erwünschte Neugestaltung der Paulinstraße, wird auch Impulse für Renovierungs- und Verschönerungsmaßnahmen an Privateigentum freisetzen. Zielsetzung des Stadtteilrahmenplans ist die fachliche Unterstützung und Lenkung dieser Maßnahmen durch die Erarbeitung einer Gestaltungsfibel für den Altortbereich. Damit soll das Interesse bei den Besitzern und Mietern geweckt werden, ihren Häusern und somit dem ganzen Stadtteil ein freundliches und ansehnliches Bild zu geben.

Mit der Gestaltungsfibel wird den Bewohnern des Stadtteils ein Orientierungsrahmen an die Hand gegeben, welchen sie ihren Planungen zu Grunde legen können. Dem entsprechend sollten u.a. auch folgende Aspekte in der Gestaltungsfibel thematisiert werden:

- Stilgerechte Renovierung / Gestaltung bestehender Hausfassaden; Erhalt ortsbildtypischer Gestaltungsmerkmale (Fasadengliederung, hochrechteckige Fensterformate, Eingangstüren aus Holz,...)
- Vorgaben für die Integration von Neubauten in die historische Bestandsbebauung

- Vorschläge für die Gestaltung der straßenseitigen Garten- und Hofflächen (Verwendung heimischer Pflanzen)
- Vorschläge zur Integration bestehender Gewerbebetriebe in das Ortsbild (Verzicht auf Leuchtreklame, Bepflanzung ungestalteter Fassaden,...)

Der Effekt dieser Maßnahme bleibt der Eigeninitiative eines jeden Bürgers vorbehalten. Die Gestaltungsfibel bietet den Rahmen für Einzelmaßnahmen, deren Umsetzung jedoch durch die Eigentümer und Mieter der Häuser erfolgen muss.

5.3.6 Bunkerrauschen

Bei dem Hochbunker an der Thyrsusstraße / Ecke Karl-Grün-Straße, um 1940 erbaut, handelt es sich um ein Kulturdenkmal, das von den Bewohnern des Stadtteils als wichtiger Identifikationspunkt (Wahrzeichen) angesehen wird. Er befindet sich jedoch aufgrund mangelnder Unterhaltungsmöglichkeiten in einem optisch unbefriedigenden Zustand.

Von Seiten der Bewohner des Quartiers wurde der Wunsch geäußert, den Hochbunker durch eine Neugestaltung der Außenfassaden wieder in einen „ansehnlichen“ Zustand zu versetzen. Aus diesen Überlegungen entstand das Projekt Bunkerrauschen, dessen Koordination und Umsetzbarkeit durch die Führung des Bürgerhauses Trier-Nord derzeit überprüft wird.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Überlegungen soll eine themenbezogene künstlerische Gestaltung der Außenwände erfolgen, welche die Historie des Bauwerks aufgreift und berücksichtigt. Grundlage für die Aktivitäten soll eine Geschichtswerkstatt sein, welche die historischen Wurzeln des Hochbunkers aufarbeitet.

Auf Seiten der unteren Denkmalpflegebehörde wird das Vorhaben (gemäß einem Protokoll vom 29.10.2003) als problematisch angesehen, da es sich bei dem Bunker um ein Kulturdenkmal handelt das nach dortiger Auffassung durch die geplante „Bemalung“ der vier Fassaden in seiner Einheit gestört wird.

Dies wird von Seiten der Stadtteilrahmenplanung nicht geteilt. Nach hiesiger Auffassung kann eine gestalterische Aufwertung des Bunkers sehr wohl erfolgen, ohne dass dadurch die Einheit des Gebäudes ge- oder zerstört wird. Sofern bei der künstlerischen Gestaltung der vier Wände darauf geachtet wird, dass die einzelnen Kunstwerke hinsichtlich Farbwahl und Zeichenstil aufeinander abgestimmt sind, ist ein einheitliches Gesamterscheinungsbild des Bunkers erzielbar.

Aus Sicht der Stadtteilrahmenplanung stellt die geplante künstlerische Gestaltung des Hochbunkers eine wichtige Maßnahme zur Förderung der Identifikation der Bewohner mit ihrem Stadtteil dar.

5.3.7 Umfeldgestaltung im Bereich des Bürgerhauses

Seit seiner Eröffnung vor einigen Jahren hat sich das Bürgerhaus in Trier – Nord aufgrund seines vielfältigen Angebotes zunehmend zu einer Anlaufstelle für die Bewohner des Stadtteils entwickelt. Viele Bewohner sind daher zu recht stolz auf „ihr“ Bürgerhaus, an dessen Realisierung sie vielfach mitgewirkt haben.

Vor diesem Hintergrund wird von den Bewohnern des Stadtteils die Gestaltung und der Zustand des Umfeldes beklagt, welcher dem Stellenwert der Einrichtung in keinster Weise gerecht wird. Insbesondere die südwestlich vorgelagerte Freifläche weist mit einer Mischung aus ungeordne-

ter / unbefestigter Stellplatzfläche und provisorischer Sitzgruppe kaum Aufenthaltsqualitäten auf.

Dieses Defizit wurde auch bei der Erstellung der Konzeptstudie „Leben und Wohnen im Alter in Nells Ländchen“ erkannt und thematisiert. Aus Seite 75 heißt es hierzu unter der Überschrift „Gestaltung bisher vernachlässigter Quartiersplätze“:

„Bereich vor dem Bürgerhaus

der Vorplatz des Bürgerhauses sollte als attraktiv gestalteter grüner Aufenthaltsbereich die Qualität des Bürgerhauses auch nach außen spiegeln.“

Vor diesem Hintergrund besteht eine der Zielsetzungen des Bürgergutachtens und ergänzend auch des Integrierten Entwicklungskonzeptes in einer Neugestaltung des Umfeldes des Bürgerhauses²¹. Diese Zielsetzung wird uneingeschränkt in die Stadtteilrahmenplanung aufgenommen, da auch hier ein erhebliches Gestaltungserfordernis gesehen wird. Im Zuge der Neugestaltung sollten ausreichende Stellplätze für das Bürgerhaus berücksichtigt werden. Darüber hinaus sollen aber auch Aufenthaltsbereiche geschaffen werden, welche den Bewohnern der angrenzenden Wohngebieten adäquate Aufenthaltsmöglichkeiten bieten und auch durch das Bürgerhaus genutzt werden können.

Eine Gesamtkonzeption kann nur nach Abschluss der Schulentwicklungsplanung der Stadt Trier erfolgen. Im Vorgriff darauf wird aufgrund der Dringlichkeit und der bereits sehr weit fortgeschrittenen Planung die Errichtung des Bolzplatzes umgesetzt. Die Flächen der beiden Parkplätze (KFZ-Zulassungstelle, Stadtteilzentrum) sollen übergangsweise so ausgebessert werden, dass auch bei starkem Niederschlag ein gefahrloses Befahren und Begehen möglich ist.

Um die Akzeptanz dieser Maßnahme zu fördern sollte die Umsetzung dieses Zieles in enger Zusammenarbeit mit den Bewohnerinnen und Bewohnern des Stadtteils und der Leitung des Bürgerhauses erfolgen. Gegebenenfalls ist auch ein Wettbewerb anzustreben, bei dem die Bürgerinnen und Bürger ihre Vorstellungen unterbreiten können.

Als ergänzende oder ggf. auch vorgelagerte Maßnahme sollte der öffentliche Straßenraum in der Franz-Georg-Straße im Streckenabschnitt zwischen Wasserweg und Stadtteilzentrum einer Neugestaltung zugeführt werden mit dem Ziel, diesen als Eingangsbereich zu einem Wohngebiet auszuweisen. Hierzu ist die Erstellung eines Gestaltungskonzeptes für den Gesamtbereich zu empfehlen.

5.3.8 Beleuchtungskonzept für den Stadtteil

Die Ausleuchtung des Stadtteils ist an einzelnen Stellen unzureichend (einzelne Fußwege, Bereich vor dem Bürgerhaus, Teile des Uferwegs entlang der Mosel). Dies sollte zum Anlass genommen werden, die vorhandene Beleuchtung innerhalb des Stadtteils (einschließlich des Nells Parks) im Rahmen eines Beleuchtungskonzeptes zu überprüfen und zu optimieren.

5.3.9 Gestaltung des Brunnenplatzes im Kreuzungsbereich Thyrsusstraße / Franz-Georg-Straße

Der Brunnenplatz im Kreuzungsbereich Thyrsusstraße / Franz-Georg-Straße, welcher gegenwärtig ausschließlich zum Abstellen von Pkws genutzt wird, soll wieder stärker einer Nutzung

²¹ vgl. Bürgergutachten Trier-Nord, S. 13

als Aufenthalts- und Ruhefläche zugeführt werden. Hierzu ist der derzeit hierauf abgewinkelte ruhende Verkehr so weit als möglich zu verlagern.

In der Folge könnte ein Quartiersplatz geschaffen werden, der neben Flächen für die Abwicklung des ruhenden Verkehrs auch Ruhe- und Aufenthaltsbereiche für die Bewohnerinnen und Bewohner vorsieht und positive Möglichkeit für Kinder und Jugendliche vorsieht, ihrem Bewegungsdrang nachzugehen. Der Erhalt und die Ergänzung des Baumbestandes verbessert zudem die Durchgrünung des Stadtteils.

5.4 Landschaft und Freiraum

5.4.1 Grünes Band von der Porta zum Nells Park

Der Nells Park, welcher in den vergangenen Monaten durch die Aktivitäten einer Allianz aus Bürgern, Institutionen und Geschäftsleuten zu neuem Leben erweckt wurde (vgl. Kapitel 5.4.4), wird aufgrund seiner Stadtrandlage von den Besuchern der Stadt Trier gegenwärtig allenfalls beiläufig wahrgenommen.

Dies liegt vor allem darin begründet, dass keine wahrnehmbare Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Parkareal besteht und auch in der Fußgängerzone entsprechende Hinweise auf den Nells Park fehlen.

Vor diesem Hintergrund wurde von den Bewohnern des Stadtteils Trier-Nord der Wunsch geäußert, den Nells Park stärker in das Stadtgefüge einzubinden. Dies soll nach den Vorstellungen der Bürger durch ein sogenanntes „Grünes Band“ erfolgen, welches den Stadtteil durchzieht und sich vom Nells Park bis zur Porta Nigra erstreckt. Unter dem Begriff des grünen Bandes wird dabei eine optisch wirksamen Grünachse idealer Weise in Form einer Baumreihe / -allee oder anderweitiger straßenbegleitender Grünstrukturen verstanden.

Der Verlauf des Grünen Bandes sollte nach allgemeiner Bürgerauffassung von der Porta Nigra über Paulin- und Thyrsusstraße zum Nells Park (Seiteneingang) erfolgen.

Das Vorhaben wird als Zielvorgabe in den Stadtteilrahmenplan aufgenommen. Die Entwicklung einer raumwirksamen Grünachse durch den Stadtteil wird ausdrücklich begrüßt, da diese eine wesentliche Verbesserung des Wohnumfeldes in den betroffenen Straßenzügen darstellt und auch eine entscheidende Aufwertung der Haupteinkaufsstraße des Stadtteils ermöglicht, welche die angestrebte verbesserte Anbindung der Paulinstraße an die Innenstadt - zumindest optisch - unterstreicht. Die Entwicklung straßenbegleitender Grünstrukturen ist im übrigen ein grundsätzliche Anliegen für große Bereiche des Stadtteils (insbesondere auch Maar- und Paulinviertel).

Die Umsetzbarkeit der Maßnahme wird neben den zur Verfügung stehenden Straßenraumbreiten in besonderem Maße von den erschließungstechnischen Gegebenheiten (Lage der unterirdischen Ver- und Entsorgungsnetze) abhängig sein. Hier sollten möglichst frühzeitig Abstimmungen zwischen dem Grünflächenamt und dem Tiefbauamt vorgenommen werden. In der Paulinstraße könnten die Pflanzungen ggf. in Verbindung mit der geplanten Neugliederung und -gestaltung durchgeführt werden. Hinsichtlich der Thyrsusstraße wäre auch eine Solitärmaßnahme denkbar. Die vorhandenen Baumbestände in der Thyrsusstraße sind nach Möglichkeit zu erhalten und in das grüne Band zu integrieren.

Im Vorgriff auf das „Grüne Band“ könnte der Platz im Schnittpunkt der Parkstraße / Thyrsusstraße zu einem grünen Quartierplatz, der zum Verweilen einlädt, umgestaltet werden.²²

5.4.2 Attraktivierung des Moselufers

Das Moselufer stellt sich gegenwärtig als weitgehend ungestaltete, in Teilbereichen auch zugewucherte Grünfläche dar. Die Zugänglichkeit zur Mosel ist auf wenige Uferbereiche begrenzt.

Eine Attraktivierung dieses Bereiches, wie von der Bürgerschaft im Rahmen des Bürgergutachtens bzw. der Absichtserklärung gefordert, sollte Gegenstand der öffentlichen Diskussion im Zuge der Erstellung des Stadtteilrahmenplanes sein. Angeregt wird die Gestaltung von Verweilmöglichkeiten unterschiedlichsten Charakters im Bereich des Moselvorlandes sowie eine lückenlose Beleuchtung entlang der Uferwege. Neben Liegewiesen zum Sonnenbaden („Maarstrand“) in Verbindung mit Zapfstellen für Trinkwasser zur Erfrischung sollte auch der Moselradweg insgesamt im Bereich des Zurlaubener Ufers verbreitert werden, damit er den Ansprüchen von Joggern, Skatern, Radfahrern und Fußgängern gleichermaßen genügen kann. Für ausreichende Sitzmöglichkeiten ist ergänzend zu sorgen. Darüber hinaus wird die Errichtung einer durchgängigen Beleuchtung empfohlen. In einzelnen Abschnitten sollte nach Auffassung der Bewohner des Stadtteils eine Schatten spendende Gehölzpflanzung ergänzt werden.

Während die Stadtteilrahmenplanung den Schwerpunkt der Gestaltungsmaßnahmen im Bereich zwischen der Schiffsanlagestelle und der Kabinenbahn sieht, wurde im Rahmen der Zukunftskonferenz auch eine Attraktivierung des angrenzenden Abschnittes bis zur Pfälzeler Brücke angeregt. In diesem Zusammenhang muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass ein Teil der in Rede stehenden Fläche als FFH-Gebiet förmlich unter Schutz steht. Etwaige Gestaltungsansätze in diesem Abschnitt sind daher mit der Schutzgebietsausweisung in Einklang zu bringen.

Die **Attraktivierung des Moselufers** wird als **Schlüsselprojekt** eingestuft, da sie sowohl das Angebot an Naherholungsmöglichkeiten innerhalb des Stadtteils entscheidend verbessert und darüber hinaus eine wesentliche Aufwertung des Stadtbildes (Ufersilhouette) darstellt.

Im Bereich des Nordbades ist ergänzend darüber nachzudenken, den Liegebereich über den Moseluferweg hinweg auf das Moselvorland auszudehnen. Als nachteilig wird auch empfunden, dass die Mosel als landschaftlich prägendes Element vom Nordbad aus aufgrund der hohen, als Kulturdenkmal ausgewiesenen Mauer (diese gehörte zur ehemaligen Benediktinerabtei St. Maria ad martyres und stammt aus der 2. Hälfte des 18. Jhs.) nicht wahrgenommen werden kann. Nach Rücksprache mit der unteren Denkmalpflegebehörde soll die Mauer auf gesamter Länge erhalten bleiben; ein Rückbau, wenn auch nur partiell, sollte nicht in Erwägung gezogen werden.

Stattdessen könnte ein Fußgängersteg über die Mauer errichtet werden, welcher eine Verbindung zwischen dem Nordbad und einem noch anzulegenden Liegebereich im Moselvorland herstellt. Auch eine Liegeplattform in erhöhter Lage in Holz-/Stahlkonstruktion könnte als Maßnahme in Frage kommen.

²² vgl. Konzeptstudie Leben und Wohnen im Alter in Nells Ländchen, S. 75

5.4.3 Erweiterte Nutzungsmöglichkeiten des Hauptfriedhofs für eine ruhige Erholung

Teile des 1781 angelegten, mehrmals erweiterten und umgestalteten Friedhofes (Hauptfriedhof) gelten als Kulturdenkmal. Neben dem Eingangsbau mit den zwei Tordurchfahrten (1911), der neugotischen Friedhofskapelle mit seitlicher Einsegnungshalle (vermutlich 1870 errichtet), einem Kriegerdenkmal (1870/71) und einem Obelisken, sind insbesondere zahlreiche Familiengrabstätten des 19. und frühen 20. Jahrhunderts erwähnenswert.

Der Hauptfriedhof ist in Verbindung mit der angrenzenden Tennisplatzanlage und dem benachbarten Moselstadion die größte zusammenhängende Freifläche innerhalb des Stadtteils Trier-Nord. Aufgrund seines mittlerweile fast 230-jährigen Bestehens (der Friedhof wurde 1781 erstmalig angelegt) ist der Friedhof flächendeckend mit alten Bäumen bestanden und weist insbesondere im Bereich der älteren Gräberfelder einen parkähnlichen Charakter mit hohem Erholungswert auf. Dennoch wird der Friedhof eher selten von den Bewohnern des Stadtteils für eine wohnumfeldnahe, ruhige Erholung genutzt.

Die Stadtteilrahmenplanung schließt sich der Zielsetzung des Landschaftsplans für diesen Bereich an. Darin wird gefordert, dass eine erweiterte Nutzungsmöglichkeit des Hauptfriedhofes für eine ruhige Erholungsnutzung überprüft werden müsse.

Nach Auskunft der mit der Erstellung des Landschaftsplanes betrauten Landschaftsarchitektin soll hierbei insbesondere das Bewusstsein der ansässigen Bevölkerung für dieses bedeutende innerstädtische Grünflächenpotential gestärkt und die Anwohner zu einer Nutzung der Friedhofsanlage für eine pietätskonforme, ruhige Erholung (beispielsweise Lesen eines Buches) angeregt werden.

5.4.4 Renaissance Nells Park

Bei der Parkanlage Nells Ländchen handelt es sich um ein Kulturdenkmal, das im Rahmen einer Denkmalzone unter Schutz gestellt wird. Das Unterschutzstellungsverfahren ist eingeleitet.

Die Parkanlage wurde in den vergangenen 27 Monaten dank einer Allianz von engagierten Bürgern, Institutionen und Geschäftsleuten zu neuem Leben erweckt, nachdem sie zuvor über Jahre hinweg verkommen war.

Aus Sicht der Stadtteilrahmenplanung wird die Renaissance des Nells Park ausdrücklich begrüßt, da hierdurch in den letzten Monaten die wichtigste Naherholungsfläche des Stadtteils entstanden ist, die – entsprechend der Zielsetzung der Initiative – den unterschiedlichsten Alters- und Nutzergruppen zu Gute kommt. Es wird ergänzend vorgeschlagen die durch Abriss der ehemaligen Sanitärgebäude verlorengegangene Torsituation im Eingangsbereich der Parkanlage durch bauliche Maßnahmen – wie beispielsweise die Errichtung von Pavillons oder Kioskgebäuden – wiederherzustellen.

Die Aufnahme des Projektes in den Zielkatalog des Stadtteilrahmenplans erfolgt vor dem Hintergrund der noch zur Realisierung anstehenden Zukunftspläne, bei denen die Initiative auf die Zusammenarbeit mit der Stadt angewiesen ist. So soll in naher Zukunft die weitere Sanierung der brackigen Wasserflächen vorangetrieben werden und eine Sanierung der oftmals stark beschädigten Skulpturen erfolgen. Weitere bisher genannte Ideen für die Zukunft bestehen in der Anlage eines „Pfads der Sinne“ für Kinder (in Zusammenarbeit mit der Uni) und der Errichtung eines Platzes für Freischach und Boule.

Die **Renaissance des Nells Park** wird als **Schlüsselprojekt** eingestuft, da sie unterschiedlichen Alters- und Nutzergruppen zu Gute kommt und den diesbezüglichen Defiziten innerhalb des Stadtteils entgegenwirkt.

5.4.5 Vernetzung des Nells Park mit dem Moselufer

Von Seiten der Initiatoren des Projektes Renaissance Nells Park wurde der Wunsch geäußert, die neugestaltete Parkanlage stärker zur Mosel hin zu öffnen. Dieses vor dem Hintergrund, dass der Haupteingangsbereich der Parkanlage zwar zur Mosel hin orientiert ist, durch die nördlich angrenzenden Verkehrsanlagen (Verteilerkreis Trier-Nord und A 602, welche in diesem Streckenabschnitt in Hochlage verläuft) aber vom Uferbereich quasi abgeschnitten wird. Zwischen den beiden Freiflächen und Naherholungszonen bestehen nur wenig attraktive fußläufige Verbindungen.

Ziel der Stadtteilrahmenplanung ist die Schaffung einer räumlichen und funktionalen Vernetzung zwischen dem Nells Park und dem Moselufer. Hierfür sollte in einem ersten Schritt ein durchgängiger Fuß- und Radweg von der Parkanlage (Haupteingangsbereich) zum Flussufer mit der Option einer späteren Verlängerung über die Nordbrücke angelegt werden.

Der Trassenverlauf könnte ausgehend vom Nells Park über das vorhandene Fuß- und Radwegesystem entlang des westlichen Verteilerkreises festgelegt werden. Ab Höhe der Zufahrt zum Verteilerkreis aus Richtung Stadtzentrum / Zurmaiener Straße ist ein neuer Fuß- und Radweg anzulegen, welcher die in Hochlage verlaufende A 602 unterquert (eine vergleichbare Lösung wurde schon während der Landesgartenschau in Kaiserslautern entwickelt, wobei die für Fußgänger und Radfahrer sichtbaren Zementteile der Brückenkonstruktion durch gestalterische Maßnahmen retuschiert wurden) und die Zufahrt vom Verteilerkreis in Fahrtrichtung Stadtzentrum / Zurmaiener Straße, welche mit wesentlich geringeren Geschwindigkeiten befahren wird als die Autobahnabfahrt von der A 602 zum Verteilerkreis, kreuzt.

Als ergänzende Maßnahme wird die gestalterische Betonung der neu geschaffenen Wegebeziehung angeregt. Idealerweise könnte diese in Form einer Grünvernetzung zwischen dem Parkgelände und dem Moselufer vorgesehen werden, welche die Barrierewirkung der Verkehrsanlagen mindert.

5.4.6 Bessere Anbindung des Erholungsgebietes Weißhauswald

Oberhalb des linken Moselufers befindet sich vis-a-vis des Stadtteils das Naherholungsgebiet Weißhauswald. Dieses wird bzw. wurde traditionell von den Bewohnern zur wohnumfeldnahen Erholung genutzt, da Flächen von vergleichbarer Größe und landschaftlicher Ausstattung innerhalb des Stadtteils und in dessen sonstigem Umfeld nicht vorhanden sind.

Die unmittelbare Zugänglichkeit wurde durch eine privat geführte Seilbahnanlage gewährleistet, die eine Erreichbarkeit des Naherholungsgebietes aus dem Stadtteil heraus innerhalb weniger Minuten ermöglichte. Mit Außerbetriebnahme der Seilbahnanlage (aus wirtschaftlichen Gründen) entstand innerhalb des Stadtteils ein Defizit hinsichtlich der Erreichbarkeit wohnumfeldnaher Erholungsflächen, welches in der Folge durch die Aufwertung der vorhandenen Grünanlagen innerhalb des Stadtteils bzw. die Busverbindung zur Fachhochschule nur teilweise kompensiert werden konnte.

Aus Sicht der Stadtteilrahmenplanung ist die Wiederaufnahme des Seilbahnbetriebes zur Verbesserung der Anbindung des Stadtteils an großflächige wohnumfeldnahe Erholungsbereiche wünschenswert. Die Auswirkungen dieser Maßnahme bleiben dabei nicht nur auf den Stadtteil beschränkt. Vielmehr käme eine Reaktivierung der Seilbahnverbindung dem gesamten Innenstadtbereich zu gute und könnte zusätzlich den Tourismus in Trier fördern.

Da die Seilbahnanlage jedoch weiterhin in Privateigentum steht, ist die Entscheidung über die Wiederaufnahme ihres Betriebs ausschließlich dem Eigentümer vorbehalten.

Somit bestehen die einzigen Ansatzmöglichkeiten für die Realisierung dieses Ziels gegenwärtig in der zügigen Umsetzung aller Maßnahmen, die eine Aufwertung des unmittelbaren Umfeldes der Seilbahnanlage bezwecken, wie beispielsweise der Neugestaltung des Moselufers. Es bleibt zu hoffen, dass die Neugestaltung des Moselufers Synergieeffekte freisetzt, die einen wirtschaftlichen betrieb der Seilbahnanlage dauerhaft ermöglichen.

5.4.7 Gestaltung des Verteilerkreises

Eine Vielzahl der Bewohner und Besucher des Stadtteils nutzen den Verteilerkreis, um nach Trier-Nord zu gelangen. Dieser erfüllt eine wichtige Funktion für die Verkehrsbeziehungen innerhalb des Stadtteils und bildet eine Art „Tor nach Trier –Nord“.

Gegenwärtig präsentiert sich der Kreisverkehrsplatz den Ankommenden in seinem Innenbereich als ungestaltete Grasfläche mit vereinzelt Baumbestand, welche gelegentlich für das Aufstellen von Plakaten (zu Werbezwecken) und Hinweisschildern genutzt wird. Ein repräsentativer Anspruch ist – trotz der zentralen Funktion innerhalb des Verkehrsgefüges - nicht erkennbar.

Zielsetzung der Stadtteilrahmenplanung ist die Neugestaltung der Innenfläche des Kreisverkehrsplatzes, die seiner Funktion als (grünes) Tor nach Trier-Nord gerecht wird. Ein möglicher Ansatz wird in der Anlage großflächiger Pflanzbeete gesehen. Gegebenenfalls könnte der Innenbereich auch (ergänzend) für die Installation und Ausstellung von Kunstwerken / Skulpturen aus dem Stadtteil genutzt werden.

Alternativ könnte eine Neugestaltung der Kreisfläche auch derart durchgeführt werden, dass die Inhalte des Renaissanceprojektes Nells Park hierdurch verdeutlicht werden und der umgestaltete Kreisverkehrsplatz quasi zum „Vorhof“ des eigentlichen Parkgeländes avanciert.

Die Umsetzung dieses Zieles sollte in enger Zusammenarbeit mit den Bewohnern des Stadtteils erfolgen. Gegebenenfalls ist auch die Durchführung eines Wettbewerbes anzustreben, bei dem die Bürgerinnen und Bürger ihre Vorstellungen unterbreiten können.

6 REALISIERUNG DES STADTTEILRAHMENPLANS

6.1 Annäherung durch Schlüsselprojekte

Die Umsetzung der in den vorangegangenen Kapiteln formulierten Ziele des Stadtteilrahmenplans kann oftmals nur längerfristig erfolgen, da sie aufwändigere Planungen und Verfahren einerseits, sowie eine gesicherte Finanzierung (Fördermittel) andererseits voraussetzt.

Vor diesem Hintergrund werden aus dem Spektrum der Leitziele einzelne **Schlüsselprojekte** hervorgehoben, durch die die gewünschten räumlichen Veränderungen besonders forciert werden können. Darüber hinaus schafft die Umsetzung dieser Schlüsselprojekte oftmals die Basis für die Realisierung anderer, darauf aufbauender (nachgeordneter) Leitziele.

Die folgenden Projekte werden als Schlüsselprojekte vorgeschlagen:

- Umsetzung der Maßnahmen aus der Verkehrskonzeption Trier Nord; insbesondere Realisierung der östlichen Umgehung
- Bau der Nordbrücke
- Neuordnung und Gestaltung der Paulinstraße
- Umsetzung der Workshopergebnisse für den zentralen Post- und Bahnbereich
- Gestaltung Moselufer
- Renaissance Nells Park

6.2 Sofortmaßnahmen

Einige der räumlich relevanten Maßnahmen, die im Rahmen der Erstellung des Stadtteilrahmenplans erarbeitet wurden, können ohne längerfristige Genehmigungs- und Planverfahren zügig und oftmals mit geringem finanziellen Aufwand realisiert werden. Der Stadtteilrahmenplan kann damit auch Anregungen für Investitionen aus dem Stadthaushalt liefern:

Die folgenden Ziele können als Sofortmaßnahmen gelten:

- Sicherung der Fußgängerflächen im Bereich der Grundschulen Martin
- Erweiterte Nutzungsmöglichkeiten des Hauptfriedhofs für eine ruhige Erholung
- Gestaltung des Verteilerkreises

7 ANHÄNGE

7.1 Quellenverzeichnis

7.1.1 Printmedien

Albert Speer und Partner GmbH:

„Strukturplanung zentraler Post- und Bahnhofsbereich Trier“, Dokumentation Dezember 1998, Frankfurt am Main

Büro für Sozialplanung Trier in Zusammenarbeit mit Büro Architektur 9+ Trier:

„Leben und Wohnen im Alter in Nells Ländchen, Konzeptstudie April 2008“, Trier

Faunistisch Ökologische Arbeitsgemeinschaft (FÖA):

„Landschaftsplanung Stadt Trier i.A. der Stadt Trier – Stadtplanungsamt“, Trier 1999

Hans-Hermann Reck:

„Die Stadterweiterung Triers – Planung und Baugeschichte vom Beginn der preußischen Zeit bis zum Ende des Ersten Weltkriegs (1815-1918)“, Trierer Historische Forschungen, Band 15, Trier 1990

Tuchfabrik Weberbach (Hrsg.):

„2000 Jahre Stadtentwicklung Trier – Katalog zur Ausstellung“, Trier 1984

Mobile Spielaktion e.V.:

„Spielraumplan Stadtteil 101: Nells Ländchen“, Trier, April 2003

„Spielraumplan Stadtteil 102: Maximin“, Trier, April 2003

Stadt Trier – Amt für Stadtentwicklung

„Bürgerbeteiligung zur Stadtteilrahmenplanung Trier-Nord, Bürgergutachten Trier-Nord“, Trier, April 2007

Stadt Trier – Baudezernat

„Perspektiven für den Bahnhofsbereich Trier, Workshop vom 30.01. bis 03.02.2006, Dokumentation der Ergebnisse“, Trier, April 2006

Stadt Trier – Denkmalpflegeamt (Unter Denkmalschutzbehörde):

„Denkmalliste Stadt Trier – außerhalb des Alleinrings - / Stadtteile“, Trier, Juli 2005 (wird ständig fortgeschrieben)

Stadt Trier – Stadtplanungsamt:

„Erläuterungsbericht 48. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Trier – Verkehrskonzeption Trier-Nord“, Trier, Oktober 2003

7.1.2 Digitale Medien

www.intrinet.de

Homepage des Trierischen Volksfreunds

www.sozialestadt.de

Homepage des Bund-Länder-Programms Soziale Stadt

www.trier.de

Homepage der Stadt Trier (einschließlich Rathauszeitung)

www.exhaus.de

Homepage des Jugend- und Kulturzentrum Exzellenzhaus e.V.

www.vrt-info.de

Homepage des Verkehrsverbund Region Trier

www.stadtwerke-trier.de

Homepage der Stadtwerke Trier (u.a. Fahrplanauskunft)

www.treverer.de/nellspark/index.htm

Führung durch den Nells Park

7.2 Liste der Kulturdenkmäler für den Stadtteil Trier-Nord

Ehem. Klöster und Stifte

Ehem. Benediktinerabtei St. Maria ad martyres (Zurmaienerstraße 114)

Wirtschaftshof. Dreiflügelige Anlage, 2. Hälfte 18. Jh., nach 1803 Zeughaus und Sitz des Garnisonskommandeurs, hierfür der Südflügel aufgestockt.

Gartenmauer an der Mosel und an der Peter-Lambert-Straße mit zwei Pavillons, ein dritter an der Zurmaienerstraße tlw. in ein neueres Gebäude einbezogen.

KD	Ehem. Benediktinerabtei St. Martin	(Martinsufer 1-3)
----	---	-------------------

West- und Nordflügel des Klostergebäudes. Dehio S. 1057.

Ehem. Benediktinerabtei St. Maximin

Ehem. Abteikirche (Maximinstraße 18). Dehio S. 1063-1065.

Ehem. Wirtschaftsgebäude (heute Vinzentinum; Schöndorfer Straße 20–20c). Langgestreckter zweigeschossiger Bau, im Kern 17. oder 18. Jh., um 1900 eingreifender Umbau für Zwecke der Maximinkaserne.

Torbau der Zufahrt von Westen, Mitte 18. Jh.

Ringmauerrest im Südwesten.

Gartenpavillon Ecke Schöndorfer Straße / In der Reichsabtei, 18. Jh.

Ehem. Stift St. Paulin (Thebäerstraße 52/54)

Ehem. Stifts-, jetzt Pfarrkirche St. Paulin. Dehio S. 1065-1067.

Nördlich und östlich Friedhof mit Marterkapelle sowie mehreren Familiengrabmälern des 19. Jhs.

Kreuz der ehem. Stiftsimmunität, auf der Wiese westlich der Kirche. 1088 errichtet.

Kirchen, Kapellen

Kath. Kirche des Brüderkrankenhauses (Nordallee 1). Neugotischer Saal, als Teil des Haupttraktes 1888/89 erbaut; einziger nahezu unverändert erhaltener Teil des umfangreichen Krankenhauskomplexes.

Peter-Friedhofen-Straße, Kapelle zu Ehren des Gründers der Genossenschaft der Barmherzigen Brüder von Trier Peter Friedhofen.

- KD Kath. Pfarrkirche St. Martin** (mit Pfarrhaus und Gemeindesaal; Maarstraße 72/74). Dreischiffige, querhauslose Säulenbasilika (1912–15), einschließlich Ausstattung sehr gut erhalten. Der Kirche lose angegliedert, aber gleichzeitig entstanden Pfarrhaus und Gemeindesaal in schlichten Formen der Reformarchitektur.

Kasernen

Ehem. Maximinkaserne

Unmittelbar nach dem Übergang der Rheinlande an Preußen im Jahr 1816 in der ehem. Benediktinerabtei St. Maximin eingerichtet. Nennenswerte Neubauten erst nach ca. 1890. Gut erhalten blieben nur (außer einigen noch aus der Klosterzeit stammenden Bauten):

Stallungen (Schönbornstraße 2). Dreiflügelige Anlage aus teils ein-, teils zweigeschossigen Bauten: an der Schönbornstraße mittig die große Reithalle, beidseitig anschließend zweigeschossige Pferdeställe (das Erdgeschoß wegen der Brandgefahr jeweils dreischiffig eingewölbt, Kreuzgratgewölbe über Eisensäulen), die sich entlang der Schöndorfer Straße und des Eisenbahngeländes eingeschossig fortsetzen. Ca. 1897 anstelle von Vorgängerbauten errichtet und bis auf die südlichen Enden der beiden Seitenflügel sowie einige Detailveränderungen gut erhalten.

Offiziersspeiseanstalt südwestlich der ehem. Abteikirche. 1901 in den Formen der deutschen Renaissance erbaut, der Baukörper unregelmäßig verschachtelt.

Kasernenenerweiterung nach der Heeresvermehrung von 1913. Erhalten sind ein großes Mannschaftsgebäude im barocken Schloßbautypus (heute Arbeitsamt, Schönbornstraße 1) und ein Wirtschaftstrakt (Schöndorfer Straße 60/62), beide in schlichter Reformarchitektur, jedoch nicht ohne architektonischen Anspruch.

- ZKD Ehem. Jägerkaserne in Trier-Nord** (Herzogenbuscher Straße)

Im Zusammenhang mit der Heeresvermehrung von 1913 angelegt, bereits im Dezember des gleichen Jahres bezogen. Die Gesamtanlage trotz der nördlichen Erweiterung ab 1937 weitgehend vollständig erhalten, von einem gewissen architektonischen Anspruch jedoch nur die fünf Gebäude an der Herzogenbuscher Straße sowie zwei dahinterliegende Bauten. Schlichte Reformarchitektur, die größeren Blöcke folgen dem barocken Schloßbautypus.

- KD Alkuinstraße 37.** Zweigeschossiges spätklassizistisches Wohnhaus mit jüngerer, zurückspringender Eingangsachse.

Am Stadion 1. Ehem. Landhaus der Abtei St. Maria ad martyres. Schlichtes Wohnhaus, wohl Mitte des 18. Jhs. Nördlich anschließend ein niedrigeres, vielleicht jüngeres Wirtschaftsgebäude.

- KD Ausoniusstraße 5.** Zweigeschossiges, traufständiges Haus mit asymmetrischem Fassadenaufbau. Bauzeit: 1893/94.

- KD Ausoniusstraße 6.** Zweigeschossiges, traufständiges Haus mit asymmetrischem Fassadenaufbau. Bauzeit: 1893/94.

- KD Bachstraße 17.** Schlichtes zweigeschossiges Wohnhaus (Anf. 19. Jh.).

- KD Bachstraße 16.** Schlichtes zweigeschossiges Wohnhaus (19. Jh.).

- KD Bahnhofplatz 1.** Hauptbahnhof.

- ZKD Bahnhofstraße 23–26** s. Theodor-Heuss-Allee 19–22.

- KD Bahnhofstraße 23.** Wohn- und Geschäftshaus an der Ecke zur Bismarckstraße (1894)

- KD Balthasar-Neumann-Straße 4.** Ehem. Kurie des Stifts St. Paulin, um 1780 erbaut. Das zweieinhalbgeschossige stattliche Wohnhaus gehört zu den aufwendigsten Barockbauten außerhalb der Trierer Altstadt. 1865 wurde es in die "Diözesan-Besserungs- und Bewahr-Anstalt zu St. Paulin" einbezogen, von deren umfangreichem Baukomplex nur ein Stück der **Einschlußmauer** entlang der Balthasar-Neumann-Straße unverändert erhalten blieb. Bei Wiederherstellung um 1985 im wesentlichen nur die Umfassungsmauern erhalten.

Benediktinerstraße 1–5 s. Maarstraße 25–33.

- KD Benediktinerstraße 1.** Schlichtes zweigeschossiges Eckhaus, die Öffnungen segmentbogig mit Keilstein.

- Benediktinerstraße 14** In die Fassade eingelassen Torso einer Sandsteinplastik (Schmerzensmann oder Ecce-homo-Christus; Datierung ?).
- Dasbachstraße 12** s. Parkanlagen: Park Nells Ländchen.
- KD Engelstraße 18.** Traufständiger zweigeschossiger Massivbau (Ende 19. Jh.).
- Engelstraße 39** s. Maarstraße 25–33.
- Friedrich-Ebert-Allee 3 und 4.** Doppelvilla (1895), Einzelformen im Stil der deutschen Renaissance. Originale Garteneinfriedung.
- Georg-Schmitt-Platz 1.** Stattliches Wohnhaus am Südrand des ehemaligen Vorortes Zurlauben (1810); die Größe des Gebäudes nur durch die Nähe zur Innenstadt zu erklären. Beeinträchtigt durch zwei neue Schau- fenster.
- KD Göbenstraße 1.** Zweigeschossiger historistischer Klinkerbau.
- KD Göbenstraße 4.** Zweigeschossiger Klinkerbau, Portalrahmung in Renaissanceformen.
- ZKD Herzogenbuscher Straße** s. Kasernen: Ehem. Jägerkaserne in Trier-Nord.
- Herzogenbuscher Straße 8** s. Friedhöfe: Städtischer Friedhof.
- Kaiser-Wilhelm-Brücke.** Der sandsteinverkleidete Betonbau (1912–13) überspannte mit mehreren Bogen leicht ansteigend die Mosel und bildet gestalterisch und in der Lage zur Stadt das Pendant zur Römerbrücke.
- Karl-Grün-Straße, Ecke Thyrsusstraße.** Hochbunker, um 1940 erbaut.
- KD Lindenstraße 4 und 5.** Zwei Halb villen mit dazwischenliegender Freifläche (1896). Bei symmetrisch gleicher Anlage größtmögliche Individualität durch die Detailausbildung in den Formen der noch spätgotisch geprägten deutschen Frührenaissance.
- KD Lindenstraße 14–16.** Dreigeschossiger Wohnblock, nach 1920 für Offiziere der französischen Besatzung erbaut. Originelle Anlage durch zurückschwingende Front. Bis auf die Fensterflügel auch in den Details vollständig erhalten.
- Lindenstraße 31–34.** Zeile aus vier zweigeschossigen, zwischen ca. 1887 und 1890 entstandenen Wohn- häusern. Durchweg aufwendige historisierende Fassadengestaltung.
- KD Lindenstraße 31.** Zweigeschossiger Putzbau mit Mansarddach (1888). Bestandteil der Denkmalzone Linden- straße 31–34
- KD Lindenstraße 32.** Zweigeschossiger Putzbau (1890), Bestandteil der Denkmalzone Lindenstraße 31–34
- KD Lindenstraße 33.** Zweigeschossiges Wohnhaus (1888); originelle, in Trier sonst nicht vorkommende Fassa- dengestaltung. Bestandteil der Denkmalzone Lindenstraße 31–34.
- KD Lindenstraße 34.** Zweigeschossiger Putzbau (1889). Bestandteil der Denkmalzone Lindenstraße 31–34
- KD Lindenstraße 40.** Dreigeschossiges Wohnhaus
- KD Lindenstraße 41.** Spätklassizistisches, zweigeschossiges Gebäude
- ZKD Lindenstraße 41–45.** Die Zeile aus fünf zweigeschossigen, zwischen ca. 1872 und 1879 entstandenen Wohnhäusern vertritt die früheste Bebauungsphase der Lindenstraße mit noch ganz spätklassizistisch ge- prägten Fassaden.
- Maarstraße 25–33 (ungerade Nummern) und 32, Engelstraße 39 und Benediktinerstraße 1–5.** Die Denkmalzone umfasst den Kern des ehemaligen Vorortes Maar um die Kreuzung von Maar- und Engelstraße mit dem Beginn der Benediktinerstraße. Heterogene Bebauung mit zwei- bis dreigeschossigen Häusern aus dem mittleren 18. bis fortgeschrittenen 19. Jh.
- KD Maarstraße 25.** Dreigeschossiges Eckhaus mit schlichter spätklassizistischer Fassadengestaltung. Bestand- teil der Denkmalzone Maarstr. 25-33.
- KD Maarstraße 27.** Dreigeschossiger schlichter Putzbau. Bestandteil der Denkmalzone Maarstr. 25-33.
- KD Maarstraße 29.** Dreigeschossiges Wohnhaus mit schlichter spätklassizistischer Fassadengestaltung (um 1850). Bestandteil der Denkmalzone Maarstr. 25-33.
- KD Maarstraße 31.** Dreigeschossiger Putzbau mit schlichter spätklassizistischer Fassadengestaltung (um 1850). Bestandteil der Denkmalzone Maarstr. 25-33.
- KD Maarstraße 51.** Schlichter zweigeschossiger Massivbau (Anf. 19. Jh.); hofseitig Türgewände des 17. Jhs.
- KD Maarstraße 61.** Kleines Wohnhaus im ehemaligen Vorort Maar (1763), ungewöhnlich aufwendiger Eingang
- KD Maarstraße 72/74** s. Kirchen, Kapellen: Kath. Pfarrkirche St. Martin.

- KD Maarstraße 79.** Freistehender zweigeschossiger Putzbau (2. Hälfte 18. Jh.)
- KD Maarstraße 86.** Zweigeschossiges, traufständiges Gebäude, Ende 19. Jh..
- Martinsufer 1–3** s. Ehem. Klöster und Stifte: Ehem. Benediktinerabtei St. Martin.
- Martinsufer 4–7 und Merianstraße 25.** Zweigeschossiger, um die Straßenecke geführter Baublock mit hohem Mansarddach, 1923 für Unteroffiziere der französischen Besatzung errichtet. Die Fassaden in stark historisierender Reformarchitektur.
- KD Maximinstraße 1.** Dreigeschossiges Etagenmietshaus (1903); die Fassaden mit aufwendigen floralen und figürlichen Reliefs verziert.
- Maximinstraße 18a** s. Ehem. Klöster und Stifte: Ehem. Benediktinerabtei St. Maximin.
- Maximinstraße 27–30.** Geschlossene Zeile aus vier Wohnhäusern (1862-69); die Fassaden außer bei Nr. 28 noch ganz schlicht spätklassizistisch. Älteste im Zusammenhang erhaltene Bebauung der Trierer Stadterweiterung.
- KD Maximinstraße 28.** Zweigeschossiges Wohnhaus (1864) mit überdurchschnittlich aufwendiger Fassadengestaltung.
- Merianstraße 19–24.** Langgestreckterer, der leichten Straßenkrümmung folgender Wohnblock, flankiert von zwei gleichzeitigen, pavillonartigen Wohnhäusern; nach 1920 für Offiziere der französischen Besatzung erbaut.
- Merianstraße 25** s. Martinsufer 4–7.
- Moltkestraße 9.** Halbvilla (1904); malerischer Gesamteindruck durch Erker, Zwerchhaus und Fachwerkbau- teile, in den Brüstungen des Eckerkers Darstellungen der Bauhandwerke.
- Nordallee 1** s. Kirchen, Kapellen: Kath. Kirche des Brüderkrankenhauses.
- Bei Nordallee 1.** Villa im Gelände des Brüderkrankenhauses nahe der Nordallee, 1872 als erste Villa nördlich des Alleenrings erbaut.
- Nordallee 12.** Halbvilla an der Ecke zur Engelstraße (kurz vor 1884).
- Nordallee 17.** 1896 als Weinkellerei erbaut. An der Straße das eingeschossige Verwaltungsgebäude in Formen der deutschen Renaissance, das Grundstück komplett unterkellert (Kreuzgratgewölbe auf gemauerten Pfeilern). Seit dem Neubau des Porta-Nigra-Hotels nach 1960 von der gesamten Anlage nur noch die westliche Hälfte erhalten.
- KD Palmatiusstraße 3.** Dreigeschossiges, giebelständiges Gebäude (1911).
- Palmatiusstraße 3a.** An der Ecke zur Alkuinstraße gelegenes Wohnhaus (1911) für den Rektor der Besserungs- und Bewahranstalt zu St. Paulin (s. Balthasar-Neumann-Straße 4).
- Palmatiusstraße 4.** Ehem. Dechantei des Stifts St. Paulin (jetzt Pfarrhaus). Von der Straße zurückliegender stattlicher Bau mit steilem Walmach (im Kern vielleicht noch 17. Jh., die geohrten Fenster der Eingangsseite 18. Jh.). Zugehöriger Garten und ein Nebengebäude an der Ecke zur Alkuinstraße.
- KD Palmatiusstraße 5.** Ehem. Kurie des Stifts St. Paulin. Von der Straße zurückliegender Bau (im Kern 17. oder 18. Jh., nach der Mitte des 19. Jh. neu befenstert); gepflasterte Hofffläche, zur Straße durch eine Mauer mit zwei Torpfeilern abgeschlossen, hinter dem Haus ein Garten.
- KD Palmatiusstraße 6.** Ehem. Kurie des Stifts St. Paulin. Von der Straße zurückliegender Bau (wohl 1. Hälfte 18. Jh.). kleinere Nebengebäude. Zur Straße Einfriedigung aus der Zeit um 1900, hinter dem Haus Garten.
- KD Paulinstraße 14.** Große, weit von der Straße zurückliegende Villa nach dem Vorbild italienischer Frührenaissancevillen (1874), vorgelagert eine kleine Gartenanlage mit zwei Nebengebäuden.
- ZKD Petrusstraße 4–17 und 21–34.** Beidseitige, teils zwei-, teils dreigeschossige Bebauung in zwei Phasen: Unmittelbar nach dem Fall der Stadtmauer 1875 entstanden bis 1880 die stadtnahen Häuser Nr. 4, 6, 7 und 34, alle übrigen während des Baubooms von 1886 bis 1889. Einheitliche, überwiegend noch spätklassizistisch dominierte Gesamterscheinung.
- KD Petrusstraße 31/32.** Dreigeschossiges repräsentatives Etagenmietshaus über zweigeschossigem Weinkeller (1896). Eine der wenigen Fassaden der Trierer Stadterweiterung mit aufstuckiertem Dekor.
- KD Porta-Nigra-Platz 5.** Viergeschossiges Etagenmietshaus an der Ecke zur Petrusstraße (1905). Ungewöhnliche Fassadengestaltung im Stil der rheinischen Spätromanik.
- KD Roonstraße 2.** Dreigeschossiges Wohnhaus mit aufwendiger Fassadengliederung (1896).
- Schönbornstraße 1** s. Kasernen: Maximinkaserne.

- Schöndorfer Straße 20–20c** s. Ehem. Klöster und Stifte: Ehem. Benediktinerabtei St. Maximin.
- Schöndorfer Straße 60/62** s. Kasernen: Maximinkaserne.
- Steingröverweg 1.** Erweiterungsbau der ehem. Kunst- und Verlagsanstalt Schaar & Dathe (1899); dreigeschossiger, im Dachbereich malerisch verschachtelter Baukörper in Verlängerung des Seitenbaus Theodor-Heuss-Allee 8., das Obergeschoss in reichem Fachwerk nach Vorbildern an der Mittelmosel aus dem 16.Jh.
- KD Thebäerstraße 11.** Zweigeschossiger Bau des Historismus (1888/89).
- Thebäerstraße 30.** Viergeschossiges Etagenmietshaus (1904), Fassadengestaltung aus Zementstuck in detailreichen Jugendstilformen.
- KD Thebäerstraße 39.** Zweigeschossiges Gebäude des Historismus (1875).
- Thebäerstraße 40.** Ehem. Kurie des Stifts St. Paulin. Schlichter Barockbau (wohl Mitte 18. Jh.).
- Thebäerstraße 44.** Freistehendes zweigeschossiges Gebäude,(kurz vor 1914); urspr. Funktion nicht ermittelt (Gemeindesaal der Pfarrei St. Paulin ?). Die Fassaden in schlichter Reformarchitektur.
- Thebäerstraße 49.** Ehem. Kurie des Stifts St. Paulin. Schlichter Barockbau (wohl Mitte 18. Jh.). Dach neu (1975) unter Beibehaltung des wohl Mitte des 19.Jh. aufgesetzten Zwerchhauses.
- Thebäerstraße 51.** Erbaut als Schulhaus für St. Paulin im Jahr 1872, Verlängerung 1884; nach Sanierung um 1980/85 im wesentlichen wohl nur noch die Umfassungsmauern erhalten.
- KD Thebäerstraße 52/54.** s. Ehem. Klöster und Stifte: Ehem. Stift St. Paulin.
- KD Theodor-Heuss-Allee 5.** Große Reihenvilla (1912), gutes Beispiel für die etwas freiere, von historischen Vorbildern weitgehend gelöste Handhabung der Reformarchitektur.
- Z Theodor-Heuss-Allee 5–18.** Die Bebauung des Alleenabschnitts östlich der Petrusstraße begann unmittelbar nach der Aufhebung der Torsperre im Jahr 1875 und zog sich bis etwa 1885 hin. Geschlossene Zeile zwei- und dreigeschossiger Wohnhäuser. Das Haus Nr. 9 überbaute erst 1914 die ehemalige Zufahrt zum Pferdebahndepot am heutigen Steingröverweg.
- Theodor-Heuss-Allee 9.** Viergeschossiges Wohn- und Geschäftshaus (1914); streng gegliederte Fassade, von der monumentalen, neoklassizistischen Richtung der Reformarchitektur beeinflusst. Im Erdgeschoss Durchfahrt zum Steingröverweg.
- KD Theodor-Heuss-Allee 13.** Zweigeschossiges Wohnhaus (1878) mit repräsentativer Fassade im Stil der italienischen Spätrenaissance, darüber Mansarddach nach barockem Vorbild.
- Theodor-Heuss-Allee 16.** Hervorragend erhaltene Fassade mit spätklassizistischer Grundhaltung (kurz vor 1879).
- Theodor-Heuss-Allee 18, Ecke Göbenstraße.** Zweigeschossiger, abgerundeter Bau der 1930er (Erdgeschoss) und 1950er Jahre (Aufstockung). Überwiegend in Glas.
- ZKD Theodor-Heuss-Allee 19–22 und Bahnhofstraße 23–26.** Geschlossene Bebauung auf der Nordseite der kurz vor 1880 bis zum Bahnhof verlängerten Nordallee. Die bis auf eine Ausnahme dreigeschossigen Häuser entstanden in den Jahren nach 1893. Einzige städtisch wirkende Geschäftsstraße der Trierer Stadterweiterung.
- KD Theodor-Heuss-Allee 19.** Dreigeschossiges Wohn- und Geschäftshaus an der Ecke zur Roonstraße (1893), Fassaden im Stil der deutschen Renaissance. Spätestens seit 1906 „Hotel Viktoria“.
- Siedlung Hochwaldstraße / Parkstraße / Wittlicher Straße**
1947/48 entstandene Siedlung von Einfamilienhäusern für französische Besatzungsoffiziere (s. Ausstellungskatalog Architektur und Städtebau der 50er Jahre, S. 112–113).
- Zeughausstraße, Ecke Max-Brandt-Straße.** Bildstock von 1787 (Inscription), die Relieftafel wohl erneuert.
- Zeughausstraße 88.** Moselstadion (um 1930). Vom ursprünglichen Zustand sind die Gesamtanlage und die beiden Hochbauten (Eingangsbau und Verwaltungsgebäude) erhalten, letztere als Klinkerbauten in sachlich-modernen Formen, jedoch mit traditionellen Walmdächern.
- KD Zurlaubener Ufer 71/72.** Zweigeschossiger barocker Putzbau mit Mansarddach.
- Z Zurlaubener Ufer 76–92.** Die geschlossene Häuserzeile bildet den Kern des ehemaligen Vorortes Zurlauben. Alle Bauten zweigeschossig, oft mit Mansarddächern, in der äußeren Erscheinung aus dem 18. Jh. stammend, im Kern vielleicht z. T. älter. Die beiden dreigeschossigen, im späten 19. Jh. neugebauten Häuser Nr. 90 und 91 um 1985 barockisiert.

Moselseitig vorgelagert, aber durch die Straße von der Häuserzeile getrennt, kleine, den einzelnen Häusern zugeordnete Gärten, z. T. mit Gartenhäusern. Die eindrucksvolle Moselfront über hohen Stützmauern durch den Bau des Hochwasserschutzdammes um 1920 verdeckt.

KD Zurlaubener Ufer 77. Zweigeschossiger barocker Putzbau.

KD Zurlaubener Ufer 78. Im Erdgeschoss veränderter barocker Putzbau.

Zurlaubener Ufer 79. Dreiachsiger Bau mit geohrten Rechteckfenstern, im Türsturz bez. 1797. Originales Türblatt. Nr. 80 ehemals vielleicht zugehörig.

KD Zurlaubener Ufer 82. Zweigeschossiger barocker Putzbau mit mittigem wappengeschmücktem Portal.

Zurlaubener Ufer 83. Im Obergeschoss vier Fenster des mittleren 18. Jhs., im Erdgeschoss zwei große geohrte Rechteckfenster und eine ebensolche Tür mit zugehörigem Blatt, im Sturz bez. 1797.

KD Zurlaubener Ufer 88. Schlichter, zweigeschossiger Bau mit drei Fensterachsen.

KD Zurlaubener Ufer 89. Zweiachsiges Haus mit Segmentbogenfenstern des mittleren 18. Jhs., die profilierte Türeinfassung im Sturz bez. 1719. Wohl gleichzeitiges quergeteiltes Türblatt. Ältestes datiertes Haus in Zurlauben.

KD Zurlaubener Ufer 90. Dreigeschossiges Gebäude mit zwei Fensterachsen. Spätes 19. Jh..

KD Zurlaubener Ufer 91. Dreigeschossiges Gebäude mit zwei Fensterachsen und Mansarddach. Bauzeit: Spätes 19. Jh..

KD Zurlaubener Ufer 92. Den in sieben Achsen angeordneten geohrten Rechteckfenstern und dem zugehörigen Hauseingang mit originalem Türblatt zufolge um 1800 erbaut. Größtes Haus der Zeile.

Zurmaiener Straße 108. 1898 Erweiterung eines zweigeschossigen Gartenhauses auf etwa doppelte Größe, 1907 nochmalige Erweiterung zur mittelgroßen Villa von malerisch verschachteltem Umriss.

Zurmaiener Straße 114 s. Ehem. Klöster und Stifte: Ehem. Benediktinerabtei St. Maria ad martyres.

Friedhöfe

Städtischer Friedhof (Herzogenbuscher Straße 8). 1781 angelegt, mehrmals erheblich erweitert und umgestaltet.

E i n g a n g s b a u mit zwei Tordurchfahrten und mittlerem Blumenladen (1911).

Neugotische F r i e d h o f s k a p e l l e mit seitlicher Leichenhalle (wohl um 1870).

Hinter der Kapelle in der Hauptachse des Friedhofs aufwendiges neugotisches K r i e g e r d e n k m a l für die Gefallenen des deutsch-französischen Krieges 1870/71.

Nordöstlich der Kapelle ein großer O b e l i s k mit den Namen der Verstorbenen der Trierer Garnison.

In den älteren Teilen des Friedhofs noch zahlreiche F a m i l i e n g r a b s t ä t t e n des 19. und frühen 20. Jhs., z. T. mit sehr aufwendigen Grabmälern, vereinzelt auch kleinen Gruftkapellen.

Friedhof bei St. Paulin s. Ehem. Klöster und Stifte: Ehem. Stift St. Paulin.

Parkanlage

Park Nells Ländchen. Ende des 18. Jhs. durch den Trierer Domherrn Nikolaus Nell weit außerhalb der Stadt angelegt, später, vor allem im 20. Jh., erheblich vergrößert und umgestaltet. Von den Bauten des Parks sind erhalten:

W o h n h a u s über quadratischem Grundriss mit Zeltdach (wohl erst nach der Mitte des 19. Jhs.), in jüngster Zeit mit einem Hotelneubau verbunden (Dasbachstraße 12); Portraitbüste und Gedenktafel für den Trierer Rosenzüchter und -händler Peter Lambert,

dreiteilige, symmetrisch angelegte O r a n g e r i e in neugotischen Formen (Datierung ?),

barockes G a r t e n h a u s ,

nahebei ein hoher O b e l i s k zum Gedenken an den 1807 verstorbenen Schöpfer des Gartens und

am Weiher ein kleines B o o t s h a u s (?), wohl Mitte des 19. Jhs. entstanden.

7.3 Planrecht

7.3.1 Bebauungspläne

	Bezeichnung	Rechtskraft seit	Aktueller Status
BK 22	Straßenverbindung Aveler Tal - Metternichstraße	26.10.2004	<ul style="list-style-type: none"> • Überarbeitung nicht erforderlich
BM 41	Zwischen Kürenzer-Str. / In der Reichsabtei / Moltkestraße / Bahnhofstr. 24-30a und dem Bahnhofsvorplatz	11.12.1970	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfertigungsmangel • Planung ist realisiert • Heilung des Ausfertigungsmangels zur Rechtssicherheit empfohlen • Teilaufhebung im Rahmen der Realisierung der Ziele des Stadtteilrahmenplans (planungsrechtlichen Sicherung der Umsetzung Strukturplanung zentraler Post- und Bahnbereich) erforderlich
BN 23 NÄ	Zwischen Zurmaiener Straße, Zeughausstraße, St.-Mergener Straße und Maarstraße	09.05.1969	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfertigungsmangel • Planung ist realisiert • Heilung des Ausfertigungsmangels zur Rechtssicherheit empfohlen
BN 23 SÄ	Zwischen St.-Mergener Str., Benediktinerstr., Kloschinskystr. und Maarstr.	02.02.1982	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfertigungsmangel durch Stadtratsbeschluss vom 11.05.1994 geheilt • Planung ist realisiert • Überarbeitung ist nicht erforderlich • Durch BN 23 s(ä) – 1. + 2. Änderung in Teilbereichen aufgehoben
BN 23 SÄ 1. Änderung	Zwischen St.-Mergener Str., Benediktinerstr., Kloschinskystr. und Maarstr.	06.03.2001	<ul style="list-style-type: none"> • Planung ist realisiert • Überarbeitung ist nicht erforderlich
BN 23 SÄ 1. Änderung	Zwischen St.-Mergener Str., Benediktinerstr., Kloschinskystr. und Maarstr.	(im Verfahren)	
BN 23 SÄ 2. Änderung	Zwischen St.-Mergener Str., Benediktinerstr., Kloschinskystr. und Maarstr.	01.07.2003	<ul style="list-style-type: none"> • Planung ist realisiert • Überarbeitung ist nicht erforderlich
BN 26	Zwischen Ruwerer Straße, Karl-Grün-Straße, Thyrsusstraße, Parkstraße 2-8 und Hochwaldstraße	22.08.1958	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfertigungsmangel • Planung ist realisiert • Heilung des Ausfertigungsmangels zur Rechtssicherheit empfohlen
BN 28	Teilbebauungsplan Industriegebiet Ruwerstraße, einschl. Projektstraße 122 teilw. und Projektstraße 123	21.11.1958	<ul style="list-style-type: none"> • Planung ist realisiert • durch BN 73 überplant
BN 34	Glockengießerei-Straße (zwischen Zurmaiener Str. und Peter-Friedhofen-Str.) und Zurmaiener Str. 45-50	27.10.1959	<ul style="list-style-type: none"> • Durch BN 49/1 teilaufgehoben
BN 35	Theobaldstraße (zwischen Nordallee 2-6 und Maarstraße 71-79)	26.09.1964	<ul style="list-style-type: none"> • durch BN 62a und 62b in Teilbereichen aufgehoben
BN 38	Zwischen Thyrsusstraße und Franz-Georg-Straße (Thyrsusstraße 17-45 u. Franz-Georg-Straße 42)	14.08.1959	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfertigungsmangel • Planung ist realisiert • Heilung des Ausfertigungsmangels zur Rechtssicherheit empfohlen
BN 41/1	Nördl. der Porta Nigra und des Simeonstifts, zw. Paulinstr. 6, Nordallee 17&18, u. Engelstr. 8	(im Verfahren)	<ul style="list-style-type: none"> •

	Bezeichnung	Rechtskraft seit	Aktueller Status
BN 42A	Zwischen Kloschinskystr. / Bachstr. / Bendiktinerstraße	30.05.1978	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfertigungsmangel durch Stadtratsbeschluss vom 17.03.1993 geheilt • Planung ist realisiert • Überarbeitung ist nicht erforderlich
BN 43	Zwischen Glockengießersstraße, Maarstraße und Projektstraße 208	04.12.1961	<ul style="list-style-type: none"> • Durch BN 23 s(ä) in Teilbereichen aufgehoben • Ausfertigungsmangel durch Stadtratsbeschluss vom 11.05.1994 geheilt • Planung ist realisiert • Überarbeitung ist nicht erforderlich
BN 44	Änderung und Ergänzung VN 33 und VN 44 (Entlastung Zurmaiener Straße)	27.05.1970	<ul style="list-style-type: none"> • ? •
BN 47	Zurlaubener Ufer	aufgehoben	
BN 49	Zwischen Peter-Friedhofen-Straße, Maarstraße, Zurmaiener Straße und Lindenstraße	(im Verfahren)	
BN 49/1	Peter-Friedhofen-Straße / Remigiusstraße / Alte Zurmaienerstraße / Steinhäuserstraße	23.03.1994	<ul style="list-style-type: none"> • Planung ist realisiert • Überarbeitung nicht erforderlich
BN 51	Zwischen Schönbornstraße, Schöndorfer Straße und Wasserweg	(im Verfahren)	
BN 52	Verkehrslösung Porta Nigra, Theodor Heuß Allee, Nordallee und Paulinstraße	29.08.1968	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfertigungsmangel • Planung ist realisiert • Anpassung des Bebauungsplans an die derzeit in Bau befindliche plangleiche Fußgängerquerung Porta Nigra / Paulinstraße empfohlen • Heilung des Ausfertigungsmangels zur Rechtssicherheit empfohlen
BN 53	Zwischen Nordbad / Jugendherberge / Zurmaienerstr. und Mosel	30.05.1970	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfertigungsmangel • Planung ist realisiert • Heilung des Ausfertigungsmangels zur Rechtssicherheit empfohlen
BN 54	Zwischen Nells Ländchen, Moselufer	aufgehoben	
BN 55	Zwischen Zeughausstraße, Gärtnerstraße und Paulinstraße	(im Verfahren)	
BN 56	Wasserweg	17.10.1974	<ul style="list-style-type: none"> • Planung ist realisiert
BN 59	Verbreiterung der Nordallee zwischen Nordallee 16 und Porta-Nigra-Platz 1	08.04.1970	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfertigungsmangel • Planung ist realisiert • Heilung des Ausfertigungsmangels zur Rechtssicherheit empfohlen
BN 62A	Zwischen Nordallee, Engelsstraße, Theobaldstraße	04.07.1978	<ul style="list-style-type: none"> • Durch BN 67 in Teilbereichen aufgehoben • Ausfertigungsmangel durch Stadtratsbeschluss vom 17.03.1993 • Planung ist realisiert • Überarbeitung nicht erforderlich
BN 62B	Zwischen Nordallee, Theobaldstraße, Brüderkrankenhaus	22.07.1980	<ul style="list-style-type: none"> • Planung ist realisiert • Überarbeitung nicht erforderlich
BN 63	Zwischen Balthasar-Neumann – Str. / Paulinstr. / Wasserweg und Wohnsiedlung der Bundesbahn	14.07.1973	<ul style="list-style-type: none"> • Planung ist realisiert • Überarbeitung nicht erforderlich

	Bezeichnung	Rechtskraft seit	Aktueller Status
BN 66	Kaiser-Wilhelm-Brückenkopf Ost / Zurmaienerstraße / Lindenstraße / Georg Schmitt Platz	23.06.1978	<ul style="list-style-type: none"> Planung ist realisiert Überarbeitung nicht erforderlich
BN 67	Elisabeth-Krankenhaus / Theobaldstraße / Engelstraße	16.06.1989	<ul style="list-style-type: none"> Planung ist realisiert Überarbeitung nicht erforderlich
BN 68	Zwischen Paulinstraße / Maarstraße	27.11.2007	
BN 69	Benediktinerstraße / Bachstraße / Engelstraße	17.03.1989	<ul style="list-style-type: none"> Planung ist realisiert Überarbeitung nicht erforderlich
BN 70	Castelforte	26.02.2002	<ul style="list-style-type: none"> Planung befindet sich in Realisierung Überarbeitung nicht erforderlich
BN 73	Gewerbegebiet Trier-Nord	17.11.1998	<ul style="list-style-type: none"> Planung wird gegenwärtig realisiert Überarbeitung nicht erforderlich
BN 74	Bereich der Schiffswerft Boost	(im Verfahren)	
BN 75	Kaserne Nell's Ländchen	aufgehoben	
BN 76	Moselbahngelände	(im Verfahren)	
BN 77	Postgelände bis Schönbornstraße	(im Verfahren)	
BN 78	Moseluferbereich Gendarmerie	(im Verfahren)	
BN 79	Ausbau Loebstraße	(im Verfahren)	
BN 80	Zwischen Maarstraße, Benediktinerstraße und Bachstraße	26.11.2002	<ul style="list-style-type: none"> Planung befindet sich in Realisierung Überarbeitung nicht erforderlich
BN 81	Zwischen Metternich- und Thyrsusstraße	11.03.2008	
BN 82	Ehemaliges Kasernenareal Castel Feuvrier an der Zurmaiener Straße	(im Verfahren)	
BN 83-1	Ehemalige Kaserne Metternichstraße - West	(im Verfahren)	
BN 83-2	Ehemalige Kaserne Metternichstraße - Ost	(im Verfahren)	
BN 84	Paulinstraße 8 - 18	(im Verfahren)	

7.3.2 Sonstige Satzungen

	Bezeichnung	Rechtskraft seit	Aktueller Status
	Sanierungsgebiet Castelforte	1996	<ul style="list-style-type: none"> Überarbeitung nicht erforderlich Aufhebung nach Abschluss der Sanierungsmaßnahmen empfohlen

7.3.3 Fachplanungen

	Bezeichnung	Rechtskraft seit	Aktueller Status
VN 19	Durchführungsplan der Verkehrsanlage „Maximindurchbruch“ zwischen Bahnhofstraße und Klosterstraße	14.08.1959	<ul style="list-style-type: none"> Planung ist realisiert Aufhebung im Rahmen der Realisierung der Ziele des Stadtteilrahmenplans (planungsrechtliche Sicherung der Umsetzung Strukturplanung zentraler Post- und Bahnbereich) erforderlich
VN 25	Durchführungsplan der Verkehrsanlage Kreuzung Wasserweg – Franz-Georg-Straße und Schöndorferstraße und der Projektstraße 126	21.06.1958	<ul style="list-style-type: none"> Planung ist realisiert Ggf. Überarbeitung / Aufhebung im Rahmen der Realisierung der Ziele des Stadtteilrahmenplans (Verkehrskonzept Trier-Nord) erforderlich
VN 32	Durchführungsplan der Verkehrsanlagen zwischen Franz-Ludwig-Straße, Stresemannstraße	20.01.1959	<ul style="list-style-type: none"> Planung ist realisiert Überarbeitung nicht erforderlich

7.4 Liste der Naturdenkmale für den Stadtteil Trier-Nord

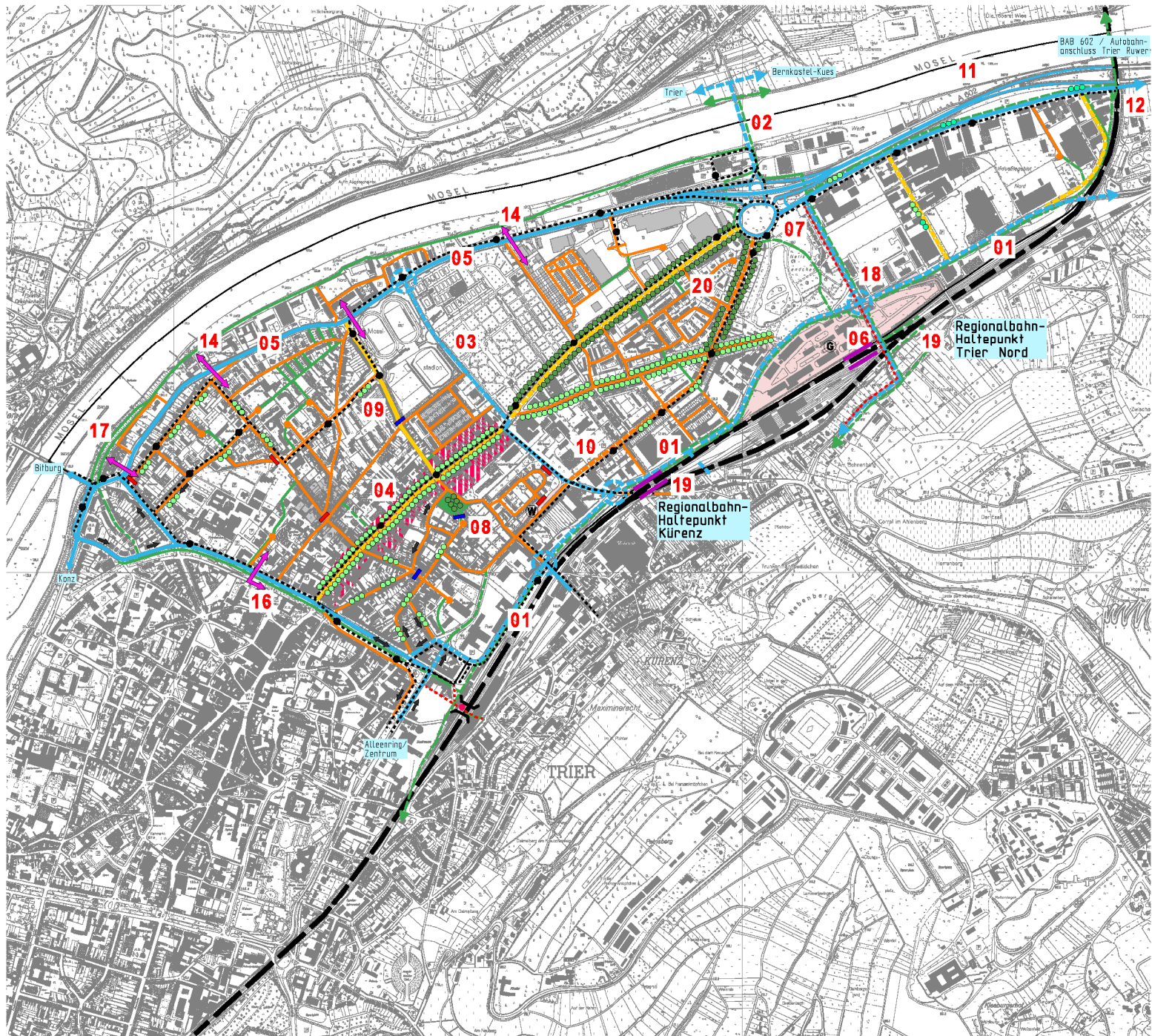
Derzeit weist die Liste der Naturdenkmale der Stadt Trier für den Bereich des Stadtteils Trier-Nord folgende Einträge auf:



















Lfd. Nr.	Anzahl, Art, Name, Standort	Gemarkung, Flur, Parzelle
87	3 Bäume (1 Esche, 1 Linde, 1 Roßkastanie) Paulinstraße 66	Trier 31, 812/24
88	1 Platane Zurmaiener Straße 31	Trier 23, 7/2
89	1 Eiche Göbenstraße	Trier 16, 35/2
90	7 Platanene Exzellenzhaus	Trier 25, 297/9
91	1 Pyramideneiche Quercus ped. Fastigiata Herzogenbuscher Straße / Wasserweg	Kürenz 3, 80/5
93	1 Ginkgo biloba Herzogenbuscher Straße / Wasserweg	Kürenz 3, 80/5
170	4 Schwarzkiefern Hauptfriedhof Grabfeld K und Ki	Kürenz 1, 49/2
171	9 Schwarzkiefern Hauptfriedhof Grabfeld G, Gi und L	Kürenz 1, 49/2
172	4 Schwarzkiefer Hauptfriedhof Grabfeld W	Kürenz 1, 49/2
173	3 Trauerbuchen Hauptfriedhof Grabfeld V und O	Kürenz 1, 49/2
174	1 Silberlinde Hauptfriedhof Grabfeld P	Kürenz 1, 49/2
175	1 Silberlinde Hauptfriedhof Grabfeld K, I	Kürenz 1, 49/2

Lfd. Nr.	Anzahl, Art, Name, Standort	Gemarkung, Flur, Parzelle
176	1 Zerreiche Hauptfriedhof Grabfeld P	Kürenz 1, 49/2
177	1 Zerreiche Hauptfriedhof Grabfeld M und Mi	Kürenz 1, 49/2
178	1 Hemlockstanne Hauptfriedhof Grabfeld F und Fi	Kürenz 1, 49/2
179	1 Schwarznuß Hauptfriedhof Grabfeld W	Kürenz 1, 49/2
180	1 Schnurbaum Hauptfriedhof Grabfeld E I	Kürenz 1, 49/2
181	1 Schnurbaum Hauptfriedhof Grabfeld G I	Kürenz 1, 49/2
182	1 Schnurbaum Hauptfriedhof Grabfeld J I	Kürenz 1, 49/2
183	1 Blutbuche Hauptfriedhof Grabfeld H	Kürenz 1, 49/2
184	1 Blutbuche Hauptfriedhof Grabfeld K und Ki	Kürenz 1, 49/2
185	2 Schnurbäume Sophora japonica pendula Hauptfriedhof, Grabfeld H	Kürenz 1, 49/2
186	2 Eschen Fraxinus excelsior „Aurea pendula“ Hauptfriedhof, Grabfeld H	Kürenz 1, 49/2
187	1 Judasblattbaum Cercidiphyllum japonicum Hauptfriedhof, Grabfeld K I	Kürenz 1, 49/2
188	1 Korkbaum Phellodendron amurense Hauptfriedhof, Grabfeld L I	Trier 26, 9/11
189	1 Blasenstrauch Koelreuteria paniculata Hauptfriedhof, Grabfeld L I	Trier 26, 9/11
190	1 Ambarbaum Liquidambar styraciflora Hauptfriedhof, Grabfeld L I	Trier 26, 9/11
207	2 Hainbuchen Hauptfriedhof Grabfeld T II	Kürenz 1, 49/5
210	1 Ulme Zurlauben	Trier 9, 2

8 PLANZEICHNUNGEN

Siehe folgende Doppelseiten



- | | | | | | |
|--|--|---|--|---|--|
|  | Hauptverkehrsstraße
vorhanden / vorgeschlagen |  | Erhalt der straßenbegleitenden
Grünstrukturen |  | Altort mit Erneuerungs-/
Gestaltungserfordernis |
|  | Sammelstraße im Stadtteil
vorhanden / vorgeschlagen |  | Gestalterische Aufwertung von
Verkehrsflächen / Entwicklung von
straßenbegleitenden Grünstrukturen |  | Siedlungserweiterungsflächen |
|  | Anlieger- / Wohnstraße im Stadtteil
vorhanden / vorgeschlagen |  | Keine Durchfahrtmöglichkeit (Nullstelle)
vorhanden / vorgeschlagen |  | Wohngebiet |
|  | Anschluß an Hauptverkehrsnetz
vorhanden / vorgeschlagen |  | Platzausbildung mit Kommuni-
kationsfunktion |  | Gewerbegebiet |
|  | Einbahnstraßenführung
vorhanden / vorgeschlagen |  | ÖPNV-Trasse einschl. Haltestelle
vorhanden / geplant |  | Stadtteilzentrum mit Schwerpunkt
Dienstleistung und Gewerbe |
|  | Fuß- u./o. Radwegeverbindung
vorhanden / vorgeschlagen |  | DB-Trasse einschl. geplantem
Regionalbahnhaltepunkt |  | Verbesserung der Verbindung /
Verknüpfung |

STADTTEILRAHMENPLANUNG TRIER-NORD

1 LEITZIELE VERKEHR

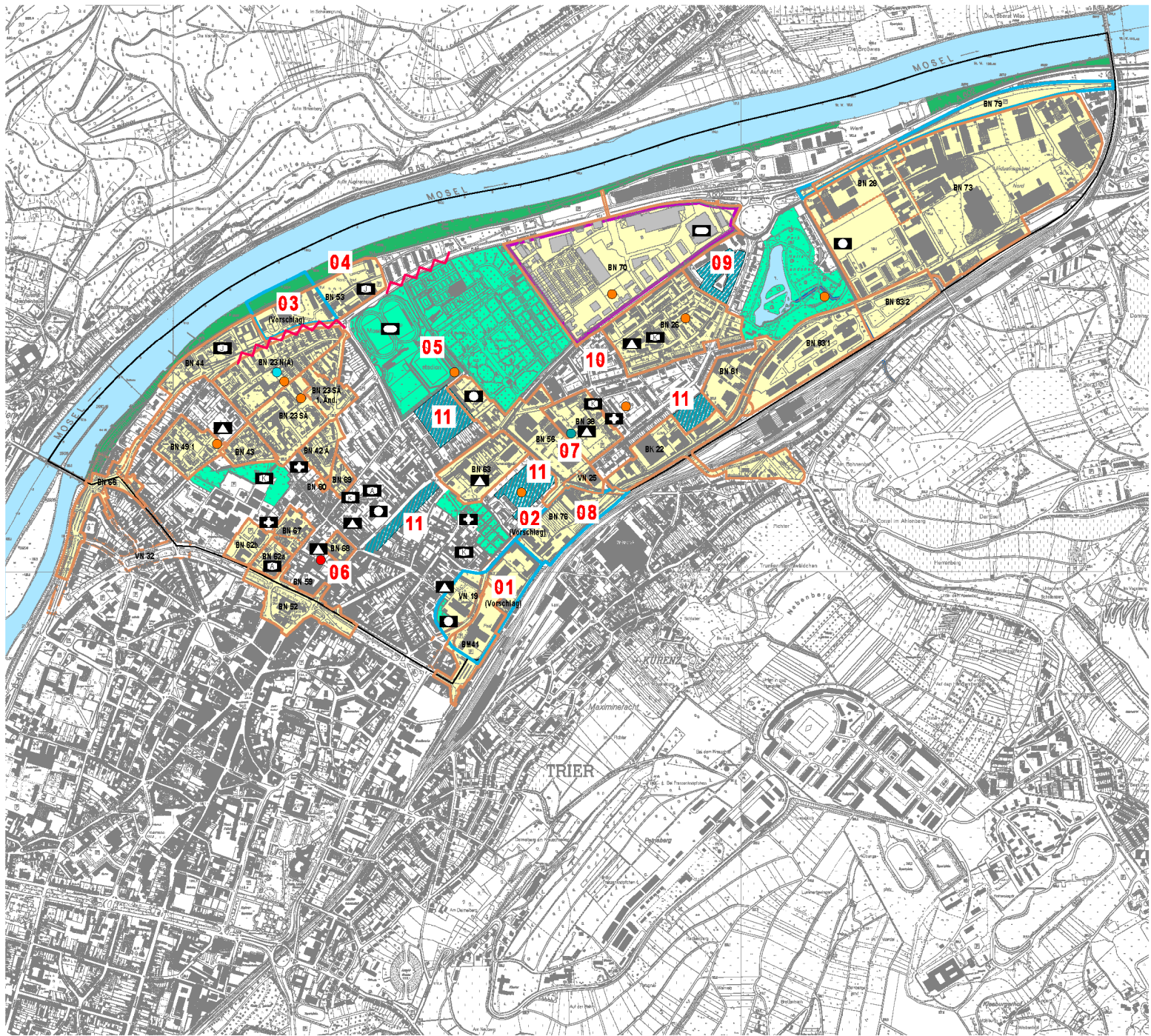
RÄUMLICHE PLANUNGSANSÄTZE

-LEITZIELE VERKEHR-

- 01 Bau der östlichen Umgehung
 - Verlängerung der Metternichstraße über Moselbahndurchbruch / Kürenzer Straße zum Hauptbahnhof / Alleenring
- 02 Realisierung der nördlichen Moselbrücke als Verbindung zwischen der B 53 (Ortsumgehung Biewer) und dem Verteilerkreis Trier-Nord unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußgänger- und Fahrradverkehrs
- 03 Schaffung einer Verbindung zwischen Metternichstraße über Wasserweg zur Zurmaiener Straße (Wasserweg-Durchbruch)
- 04 Neuordnung und -gestaltung der Paulinstraße (ggf. mit abschnittweiser Einbahnstraßenregelung)
- 05 Verkehrsgerechter Ausbau der Zurmaiener Straße
- 06 Realisierung einer Brücke in Verlängerung der Dasbachstraße als Verbindung zwischen Osttangente und Aveler Tal unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußgänger- und Fahrradverkehrs (als Ersatz für Zementbrücke)
- 07 Errichtung eines Bypasses zwischen Loebstraße und Zufahrt zur A 602 (Fahrtrichtung Dreieck Moseltal)
- 08 Neuordnung der Verkehrsführung im Bereich der Kirche St. Paulin
Einrichtung einer Nullstelle
- 09 Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der oberen Kloschinskystraße (nahe Moselstadion)
- 10 Umfeldgestaltung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs am Bürgerhaus Trier-Nord
- 11 Lückenschluss des Radwegs nach Trier-Ruwer über Loebstraße
- 12 Verlängerung und Verbreiterung der Abfahrtsrampe des Fahrradwegs über die Pfalzeler Brücke; klare Weiterführung und Beschilderung in Richtung des Radwegs - Trier und nach Trier-Ruwer
- 13 Vernetzung der Fuß- und Radwege *
- 14 Schaffung von ebenerdigen Fußgänger- und Radfahrerquerungen zum Moselufer in nördlicher Verlängerung der Maarstraße und in nördlicher Verlängerung der Straße 'An der Hospitalsmühle'
(als Ersatz für Unterführung)
- 15 Ausweisung von Flächen für das Abstellen von Wertstoffsammelfahrzeugen *
- 16 Verbesserung der Zugangsmöglichkeit aus der Theobaldstraße zum Fußwegenetz im Alleenring
- 17 Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Bereichs Zurlauben
 - Beschilderung der Wegebeziehung Hauptmarkt / Zurlauben
 - Sperrung des Moselufers am Schiffsanleger für Touristenbusse
 - Verbesserung der Erschließung
 - Ordnung des ruhenden Verkehrs
- 18 Verbesserung der Anbindung des Behördenzentrums Dasbachstraße an den ÖPNV
- 19 Bau der Regionalbahnhaltedpunkte "Trier-Nord" und "Kürenz"
- 20 Anwohnerparken im Bereich der Trier-Arena

* ohne räumliche Zuordnung

 Schlüsselprojekt (Vorschlag)



BN 22 Rechtsverbindliche Flächenfestsetzungen mit Registriernummer (zum Teil mit Ausfertigungsmangel)

VN 25 Durchführungsplanung für Verkehrsanlagen

Sanierungsgebiet "Castelforte"

Programmgebiet "Soziale Stadt"

BN 63 Geplante/ in Aufstellung befindliche Flächenfestsetzungen mit Registriernummer

Vorschlag für eine Flächenfestsetzung

Erhaltungssatzung (Vorschlag)

Gemeinbedarfseinrichtungen

Öffentliche Verwaltungen

Schule

Kirchen u. kirchlichen Zwecken dienende Gebäude

Sozialen Zwecken dienende Gebäude

J = Jugendheim

A = Altersheim

K = Kindergarten

Sportanlagen

Vorhandener Spielplatz/ geplanter Spielplatz

Vorhandener Bolzplatz/ geplanter Bolzplatz

zu erhaltende Flussaue als endgültige Siedlungsabgrenzung

zu erhaltende Grünzäsuren innerhalb des Siedlungskörpers

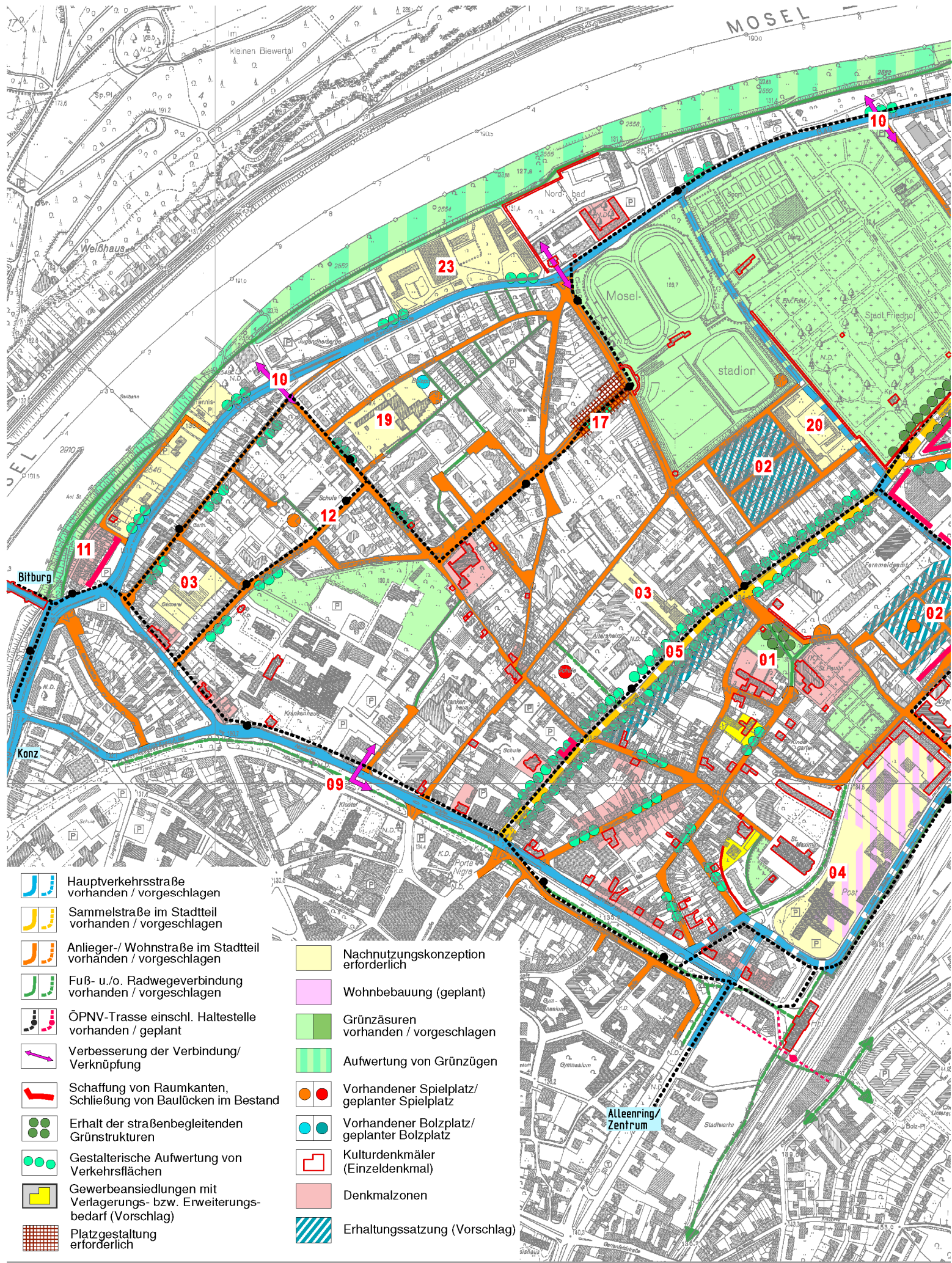
Nutzungskonflikt zwischen Wohnnutzung und Verkehrsanlagen / Schallschutzmaßnahmen erforderlich

Wasserfläche

STADTEILRAHMENPLANUNG TRIER-NORD

- 01 Umsetzung der Ergebnisse des Workshop "Perspektiven für den Bahnhofsbereich", insbesondere
- Erhalt und Nutzung des Posthochhauses, der Schalterhalle und der ehemaligen Reithalle
 - Wohnungsbau in verdichteten Bauformen auf dem Postareal zwischen Kürenzer Straße und den Grenzen des ehemaligen Klosterquadrums
 - Verzicht auf Gebäude in unmittelbarem Umfeld von St. Maximin; Erhalt der Sichtachsen
 - Begrenzung der Traufhöhe von Neubauten auf 9 bis 13 Meter
- Ergänzende Maßnahmen (Vorschlag)
- Schaffung eines grünen Bandes zwischen Hauptpost und ehemaligem Maximinkloster, Vernetzung mit dem Grünzug entlang des Alleenrings
 - Schaffung öffentlicher Freiräume mit Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten
- 02 Ausweisung von Wohnbauflächen nach Rückbau der Schöndorfer Straße
- 03 Entwicklung eines Nutzungskonzeptes für das Castel Feuvrier
- 04 Ausdehnung des Nordbades (Liegewiese) in Richtung Moselvorland
- 05 Sicherung der Flächen für eine Erweiterung / Neubau des Moselstadions
- 06 Errichtung eines Spielplatzes auf dem Gelände der Musikschule
- 07 Auslagerung des Schießstandes des Polzeisportvereins und Errichtung eines Bolzplatzes
- 08 Entwicklung eines Nutzungskonzeptes für die rückwärtigen Grundstücksflächen in der Schöndorfer Straße in Abstimmung mit dem geplanten Moselbahndurchbruch
- 09 Dauerhafte Sicherung der Siedlungsstruktur durch Offenhaltung unbebauter Blockinnenbereiche; Verzicht auf bauliche Nachverdichtung
- 10 Realisierung einer Wohnbebauung entsprechend der Ergebnisse des architektonischen Wettbewerbs in der Thyrsusstraße unter Anwendung des § 34 BauGB

 Schlüsselprojekt (Vorschlag)



- Hauptverkehrsstraße vorhanden / vorgeschlagen
- Sammelstraße im Stadtteil vorhanden / vorgeschlagen
- Anlieger-/ Wohnstraße im Stadtteil vorhanden / vorgeschlagen
- Fuß- u./o. Radwegeverbindung vorhanden / vorgeschlagen
- ÖPNV-Trasse einschl. Haltestelle vorhanden / geplant
- Verbesserung der Verbindung/ Verknüpfung
- Schaffung von Raumkanten, Schließung von Baulücken im Bestand
- Erhalt der straßenbegleitenden Grünstrukturen
- Gestalterische Aufwertung von Verkehrsflächen
- Gewerbeansiedlungen mit Verlagerungs- bzw. Erweiterungsbedarf (Vorschlag)
- Platzgestaltung erforderlich

- Nachnutzungskonzeption erforderlich
- Wohnbebauung (geplant)
- Grünzäsuren vorhanden / vorgeschlagen
- Aufwertung von Grünzügen
- Vorhandener Spielplatz/ geplanter Spielplatz
- Vorhandener Bolzplatz/ geplanter Bolzplatz
- Kulturdenkmäler (Einzeldenkmal)
- Denkmalzonen
- Erhaltungssatzung (Vorschlag)

STADTTEILRAHMENPLANUNG TRIER-NORD

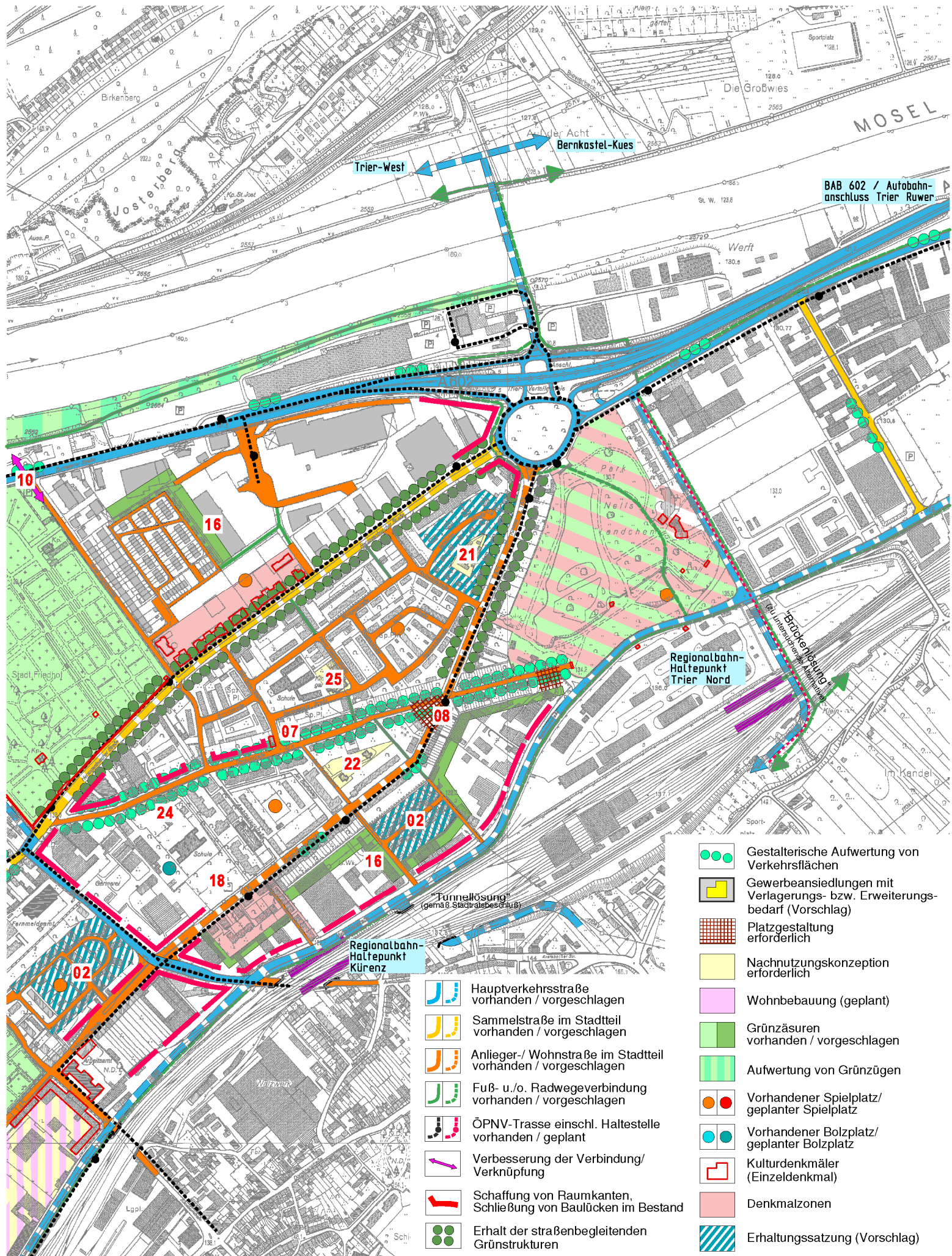
RÄUMLICHE PLANUNGSANSÄTZE





















-LEITZIELE SIEDLUNGSRAUM, ORTSBILD, WOHNUMFELD

- 01 Neuordnung des Vorplatzes der Kirche St. Paulin (Balthasar-Neumann-Platz)
 - Reduzierung der Verkehrsflächen / Einrichtung einer Nullstelle
 - Verbesserung der Zugänglichkeit für Tourismus
- 02 Dauerhafte Sicherung der Siedlungsstruktur durch Offenhaltung unbebauter Blockinnenbereiche; Verzicht auf bauliche Nachverdichtung
- 03 Bei Bedarf: Nachverdichtung des Blockinnenbereiches (nach Aufgabe der gewerblichen Nutzung); Ausweisung von Wohnbauflächen
- 04 Umsetzung der Ergebnisse des Workshop "Perspektiven für den Bahnhofsbereich", insbesondere
 - Erhalt und Nutzung des Posthochhauses, der Schalterhalle und der ehemaligen Reithalle
 - Wohnungsbau in verdichteten Bauformen auf dem Postareal zwischen Kürenzer Straße und den Grenzen des ehemaligen Klosterquadrums
 - Verzicht auf Gebäude in unmittelbarem Umfeld von St. Maximin; Erhalt der Sichtachsen
 - Begrenzung der Traufhöhe von Neubauten auf 9 bis 13 MeterErgänzende Maßnahmen (Vorschlag)
 - Schaffung eines grünen Bandes zwischen Hauptpost und ehemaligem Maximinkloster, Vernetzung mit dem Grünzug entlang des Alleenrings
 - Schaffung öffentlicher Freiräume mit Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten
- 05 Attraktivierung der Paulinstraße durch
 - Verlagerung des Durchgangsverkehrs
 - Neuordnung des ruhenden Verkehrs / Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen
 - Öffnung der Parkplätze vor dem Gesundheitsamt außerhalb der Dienstzeiten
 - Pflanzung von Straßenbegleitgrün ("Grünes Band")
 - Überprüfung einer (tageszeitabhängigen) Einbahnführung
- 06 Ausweisung eines Stellplatzes für die Altmetallsammelfahrzeuge *
- 07 Umsetzung des Projektes "Bunkerrauschen"
- 08 Gestaltung des Brunnenplatzes
- 09 Verbesserung der Zugangsmöglichkeit aus der Theobaldstraße zum Fußwegenetz im Alleenring
- 10 Schaffung von ebenerdigen Fußgänger- und Radfahrerquerungen zum Moselufer in nördlicher Verlängerung der Maarstraße und An der Hospitalismühle
- 11 Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Bereichs Zurlauben
- 12 Sicherung der Fußgängerflächen im Bereich der Grundschulen Martin
- 13 Entwicklung von Gestaltungsempfehlungen für den Stadtteil ("Gestaltungsfibel") *
- 14 Errichtung weiterer Schaukästen / Infotafeln mit Wegweisern und Lageplänen *
- 15 Entwicklung eines Beleuchtungskonzeptes für den Stadtteil *
- 16 Entwicklung von Grünzäsuren als Puffer zwischen konkurrierende Nutzungen
- 17 Gestaltung des Kloschinsky-Platzes
- 18 Umfeldgestaltung im Bereich des Bürgerhauses
- 19 Entwicklung eines Nachnutzungskonzeptes für die ehemalige Geschwister-Scholl-Schule
- 20 Entwicklung eines Nachnutzungskonzeptes für das Gelände des Grünflächenamates
- 21 Maßvolle Nachverdichtung des Innenhofs der Siedlung Wittlicher Straße
- 22 Entwicklung eines Nutzungskonzeptes für die Wohnbebauung Am Keltenweg
- 23 Entwicklung eines Nutzungskonzeptes für das Castel Feuvrier
- 24 Sanierung und Bewirtschaftung der Objekte in der Thyrsusstraße 27 - 31
- 25 Nachnutzung des ehemaligen evangelischen Gemeindezentrums

* ohne räumliche Zuordnung

Schlüsselprojekt (Vorschlag)



-  Gestalterische Aufwertung von Verkehrsflächen
-  Gewerbeansiedlungen mit Verlagerungs- bzw. Erweiterungsbedarf (Vorschlag)
-  Platzgestaltung erforderlich
-  Nachnutzungskonzeption erforderlich
-  Wohnbebauung (geplant)
-  Grünzäsuren vorhanden / vorgeschlagen
-  Aufwertung von Grünzügen
-  Vorhandener Spielplatz/ geplanter Spielplatz
-  Vorhandener Bolzplatz/ geplanter Bolzplatz
-  Kulturdenkmäler (Einzeldenkmal)
-  Denkmalzonen
-  Erhaltungssatzung (Vorschlag)
-  Hauptverkehrsstraße vorhanden / vorgeschlagen
-  Sammelstraße im Stadtteil vorhanden / vorgeschlagen
-  Anlieger-/ Wohnstraße im Stadtteil vorhanden / vorgeschlagen
-  Fuß- u./o. Radwegeverbindung vorhanden / vorgeschlagen
-  ÖPNV-Trasse einschl. Haltestelle vorhanden / geplant
-  Verbesserung der Verbindung/ Verknüpfung
-  Schaffung von Raumkanten, Schließung von Baulücken im Bestand
-  Erhalt der straßenbegleitenden Grünstrukturen

STADTTEILRAHMENPLANUNG TRIER-NORD

RÄUMLICHE PLANUNGSANSÄTZE

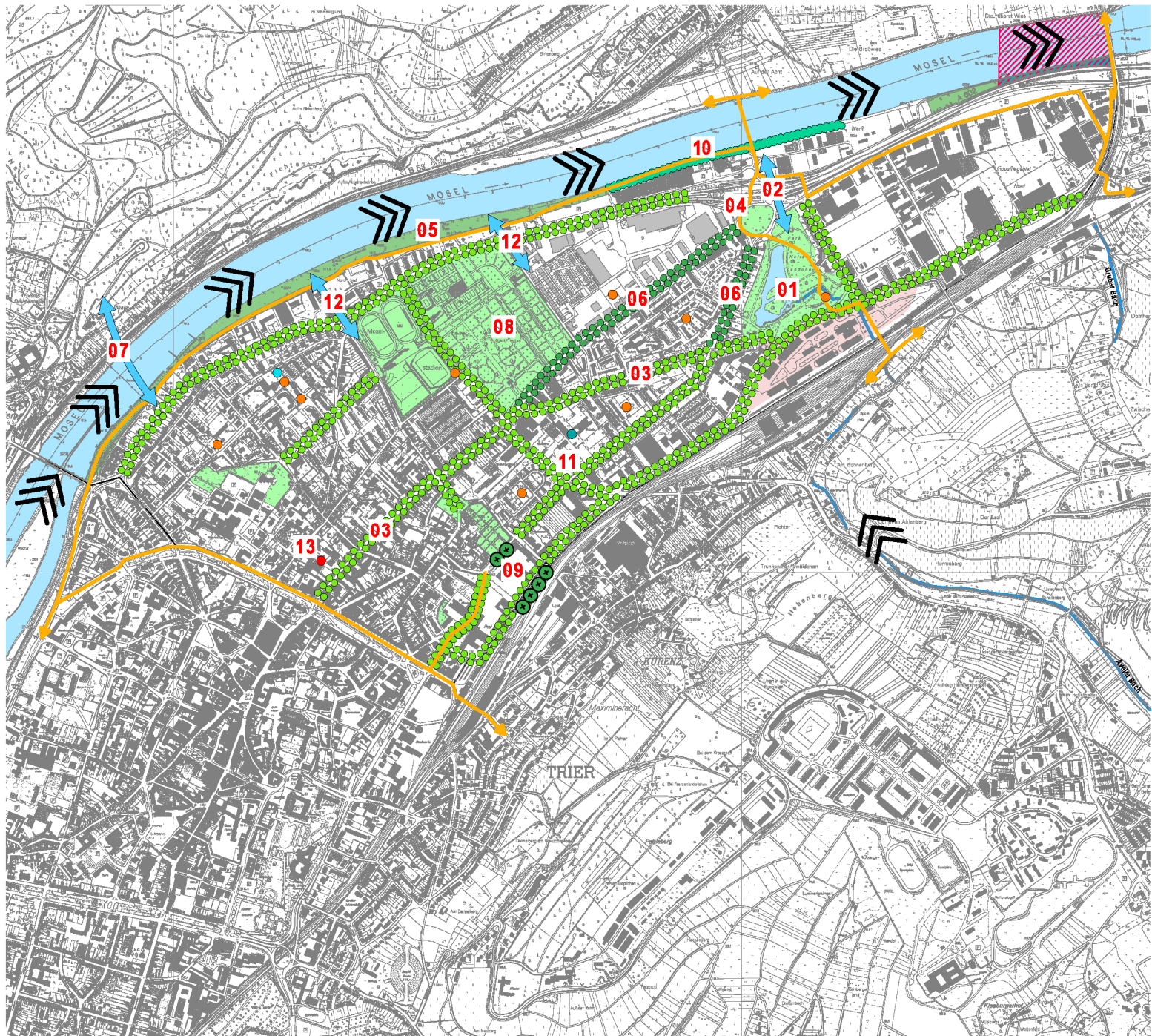
-LEITZIELE SIEDLUNGSRAUM, ORTSBILD, WOHNUMFELD





- 01 Neuordnung des Vorplatzes der Kirche St. Paulin (Balthasar-Neumann-Platz)
 - Reduzierung der Verkehrsflächen / Einrichtung einer Nullstelle
 - Verbesserung der Zugänglichkeit für Tourismus
- 02 Dauerhafte Sicherung der Siedlungsstruktur durch Offenhaltung unbebauter Blockinnenbereiche; Verzicht auf bauliche Nachverdichtung
- 03 Bei Bedarf: Nachverdichtung des Blockinnenbereiches (nach Aufgabe der gewerblichen Nutzung); Ausweisung von Wohnbauflächen
- 04 Umsetzung der Ergebnisse des Workshop "Perspektiven für den Bahnhofsbereich", insbesondere
 - Erhalt und Nutzung des Posthochhauses, der Schalterhalle und der ehemaligen Reithalle
 - Wohnungsbau in verdichteten Bauformen auf dem Postareal zwischen Kürenzer Straße und den Grenzen des ehemaligen Klosterquadrums
 - Verzicht auf Gebäude in unmittelbarem Umfeld von St. Maximin; Erhalt der Sichtachsen
 - Begrenzung der Traufhöhe von Neubauten auf 9 bis 13 MeterErgänzende Maßnahmen (Vorschlag)
 - Schaffung eines grünen Bandes zwischen Hauptpost und ehemaligem Maximinkloster, Vernetzung mit dem Grünzug entlang des Alleenrings
 - Schaffung öffentlicher Freiräume mit Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten
- 05 Attraktivierung der Paulinstraße durch
 - Verlagerung des Durchgangsverkehrs
 - Neuordnung des ruhenden Verkehrs / Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen
 - Öffnung der Parkplätze vor dem Gesundheitsamt außerhalb der Dienstzeiten
 - Pflanzung von Straßenbegleitgrün ("Grünes Band")
 - Überprüfung einer (tageszeitabhängigen) Einbahnführung
- 06 Ausweisung eines Stellplatzes für die Altmetallsammelfahrzeuge *
- 07 Umsetzung des Projektes "Bunkerrauschen"
- 08 Gestaltung des Brunnenplatzes
- 09 Verbesserung der Zugangsmöglichkeit aus der Theobaldstraße zum Fußwegenetz im Alleenring
- 10 Schaffung von ebenerdigen Fußgänger- und Radfahrerquerungen zum Moselufer in nördlicher Verlängerung der Maarstraße und An der Hospitalismühle
- 11 Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Bereichs Zurlauben
- 12 Sicherung der Fußgängerflächen im Bereich der Grundschulen Martin
- 13 Entwicklung von Gestaltungsempfehlungen für den Stadtteil ("Gestaltungsfibel") *
- 14 Errichtung weiterer Schaukästen / Infotafeln mit Wegweisern und Lageplänen *
- 15 Entwicklung eines Beleuchtungskonzeptes für den Stadtteil *
- 16 Entwicklung von Grünzäsuren als Puffer zwischen konkurrierende Nutzungen
- 17 Gestaltung des Kloschinsky-Platzes
- 18 Umfeldgestaltung im Bereich des Bürgerhauses
- 19 Entwicklung eines Nachnutzungskonzeptes für die ehemalige Geschwister-Scholl-Schule
- 20 Entwicklung eines Nachnutzungskonzeptes für das Gelände des Grünflächenamates
- 21 Maßvolle Nachverdichtung des Innenhofs der Siedlung Wittlicher Straße
- 22 Entwicklung eines Nutzungskonzeptes für die Wohnbebauung Am Keltenweg
- 23 Entwicklung eines Nutzungskonzeptes für das Castel Feuvrier
- 24 Sanierung und Bewirtschaftung der Objekte in der Thyrsusstraße 27 - 31
- 25 Nachnutzung des ehemaligen evangelischen Gemeindezentrums






* ohne räumliche Zuordnung






Schlüsselprojekt (Vorschlag)

STADTTEILRAHMENPLANUNG TRIER-NORD



-  Wasserflächen
-  Grünzäsuren in der Siedlungsfläche
-  Innerstädtisch bedeutsamer Grünzug Moselaue
-  Ausbau von bedeutsamen Fußwegen zur Vernetzung mit den Nahholungszonen im Stadtteil

-  Siedlungserweiterungsflächen auf Konversionsgelände
-  Erhalt vorhandener Baumstrukturen
-  Intensive Grünvernetzung an wichtigen Wegeverbindungen
-  Stadtbildprägende Einzelbäume
-  landschaftliche Einbindung ortsbild-untypischer Baukörper

-  Biotop "Rechtes Moselufer zwischen Trier und Ruwer"
-  FFH-Gebiet (Schutzgebiet nach europ. Recht)
-  Zu beachtende Frischluftschneise/Kaltluftbahn
-  Vorhandener Spielplatz/geplanter Spielplatz
-  Vorhandener Bolzplatz/geplanter Bolzplatz

STADTTEILRAHMENPLANUNG TRIER-NORD

01 Neugestaltung und Aufwertung im Rahmen des Projekts "Renaissance Nells Park"

- Berücksichtigung der Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzungsgruppen

02 Vernetzung des Nells Park mit dem Moselvorland

03 Entwicklung eines "Grünen Bandes" vom Nells Park zur Porta Nigra

04 Gestalterische Aufwertung / Bepflanzung des Verteilerkreises

- Entwicklung eines "Grünen Tors zum Stadtteil"

05 Aufwertung des Moselvorlands durch Ausbau

- Verbreiterung des Uferweges (Jogger, Skater, Radfahrer, Fußgänger) und Beleuchtung
- Anlage von Liegewiesen zum Sonnenbaden ("Maarstrand")
- Errichtung von Zapfstellen für Trinkwasser
- Schaffung ausreichender Sitzmöglichkeiten
- Neupflanzung von Schatten spendenden Gehölzen

06 Erhalt der Baumallee

07 Verbesserung der Anbindung des Stadtteils an das Naherholungsgebiet Weißhauswald als Ausgleich für diesbezügliche Defizite im Stadtteil

08 Öffnung und Entwicklung des Hauptfriedhofes für Erholungssuchende

09 Erhalt stadtbildprägender Einzelbäume

10 Landschaftliche Einbindung ortsbildfremder Baukörper

11 Auslagerung des Schießstandes des Polizeisportvereins und Errichtung eines Bolzplatzes

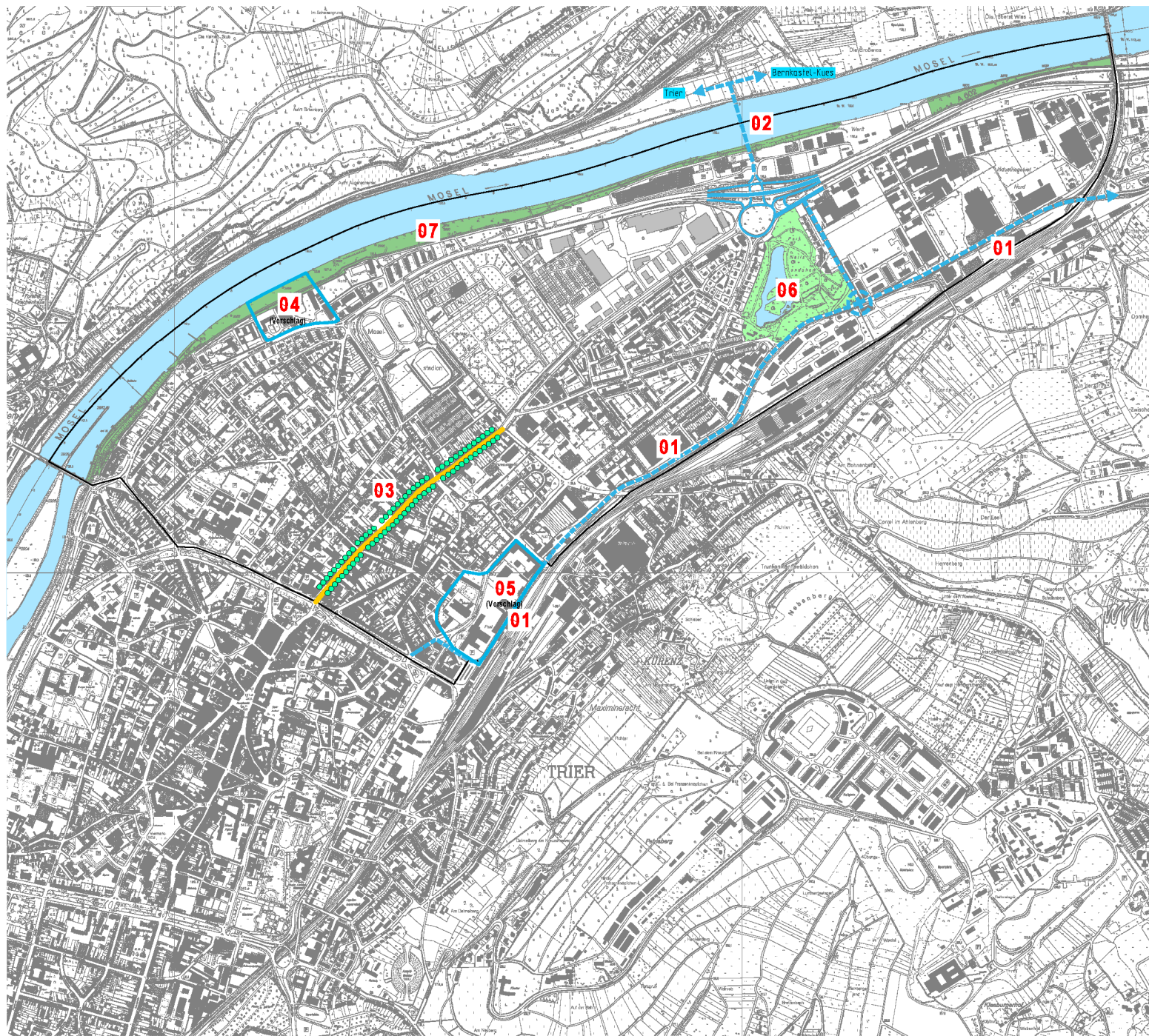
12 Verbesserte Anbindung des Stadtteils an das Moselufer

13 Errichtung eines Spielplatzes auf dem Gelände der Musikschule

14 Aufstellen von Infotafeln zum Thema "Erholung und Freizeit" *

* ohne räumliche Zuordnung

 Schlüsselprojekt (Vorschlag)



Hauptverkehrsstraße
vorhanden / vorgeschlagen



Sammelstraße im Stadtteil
vorhanden / vorgeschlagen



Anschluß an Hauptverkehrsnetz
vorhanden / vorgeschlagen



Geplante/ in Aufstellung befindliche
Flächenfestsetzungen mit Registrier-
nummer



Vorschlag für eine Flächenfestsetzung



Gestalterische Aufwertung von
Verkehrsf lächen / Entwicklung von
straßenbegleitenden Grünstrukturen



Wasserflächen



Grünzäsuren in der
Siedlungsfläche



Innerstädtisch bedeutsamer
Grünzug Moselau

STADTTEILRAHMENPLANUNG TRIER-NORD

5

SCHLÜSSELPROJEKTE

- 01 Bau der östlichen Umgehung
 - Neuansbindung der Metternichstraße an die Autobahn A 602 vor dem Stadtteil Trier-Ruwer
 - Verlängerung der Metternichstraße über Moselbahndurchbruch / Kürenzer Straße zum Hauptbahnhof / Alleering
- 02 Realisierung der nördlichen Moselbrücke als Verbindung zwischen der B 53 (Ortsumgehung Biewer) und dem Verteilerkreis Trier-Nord unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußgänger- und Fahrradverkehrs
- 03 Neuordnung und -gestaltung der Paulinstraße (ggf. mit abschnittweiser Einbahnstraßenregelung)
- 04 Entwicklung eines Nutzungskonzeptes für das Castel Feuvrier
- 05 Umsetzung der Ergebnisse des Workshop "Perspektiven für den Bahnhofsbereich", insbesondere
 - Erhalt und Nutzung des Posthochhauses, der Schalterhalle und der ehemaligen Reithalle
 - Wohnungsbau in verdichteten Bauformen auf dem Postareal zwischen Kürenzer Straße und den Grenzen des ehemaligen Klosterquadrums
 - Verzicht auf Gebäude in unmittelbarem Umfeld von St. Maximin; Erhalt der Sichtachsen
 - Begrenzung der Traufhöhe von Neubauten auf 9 bis 13 MeterErgänzende Maßnahmen (Vorschlag)
 - Schaffung eines grünen Bandes zwischen Hauptpost und ehemaligem Maximinkloster, Vernetzung mit dem Grünzug entlang des Alleerings
 - Schaffung öffentlicher Freiräume mit Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten
- 06 Neugestaltung und Aufwertung im Rahmen des Projekts "Renaissance Nells Park"
 - Berücksichtigung der Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzungsgruppen
- 07 Aufwertung des Moselvorlands durch Ausbau
 - Verbreiterung des Uferweges (Jogger, Skater, Radfahrer, Fußgänger) und Beleuchtung
 - Anlage von Liegewiesen zum Sonnenbaden ("Maarstrand")
 - Errichtung von Zapfstellen für Trinkwasser
 - Schaffung ausreichender Sitzmöglichkeiten
 - Neupflanzung von Schatten spendenden Gehölzen