



Biewer



Stadtteilrahmenplan

Stadtteilrahmenplan Trier-Biewer

Herausgeber:

Baudezernat der Stadt Trier
Rathaus
Am Augustinerhof
54290 Trier

Bearbeitung:

Büro für Landschaftsarchitektur, Karlheinz Fischer
Am Forst 12
54296 Trier

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Karlheinz Fischer, Dipl.-Ing. Bernhard Ullrich

in Zusammenarbeit mit dem

Stadtplanungsamt der Stadt Trier

Trier, im Juni 2003

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	1
1 Planungsschwerpunkte des Bürgergutachtens	3
2. Themenbereich Siedlung.....	9
2.1 Ausgangssituation	9
2.2 Zielaussagen des Stadtteilrahmenplans	12
3. Themenbereich Verkehr	15
3.1 Ausgangssituation	15
3.2 Zielaussagen des Stadtteilrahmenplans	16
4. Themenbereich Landschaft und Freiraum.....	20
4.1 Ausgangssituation	20
4.2 Zielaussagen des Stadtteilrahmenplans	22
5. Themenbereich Hochwasserschutz / Renaturierung	25
5.1 Ausgangssituation	25
5.2 Zielaussagen des Stadtteilrahmenplans	26
6. Zusammenfassung der wichtigsten Zielaussagen	28
Quellenverzeichnis.....	31

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Inhalte des Bürgergutachtens und ihre Berücksichtigung im Stadtteilrahmenplan.....	3
Tab. 2: Zusammenfassung der Zielaussagen des Stadtteilrahmenplans	28

Planverzeichnis

Abbildung 1: Ortsbezirk Biewer.....	3
Themenbereich Siedlung	
Plan 1a: Bau- und Infrastruktur	1:8.000
Plan 1b: Ausschnitt Flächennutzungsplan (Gemarkung)	1:16.000
Plan 1c: Bauleitplanung (Ortslage)	1:8.000
Plan 1d: Siedlungsentwicklungsflächen	1:8.000
Themenbereich Verkehr	
Plan 2a: Straßennetz und Belastung	unmaßstäblich
Plan 2b: ÖPNV, Lösung der Verkehrsprobleme	1:8.000
Themenbereich Landschaft/Freiraum	
Plan 3a: Landschaft/Freiraum (Gemarkung)	1:16.000
Plan 3b: Landschaft/Freiraum (Ortslage)	1:8.000
Themenbereich Hochwasserschutz	
Plan 4: Hochwasserschutz	1:8.000/1:25.000
Zusammenfassung	
Plan 5: Zusammenfassung Zielaussagen	1:5.000

1 Vorwort

Die Stadt Trier hat 1997 beschlossen, für alle 19 Trierer Ortsteile einen Rahmenplan zu erstellen. Damit sollen die Ortsteile in ihrer Eigenentwicklung gestärkt und in ihrer Eigenart innerhalb des Stadtganzen berücksichtigt und gewürdigt werden. Auch vor dem Hintergrund immer enger werdender finanzieller Handlungsspielräume sollen damit die Ortsteile nicht aus dem Blick fallen. Jeder Trierer Ortsteil hat seine Besonderheiten, Chancen, Eigenarten, hat seine Geschichte, geographische Lage und seine arbeitsteilige Aufgabe im Stadtganzen, die es aufzudecken und zu entwickeln und seine Probleme, Mängel und Defizite, die es abzubauen gilt. Auf dieser Grundlage kann eine zielgerichtete, langfristige und nachhaltige Entwicklung des Stadtteils aufgebaut und verfolgt werden.

Als Einstieg in die Stadtteilrahmenplanung werden Bürgerbeteiligungen auf Stadtteilebene durchgeführt. Die Bürger bilden themenbezogene Arbeitsgruppen, entwickeln Zielaussagen für die Zukunft ihres Stadtteils und fassen die Ergebnisse in sogenannten Bürgergutachten zusammen. Diese Bürgergutachten werden der Stadtteilrahmenplanung zugrunde gelegt, mit dem Fachwissen der Verwaltung systematisch ergänzt und mit den Zielaussagen übergeordneter räumlicher Planungen abgeglichen zu einem räumlichen Ziel- und Entwicklungskonzept, in welchem die für den jeweiligen Ortsteil spezifischen räumlichen Voraussetzungen und Potentiale herausstellt und hieraus die für die künftige Entwicklung wesentlichen Ziele und Projekte abgeleitet werden. Der Stadtteilrahmenplan stellt den Zusammenhang her zwischen den Einzelnennungen des Bürgergutachtens, ordnet Zusammenpassendes und nicht Zusammenpassendes und macht den Stadtteil und seine künftige gesamtäumliche Entwicklung sichtbar und handhabbar.

Im Stadtteil Biewer fand die Bürgerbeteiligung im Jahr 1999 statt. Das Bürgergutachten wurde im April 2000 vorgelegt und veröffentlicht. Die Ergebnisse des Bürgergutachtens wurden in den Rahmenplan eingestellt und nach ihren räumlichen Auswirkungen bewertet, sowie auf ihre grundsätzliche Machbarkeit und Vereinbarkeit mit anderen wichtigen Belangen hin untersucht und beschrieben.

Ein Stadtteilrahmenplan befasst sich mit räumlichen Zielaussagen, die mittel- und langfristig einer zielgerichteten Ortsentwicklung dienen. Daher wird hier nicht die konkrete Umsetzung der Maßnahmen thematisiert, dies bleibt der Objektplanung zum Zeitpunkt der Umsetzung vorbehalten. Die insgesamt aufgeführten, zum Teil sehr detaillierten Vorschläge des Bürgergutachtens können dementsprechend häufig erst im Zuge der Objektplanung aufgegriffen werden. Diejenigen Vorschläge, welche keine räumliche Relevanz besitzen, gehen nicht in die weitere Arbeit dieses Stadtteilrahmenplans ein. Sie sind im Rahmen weiterer Planungen anderer Fachbereiche bzw. bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen – z.B. aus Mitteln des Ortsteilbudgets- zu berücksichtigen.

Da die Lebensprozesse in einer Stadt und in den Stadtteilen sich ständig ändern und weiterentwickeln, ist ein Stadtteilrahmenplan als ein Prozess zu verstehen, der fortlaufend mit der Entwicklung abgestimmt werden muss. Deshalb ist das fertige „Produkt“ eines Stadtteilrahmenplanes nur als Aussage zum Zeitpunkt seiner Entstehung zu lesen und zu behandeln. Das bedeutet, das Durchführungshandeln in der Folgezeit muss unter Vergleich mit dem Stadtteilrahmenplan evtl. notwendige oder gewünschte Abweichungen einerseits gegenüber diesem begründen und beschließen lassen. Der Stadtteilrahmenplan gilt andererseits nach seiner Bestätigung im Stadtrat als verpflichtende Orientierung für das Handeln von Rat und Verwal-

tung. Er ist kein formelles Planwerk, sondern eine informelle Planung und dient als Leitfaden und Selbstbindung der öffentlichen Entscheidungsträger für die Entwicklung des Stadtteils.

Darüber hinaus sind viele der genannten Ziele von der Mitwirkungsbereitschaft der Bürger abhängig. Insbesondere die Gestaltung des Ortsbildes oder auch die Maßnahmen zum Hochwasserschutz sind nur bei entsprechender privater Initiative zu verwirklichen. Der Stadtteilrahmenplan kann nur die Grundlagen und die Richtung für die Ortsentwicklung schaffen.

Der vorliegende Stadtteilrahmenplan macht deutlich, welche umfangreichen Verbesserungsmöglichkeiten sich in Biewer bieten. Dies trifft insbesondere auf die im Bau befindliche B53neu zu. Die hierdurch erwartete Verkehrsentlastung des Ortes lässt eine Umgestaltung des öffentlichen Raumes zu, die eine erhebliche Steigerung des Wohnwertes im Ortsteil bewirken wird. Die Bedeutung dieser Maßnahmen kommt bereits durch die umfangreichen und detaillierten Vorschläge zur Umgestaltung des öffentlichen Raumes im Bürgergutachten zum Ausdruck. Der Ortsteil erhält hier die Chance, an Identität zu gewinnen und zusammenzuwachsen.

Sowohl den Bürgern, die freiwillig und spontan an den einzelnen Themen zum Bürgergutachten mitgewirkt haben, als auch dem Moderator, der zwischen Bürgern und Verwaltung vermittelt hat, sei an dieser Stelle für ihre wertvolle und die spezifische aktuelle Situation in den Ortsteilen widerspiegelnde Arbeit gedankt. Ebenso möchte ich mich beim Büro Fischer und bei Herrn Ullrich für die engagierte und intensive Bearbeitung des Stadtteilrahmenplanes bedanken.

Trier, Juni 2003



Peter Dietze
Baudezernent der Stadt Trier

1 Planungsschwerpunkte des Bürgergutachtens

Im Stadtteil Biewer ergeben sich aus der Auswertung des Bürgergutachtens folgende Planungsschwerpunkte:

- Verkehr: Verkehrsbelastung und Umgestaltung des Verkehrsraumes
- Soziales
- Hochwasserschutz: Hochwasserschutzmaßnahmen bzw. Renaturierung des Biewerbachs

Darüber hinaus werden des weiteren folgende weitere Themenbereiche angesprochen:

- Bauen
- Naherholung

Daraus leitet sich die vertiefende Bearbeitung im Stadtteilrahmenplan der Themenbereiche ab:

- Siedlung (einschließlich der für den Stadtteilrahmenplan relevanten Aspekte im sozialen Bereich und Bauen)
- Verkehr
- Landschaft / Freiraum
- Hochwasserschutz

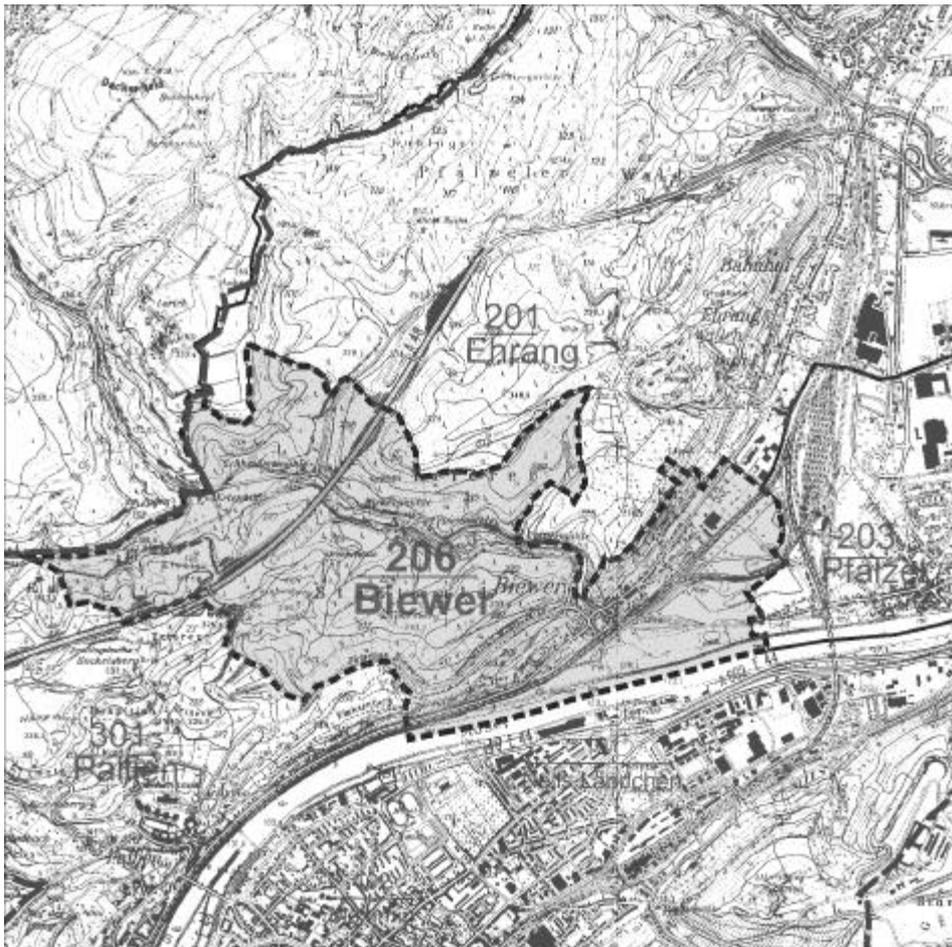


Abbildung 1:
Ortsbezirksgrenze
Biewer

Tabelle 1: Inhalte des Bürgergutachtens und ihre Berücksichtigung im Stadtteilrahmenplan

Bürgergutachten	Stadtteilrahmenplan (SRP)
1. Themenbereich Verkehr	
1a. Vorschläge der Bürger, die bereits ohne Umgehung umsetzbar wären:	
<ul style="list-style-type: none"> Überholverbot auf der Biewerer Straße und Geschwindigkeitsbegrenzung 40 km/h, verbunden mit vermehrten Kontrollen, insbesondere auch des LKW-Verkehrs 	Keine Relevanz auf Ebene SRP. <i>Umsetzung im Rahmen des Verkehrskonzeptes der Stadt Trier ist zu prüfen.</i>
<ul style="list-style-type: none"> Überholverbot auf der B 53 Ortseingang Süd (ab Bahnübergang) und Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h <i>Entschärfung der Leitplanke in diesem Abschnitt</i> 	Keine Relevanz auf Ebene SRP. <i>Umsetzung im Rahmen des Verkehrskonzeptes der Stadt Trier ist zu prüfen. Zuständigkeit des Straßen- und Verkehrsamtes Trier</i>
<ul style="list-style-type: none"> Verkehrinsel in Biewer-Süd (Beginn des Gehsteigs) 	Maßnahme der Verkehrsberuhigung am Ortseingang wird als Zielaussage im SRP aufgenommen.
<ul style="list-style-type: none"> Verkehrinsel bei Anwesen Biewerer Straße 52. 	Maßnahme der Verkehrsberuhigung am Ortseingang wird als Zielaussage im SRP aufgenommen.
<ul style="list-style-type: none"> Verkehrinsel bei Kindergarten - dort kombiniert mit Zebrastreifen, Blinklicht und einer flexiblen Sperre, um das direkte Rennen von Kindern auf die Straße auszuschließen. 	Eine Überquerungshilfe wurde bereits eingerichtet. Von Seiten der Verkehrsplanung wird hier kein weiterer Handlungsbedarf gesehen.
<ul style="list-style-type: none"> Fahrradweg im Bereich der Biewerer Straße mit Anbindung an Schulzentrum Mäusheckerweg und Friedhof 	Aufgrund der Bedeutung der Verbindung wird diese Zielaussage in den SRP übernommen.
<ul style="list-style-type: none"> Verhindern des Parkens im Bereich von Einmündungen (Friedlandstraße, Henneystraße) und auf Sperrstreifen am Kindergarten. Mehr Kontrollen des ruhenden Verkehrs. 	Keine Relevanz auf Ebene SRP.
<ul style="list-style-type: none"> Verengung der Biewerer Straße durch Baumpflanzungen und Einrichtung von Parkstreifen zwischen Autohaus Görgen und „Im Litzelholz“. 	Maßnahmen des Straßenrückbaus und der Verkehrsberuhigung in diesem Abschnitt werden als Zielaussage in den SRP aufgenommen. Details sind der Objektplanung vorbehalten.
<ul style="list-style-type: none"> Mittelstreifen mit Begrünung in Biewerer Straße bis zum Mäusheckerweg 	
<ul style="list-style-type: none"> Umgestaltung der Haltestelle Biewer-Nord so, dass die Fahrbahn verengt wird und ein Überholen des stehenden Busses nicht möglich ist. 	
1b. Vorschläge der Bürger, die nach Bau der Umgehung umsetzbar wären:	
<ul style="list-style-type: none"> Überholverbot und Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h im Zuge der Biewerer Straße. Sperrung für Schwerlastverkehr. Freigabe nur für Anliegerverkehr. Umstellung der Vorfahrtsregelung auf "Rechts vor Links". 	Maßnahmen des Straßenrückbaus und der Verkehrsberuhigung in diesem Abschnitt werden als Zielaussage in den SRP aufgenommen. Eine Beschränkung auf Anliegerverkehr erscheint insbesondere im Hinblick auf die Anbindung der K 5 nicht machbar. <i>Umsetzung im Rahmen des Verkehrskonzeptes der Stadt Trier ist zu prüfen.</i>

<ul style="list-style-type: none"> • großzügigere Umgestaltung des Straßenraums: grüne Inseln, Buchten, Fassadenbegrünung. Pflasterung zwischen Kindergarten und Pfarrheim 	<p>Maßnahmen des Straßenrückbaus und der Verkehrsberuhigung in diesem Abschnitt werden als Zielaussage in den SRP aufgenommen. Details müssen in nachgeordneten Planungen vertieft werden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Dorfplatz am Jakobusbrunnen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 5 km/h Einrichtung eines Cafés o.ä. als Treffpunkt 	<p>Maßnahmen der Platzgestaltung und Verkehrsberuhigung in diesem Abschnitt werden als Zielaussage in den SRP aufgenommen. Details sind der Ebene der Objektplanung vorbehalten. Die Einrichtung eines Cafés ist planungsrechtlich zulässig. Insofern besteht keine Relevanz für den SRP. Die Realisierung setzt private Initiative voraus.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung der Ecke Biewerer Straße-Levelingstraße- Friedlandstraße 	<p>Maßnahmen der Platzgestaltung und Verkehrsberuhigung in diesem Abschnitt werden als Zielaussage in den SRP aufgenommen. Details sind der Objektplanung vorbehalten.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Umwidmung der Donaustraße und St-Jost-Straße zur Spielstraße 	<p>Die Maßnahme wird als Vorschlag in den SRP aufgenommen. Sie ist unabhängig von der Realisierung der Umgehung B 53. <i>Umsetzung im Rahmen des Verkehrskonzeptes der Stadt Trier ist zu prüfen.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Zulassen des Fahrradverkehrs in der St-Jost-Straße in beiden Richtungen. 	<p>Keine Relevanz auf Ebene SRP. <i>Umsetzung im Rahmen des Verkehrskonzeptes der Stadt Trier ist zu prüfen.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung des Kreuzungspunktes und des Parkplatzes bei Ecke Crames (Ortszentrum) 	<p>Maßnahmen der Verkehrslenkung und Platzgestaltung in diesem Abschnitt werden als Zielaussage in den SRP aufgenommen. Details sind der Objektplanung vorbehalten.</p>
<p>1c. Weitergehende Maßnahmen</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • verkehrsberuhigter Ausbau der K 5 (Aacher Weg, Johannes-Kersch-Strasse, Talstraße) mit Bürgersteig 	<p>Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, Verkehrslenkung und Straßenraumgestaltung im Zuge der K 5 werden als Zielaussage in den SRP aufgenommen. Details sind der Objektplanung vorbehalten.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Pflasterung der K 5 im Bereich Pulvermühle Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h 	<p>Maßnahmen der Verkehrsberuhigung an diesem Punkt werden als Zielaussage in den SRP aufgenommen. Details sind der Objektplanung vorbehalten.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Umbau der Biewerbachbrücke im Zuge der K 5 mit größerem Wasserdurchlass. Verengung der Fahrbahn auf eine Spur zugunsten der Einrichtung von Gehsteigen. 	<p>Zum Hochwasserschutz wird auf Pkt. 3 verwiesen. Maßnahmen der Verkehrsberuhigung an diesem Punkt werden als Zielaussage in den SRP aufgenommen. Details sind der Objektplanung vorbehalten.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Pflasterung der K 5 im Bereich "Kuppen" (Ecke J. Kersch-Strasse/Falsches Biewertal). Geschwindigkeitsbegrenzung auf Schritttempo 	<p>Maßnahmen der Verkehrslenkung und Platzgestaltung in diesem Abschnitt werden als Zielaussage in den SRP aufgenommen. Details sind der Objektplanung vorbehalten.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsinsel im Einmündungsbereich Levelingstraße/Henneystraße 	<p>Maßnahmen der Verkehrslenkung und Platzgestaltung in diesem Abschnitt werden als Zielaussage in den SRP aufgenommen. Details sind der Objektplanung vorbehalten.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • vermehrte Verkehrskontrollen im Zuge der K 5 	<p>Keine Relevanz auf Ebene SRP.</p>

<ul style="list-style-type: none"> Sperrung des Schleichweges von Biewer nach Pfalzel in Höhe des Sportplatzes 	Der Weg ist lediglich für landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben. Das Problem der widerrechtlichen Nutzung wird sich mit dem Bau der B53 neu entschärfen. Der Punkt wird daher auf Ebene SRP nicht weiter verfolgt.
<ul style="list-style-type: none"> kein Ausbau des Schleichweges von Biewer nach Pfalzel über die Levelingstraße 	Ein Ausbau ist nicht beabsichtigt. Eine entsprechende Zielaussage in der SRP ist entbehrlich.
<ul style="list-style-type: none"> Nordbrücke zum Trierer Verteilerkreis wünschenswert 	Die Nordbrücke ist einerseits für die Anbindung der nordwestlichen Stadtteile als auch der Gesamtstadt von höchster Bedeutung und wird daher in den SRP als Zielaussage übernommen.
<ul style="list-style-type: none"> Direkter Zugang zur Moselaue unter der B 53 hindurch in Lage des heutigen Zugangs. 	Da die Planung keinen Weg entlang des Biewerbach - Durchlasses vorsieht, für die Bevölkerung Biewers aber eine Wegeverbindung zur Mosel von großer Bedeutung ist, wird die Forderung nach einem zusätzlichen Fußwegedurchlass als Zielaussage in den SRP übernommen. Die Realisierung ist kurzfristig zu prüfen.
<ul style="list-style-type: none"> Umgestaltung und regelmäßige Reinigung des Containerstandortes am Achterweg 	keine Relevanz für SRP
<ul style="list-style-type: none"> Umgestaltung des alten Spielplatzes am Schulhof 	s.u. Punkt 2 (Schulhofumgestaltung)
1d. ÖPNV	
<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anschlüsse der Buslinien, insbesondere in Richtung Innenstadt und Universität. Sicherung der Durchleitung der Buslinien nach Ehrang und Pfalzel über die Biewerer Straße auch nach Bau der Umgehung. Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV allgemein 	Keine Relevanz auf Ebene SRP. <i>Umsetzung im Rahmen des Verkehrskonzeptes der Stadt Trier ist zu prüfen.</i>
<ul style="list-style-type: none"> mehr überdachte Bushaltestellen 	keine Relevanz für SRP
<ul style="list-style-type: none"> Bahnanschluss Biewer, aber ohne Einschränkungen der Busanschlüsse 	Die Zielaussage Bahnanschluss wird in den SRP aufgenommen. <i>Umsetzung im Rahmen des Verkehrskonzeptes der Stadt Trier ist zu prüfen.</i>

2. Themenbereich Soziales	
<ul style="list-style-type: none"> Umnutzung der alten Schule (derzeit Wohnungsfürsorge der Stadt) zu einem Bürgerhaus: kulturelle Veranstaltungen, Weiterbildungs- und Freizeitangebote, behindertengerechte Angebote, Angebote für Kinder und Jugendliche 	Der Standort eines Bürgerhauses ist in der Ortsmitte zu suchen. Der vorgeschlagene Standort in der alten Schule wird in der SRP als Planungshinweis aufgenommen, der in Folgeuntersuchungen auf Eignung und Machbarkeit zu prüfen ist.
<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung eines Jugendtreffs mit Betreuung durch einen Jugendpfleger 	Zwischenzeitlich wurde bereits ein Jugendtreff eingerichtet. Keine Relevanz auf Ebene SRP
<ul style="list-style-type: none"> Ausbau des Kindergartens mit mehr Räumlichkeiten. Bestehende Ausbaumöglichkeiten werden jedoch bereits von der Pfarrei für einen Pfarrsaal vorgesehen 	Dieser Programmwunsch wurde vom Sozialdezernat nicht bestätigt. Auch nach Auskunft des Ortsvorstehers besteht kein Bedarf. Falls Bedarf bestünde, erscheint ein Ausbau des Kindergartens nur im selben Gebäude sinnvoll, wenn nicht eine Verlagerung ins Auge gefasst wird.

<ul style="list-style-type: none"> Schulhofumgestaltung: Konzeption für mehrere Bevölkerungsgruppen 	<p>Der Schulhof wurde bereits umgestaltet und bietet Aufenthaltsqualität für Kinder, Jugendliche und Erwachsene. Verbesserungsmöglichkeiten sind denkbar, aber nicht Gegenstand der SRP, sondern einer Gestaltungs- und Funktionsplanung auf Objektenebene.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Realisierung eines Spielplatzes im Bereich Levelingstraße: 	<p>Für ein Wohnungsbauvorhaben eines Investors (Hr. Bappert) wurde die Edie schaffung von Planrecht versucht (BB 7 "Levelingstraße"). Das Vorhaben war mit der Verpflichtung verknüpft, einen Spielplatz auf städtischem Grundstück zu bauen. Das Bauvorhaben scheiterte jedoch daran, dass aufgrund der Nähe zur Bahnlinie der erforderliche Nachweis aus schallschutztechnischer Sicht nicht erbracht werden kann. Der SRP übernimmt und bestätigt den Wunsch der Bürger, dass ein Spielplatz an diesem Standort die Versorgung mit Spielraum im Umfeld erheblich verbessern würde. Bei der Realisierung des Spielplatzes wären im Hinblick auf Schienenverkehr Sicherheitsvorkehrungen zu treffen</p>
<ul style="list-style-type: none"> Sicherung des Schulstandortes Biewer durch Erweiterung von Schulgrenzen oder zusätzlicher Bildungsangebote 	<p>Keine Relevanz auf Ebene SRP</p>
<ul style="list-style-type: none"> behindertengerechte Ausrichtung der öffentlichen Anlagen und Freiräume, Beseitigung von Hindernissen bei kirchlichen und städtischen Einrichtungen für bewegungseingeschränkte Bürger 	<p>Der behindertengerechte Ausbau öffentlicher Einrichtungen und Plätze ist gesetzlich geregelt. Dies ist im Rahmen der Realisierung von Projekten der Stadt im Rahmen der Objektplanung zu beachten, hat jedoch keine Relevanz auf Ebene SRP</p>
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten für Jung und Alt (untereinander) 	<p>Als Begegnungsmöglichkeit zwischen Generationen kann bereits derzeit der Schulhof der Grundschule dienen (s.o.). Weitere Begegnungsmöglichkeiten können im Zusammenhang mit der Schaffung von Kommunikationsräumen (unter Punkt 2) entstehen. Darüber hinausgehende Möglichkeiten sind nicht Gegenstand der SRP.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Beheben von Gefahrenpunkten, die die mobile Spielaktion aufzeigt 	<p>Die Gefahrenpunkte beziehen sich auf den Straßenverkehr in der Biewerer Straße und der Johannes-Kersch-Strasse, werden daher unter Punkt 1 behandelt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Etablierung zentraler und ortsnaher Einkaufsmöglichkeiten 	<p>Die Sicherung der Infrastruktur im Ort wird als Ziel der SRP aufgenommen.</p>

<p>3. Themenbereich Hochwasserschutz</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Entfernung von Erdanschüttungen und Bäumen aus dem Bachbett 	<p>Diese Maßnahmenvorschläge werden unter der Zielaussage innerörtliche Maßnahmen zum Hochwasserschutz in der SRP berücksichtigt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Aufforderung der Anlieger, Treibgut nicht im Überschwemmungsbereich zu lagern. 	
<ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Reinigung des Bachbettes, der Uferböschungen und des Abwasserkanalsystems 	
<ul style="list-style-type: none"> Renaturierung des Bachunterlaufs 	<p>Diese Maßnahme wurde bereits genehmigt. Die Brücken sind bereits im Rohbau erstellt. Mit der Verlegung des neuen Bachbettes wird im Sommer</p>

	2003 begonnen. Im SRP wird die gemäß landespflegerischen Gesichtspunkten optimierte und genehmigte Variante aufgenommen.
<ul style="list-style-type: none"> Wasserrückhaltemaßnahmen in Form von Poldern sowie kleineren Auffangbecken in Seitentälern 	<p>Diese Maßnahmen sind von zentraler Bedeutung und werden als Zielaussage in den SRP übernommen. Für eine großflächige Rückhaltung wird ein Standortvorschlag gemacht, der in weitergehenden Gutachten ingenieurtechnisch und landespflegerisch näher zu untersuchen ist.</p> <p>Ganz wesentlich ist der Hochwasserschutz für Biewer jedoch von Maßnahmen auf dem Gebiet der VG Trier-Land abhängig, weshalb in der SRP auf diese Zuständigkeit hingewiesen wird.</p>

4. Themenbereich Bauen	
<ul style="list-style-type: none"> Im Bürgergutachten werden die Flächen zwischen Biewerer Straße, Mäusheckerweg und Bahn als Bauflächen vorgeschlagen. 	Im Rahmen des SRP wurden denkbare Siedlungsflächenerweiterungen in Biewer und dem Bereich Mäusheckerweg untersucht. Demnach besteht nur in den genannten Bereichen Erweiterungspotenzial, allerdings teilweise im Konflikt mit Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege. Nähere Untersuchung und Einzelfallprüfung ist erforderlich. Siehe hierzu Kapitel 3.2.

5. Themenbereich Naherholung	
<ul style="list-style-type: none"> Die Bürger wünschen sich ein Naherholungsgebiet im Bereich der Kiesgruben mit Spazierwegen, Liege- und Spielwiesen, Spielplatz. 	Die Förderung der Naherholung im Moselvorland wird als Zielaussage der SRP aufgenommen. In der Abwägung der unterschiedlichen Belange (Altablagerungen, Naturschutz/Landschaftspflege, Bezug zur Ortslage) wird ein Alternativvorschlag unterbreitet. Hierauf wird in Kapitel 5.2 eingegangen.
<ul style="list-style-type: none"> Die umgebenden Wälder sind für die Erholung von Bedeutung. 	Die Sicherung oder Verbesserung der Zugänglichkeit der Wälder wird als Zielaussagen in den SRP übernommen.

2. Themenbereich Siedlung

Neben der allgemeinen Siedlungsentwicklung fließen in dieses Kapitel die raumrelevanten Aspekte aus dem Themenbereich Soziales ein.

2.1 Ausgangssituation

Siedlungsentwicklung und –struktur

Der vorliegende Stadtteilrahmenplan bezieht sich auf das Gebiet des Ortsbezirks Biewer (s. Abb.1). Der vergleichsweise kompakte historische Ortskern des Stadtteils Biewer liegt am Ausgang des Biewerbachtals in das Moseltal (verdichtete Kernbebauung). Von hier hat sich der Ort primär entlang der Hauptverkehrsstraße (B 53) – hier gekennzeichnet durch die hohe Verkehrsbeastung - am Rande des Moseltals wie aber auch in das Tal des Biewerbachs hinein (heute K 5) zu einem Straßendorf entwickelt (je nach Bauphase geschlossene oder offene Bauweise). Die Bebauung im Falschen Biewertal geht auf eine Eisenbahnersiedlung aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zurück (mit Doppel- und Reihenhausbauweise). Neuere Baugebiete ab den 1960er Jahren liegen v.a. in den Bereichen Im Litzelholz, Henneystraße und Levelingstraße im Osten des Stadtteils vor (überwiegend Einzelhausbebauung). Im Bereich Litzelholz grenzt die Bebauung fast unmittelbar an die Siedlungsflächen des Ortsbezirkes Ehrang.

Infrastruktur

Der heutige Ortskern erfüllt wesentliche Versorgungsfunktionen. Hier befinden sich Grundschule, Kirche, Kindertagesstätte, Pfarrheim, Jugendtreff sowie Geschäfte und Gastronomie. Das Geschäftswesen ist gemessen an der Größe des Stadtteils relativ vielseitig strukturiert: Bank, Apotheke, Getränkehandel, Metzgerei, Reinigung, Frisör, Fußpflege, Computerhandel.

In neuerer Zeit haben sich an der B 53 in Richtung Ehrang weitere Geschäfte und Dienstleistungen angesiedelt: Schlecker-Drogeriemarkt, Backshop, Arzt, Krankengymnastik, Blumengeschäft. Nahe dem Ortseingang befindet sich das Autohaus Görgen.

Den Abschluss des Stadtteils in Richtung Ehrang bildet die Firma Kirsch (produzierender Betrieb für Elektroteile).

Mit der Einrichtung des Schulzentrums Mäusheckerweg im Grenzbereich zwischen den Stadtteilen Ehrang, Biewer und Pfalzel wurde ein neuer funktionaler Schwerpunkt außerhalb der Ortslage geschaffen. Im Freiraum zwischen Ehrang und Biewer befindet sich der Friedhof für beide Stadtteile (auf Gemarkung Ehrang). Der Sportplatz wurde in der Moselaue zwischen Biewer und Pfalzel angelegt.

Innerörtliche Freiraumsituation

Der Stadtteil Biewer wird entsprechend seiner historischen Entwicklung maßgeblich durch Straßenräume geprägt. Diese sind derzeit zumindest im Zuge der B 53 fast ausschließlich vom Verkehr dominiert und weisen keine Aufenthaltsqualität auf. Auch im Zuge der K 5 ist die Aufenthaltsqualität gering, was allerdings weniger in der Verkehrsdichte als vielmehr in der Fahrweise und in der mangelnden Gestaltung des Straßenraums begründet ist. Der alte Ortskern im Bereich des Baches ist durch zahlreiche Gassen gekennzeichnet, die eine intensive fußläufige Erschließung gewährleisten.

Die Funktion eines Dorfplatzes übernimmt in wesentlichen Teilen das Umfeld der Grundschule. Dort wurden durch Umgestaltungsmaßnahmen Freiraumqualitäten für Kinder, Jugendliche und Erwachsene geschaffen.

Das Spielplatzangebot in Biewer umfasst einen Spielplatz mit Bolzplatz im Falschen Biewertal, einen Spielplatz an der Grundschule sowie einen Kleinkinderspielplatz im Litzelholz. Außerdem bestehen am Sportplatz in der Moselaue Spielmöglichkeiten für Kleinkinder. Die Mobile Spielaktion formuliert keinen ausdrücklichen Bedarf an weiteren Spielflächen mit dem Hinweis darauf, dass bei einem Straßendorf wie Biewer die Einzugsgebiete und die Nutzerdichten relativ geringer, die zurückzulegenden Distanzen weiter werden. Außerdem stehen den Kindern aus Biewer in der umgebenden Landschaft (Wald, Moselaue) vielfältige anregende Spiel- und Erlebnisräume zur Verfügung, was den Bedarf an gestalteten Spielplätzen mindert.

Planungsvorgaben der Landes- und Regionalplanung

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP)¹ weist die Gemarkung Biewer als Teil eines Schwerpunktraums für den Freiraumschutz aus. Daraus resultiert die besondere Anforderung, dass *„Freiräume nur in Anspruch genommen werden [dürfen], wenn das öffentliche Interesse begründet ist und eine unvermeidliche Inanspruchnahme möglichst flächensparend und umweltschonend erfolgt.“* In der Weiterentwicklung wurde im Entwurf zur RROP-Fortschreibung² ein Regionaler Grünzug abgegrenzt, der nahezu alle unbebauten Freiräume umfasst.³

Der Westteil der Gemarkung ist im LEP als Wassersicherungsraum bzw. im Regionalen Raumordnungsplan (RROP)⁴ als Schutzgebürtiges Gebiet für Grund- bzw. Oberflächenwasser ausgewiesen.

Die Mosel wird im LEP als landesweit bedeutsame Vernetzungsachse für den Arten- und Biotopschutz eingestuft. Wesentliche Teile ihrer Aue sind als Vorbehaltsgebiet für den Arten- und Biotopschutz im Entwurf zur Fortschreibung des RROP enthalten. Der Überschwemmungsbereich der Mosel wird im RROP-Entwurf als Vorranggebiet Wasserwirtschaft mit Schwerpunkt Hochwasserschutz dargestellt.

Der RROP stellt die Sohlbereiche des Biewertals und des Falschen Biewertals ebenso wie die Moselaue als offenzuhaltende Wiesentäler dar.

Die Waldbereiche sind im RROP als Gebiet für Naherholung und Fläche für die Forstwirtschaft (im RROP-Entwurf als Vorranggebiet) dargestellt. Das Teilgebiet des Meulenwaldes nördlich der B 52 ist im RROP-Fortschreibungsentwurf entsprechend der fachlichen Bewertung in der Landschaftsrahmenplanung⁵ als Vorbehaltsgebiet für Arten- und Biotopschutz eingestuft. Gleiches gilt für die Mosel und die Felsformationen zwischen Biewer und Pallien.

Schutzgebiete und -objekte

Der Westteil der Gemarkung ist Bestandteil des Landschaftsschutzgebietes „Meulenwald und Stadtwald Trier“. FFH-Gebiete oder Naturschutzgebiete liegen nicht vor. Einzelne Biotop sind gemäß §24 LPfIG pauschal geschützt. Hierzu zählen Abschnitte des Biewerbachs und seiner Zuflüsse, einzelne Feucht- und Nasswiesen in den Tälern sowie größere Felsformationen. Ein Baum an der Kapelle St. Jost ist als Naturdenkmal geschützt.

¹ STAATSKANZLEI RHEINLAND-PFALZ (1995): Landesentwicklungsprogramm III, Mainz

² PLANUNGSGEMEINSCHAFT REGION TRIER (2001): Regionaler Raumordnungsplan Region Trier – Freiraumkonzept. Entwurf

³ Dessen Abgrenzung musste in Bezug auf die mittlerweile geräumten Anlagen des Kiesabbaus für die jetzige Situation interpretiert werden.

⁴ PLANUNGSGEMEINSCHAFT REGION TRIER (1985): Regionaler Raumordnungsplan Region Trier

⁵ LANDSCHAFTSARCHITEKTEN FISCHER & WREDE (1998): Landschaftsrahmenplanung Region Trier - Regionales Biotopverbundsystem. I.A. der Bezirksregierung Trier - Obere Landespflegebehörde. Trier.

Der größte Teil der Waldgemarkung ist lt. Landschaftsplan Bestandteil des Wasserschutzgebietes Zone III. In der Moselaue sind die Überschwemmungsbereiche gesetzlich geschützt.⁶

Denkmalgeschützt ist das ehemalige Leprosenhaus St. Jost mit der gut erhaltenen Kapelle (Mitte 18. Jh.) sowie das ehemalige Staatsjugendheim mit Turm (1930er Jahre, heute zur Grundschule gehörig). Außerdem sind geschützt: Talstraße 6/8 (ältestes datiertes Wohnhaus in Biewer, 1758) sowie Aacher Weg 69 und Aacher Weg 86 (Altenhof, ehem. Forsthaus, verm. um 1900). Bei diesen Objekten ist der Schutzstatus jedoch aus heutiger Sicht zu überprüfen.⁷

Sonstige Planungsvorgaben

Im Rahmen der amtlichen Biotopkartierung des Landes wurden auf Biewerer Gemarkung mehrere Teilflächen erfasst. Als schützenswerte Gebiete (Schutzkategorie IIb) besonders hervorzuheben sind wesentliche Abschnitt des Biewerbachs und Wiesenbestände am Talrand des Biewerbachs im Bereich Schneidersmühle/Erlenhof sowie Stillgewässer im Bereich ehemaliger Abbauf Flächen in der Moselaue und die Sandsteinfelsformationen mit Trockenwäldern und – gebüsch westlich von Biewer. Darüber hinaus sind als Schongebiete (Schutzkategorie III) besonders gut strukturierte Waldbestände und weitere Felsformationen innerhalb des Waldes sowie ein Streuobstgürtel entlang des stillgelegten Bahngleises östlich von Biewer erfasst.

Die Planung vernetzter Biotopsysteme⁸ stellt die vorgenannten Biotope als Erhaltungsgebiete und den Biewerbach in seinen naturnahen Abschnitten als Gewässer mit besonderer ökologischer Qualität dar. Entwicklungsziele sind: in der Moselaue Flussauenwald und Grünland mit Anteilen magerer Wiesen und Weiden sowie die Anlage von Auengewässern, im Biewerbachtal die Förderung der Naturnähe des Bachs, im Wald die Förderung naturnaher Wälder insbesondere in den in die Altholzphase wachsenden Laubwaldbeständen.

Das Landesmuseum Trier schlägt in der Gemarkung Biewer Grabungsschutzgebiete im Umfeld der Kapelle St. Jost und am Fuß des Jösterbergs sowie an der Mosel südlich des Pumpwerks vor.⁹

Über die vorgenannten bereits rechtskräftig geschützten Denkmäler hinaus sind folgende Objekte schutzwürdig: die kath. Kirche St. Jakob (1911), Bildstock bei Aacher Weg 49 (verm. 18. Jh.), St. Jakobs-Brunnen (1832), ein Bildstock gegenüber der Biewerer Straße 15 (17. Jh.).

Planungsrecht (Bauleitplanung)

Der aktuelle Stand des Flächennutzungsplans der Stadt Trier ist in Plan 1b/c dargestellt. Demnach ist die Ortslage im Ortskern sowie in Nachbarschaft zur Fa. Kirsch als Gemischte Baufläche, sonst als Wohnbaufläche ausgewiesen. Der Standort der Firma Kirsch ist als gewerbliche Baufläche dargestellt.

Wie aus Plan 1 ersichtlich ist der Bereich nordöstlich des alten Ortskerns zwischen B 53 und Bahn in Richtung Ehrang durch die Bebauungspläne BB 3, 4 und 7 sowie BE 21 geregelt. Außerdem ist der neueste Abschnitt des Falschen Biewertals durch Bebauungsplan BB 1 erfasst. In der übrigen im Zusammenhang bebauten Ortslage gelten die Regelungen des § 34 BauGB.

Die Bauflächen laut Flächennutzungsplan sind bis auf eine Erweiterungsfläche für Gewerbe östlich der Firma Kirsch realisiert. Somit verfügt der Stadtteil Biewer zur Zeit über keine Wohnbaulandreserven. Es besteht lediglich in Einzelfällen die Möglichkeit der Nachverdichtung der Bebauung durch Schließung von Baulücken oder bauliche Erweiterungen.

⁶ STADT TRIER – STADTPLANUNG (1983): Flächennutzungsplan Stadt Trier. Trier.

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

⁷ STADT TRIER - DENKMALPFLEGE (Fax 29.10.2002)

⁸ MINISTERIUM FÜR UMWELT/LANDESAMT FÜR UMWELTSCHUTZ UND GEWERBEAUFSICHT RHEINLAND-PFALZ (1993) (Hrsg.): Planung vernetzter Biotopsysteme-Bereich Landkreis Trier-Saarburg/Stadt Trier. Mainz.

⁹ STADT TRIER - DENKMALPFLEGE (Fax 29.10.2002)

2.2 Zielaussagen des Stadtteilrahmenplans

Baulandausweisung und Siedlungsentwicklung (vgl. Plan 1d, Maßnahmen 1-3)

Im Rahmen einer Ortsbegehung wurden Möglichkeiten von Baugebietsausweisungen für Wohnbauland an fünf Standorten überprüft mit folgendem Ergebnis:

Die Ortslage Biewer wird im Norden in wesentlichen Teilen durch relativ steile bewaldete Hänge begrenzt, die das Ortsbild stark prägen und für eine Bebauung nicht oder nur unter Inkaufnahme eines sehr hohen Aufwandes in Frage kämen. Teilweise reicht das Landschaftsschutzgebiet bis unmittelbar an die Ortslage. Die Hanglagen scheiden daher aus der weiteren Betrachtung aus.

Der Raum südlich der in Betrieb befindlichen Bahnlinie liegt im Überschwemmungsgebiet der Mosel und sollte von jeglichen Überlegungen zur Bebauung ausgeklammert werden.

Im Bereich zwischen dem stillgelegten Bahngleis und der in Betrieb befindlichen Bahnstrecke östlich von Biewer befinden sich ausgedehnte ehemalige Kiesabbauflächen. Diese Flächen können nach einem entsprechenden Gutachten aufgrund der Gefahr unterschiedlicher Fundamentsetzungen nur in Verbindung mit einer Pfahlgründung in den unter der Grubensohle anstehenden Schluffstein oder mittels einer sog. „Stopfverdichtung“, bei der zusätzlich grobkörniges Material in die Auffüllung eingebracht wird, bebaut werden. Wegen der hiermit verbundenen Kosten wird eine Bebauung dieses Bereichs nicht in Erwägung gezogen. Demgegenüber ist die Nutzung für die Anlage von Sportanlagen (Kampfbahnen, Spielfeldern) bei einem Bodenaustausch von 1m Tiefe unter dem Unterbau mit nicht-bindigem und gut verdichtbarem Material möglich und Zielaussage des Flächennutzungsplans.¹⁰

Unter Berücksichtigung dieser Restriktionen verbleiben die näher zu betrachtenden Bereiche (1) bis (5) (vgl. Plan 1d):

Eine Bebauung des Falschen Biewertals **(1)** in Gegenlage zum Bestand wäre aufgrund der geringen Grundstücksgrößen und der Eigentumsverhältnisse schwierig zu realisieren. Hinzu kämen Sicherheitsvorkehrungen bzgl. des Waldabstandes, die auf erheblichen Teilen der bewaldeten Hänge Eingriffe in die Bestände durch Umstrukturierungen bedingen würden. Des Weiteren bezieht das Falsche Biewertal einen gewissen Reiz aus dem Gegenspiel von Bebauung auf der einen Seite und Gärten auf der anderen Seite, der allerdings zunehmend durch die Umnutzung der Gärten für Garagen und Stellplätze leidet.¹¹ Außerdem sind Probleme bei der Zuordnung von Erschließungsbeiträgen zu erwarten. Schließlich wäre diese Bebauung durch Schattenlage benachteiligt.

Eine Bebauung des Bereichs zwischen Biewerer Straße und Bahnlinie **(2)** westlich des Biewerbachs sollte ebenfalls nicht verfolgt werden. Zwar entspräche dieser Standort einer schwerpunktnahen Siedlungsentwicklung. Diese Fläche liegt aber zu wesentlichen Teilen im Überschwemmungsgebiet der Mosel. Ein Teilbereich an der Bahn ist als Altablagerung erfasst. Außerdem ist damit zu rechnen, dass die Gärten nur schwer für Bauland verfügbar gemacht werden können. Schließlich ist auch unter Berücksichtigung der Lärmbelastung durch die Bahn vermutlich nur eine Bautiefe realisierbar, so dass eine Erschließung vergleichsweise teuer und ineffektiv wird.

In geringem Umfang besteht Baulandpotential im nördlichen Ortseingangsbereich von Biewer in Gegenlage zur Firma Kirsch GmbH **(3)**. Betroffen wären hier teils Streuobstwiesen, teils ansprechend gestaltete Gärten, die der Bebauung im „Litzelholz“ zugeordnet sind. Diese Bestände prägen den Ortseingang positiv und neutralisieren auch teilweise die Wirkung des Fir-

¹⁰ MÜLLER, Wolfgang (1991): Gutachten über den Baugrund von Sportanlagen in Trier. Erstellt am 08.02.1991 im Auftrag der Stadt Trier. Konz.

¹¹ Eine diesbezügliche Steuerung der Entwicklung wäre wünschenswert.

mengeländes der Kirsch GmbH. Eine Erhaltung dieser Ortseingangssituation wäre aus landespflegerischer Sicht wünschenswert, doch es stehen keine konfliktärmeren Bereiche zur Verfügung. Städtebaulich bietet sich die Abrundung der Ortslage in diesem Bereich an. Die tiefbautechnischen Probleme sind bekannt. Die Ausweisung von Bauland in diesem Bereich soll daher als Option in den Rahmenplan aufgenommen werden (Maßnahme 1).

Großflächig bestehen Entwicklungsmöglichkeiten in dem von den Bürgern angeregten Bereich zwischen der Firma Kirsch und dem Schulzentrum Mäusheckerweg (4) sowie zwischen stillgelegtem Gleis und den o.g. Auskiesungsflächen (5). An Standort 4 befindet sich derzeit Ackerland, das durch zahlreiche Streuobstwiesen und Heckenstreifen gegliedert ist. Bei Standort 5 ist die Strukturdichte noch höher und der Anteil an Ackerland geringer. Diese Bereiche sind in der amtlichen Biotopkartierung als Schongebiet (Kategorie III) erfasst. Es handelt sich bei der Gesamtheit der Flächen 4 und 5 um einen sehr strukturreichen Landschaftsausschnitt mit hohem ökologischem und landschaftsästhetischem Wert, der einen maßgeblichen Baustein zur Vernetzung zwischen Jungenwald und Moselaue in einem Bereich darstellt, in dem die Entwicklung der ursprünglich selbständigen Dörfer Ehrang, Pfalzel und Biewer zu einem zusammenhängenden Stadtgebiet unverkennbar ist. Dieser Bereich sollte entsprechend den Aussagen der Landschaftsplanung als Grünzäsur gesichert und entwickelt werden. Die hohe Wertigkeit der betreffenden Streuobstbestände wurde durch Gutachten von BERG (1989) und SCHÄFER (1990) belegt.¹²

Das Ziel der Freihaltung der Bereiche 4 und 5 als Grünflächen wurde erst 1999 mit der 20. Änderung des Flächennutzungsplans bestätigt. Falls mittel- bis langfristig in Biewer über den Standort 3 hinaus Bauland ausgewiesen werden soll, kann dies nur zu Lasten der Grünzäsur zwischen Mäusheckerweg und Firma Kirsch oder zu Lasten der wertvollen Strukturen in diesem Bereich entlang der stillgelegten Bahntrasse erfolgen. In diesem Fall sollte der Sicherung der Grünzäsur der Vorrang eingeräumt und ein größtmöglicher Anteil an wertvollen Strukturen erhalten werden. Für die Inanspruchnahme von Teilen der wertvollen Strukturen würden umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass zwar Baulandpotenzial in den lt. Plan 1d für die Ausweisung vorgeschlagenen Bereichen im Nordosten Biewers besteht und dieses auch als Ergebnis im Stadtteilrahmenplan dokumentiert werden soll (Maßnahme 2). Aufgrund der Problematik des Bereichs östlich des stillgelegten Bahngleises sollten diese Flächen auch aus gesamtstädtischer Sicht überprüft und nur bei nachgewiesenem Bedarf in Biewer realisiert werden. Vor diesem Hintergrund kommt der Innenentwicklung (Maßnahme 7), bspw. durch Sanierung von Gebäuden im Ortskern und der Verbesserung der dortigen Wohnqualität, besondere Bedeutung zu.

Für gewerbliche oder gemischte Bauflächen wird über die bereits im Flächennutzungsplan enthaltene Erweiterungsoption für die Firma Kirsch (Maßnahme 3) hinaus in der Gemarkung Biewer kein Bedarf gesehen. Die Ansiedlung von Betrieben soll an anderer Stelle im Stadtgebiet konzentriert werden.

Sicherung der Infrastruktur (vgl. Plan 1a, Maßnahme 1)

Die Geschäfte und gastronomischen Betriebe in Biewer werden durch den Bau der Ortsumgehung B 53 vermutlich, je nach Zusammensetzung des Kundenstamms, mit Einbußen rechnen müssen, wenn der Durchgangsverkehr und damit Laufkundschaft entfällt. Umso wichtiger ist es, das Einkaufen in Biewer attraktiver zu machen. Der Stadtteilrahmenplan formuliert daher für den Ortskern das Ziel, bei Umgestaltungen der Biewerer Straße ausreichend Parkmöglich-

¹² BERG, Gundi (1989): UVP – Bestandsaufnahme, Gliederung und Bewertung des Streuobstbestandes „Mäusheckerweg“. Trier.
SCHÄFER, Annette (1990): Tierökologische Untersuchung und Bewertung der Obstwiesen im Bereich der Schule Mäusheckerweg. Trier.

keiten in Nähe der Geschäfte und Gaststätten zu sichern und den Straßenraum insgesamt gestalterisch aufzuwerten.

Verbesserung der innerörtlichen Freiraumsituation (vgl. Plan 1a, Maßnahmen 2-6)

Für die Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten für die örtliche Bevölkerung werden unter 4. zahlreiche Vorschläge gemacht. Diese Vorschläge zielen auf die Gestaltung von Freiräumen als Treffpunkt ab. Grundsätzlich sind diese Freiräume als Begegnungsmöglichkeit auch zwischen verschiedenen Altersgruppen denkbar. Es ist allerdings eher eine Frage des Kommunikations- bzw. Abgrenzungsverhaltens der Altersgruppen untereinander, ob sich Jung und Alt begegnen und miteinander ins Gespräch kommen. Aus planerischer Sicht können Anstöße hierzu lediglich durch Betätigungsangebote im öffentlichen Freiraum gegeben werden, die verschiedene Altersgruppen ansprechen. Hierzu bietet sich z.B. die Anlage eines Boules-Feldes mit nahegelegendem Lokal, aus dem sich die Spieler und Zuschauer versorgen können, an.

Der Wunsch der Bürger nach einem generationenübergreifenden Treffpunkt sollte primär an der Grundschule umgesetzt werden. Hier bestünde beispielsweise die Möglichkeit, die dem Schulhof vorgelagerte Freifläche in Verlängerung der Donaustraße in die Gestaltung einzubeziehen und die Ausstattung des Schulumfeldes entsprechend zu optimieren (Maßnahme 3)

Der von den Bürgern vorgeschlagene Standort für ein Bürgerhaus in der alten Schule wird als Planungshinweis aufgenommen (Maßnahme 6), der in Folgeuntersuchungen auf Eignung und Machbarkeit zu prüfen ist. Insbesondere ist die Frage der Stellplätze zu klären (vgl. Kap. 4.2).

Weitere Treffpunkte könnten im Zuge der Umgestaltung des Straßenraums der B 53 in Form markanter Plätze mit Aufenthaltsqualität entstehen (Maßnahme 2, vgl. Kap. 4).

Eine wesentliche Verbesserung der Situation für spielende Kinder wird die Verkehrsentslastung und -beruhigung auf der B 53 bewirken. Weitere Maßnahmen sollen die K 5 entschärfen, so dass die Gefahr der Überquerung dieser Straßen weiter gemindert wird.

Auch wenn kein akuter Mangel an Spielmöglichkeiten vorliegt, sollte der Standort eines Spielplatzes im Nordostteil Biewers weiterhin angestrebt werden, um das Netz der Versorgung besonders für kleinere Kinder mit geringerem Aktionsradius dichter zu knüpfen. Insofern enthält der Stadtteilrahmenplan einen entsprechenden Planungshinweis im Bereich angedachter Neubauf Flächen (Maßnahme 4).

Im Ortskern soll die Ausweisung der Donaustraße und St.Jost-Straße als Spielstraße die Nutzung dieses Straßenraums für Kinderspiel absichern (Maßnahme 5).

3. Themenbereich Verkehr

3.1 Ausgangssituation

Verkehrsanbindung im Straßennetz

Derzeit ist der Stadtteil Biewer über die B 53 an die Innenstadt und in Richtung Luxemburg (über Pallien) sowie an die A 602 (über Ehrang) angebunden. Zur B 51 in Richtung Bitburg bzw. zur A 64 in Richtung Luxemburg besteht alternativ zum Weg über Pallien die Route über die K 5 nach Aach und von dort über Hohensonne zur B 51 bzw. zum Autobahnanschluss bei Neuhaus (vgl. Plan 2a).

Belastung durch Straßenverkehr

Nach einer Analyse von SCHAECHTERLE & SIEBRAND 1990 belief sich die Verkehrsbelastung auf der B 53 in der Ortsdurchfahrt Biewer auf zwischen 13.000 (Richtung Ehrang) und 15.000 Kfz/Tag (Richtung Pallien). Die Belastung der K 5 betrug 1.400 Kfz/Tag. Nach Auskunft der Verkehrsplanung haben sich diese Werte bis heute um ca. 15-20% gesteigert.¹³

Mit der zur Zeit im Bau befindlichen Umgehung B 53 neu wird die Ortsdurchfahrt Biewer in absehbarer Zeit stark entlastet. Für das Jahr 2010 wird die Belastung auf der Umgehung B 53 neu mit 15.000 Kfz/Tag prognostiziert. Allerdings sind im Jahre 2010 auch in der Biewerer Straße (heutige B 53) mit 7.000 Kfz/Tag (Richtung Ehrang) bis 10.000 Kfz/Tag (Richtung Pallien)¹⁴ wieder hohe Belastungen zu erwarten. Der Entlastungseffekt der Umgehung, der ausgehend von den vorgenannten Zahlen gemittelt ca. 60% beträgt, wird durch die generelle Zunahme des Verkehrsaufkommens teilweise wieder neutralisiert. Allerdings sind bei diesen Zahlen mögliche Spielräume zur weiteren Reduzierung der innerörtlichen Belastung durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen noch nicht berücksichtigt. Ebenso würde der Bau der Nordbrücke eine weitere deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Biewer zur Folge haben.

Verkehrsberuhigte Zonen

Alle Nebenstraßen im Stadtteil Biewer sowie die Johannes-Kersch-Strasse und der Aacher Weg bis zur Pulvermühle unterliegen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, tlw. mit einer Beschränkung des Verkehrs auf Anlieger. In der Biewerer Straße besteht eine Begrenzung auf 40 km/h im Ortskern.

ÖPNV

Um der zunehmenden Verkehrsbelastung entgegenzusteuern, bestehen seit längerem Überlegungen zur Förderung des ÖPNV und damit Reduzierung des Individualverkehrs. Modellrechnungen haben ergeben, dass sich hierdurch die Belastungen auf der Biewerer Straße bezogen auf den Prognosefall 2010 um ca. 20% mindern lassen.

Derzeit ist der Stadtteil Biewer über die Buslinie 7 (Kernscheid-Trierer Hafen, im 30-Minuten-Takt) und die Buslinie 8 (Mariahof-Quint, im 15-Minuten-Takt) der Stadtwerke Trier angebunden. Im Tagverkehr fahren somit 6 Busse pro Stunde und Richtung zur Innenstadt (Kaiserthermen, Trevirispassage, Porta Nigra). Im Sternverkehr ab 19 h und am Wochenende beste-

¹³ Die Verkehrsmengenkarte der Straßenverwaltung gibt abweichend hiervon für 1995 für den Südabschnitt der B 53 12.628 Kfz/Tag und für den Nordabschnitt 10.939 Kfz/Tag (bei jeweils 6% Schwerlastverkehr) an. Für die K 5 wurde in der Ortslage Aach eine Belastung von 1325 Kfz/Tag ermittelt.

¹⁴ Umlage der Verkehrsplanung, Stadtverwaltung Trier

hen über die Linie 87 (Hauptbahnhof-Quint) der Stadtwerke Trier Verbindungen zum Hauptbahnhof im 30 Minuten-Takt. An Werktagen bis 19.00 h ist der Hauptbahnhof ergänzend direkt über die Linie 6246 (Trier-Schweich-Wittlich) der RMV (Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft) im Stundentakt zu erreichen. Somit ist derzeit eine Direktanbindung Biewers an den Hauptbahnhof mindestens im Stundentakt, im Sternverkehr im 30 Minuten-Takt gewährleistet. Die Innenstadt ist im Tagverkehr der Stadtwerke Trier bzw. im Nachtverkehr über Umstieg an der Haltestelle Porta Nigra (oder zu Fuß) erreichbar.¹⁵

Die Buslinien befahren die Biewerer Straße. Insgesamt sind in deren Verlauf in der Ortslage vier Haltestellen (je Fahrtrichtung) im Abstand von max. 400 m vorhanden. Die Erreichbarkeit der Haltestellen ist lediglich für die Bewohner des Falschen Biewertals (Distanz bis fast 1 km) und des Aacher Weges (Distanz bis ca. 700 m) erschwert.

Die Aktivierung der derzeit nur für Güterverkehr genutzten Bahnstrecke auf der linken Moselseite und der Anschluss des Stadtteils Biewer sowie des Schulzentrums Mäusheckerweg über Haltepunkte ist Teil des Regionalbahnkonzeptes und würde eine Aufwertung für Biewer bedeuten.

Ruhender Verkehr

Im Stadtteil Biewer bestehen mit Ausnahme von 5 Stellplätzen am Knotenpunkt B 53 / K 5 keine öffentlichen Sammelparkplätze. Öffentliche Parkmöglichkeiten sind auf den Straßenraum beschränkt. Während im Ortskern die Verhältnisse sehr beengt sind und demzufolge Parkmöglichkeiten sehr eingeschränkt sind, sind an der Biewerer Straße in Richtung Pallien (rechtsseitig, allerdings durch Bushaltestelle eingeschränkt) und in Richtung Ehrang zwischen Kirche und Autohaus Görge (beidseitig) Stellplätze vorhanden.

3.2 Zielaussagen des Stadtteilrahmenplans

Verbesserung der Verkehrsanbindung im Straßennetz: Bau der Nordbrücke *(vgl. Plan 2a, Maßnahme 2)*

Über den Bau der Umgehung B 53 neu hinaus sind aktuell keine weiteren Vorhaben konkret geplant. Seit langem ist aber der Bau einer Nordbrücke zwischen der Umgehung B 53 neu und dem Trierer Verteilerkreis in der Diskussion. Diese Verbindung hätte den Vorteil, dass die Stadtteile Biewer, Pfalzel und Bahnhof Ehrang wesentlich besser an die Innenstadt angebunden wären. Für Biewer sowie wohl auch für Pallien, Euren und Zewen würde sich auch die Anbindung an die A 602 unkomplizierter gestalten.

Mit dem Bau der Nordbrücke wäre eine starke Zunahme des Verkehrs auf der Umgehung B 53 neu und damit der von ihr ausgehenden Lärmbelastung verbunden. Außerdem dürfte die K 5 stärker belastet werden, wenn sich über die Nordbrücke für den Verkehr Richtung Aach sowie für Schleichverkehr zur B 51 günstigere Voraussetzungen ergeben. Andererseits würde durch die Nordbrücke der Verkehrsfluss Ehrang-Biewer-Pallien auf die rechte Moselseite umgeleitet und die Ortsdurchfahrt Biewer deutlich entlastet.

Aus stadtplanerischer Sicht ist die Nordbrücke anzustreben und wird daher als Ziel im Stadtteilrahmenplan aufgenommen. Gegebenenfalls sind Anpassungen der Schallschutzmaßnahmen entlang der B 53 neu vorzunehmen. Aus landespflegerischer Sicht stellt die Brücke eine Eingriffsplanung ins Überschwemmungsgebiet der Mosel und in wichtige Freiräume der Moselaue dar, die hinsichtlich ihrer Auswirkungen detailliert untersucht, bewertet, optimiert und um geeignete Kompensationsmaßnahmen ergänzt werden muss.

¹⁵ Fahrplan 2001/02

Verkehrsberuhigung und Umgestaltung in der Biewerer Straße

(vgl. Plan 2a, Maßnahme 1; Plan 2b, Maßnahmen 3-6)

Mit der Verlegung der B 53 in das Moselvorland ergeben sich Möglichkeiten zur umfangreichen Umgestaltung des Straßenraums in der Biewerer Straße. Ziele des Stadtteilrahmenplans sind primär

- die gestalterische Aufwertung des Verkehrsraums,
- die Schaffung sicherer Überquerungsmöglichkeiten,
- die Sicherung und Förderung des Fahrradverkehrs sowie
- die Rückgewinnung von Grünflächen und Kommunikationsräumen.

Die Ansatzpunkte für die gestalterische Aufwertung des Verkehrsraums wurden von den Bürgern bereits erkannt. In der Biewerer Straße ergibt sich besonderer Handlungsbedarf zur Gestaltung von Plätzen (Maßnahme 5)¹⁶

- im Kreuzungsbereich Biewerer Straße – Talstraße – Achterweg: Hier steht im Vordergrund, den Platz einerseits als Gefahrenpunkt kenntlich zu machen und langsame Fahrt zu erzwingen, ihn andererseits aber auch als einen der zentralen Plätze in Biewer gestalterisch aufzuwerten. Hierzu wird angeregt, die Parkplätze gegenüber dem Gasthaus Cramés mit in die Gestaltung einzubeziehen (vgl. auch Ausführungen zu Stellplatzangebot).
- im Bereich Ecke Biewerer Straße – Levelingstraße - Friedlandstraße: Hier ist eine Vergrößerung der Grünfläche durch Verengung der Fahrbahn der Biewerer Straße erforderlich, um den Platz attraktiver zu gestalten und als Treffpunkt und Kommunikationsraum aufzuwerten.
- Dorfplatz am Jakobusbrunnen: Nach dem Wunsch der Bürger soll hier der eigentliche zentrale Dorfplatz Biewers entstehen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine optische Aufwertung des Raumes durch Auflösung der Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg und die Einbeziehung des Einmündungsbereichs der Donaustraße zu empfehlen. Eine Gestaltung mit Großgrün, wie sie die Bürger auch vorschlagen, gibt dem Platz Identität und gestalterisches Gewicht. Ein von den Bürgern angeregtes Straßencafé könnte in dem z.Zt. leerstehenden Gebäude am Brunnen untergebracht werden, wobei auch Sitzgelegenheiten im Freien vorstellbar sind.

Ein weiterer Ansatzpunkt für die Gestaltung des Ortes könnte eine Erweiterung des Kirchvorplatzes in den Straßenraum sein (Maßnahme 6). Bei diesen Platzgestaltungen ist immer zu berücksichtigen, dass das Verkehrsaufkommen auf der Biewerer Straße trotz Entlastung durch die Umgehungsstraße auf vergleichsweise hohem Niveau liegen wird. Dies erfordert eine unkomplizierte Lenkung des Verkehrs und eine funktionale und gestalterische Abtrennung ruhigerer Randzonen soweit als möglich abseits der Verkehrseinflüsse mit Aufenthaltsqualität.

Dringender Bedarf zur Neuaufteilung und -gestaltung des Straßenraums besteht in der Biewerer Straße vor allem in den Abschnitten mit Parkstreifen (Maßnahme 4). Hier soll die Fahrbahn zugunsten der Anlage eines Radweges verengt werden, der zumindest bis zum Friedhof bzw. bis zur Abzweigung Schulzentrum fortgeführt wird. Die Parkstreifen sollen durch Pflasterung gestalterisch von der Straße abgehoben und in Abständen von ca. 20 m durch Baumpflanzungen gegliedert werden. Die eintönig wirkende gerade Ausrichtung der Straße kann durch punktuellen Versatz der Baumpflanzungen bspw. an den von den Bürgern genannten Überquerungshilfen beim Kindergarten, beim Anwesen Nr. 52 oder bei Bushaltestellen unterbrochen

¹⁶ Im Bürgergutachten sind für Teilbereiche ausgearbeitete Gestaltungsvorschläge enthalten, deren fachliche Überprüfung auf Ebene der Objektplanung erfolgen muss.

werden. Die Blickachse der Strasse auf St.Gangolf im Ortseingangsbereich ist hierbei freizuhalten

Ebenso bedürfen die Ortseinfahrten der Umgestaltung und der Kombination mit geschwindigkeitsmindernden Elementen (Verschwenkungen, Grüninseln – Maßnahme 11). Am Knotenpunkt Biewerer Straße / Mäusheckerweg wird ein Kreisverkehrsplatz mit attraktiver Gestaltung der Mittelinsel (evtl. nach Vorschlägen der Bürger) empfohlen (Maßnahme 12). Als Ergebnis der Bürgerveranstaltung am 11.03.2003 soll zu gegebener Zeit von der Stadtverwaltung geprüft werden, ob durch andere verkehrstechnische Lösungen (z.B. abknickende Vorfahrt) eine höhere Entlastung der Ortsdurchfahrt Biewer bei ausreichender Leistungsfähigkeit für die hier zu erwartenden Verkehrsmengen erreicht werden kann.

Im alten Ortskern besteht in Anbetracht der Enge mit Ausnahme der vorgenannten Plätze nur wenig Spielraum für Umgestaltungsmaßnahmen. Der Straßenraum würde insgesamt erheblich aufgewertet, wenn zumindest die Gehwege mit einem ortsbildgerechten einheitlichen Belag statt des bisher stets wechselnden Belags von Asphalt, grauen Platten und Beton gestaltet würden (zu Maßnahme 4). In diesem Zusammenhang ist auch eine Aufwertung der Gassen und insbesondere des städtebaulich reizvollen Bereiches zwischen Biewerer Straße und Schule anzustreben. Hier ist ein bisher ungenutztes reichhaltiges Potential an öffentlichen Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität zu erschließen. Hierzu bedarf es auch sensibler städtebaulicher Gestaltung der raumbildenden Hausfassaden. Dieser Kernbereich Biewers ist insbesondere in seiner ortsprägenden Auseinandersetzung zwischen Siedlung und Bachlauf von hohem Identifikationswert für den Ortsteil und sollte daher entsprechend gepflegt und gestaltet werden (vgl. auch Plan 1, Maßnahme 7).

Verkehrsberuhigung und Umgestaltung im Zuge der K 5

(Talstraße - Johannes-Kersch-Strasse – Acher Weg) (vgl. Plan 2b, Maßnahme 7)

Auch im Straßenzug der K 5 sollen die Gefahrenpunkte kenntlich gemacht und entschärft werden:

- Im „Kuppen“ (Ecke J. Kersch-Strasse - Falsches Biewertal) sollte ein Belagswechsel vorgenommen werden, um den Bereich als unübersichtlichen Kreuzungspunkt zu markieren. Die Verkehrsführung ist für Ortsunkundige nicht auf Anhieb erkennbar und sollte durch entsprechendes Belagsmuster unterstrichen werden.
- Zur Sicherheit der Fußgänger sollte die K 5 mit einem möglichst durchgehenden Gehsteig ausgestattet werden. Die Umsetzbarkeit ist im Detail zu prüfen. Von besonderer Bedeutung ist die Bereitstellung eines Gehweges im Bereich der Brücke über den Biewerbach.

Umgestaltung der Einmündung Henneystraße in die Levelingstraße

(vgl. Plan 2b, Maßnahme 6)

Dieser großzügige Einmündungsbereich bietet sich für eine Umgestaltung mit Verkleinerung der Verkehrsfläche und Baumpflanzung an, ist jedoch in der Dringlichkeit deutlich hinter den vorgenannten Maßnahmen anzusetzen.

Sicherung bzw. Verbesserung des Stellplatzangebotes (vgl. Plan 2b, Maßnahmen 8-10)

Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Planung ist die Ermittlung des Stellplatzbedarfs. Derzeit liegen diesbezüglich keine Informationen vor. Eine entsprechende Untersuchung sollte durchgeführt und in Umgestaltungsüberlegungen eingespeist werden.

Im Hinblick auf die Sicherung der Geschäfte im Ortskern wird die Notwendigkeit gesehen, Kurzparkboxen (mit Behindertenparkplatz) einzurichten und in die vorgenannten Umgestaltungsüberlegungen einzubinden. Ergänzend sollten PKW-Fahrer, die einen längeren Aufent-

halt planen, z.B. in einer Gaststätte, auf noch zu kennzeichnende gebührenfreie Parkmöglichkeiten im Achterweg (entlang der Bahn) aufmerksam gemacht werden. Dies könnte auch ein Ansatzpunkt als Ersatz für die vorgeschlagene Einbeziehung der Parkplätze am Gasthaus Cramers in die Platzgestaltung sein. Die Entfernung beträgt ca. 150 m. Denkbar ist die Einrichtung eines öffentlichen Parkplatzes am Achterweg westlich des Containerstellplatzes.

Falls in der Alten Schule ein Bürgerhaus eingerichtet wird, sind auch hier Parkmöglichkeiten bereitzustellen. Da dies in der St.Jost-Straße aufgrund der beengten Verhältnisse nicht möglich ist, wird über Parkmöglichkeiten im Hof hinaus vorgeschlagen, einen direkten Zugang zum Achterweg (über Feuerwehrgelände) offenzuhalten und im Achterweg parken zu lassen.

Weiterer Parkplatzbedarf in diesem Bereich könnte ggf. westlich des Containerstellplatzes oder aber jenseits der Bahn gedeckt werden. Letzteres ist besonders dann relevant, wenn der Bahnhofpunkt Biewer kommt. Im Stadtteilrahmenplan wird letzterer Standort favorisiert und in Plan 2b dargestellt.

Verbesserung des ÖPNV-Angebotes (vgl. Plan 2b, Maßnahmen 1-2)

Die Wiederaufnahme des Personenschienenverkehrs und die Einrichtung der angedachten Bahnhofpunkte Mäusheckerweg und Biewer-Ort werden in den Stadtteilrahmenplan aufgenommen. Der Standort für den Bahnhofpunkt Biewer wird gemäß bisheriger Abstimmung an der Friedlandstraße vorgeschlagen. Derzeit wird geprüft, ob die Kosten durch eine eingleisige Verkehrsführung gesenkt werden können.

Weitere Planungsaussagen mit räumlichem Bezug bestehen nicht. Es wird darauf hingewiesen, dass wegen der Lage des Stadtteils auf der linken Moselseite eine effektive Förderung des ÖPNV nicht alleine durch die Einrichtung des Bahnverkehrs erfolgen kann, sondern ganz wesentlich auf attraktive Direktverbindungen per Bus zu den wichtigsten Zielpunkten in der Innenstadt oder adäquate, komfortable Umsteigelösungen setzen muss, zumal die Einrichtung des Schienenverkehrs noch in weiter Ferne liegt. Umsteigelösungen insbesondere zu Sternbuszeiten, stoßen derzeit, wie dem Bürgergutachten entnommen werden kann, auf geringe Akzeptanz. Dies ist zum Teil auch auf deren Störanfälligkeit bei Verspätungen zurückzuführen. Daher sollten die Taktzeiten der Anschlussverbindungen noch besser abgestimmt werden.

Als kurzfristig zu realisierende Maßnahme zur Steigerung der Akzeptanz des ÖPNV wird empfohlen, die Haltestellen attraktiver zu machen, insbesondere mit Wartehäuschen oder Überdachungen auszustatten.

4. Themenbereich Landschaft und Freiraum

4.1 Ausgangssituation

Bodenschutz

Im Nordteil der Gemarkung entspricht das Nutzungsmuster weitgehend den Erfordernissen des Bodenschutzes. Im Meulenwald und Trierer Stadtwald gewährleistet die Waldbestockung ausreichenden Bodenschutz. In den Wiesentälern herrscht Grünlandnutzung vor, die größere Abschwemmungen bei Hochwasser und Eintrag von Nährstoffen ins Gewässer minimiert. In der Moselaue hat demgegenüber auch Ackernutzung wesentliche Flächenanteile, die der Angriffskraft des Hochwassers deutlich weniger Widerstand entgegensetzt.

Großflächige Bodenüberformungen und –belastungen außerhalb der bebauten Bereiche liegen im Osten der Gemarkung vor. Dieser Gemarkungsteil ist durch ehemalige Kiesabbauflächen geprägt, die heute bis auf Restgewässer vollständig verfüllt und der natürlichen Selbstentwicklung (Sukzession) überlassen sind. Da die Verfüllung zum Teil mit kontaminiertem Material erfolgte, sind die betreffenden Flächen als Altablagerungen erfasst.

Grundwasserschutz, Gewässerschutz, Hochwasserschutz

Der überwiegende Teil der Waldgemarkung ist als Wasserschutzgebiet bereits ausgewiesen bzw. eine entsprechende Ausweisung ist in Vorbereitung. Die vorgenannten Altablagerungen stellen potenzielle Gefahrenquellen für das in der Moselaue zeitweise hoch anstehende Grundwasser dar. Die Aspekte Gewässerschutz und Hochwasserschutz werden aufgrund ihrer besonderen Bedeutung für Biewer in einem eigenen Kapitel 6 behandelt.

Klimaschutz und Luftreinhaltung

Die Ortslage Biewer liegt am Rande des Moseltals und somit in einer Zone mit Belastungsklima sowie häufigem Talnebel mit Inversionslagen. Wie dem Luftreinhalteplan¹⁷ zu entnehmen ist, ist der Verkehr im Raum Trier-Konz die maßgebliche Emissionsquelle. Als Hauptbelastungsquelle kommt im Bereich Biewer primär die B 53 in Betracht. In der derzeitigen Situation des Verkehrsflusses durch den Ort kann es vor allem in dem engeren Straßenraum der Biewerer Straße im Ortskern zu höheren Schadstoffbelastungen kommen. Durch die geplante Umgehung wird diese Belastung erheblich gemindert. Ihre Erstreckung in Hauptwindrichtung (SW-NO) ist in Bezug auf den Schutz der Ortslage Biewer günstig.

Für den Stadtteil fungieren das Biewertal und das Falsche Biewertal als Kaltluftleitbahnen für den Luftaustausch und tragen zur Minderung von sommerlichen Temperaturextremen im Stadtteil Biewer bei. Insgesamt profitiert Biewer von dem noch relativ hohen Flächenanteil unbebauter Freiräume in seinem unmittelbaren Umfeld.

Schutz der heimischen Pflanzen- und Tierwelt

Im Westteil der Gemarkung liegen großflächige Waldgebiete vor, die durch den Bau der A 64 zerschnitten und damit stark beeinträchtigt wurden, aber dennoch von hoher Bedeutung für die heimische Fauna und Flora sind. Von besonderer Bedeutung innerhalb des Waldgebietes ist das Biewertal als wichtige Vernetzungsachse im lokalen Biotopverbundsystem für Arten mit Bindung an Offenlandstrukturen. Der Biewerbach als Leitstruktur innerhalb dieser Vernet-

¹⁷ MINISTERIUM FÜR UMWELT UND FORSTEN RHEINLAND-PFALZ (1996): Luftreinhalteplan Trier-Konz 1990-1997. Mainz.

zungssachse ist jedoch im Mündungslauf auf über 200 m Länge verrohrt, was insbesondere für die Gewässerfauna eine kaum zu überwindende Barriere darstellt.

Die Felsformationen am Moselbogen zwischen Pallien und Biewer stellen wichtige Lebensräume und Vernetzungselemente für Arten mit Bindung an trockenwarme Bedingungen dar. Sie sind als Bindeglieder (Trittsteine) im großräumigen Verbund der Trockenbiotope an den Hängen des Obermosel- und Saartals einerseits sowie des Moseltals unterhalb von Trier und dem Mittelrheintal andererseits zu sehen.

In der Moselaue herrscht derzeit eher intensive landwirtschaftliche Nutzung als Grünland, Ackerland oder Gartenland (Kleingärten) vor. Allerdings sind zum einen am östlichen Siedlungsrand von Biewer Reste von Streuobstbeständen noch erhalten, die teilweise in der amtlichen Biotopkartierung erfasst sind (vgl. hierzu auch Kapitel 3.2) und durch Verbuschungsstadien auf stillgelegten Bahnanlagen ergänzt werden. Zum anderen haben sich auf den angrenzenden ehemaligen Abbauf Flächen wie auch auf ehemaligen Kleingartenflächen, die im Zuge des Baus der B 53a aus dieser Nutzung ausgegliedert wurden, Brachen entwickelt, die bei weiterer Duldung der natürlichen Selbstentwicklung (Sukzession) strukturreiche Lebensräume darstellen können. Besonders hervorzuheben sind die bei der Wiederverfüllung der Abbauf Flächen verbliebenen Wasserflächen, die als schützenswerte Biotope (sekundäre Auengewässer) erfasst sind. Darüber hinaus stellen die Ufergehölze am alten Biewerbachlauf und darin befindliche kleine Tümpel sowie Streuobstbestände und –brachen am Rande der verlegten Kleingärten Rückzugslebensräume dar.

Landschaftsbild

Der Meulenwald und der Trierer Stadtwald sind innerhalb der Gemarkung Biewer ausgedehnte geschlossene Waldgebiete. Besondere landschaftliche Attraktivität entfalten die Wiesentäler, das Biewertal und das Falsche Biewertal.

Die Moselaue bezieht ihren Erlebnisreiz v.a. aus dem Blick auf die Umgebung und das Erlebnismoment Wasser (Fluss). Belebende Landschaftselemente stellen die vorgenannten Gehölzstrukturen und Streuobstbestände (Obstwiesen, Obstgärten und Brachestadien) dar. Dies gilt insbesondere auch für den Bereich zwischen Biewer und Ehrang. Demgegenüber werden die brachliegenden Verfüllungsflächen auf ehemaligem Kiesabbaugelände eher negativ wahrgenommen. Ausnahme hiervon sind die Gewässer mit umgebenden Gehölzbeständen, wo sich attraktive Natur von selbst entwickelt hat.

Ortsbild

Das Ortsbild von Biewer wird durch die Lage am Rande des Moseltals und die teils steil abfallenden Abhänge des Meulenwaldes und Trierer Stadtwaldes geprägt. Im Westen dominieren die langgestreckten Sandsteinformationen das Landschaftsbild und reichen mit Ausläufern oberhalb der Bebauung an der Biewerer Straße bis an die Ortsmitte heran.

Kennzeichnend für den Ort ist seine Lage am Biewerbach, der wohl auch als ursprünglicher Siedlungsanlass angesehen werden kann. Das Ortsbild weist in Verbindung mit dem Bachlauf teilweise hohe Qualität auf, diese wird jedoch vielfach durch die Dominanz der Verkehrsfunktion und aufgrund unsensibler Zubauten erheblich gestört. So ist auch die Brücke der Biewerer Straße über den Biewerbach – eigentlich ein zentrales Merkzeichen des Ortes – nur schwer auffindig zu machen. Das dichte fußläufige Erschließungsnetz im Kernbereich um den Bachlauf ist ebenfalls sowohl für das Ortsbild als auch für den Wohnwert des Kernes von großer Bedeutung. Auch hier ist festzustellen, dass diese städtebaulichen Qualitäten durch heterogene Gestaltung des öffentlichen Raumes sowie die nicht eindeutige Abgrenzung privater von öffentlichen Flächen nicht zum Tragen kommen. Hier sind Eigentums- und Nutzungsfragen eindeutig zu klären und der öffentliche Raum durchgängig zu gestalten.

Nach Süden ist der Ort durch den Bahndamm klar begrenzt. Im Osten ist der Ort durch einen bebauungsfreien Streifen von ca. 300 m Breite deutlich von der Ortslage Ehrang und dem Schulzentrum Mäusheckerweg abgesetzt, auch wenn sich die Bebauung beider Stadtteile in der Hanglage oberhalb des Friedhofs bereits bis auf ca. 150 m genähert hat.

Die Ortslage weist mit der Kapelle St. Jost, der katholischen Kirche, dem ehemaligen Staatsjugendheim mit seinem bergfriedähnlichen Turm an der Grundschule sowie dem Jakobusbrunnen für das Ortsbild besonders prägende historische Bauwerke auf.

Erholung und Freizeitnutzung

Der Stadtteil Biewer ist gut mit umgebenden Freiflächen versorgt. Im Norden grenzen mit dem Meulenwald und Trierer Stadtwald ausgedehnte Waldgebiete als Erholungsgebiete an, die über das bestehende Wegenetz ausreichend erschlossen sind. Besondere Attraktivität entfalten die bereits genannten Wiesentäler, die dementsprechend auch in das Wanderwegenetz eingebunden sind.

Im Süden der Gemarkung bietet die Moselaue Erholungsraum mit Anbindung an das überörtliche Radwegenetz des Uferwegs. Es mangelt jedoch bei dem überwiegend moselparallel ausgerichteten Wegenetz noch an Querverbindungen, bspw. auch an einer Verbindung zwischen Moseltal und Wald. Die Moselaue wird durch den Neubau der B 53 erheblich gestört und in zwei dann weitgehend voneinander isolierte Teile getrennt und in wesentlichen Teilen auch für Erholung in ihrer Eignung gemindert werden.

Ebenfalls durch den Bau der B 53 neu betroffen, aber bereits im Vorfeld auf deren Bau neu geordnet, sind die Kleingärten zwischen Bahnlinie und künftiger Umgehungsstraße.

Durch die Lage des Sportplatzes außerhalb der Ortslage in Nähe zum Stadtteil Pfalzel ergibt sich ein Schwerpunkt der infrastrukturelbundenen Freizeitnutzung in diesem Bereich, ergänzend zu Schulsportanlagen im Mäusheckerweg.

4.2 Zielaussagen des Stadtteilrahmenplans (vgl. Plan 3a/b)

Grünzäsur

Zwischen den Stadtteilen Biewer und Ehrang soll eine Grünzäsur von Bebauung freigehalten und als Landschaftsbrücke zwischen Moseltal und Meulenwald erhalten und entwickelt werden (Maßnahme 5). Die Eigenständigkeit und Identität der Stadtteile soll auf diese Weise in der Landschaft ablesbar bleiben. Bestandteil dieser Maßnahme ist auch die Neugestaltung des Ortseingangs von Biewer aus Richtung Ehrang, die mit der Realisierung der in Kapitel 3.2 vorgeschlagenen Siedlungsentwicklung verknüpft werden muss. Hierbei ist die in Kapitel 4.2 angesprochene Blickachse zu St. Gangolf zu berücksichtigen.

Kleingärten

Die Nachfragen nach Kleingärten ist zu beobachten und danach zu prüfen, ob die in Plan 3 dargestellten Erweiterungsflächen in absehbarer Zeit in Nutzung genommen werden. Andernfalls ist auf mangelndes Interesse zu schließen, was eine Einbeziehung der Flächen in Naherholungsflächen ermöglichen würde (Maßnahme 3).

Altablagerungen

Im Bereich der ehemaligen Kiesgruben besteht Klärungsbedarf bzgl. der Altablagerungen. Hier wurde Hochofenschlacke, Hafenschlamm, Müll etc. verfüllt. Dies ist bei der Konzeption jeglicher Folgenutzung zu beachten. Insbesondere bei der Konzeption von Naherholungsberei-

chen sollten die vorhandenen Wasserflächen ausgespart werden. Zum Einen handelt es sich bei diesen Gewässern um Mangelstrukturen in diesem Abschnitt der Moselau, die aus landesweiter Sicht wertvolle Biotope darstellen. Zum Anderen müssen an Wasserflächen innerhalb von Erholungsgebieten erhöhte hygienische Anforderungen gestellt werden. Auch wenn die Nutzung der Gewässer zum Baden nicht eigentliches Ziel der Maßnahme wäre, muss doch mit Badenutzung und Kontakt mit dem Wasser gerechnet werden. Bis heute ist nicht geklärt, welche Gefährdung unter Gesichtspunkten der Gesundheitsvorsorge und Hygiene besteht.¹⁸ Eine Analyse und Überwachung der Altablagerungen ist ratsam (Maßnahme 9).

Aus den genannten Gründen sieht der Stadtteilrahmenplan eine räumliche Trennung in einen für die Naherholung zu entwickelnden Teil nördlich der Bahn (dem Ort zugeordnet) und einen für den Naturschutz zu entwickelnden Teil südlich der Bahn vor. Der südliche Teil soll durch Wiederherstellung des bahnparallelen Weges einsehbar und erlebbar gemacht werden.

Naherholungsgebiet im Moselvorland

In den vorgesehenen Naherholungsflächen zwischen Ortslage und Bahnlinie sowie ggf. für die vorgesehene Kleingarten-Erweiterungsflächen (bei Nutzungs-Desinteresse) ist sowohl die Erschließung als auch die Landschaftsqualität sehr entwicklungsbedürftig. In diesem Bereich wird eine Gestaltung als extensive Parklandschaft mit großzügigen Wiesenflächen und abwechslungsreicher Gliederung durch Baum- und Gehölzgruppen vorgeschlagen (Maßnahme 4). In diesen Park lassen sich Spiel- und Sportflächen integrieren, soweit sie nicht mit der Errichtung von Gebäuden verbunden sind, die den Parkcharakter nachhaltig stören können. Denkbar ist auch die Integration eines Biergartens oder Parkcafés.

Schwerpunkt Auenentwicklung und Biewerbach-Renaturierung (Ökokonto)

Planerisch bereits vorbereitet ist die Offenlegung und teilweise Rückverlagerung des Biewerbachs in sein früheres Bachbett (Maßnahme 2). Ebenfalls planfestgestellt sind Kompensationsmaßnahmen für den Bau der Umgehungsstraße im Umfeld des künftigen Biewerbach-Mündungslaufs, die auf eine Entwicklung extensiv genutzter Streuobstwiesen abzielen. Diese Ansatzpunkte sollen zu einem arrondierten Bereich der naturnahen Auenentwicklung unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Hochwasserschutzes weiter entwickelt werden (Maßnahme 1). Es empfiehlt sich, die betreffenden Flächen für das Ökokonto der Stadt Trier zu nutzen. Ebenso sind auch die anderen in diesem Kapitel benannten landespflegerischen Maßnahmen auf ihre Zuordnung zum Ökokonto der Stadt Trier hin zu prüfen.

Streuobstvernetzung (Ökokonto)

Die Streuobstbestände östlich der Ortslage sind besonders schutzwürdig. Da sich aus der Gesamtabwägung aller relevanten Aspekte in Kapitel 3 die Empfehlung herleitet, trotz dieser Bewertung bei nachgewiesenem Bedarf einen Teil der Flächen in Anspruch zu nehmen, um eine langfristig ausgewogene Siedlungsentwicklung zu verfolgen, muss ein Ersatz für die Verluste und die Vernetzung der verbleibenden Bestände gleichsam als „neuer Ortsrand“ und Begrenzung der Neubauf Flächen entwickelt werden (Maßnahme 8). Diese können als extensiv genutzter Randbereich in das benachbart vorgesehene Naherholungsgebiet einbezogen werden.

¹⁸ Belastungen des Grundwassers wurden im Rahmen der Bodenuntersuchungen für die UVP zum Bebauungsplan BE 21 nicht untersucht. Hierzu ist die Anlage mehrerer Grundwassermessstellen im gesamten Abbaubereich erforderlich, da Belastungen kleinräumig unterschiedlich verteilt sein können. Außerdem wäre zu überprüfen, welchen Einfluss die wechselnden Wasserstände in der Moselau auf die Grundwasserbelastung haben (vgl. hierzu STADT TRIER 1991).

Ergänzungen im Wegenetz

Im Zuge des Baus der Ortsumgehung (B 53 neu) wird die Zugänglichkeit der Moselaue durch ein Brückenbauwerk südwestlich von Biewer sowie an der Wegeverbindung zu den Sportanlagen gesichert (Maßnahme 10). Der Zugang zur Moselaue soll dem Wunsch der Bürger entsprechend durch weitere Wege verbessert werden. Die Wünsche werden allerdings nicht näher örtlich konkretisiert.

Eine Verbesserung des Zugangs zur Moselaue durch weitere Querungen der B 53 neu über das im Rahmen der Planung der Umgehungsstraße vorgesehene Maß hinaus ist derzeit nicht vorgesehen. Aus Sicht der Stadtteilrahmenplanung ist jedoch eine Verbindung zwischen Ort und Moselaue auf Höhe des Pumpwerks unverzichtbar. Die Moselaue ist als Naherholungsgebiet für die Biewerer Bevölkerung von besonderer Bedeutung. Vor allem ältere Menschen und Familien mit Kindern sind auf Erholungsflächen mit geringen Höhenunterschieden und auf möglichst direkten Zugang angewiesen. Als Ergebnis der Bürgerinformation vom 11.03.2003 ist als Ziel der Stadtteilrahmenplanung an dem Bau eines Durchlasses an Stelle des heutigen Verbindungsweges in die Moselaue auf Höhe des Pumpwerks festzuhalten (zu Maßnahme 10). Die Realisierung ist kurzfristig hinsichtlich der technischen Ausführung sowie der Finanzierung der Maßnahme zu prüfen. Auf der Grundlage der Beratung in den politischen Gremien könnte dann die Durchführung im Zuge der Baumaßnahme B53 erfolgen.

Verbesserungen können darüber hinaus nur insofern vorgenommen werden, als das bestehende Erholungswegenetz bspw. im Hinblick auf unterschiedliche Ansprüche von Fußgängern und Radfahrern ergänzt und durch Querverbindungen wie insbesondere zwischen Sportanlagen und der Bahnunterführung in Verlängerung der Levelingstraße verdichtet wird.

Weitere wichtige Ergänzungen des bestehenden Wegenetzes werden im Bereich der Grünstreife zwischen Ehrang und Biewer sowie als Lückenschluss zwischen der Kapelle St. Jost und dem bestehenden bahnparallelen Weg, der am Achterweg mündet, vorgeschlagen (Maßnahme 11).

Offenhaltung der Wiesentäler

In Abschnitten des Biewertals zeichnet sich ein Bruchfallen und Verbuschen von Talgrundstücken ab, die langfristig bei Schließen der Gehölzbestände zu waldartigen Strukturen zu deutlichen Abflusshindernissen für die Kaltluft führen sowie den landschaftlichen Eindruck und den Biotopzusammenhang im Wiesental beeinträchtigen können. Daher sollten diese Flächen wieder einer standortangepassten Nutzung oder Pflege zugeführt werden. Dies gilt im Grunde auch für junge Aufforstungen im Falschen Biewertal. Im Rahmen der Flächennutzungsplan-Fortschreibung sollte Grünland als Zielnutzung konkretisiert und eine forstwirtschaftliche Nutzung ausgeschlossen werden (Maßnahme 7).

5. Themenbereich Hochwasserschutz / Renaturierung

5.1 Ausgangssituation

Hochwassersituation am Biewerbach

Der Themenkomplex Hochwasserschutz wurde vom Stadtentwässerungsamt bereits bearbeitet. Hierzu liegt für den Bachabschnitt auf Trierer Gemarkung eine Studie von Büro HEYNEMANN vor.

Das Einzugsgebiet des Biewerbachs beläuft sich auf ca. 22,1 km². Davon befinden sich 7,1 km² innerhalb des Stadtgebietes Trier. Der Biewerbach entsteht aus dem Zusammenfluss von Aacher Bach und Loricher Bach beim Erlenhof. Beide Oberläufe entspringen in der Verbandsgemeinde Trier-Land.

Der Aacher Bach weist mehrere Quelläufe im Raum Aach/Newel auf und hat den größeren Anteil des Einzugsgebietes. Das Quellgebiet des Loricher Bachs liegt nordwestlich der Ortslage Lorich. Sein Einzugsgebietsanteil umfasst ca. 5,5 km².

Nach den hydraulischen Untersuchungen sind Teile der Ortslage Biewer, und hier besonders nördlich der Biewerer Straße, durch Hochwasser des Biewerbachs gefährdet. An mehreren Punkten ergeben sich Ausbordungen. Die Gefahr von Überflutungen im Bereich Pulvermühle konnte jedoch bereits durch Abbau der dortigen Brücke sowie der neuen Uferstabilisierung in 2002 erheblich reduziert werden.

Einen weiteren neuralgischen Punkt stellt die Brücke der K 5 über den Biewerbach dar. Die Brücke liegt in ungünstigem Winkel zum Verlauf des Biewerbachs. Hier kommt es in Hochwassersituationen zu einer Düsenwirkung und zu Ausbordungen oberhalb der Brücke an der linken Uferseite sowie über die Johannes-Kerscht-Straße in vorhandene Bebauung. Im weiteren Verlauf folgen mehrere Ausbordungsstellen auf Höhe der Grundschule wie auch an nachfolgenden Brückenbauwerken, so z.B. im Bereich Achterweg.

Plan 4 zeigt die von HEINEMANN ermittelten Ausbordungen, die sich aufgrund von Berechnungen ergaben. Nach Auskunft des Stadtentwässerungsamtes sind in der Realität die Überflutungsereignisse wesentlich häufiger. Dies hat seine Ursache in Störungen im Abflussprofil, die schnell und häufig vorliegen, während die vorgenannten Berechnungen auf ungestörtem Abfluss basieren. Solche Störungen können sowohl durch Treibgut von oberhalb wie aber auch durch Eintrag von Grünschnitt aus Grundstücken in der Ortslage Biewer zustande kommen.

Ein Überschwemmungsgebiet am Biewerbach ist nicht ausgewiesen und auch nicht geplant.

Hochwassersituation an der Mosel

Wesentliche Teile der Ortslage südlich der Biewerer Straße zwischen Achterweg und St. Jost-Straße wurden von der Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz der SGD Nord in die Abgrenzung des Überschwemmungsgebietes der Mosel einbezogen, ebenso die Flächen zwischen Bahn und vorhandener Bebauung der Biewerer Straße in Richtung Westen.

Ausbauzustand des Biewerbachs

Der Biewerbach ist in seinem Verlauf auf Gemarkung Biewer oberhalb der Ortslage in Abschnitten naturnah ausgeprägt, in Abschnitten aber auch in einem naturfernen und verbesserungsbedürftigen Zustand. In der Ortslage verläuft der Bach größtenteils offen und ist nur vereinzelt überbaut. Eine gravierende Zäsur stellt die Unterquerung der Bahnanlage mit 22 m

Länge in einem engen Rahmendurchlass dar. Anschließend folgt ein Absturzbauwerk im Übergang zum komplett verrohrten Mündungslauf bis zur Mosel.

5.2 Zielaussagen des Stadtteilrahmenplans

Minderung der Hochwassergefahr für die Ortslage Biewer

Eine wirksame Verbesserung des Hochwasserschutzes in der Ortslage Biewer kann nur in Zusammenarbeit zwischen der Stadt Trier und der Verbandsgemeinde Trier-Land erreicht werden.

Maßnahmen zur Hochwasser-Rückhaltung sowie zur Förderung der Retention und Abflussverzögerung sollten primär im Einzugsgebiet des Aacher Bachs erfolgen. Hierzu wurde im Auftrag der Verbandsgemeinde Trier-Land eine Hochwasserschutzstudie erarbeitet, deren Umsetzung maßgeblich zur Entlastung des Biewerbachs beitragen dürfte.

Es bedarf einer näheren Untersuchung, um zu prüfen, ob weitere Maßnahmen zur Hochwasser-Rückhaltung auch im Stadtgebiet Trier erforderlich sind. Hierbei spielt insbesondere eine Rolle, aus welchen Teilen des Einzugsgebietes die Hochwasserwellen zeitlich so zusammentreffen, dass sie die Ortslage Biewer gefährden.¹⁹

Solche Rückhaltungen wären unter Berücksichtigung ökologischer und landschaftsgestalterischer Aspekte möglicherweise im Bereich der Talweitung beim Erlenhof und Altenhof denkbar (Maßnahme 1). Möglicherweise könnten auch Kleinrückhaltungen an den Nebenbächen in der Summe einen Beitrag leisten. Eine detaillierte Prüfung dieses Punktes muss weitergehenden Fachgutachten vorbehalten bleiben.

Die alte Biewerbach-Brücke im weiteren Verlauf der K 5 (Johannes-Kersch-Strasse) ist hinsichtlich ihrer hydraulischen Funktion zu überprüfen. Um die hier auftretende Düsenwirkung zu beheben, sind geeignete bauliche Maßnahmen in einem Gesamtkonzept festzulegen (Maßnahme 2). Hierbei ist jedoch auch die gewünschte verkehrsberuhigende Funktion und die bauliche Qualität der Brücke zu berücksichtigen

Für Zwecke des Hochwasserschutzes hat die Stadt Trier ein Grundstück etwas unterhalb der alten Brücke erworben. Vorgesehen ist hier eine Aufweitung des Profils und eine ökologische Aufwertung. Die Fläche sollte nach landespflegerischen Gesichtspunkten entwickelt werden. Hierzu wird vorgeschlagen, das Prallufer mit einem Erlengürtel zu bepflanzen und somit abzusichern, während der übrige Bereich des Profils den natürlichen Umgestaltungen der Bachdynamik überlassen werden sollte. Am Gleitufer wird die Pflanzung einzelner Weiden als optische Akzente vorgeschlagen (Maßnahme 3).

Im weiteren Verlauf des Biewerbachs in der Ortslage sind Einzelprobleme zu lösen (Maßnahme 4). Es liegen Vorschläge seitens des Stadtentwässerungsamtes vor, aber deren Umsetzung gestaltet sich in der Abstimmung mit den Betroffenen als schwierig.

Generell wäre zu prüfen, ob unrechtmäßige Aufschüttungen, Uferbefestigungen, Brückenbauwerke oder sonstige Bauten bestehen, die den Zielen des Hochwasserschutzes zuwiderlaufen, und welche Handlungsmöglichkeiten hiergegen bestehen (Maßnahme 5).

An die Bewohner gerichtet müsste Aufklärungsarbeit dahingehend betrieben werden, dass ein gewisser Anteil des Hochwassers des Biewerbachs auch „hausgemacht“ ist (Maßnahme 6). Dies betrifft zum einen die vorgenannten Anlagen, die den Bach einschränken. Zum anderen betrifft es das bewusste Einbringen von Grünschnitt ins Gewässer oder das fahrlässige Lie-

¹⁹ Dieser Aspekt ist nach Auffassung des Stadtentwässerungsamtes z.B. der Grund dafür, dass die Funktionsfähigkeit der Rückhaltung des Niederschlagswassers der Autobahn, die teilweise bezweifelt wurde, für die Hochwassersituation in Biewer nicht entscheidend ist.

genlassen von Material im überschwemmungsgefährdeten Bereich. Beides kann zu Verstopfungen führen.

Renaturierung des Biewerbachs (vgl. Plan 3a/b, Maßnahme 6; Plan 4, Maßnahme 7)

Für den Abschnitt des Biewerbaches südlich der Bahn sind die Bauarbeiten für die Renaturierung bereits seit 2001/02 im Gange, so ist das Brückenbauwerk im Zuge der neuen B 53 schon fertig gestellt, die beiden neuen Wegebrücken sind seit 2002 im Bau. Durch den Bebauungsplan BN 75 (Teilbereich 2) „Biewerbachmündung“ wurden die planerischen Voraussetzungen für eine landespflegerisch eingebundene Gesamtkonzeption und Anerkennung als Ausgleichsmaßnahme für Eingriffe durch Bebauung an anderer Stelle geschaffen.

Mit der vorgesehenen Offenlegung und Renaturierung des Mündungslaufs des Biewerbachs werden gravierende Störungen des Gewässersystems behoben. Begleitend vorgesehene Maßnahmen der Nutzungsumwandlung und Extensivierung tragen zur Förderung eines flussauengerechten Nutzungsmusters und zur Minderung der Belastung des Flusses durch Bodenabtrag und Nährstoffe bei.

Eine weitere Optimierung durch naturnahe Umgestaltung der Bachmündung selbst, die nach derzeitigem Planungsstand durch bestehende Leitungen stark eingeschränkt ist, erscheint nur möglich, wenn die finanziellen Rahmenbedingungen geklärt sind. Eine solche Maßnahme müsste unter Machbarkeits- und Kostengesichtspunkten intensiv untersucht werden, weil mehrere wichtige Leitungsstränge, v.a. Wasser und Gas, davon betroffen sind. Gegebenenfalls bietet sich eine Kofinanzierung durch andere Planungsträger an, die vergleichbare Maßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen benötigen. Im Stadtteilrahmenplan kann dieser Aspekt nicht weiter vertieft werden.

6. Zusammenfassung der wichtigsten Zielaussagen

Nachfolgend werden die Zielaussagen des Stadtteilrahmenplans in Tabelle 2 zusammengefasst. Vorhaben, die

- (1) der Minderung der Verkehrsbelastung und der Entwicklung des Ortskerns Biewer dienen,
- (2) den Hochwasserschutz und die Bach- und Auenrenaturierung betreffen,
- (3) zentrale planerische Weichenstellungen im Umfeld Biewers im Hinblick auf die Sicherung von zusammenhängenden Freiräumen und ihrer Erschließung für die Biewerer Bevölkerung bedeuten

sind für die weitere Entwicklung des Stadtteils von zentraler Bedeutung sie werden daher als Schlüsselprojekte bezeichnet. Damit wird dem hohen Stellenwert Rechnung getragen, den die Bürger im Bürgergutachten den unter (1) und (2) gefassten Aspekten direkt oder indirekt zugemessen haben. Punkt (3) wird abgeleitet aus der Analyse in Kapitel 3.2, deren Ergebnisse in der Bürgerveranstaltung am 11.03.2003 vorgestellt und akzeptiert wurden. Diese Leitidee zur Neuordnung des Raumes zwischen Biewer und Ehrang wird damit ebenfalls Schlüsselprojekt des Stadtteilrahmenplans.

Tab. 2: Zusammenfassung der Zielaussagen des Stadtteilrahmenplans

Ziele des Stadtteilrahmenplans Biewer	vgl. Plan	vgl. Nr.	s. Bürgergutachten Seite
Schlüsselprojekte			
Rückbau und Verkehrsberuhigung in der Biewerer Straße, mit besonderer Priorität in den Ortseingangsbereichen und am Fußgängerüberweg bei Anwesen Biewerer Straße 52, ²⁰ Ausweisung eines durchgehenden Rad-/Fußweges	2a 2b	1 4 11	26,30 22, 31 20
Verkehrsberuhigung im Zuge der K 5, Bau eines durchgehenden Gehweges; Verkehrssicherung / Verkehrslenkung im Kreuzungsbereich Johannes-Kersch-Strasse / Talstraße / Im falschen Biewertal.	2b	7 3	42 43 44
Ortskernentwicklung, Wohnumfeld- und Ortsbildgestaltung, Ausbau der Gassen und Fußwegeverbindungen, Einbeziehung des Baches in das Ortsbild	1a	7	
Platzbereiches am Jakobusbrunnen, Ausbau als zentraler Platzbereich	1a 2b	2 5	32ff.
Wegeverbindungen zwischen Biewer und dem Moselvorland Sicherung von ortsnahen Fuss- und Radwegeverbindungen in die Moselaue. Lückenschluss im Wegenetz.	3	11	44

²⁰ Die ebenfalls von den Bürgern als prioritär bezeichnete Situation vor dem Kindergarten wurde bereits durch entsprechende Maßnahmen entschärft.

Ziele des Stadtteilrahmenplans Biewer	vgl. Plan	vgl. Nr.	s. Bürgergutachten Seite
Schlüsselprojekte			
Grünzäsur zwischen Biewer und Ehrang als Bindeglied zwischen dem Meulenwald und der Moselaue ist zu sichern, Freihaltung von Bebauung, Förderung der Vernetzungsfunktion für Erholung und Arten- und Biotopschutz	3	5	
Auenentwicklung, mit Schwerpunkt im Bereich der Biewerbachmündung, Bündelung von Kompensationsmaßnahmen; Offenlegung und naturnahe Gestaltung des Biewerbach-Mündungslaufs	3 4	1 2 7	50
Hochwasserschutz: Untersuchung der Möglichkeiten weiterer Rückhaltungen auf Gemarkung der Stadt Trier (anhand eines Abflussmodells), insbesondere Prüfung von Machbarkeit und Effektivität eines Standortes im Bereich Altenhof sowie weiterer Kleinrückhaltungen im Einzugsgebiet	3 4	6 1	50

Weitere Zielsetzungen			
Sicherung der Infrastruktur, insbesondere der Einkaufsmöglichkeiten im Ort	1a	1	17
Optimierung der Ausstattung des Schulumfeldes als Begegnungsmöglichkeit für Jung und Alt	1a	3	16, 17 47
Anlage eines Kinderspielplatzes im Westen im Zuge der weiteren Entwicklung des Stadtteils	1a	4	15
Ausweisung der Donaustraße und St. Jost-Straße als Spielstraße	1a	5	35
Standortsicherung für die Umnutzung der Alten Schule als Bürgerhaus	1a	6	10 ff.
Ausweisung von Wohnbauflächen an der Biewerer Straße (Ortseingang aus Richtung Ehrang). Festschreibung im eventuell zu erstellenden Bebauungsplan	1d	1	49
Ausweisung von Wohnbauflächen östlich der stillgelegten Bahnlinie bei nachgewiesenem Bedarf	1d	2	49
Fortführung der Ausweisung von Gewerbeflächen nördlich Fa. Kirsch	1d	3	
Bau der Nordbrücke	2a	2	44
Einrichtung einer Personenzugverbindung auf der linken Moselseite mit einem Bahnhofpunkt Biewer-Ort	2b	1	41
Einrichtung eines Bahnhofpunktes Mäusheckerweg	2b	2	
Nutzung weiterer Ansatzpunkte zur Platzgestaltung im Zuge der Verkehrsberuhigung (z. B. Henneystrasse, Talstrasse, Achterweg, Kirche)	2b	6	36, 44, 45, 47
Einrichtung von Kurzparkboxen (mit Behindertenparkplätzen) im Ortskern	2b	8	
Lenkung Parkplatzsuchender zum Achterweg	2b	9	
Bereitstellung von ergänzenden Sammelparkplätzen bei nachgewiesenem Bedarf	2b	10	
Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt Biewerer Straße/ Mäusheckerweg	2b	12	

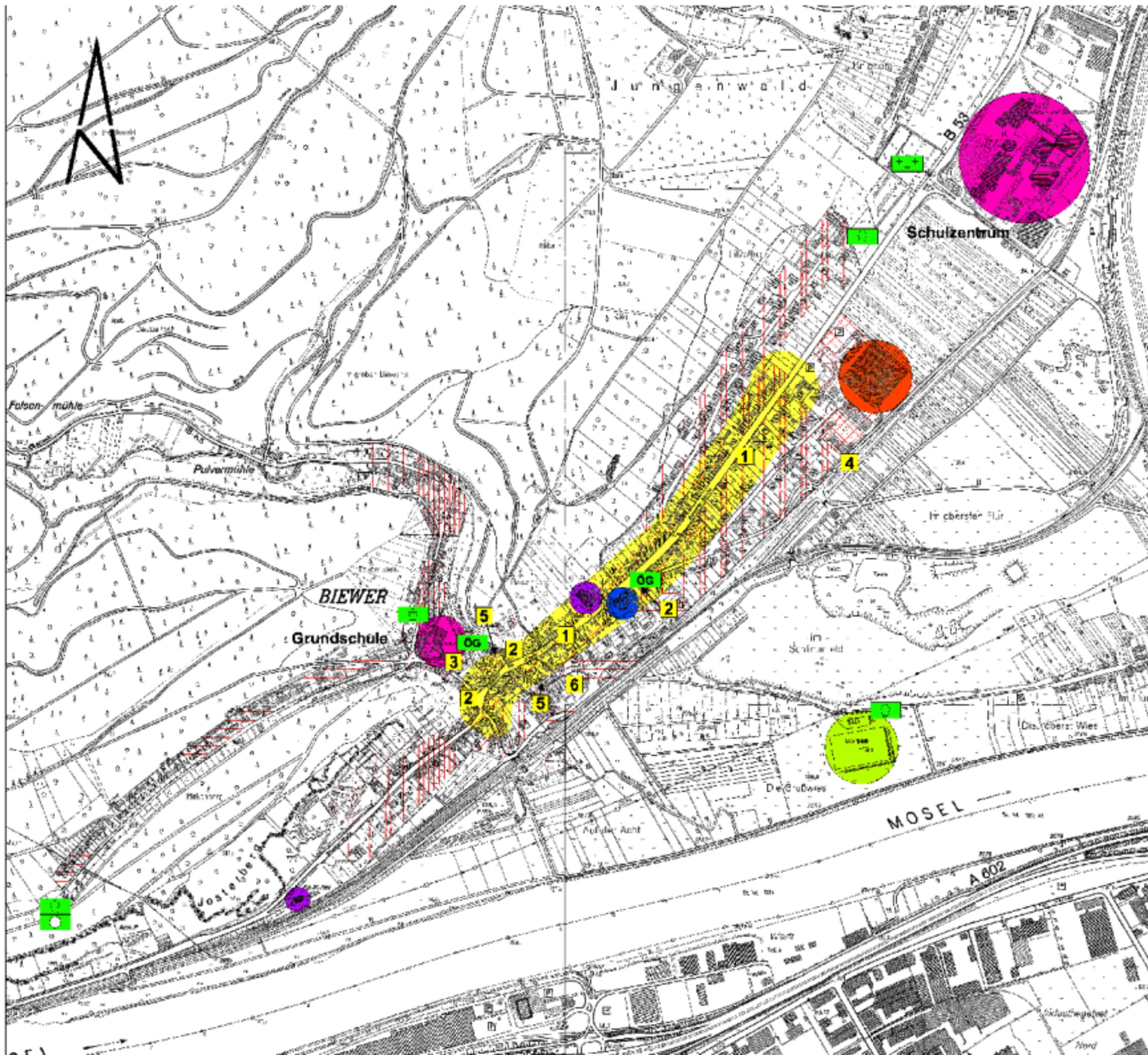
Ziele des Stadtteilrahmenplans Biewer	vgl. Plan	vgl. Nr.	s. Bürgergutachten Seite
Erweiterung der Kleingartenanlage bei Bedarf, alternativ Entwicklung für Naherholung	3	3	
Entwicklung der ehemaligen Abbauflächen westlich des Güterbahnhofs Ehrang als Naherholungsgebiet für Biewer	3	4	50 (Altern. Standort)
Maßnahmen zur Offenhaltung der Wiesentäler (Biewertal und Falsches Biewertal)	3	7	
Aufbau einer Vernetzung von Streuobstbeständen bei Inanspruchnahme der Vorschlagsflächen für Wohnbauland	3	8	
Überwachung von Altablagerungen	3	9	
Schließung von Lücken im Erholungswegenetz	3	10	
Ergänzung des Wegenetzes	3	11	
Umbau der Biewerbachbrücke im Zuge der K 5	4	2	
Förderung der Hochwasserrückhaltung, Uferstabilität und Naturnähe durch Profilaufweitung und naturnahe Gestaltung einer stadteigenen Fläche unterhalb der Biewerbachbrücke	4	3	50
Umsetzung diverser Einzelmaßnahmen zur Vermeidung des Ausbordens des Biewerbachs an weiteren kritischen Stellen in der Ortslage	4	4	50
Prüfung, ob unrechtmäßige Aufschüttungen, Uferbefestigungen, Brückenbauten und sonstige Bauten vorliegen. Ggf. Anordnung der Beseitigung bzw. Wiederherstellung eines ordnungsgemäßen Zustands	4	5	50
Aufklärungsarbeit bei den Anwohnern des Bachs mit dem Ziel, Ablagerungen von Materialien wie bspw. Grünschnitt oder Gartenabfällen im Überschwemmungsbereich oder gezieltes Einbringen in den Bach zu verhindern	4	6	50
Freihaltung des Überschwemmungsgebietes der Mosel von Bebauung	4	8	

Trier, 18. Juli 2003 BU

Karlheinz Fischer
Landschaftsarchitekt BDLA

Quellenverzeichnis

- BERG, Gundi (1989): UVP – Bestandsaufnahme, Gliederung und Bewertung des Streuobstbestandes „Mäusheckerweg“. Trier.
- FÖA (1999): Landschaftsplanung Stadt Trier. I.A. der Stadt Trier – Stadtplanungsamt.
- INGENIEURBÜRO HEINEMANN (2000): Hydraulische Untersuchungen Biewerbach – Bereich Ortslage Biewer. I.A. der Stadt Trier - Stadtentwässerungsamt.
- INGENIEURBÜRO JUHRE (2001): Hochwasserschutz Newel-Aach. I.A. der VG Trier-Land. Vorabzug.
- INGENIEURBÜRO KITTELBERGER (1994): Verlegung der B 53 Trier-Schweich – 1. Bauabschnitt Biewer-Pfalzel. I.A. des Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz.
- LANDSCHAFTSARCHITEKT FISCHER (2000): Landespflegerischer Planungsbeitrag zum Bebauungsplan BN 75 „Kaserne Nell's Ländchen“ – Teilbereich 2: „Biewerbachmündung“. I.A. der Stadt Trier – Stadtplanungsamt.
- LANDSCHAFTSARCHITEKTEN FISCHER & WREDE (1998): Landschaftsrahmenplanung Region Trier - Regionales Biotopverbundsystem. I.A. der Bezirksregierung Trier - Obere Landespflegebehörde. Trier.
- MINISTERIUM FÜR UMWELT RHEINLAND-PFALZ (1992): Planung Vernetzter Biotopsysteme Kreis Trier-Saarburg
- MINISTERIUM FÜR UMWELT UND FORSTEN RHEINLAND-PFALZ (1996): Luftreinhalteplan Trier-Konz 1990-1997. Mainz.
- MOBILE SPIELAKTION (2001): Erfassung der Spielraumsituation – Auszug für den Stadtteil Biewer. (2. Umlauf, Stand Juni 2001)
- MÜLLER, Wolfgang (1991): Gutachten über den Baugrund von Sportanlagen in Trier. Erstellt am 08.02.1991 im Auftrag der Stadt Trier. Konz
- PLANUNGSGEMEINSCHAFT REGION TRIER (1985): Regionaler Raumordnungsplan Region Trier
- PLANUNGSGEMEINSCHAFT REGION TRIER (2001): Regionaler Raumordnungsplan Region Trier – Freiraumkonzept. Entwurf
- SCHAECHTERLE, K.; SIEBRAND, H. (1993): Verkehrsuntersuchung Trier. Ulm.
- SCHÄFER, Annette (1990): Tierökologische Untersuchung und Bewertung der Obstwiesen im Bereich der Schule Mäusheckerweg. Trier
- STAATSKANZLEI RHEINLAND-PFALZ (1995): Landesentwicklungsprogramm III, Mainz
- STADT TRIER – AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK (2000): Bürgergutachten Biewer.
- STADT TRIER - STADTENTWÄSSERUNGSAMT (2000): Kanalbestandsplan.
- STADT TRIER – STADTPLANUNG (1983): Flächennutzungsplan Stadt Trier. Trier.
- STADT TRIER – STADTPLANUNG (1991): Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Bauleitplanverfahren – untersucht am Beispiel des Bebauungsplanes „BE 21 Sport- und Freizeitanlagen Mäusheckerweg“. Endbericht der Stadt Trier zum Forschungsvorhaben „Entwicklung und Erprobung von Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in der Stadt- und Dorfplanung“ im Rahmen des Forschungsgebietes „Experimenteller Städtebau“ des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (BMBau). Trier.



Bau- und Infrastruktur

- Baustruktur**
- geschlossene, verteilte Bauweise
 - offene Bauweise mit Straßenraumbildung
 - offene Bauweise ohne Straßenraumbildung
 - Reihen- / Doppelhausbebauung
 - Einzelbebauung
 - gewerbliche Bebauung

- Infrastruktur**
- Schule
 - Kirche / Kultur
 - Kindertagesstätte
 - Handel / Dienstleistungen / Gastronomie
 - Produktion

- Innerörtliche Freiraumsituation**
- Sport
 - Friedhof
öffentliche Grünfläche
Spielplatz
Bolzplatz

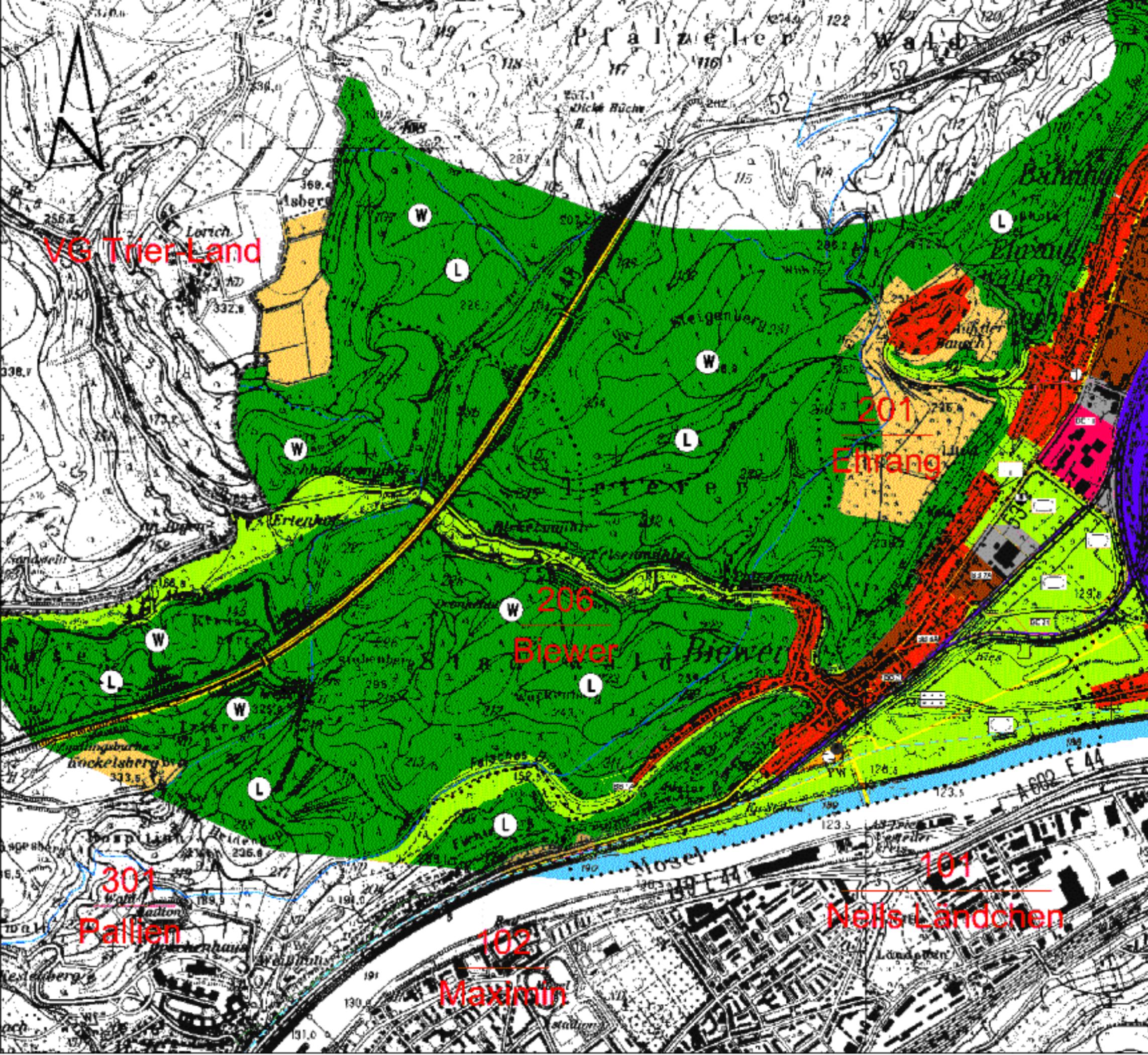
- Zielsetzung der Stadtteilrahmenplanung**
- 1** Sicherung der Infrastruktur, insbes. der Einkaufsmöglichkeiten im Ort
 - 2** Verbesserung der innerörtlichen Freiraumsituation durch Schaffung von Plätzen mit Aufenthaltsqualität im Zuge des Rückbaus der Biewerer-Straße (weitere Vorschläge: vgl. Plan 2)
 - 3** Optimierung der Ausbuchtung des Schulungsfeldes als Begegnungsorte für Jung und Alt
 - 4** Anlage eines Kinderspielfeldes im Zuge der weiteren Entwicklung des Stadtteils
 - 5** Ausweisung als Spielstraße
 - 6** Umnutzung der Alten Schule als Bürgerhaus

Stadtteilrahmenplanung Trier - Biewer

ABT I RAGG III II Stadt III IV
 PLAN: Bau- und Infrastruktur
 MASSTAB: 1:3000

NO.	NAME	ZEICHEN
1	OG	
2	OG	
3	OG	
4	OG	
5	OG	
6	OG	





Ausschnitt Flächennutzungsplan (Bestand)

- PLANZEICHENERLÄUTERUNG**
- ART DER BAULICHEN NUTZUNG**
 - Mehrfamilienhäuser
 - Sonstige Wohnbauten
 - Gewerbebauten
 - Gemeindefachbauten
- VERKEHRSFLÄCHEN**
 - Busbahnhöfe
 - Straßen
- VERSORGUNGS- UND ENTSORGUNGSANLAGEN**
 - Flächen für Freizeitanlagen und Erholungsanlagen
 - Park- und Erholungsanlagen
 - Regen-Gräben
- GRÜNFLÄCHEN**
 - Allgemein Grünfläche
 - Sportanlagen
 - Friedhöfe
 - Grünanlagen
- WASSERFLÄCHEN**
 - Wasserflächen, Bäche
- FLÄCHEN FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT**
 - Freizeitsport
 - Forstwirtschaft
 - Weiden
- SEBAUUNGSPLÄNE**
 - Bebauungsplan
 - Bebauungsplan mit Ausweisungsmöglichkeit
 - Bebauungsplan mit Ausweisungsmöglichkeit
 - Bebauungsplan mit Ausweisungsmöglichkeit
 - In Verfahren
 - In Verfahren ab (vor 1990)
- SONSTIGE DARSTELLUNGEN**
 - Umgrenzung besonderer Landschaftsteile
 - Umgrenzung des Naturdenkmals
 - Stadtbereichsgränze Biedertal
 - Ursprungsgrenze Biewer
 - Übersichtsplanungsbereich (mit Ausweisung als Hochwasserschutzgebiet)

Stadteilrahmenplanung
Trier - Biewer

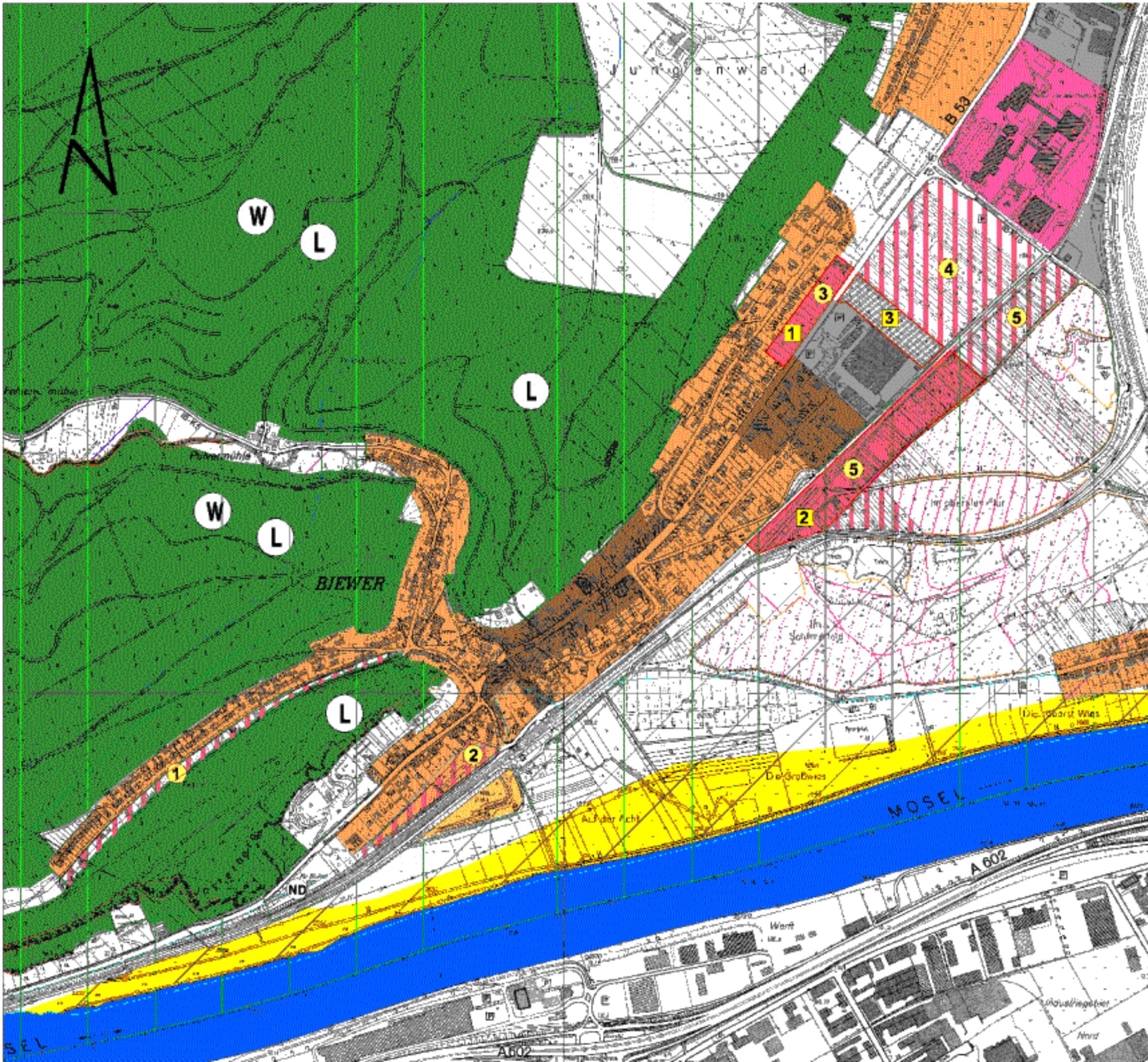
ALB 1 2000 10 11 Stadt Trier

PLAN Nr. A 600 111
Hfz 1990/2010/2011

MASSSTAB 1: 10000

Blatt	Blatt
1/1	1/1
1/1	1/1
1/1	1/1





Siedlungsentwicklung

- Siedlungsflächen Bestand**
- Wohnbauflächen
 - Mischbauflächen
 - Gewerbeflächen
 - Gemeindebedarfsflächen
 - Flächen für Ver- und Entsorgung
- Aussagen der Regionalplanung**
- Regionaler Grünzug
 - Vorbehaltsgebiet Arten- und Biotopschutz
 - Vorranggebiet für Forstwirtschaft
 - Gebiet für Naherholung
 - offenzuhaltende Wiesentäler
- Schutzgebiete / Objekte**
- L Landschaftsschutzgebiet
 - W Wasserschutzgebiet
 - Überschwemmungsgebiet gemäß §§ 68 ff LWG
 - Biotope gemäß §24 LPfLG
 - ND Naturdenkmal
- Sonstige Restriktionen**
- In der amtlichen Biotopkartierung erfasste Gebiete
 - Altablagerungen
 - Auffüllungen
 - vorgeschlagene Grabungsschutzgebiete
- Untersuchte Alternativen**
- 5 untersuchte potenzielle Wohnbauflächen (mit lfd.Nr. - vgl. Kap. 3.2)
- Zielsezung der Stadtteilrahmenplanung**
- 1 Ausweisung von Wohnbauflächen an der Biewerer Straße
 - 2 Ausweisung von Wohnbauflächen östlich der stillgelegten Bahnlinie
 - 3 Fortführung der Ausweisung der Gewerbeflächen

Planungsziele der Landschaftsplanung
siehe Plan 3

Stadtteilrahmenplanung Trier - Biewer

AUFTRAGGEBER: Stadt Trier

PLAN tit: Siedlungsentwicklung

MASSTAB 1: 5000

	datum	zweck
BENUTZT	14.10.00	01
GEÄNDERT	08.10.00	05
ERSTENTWURF	07.09.00	01

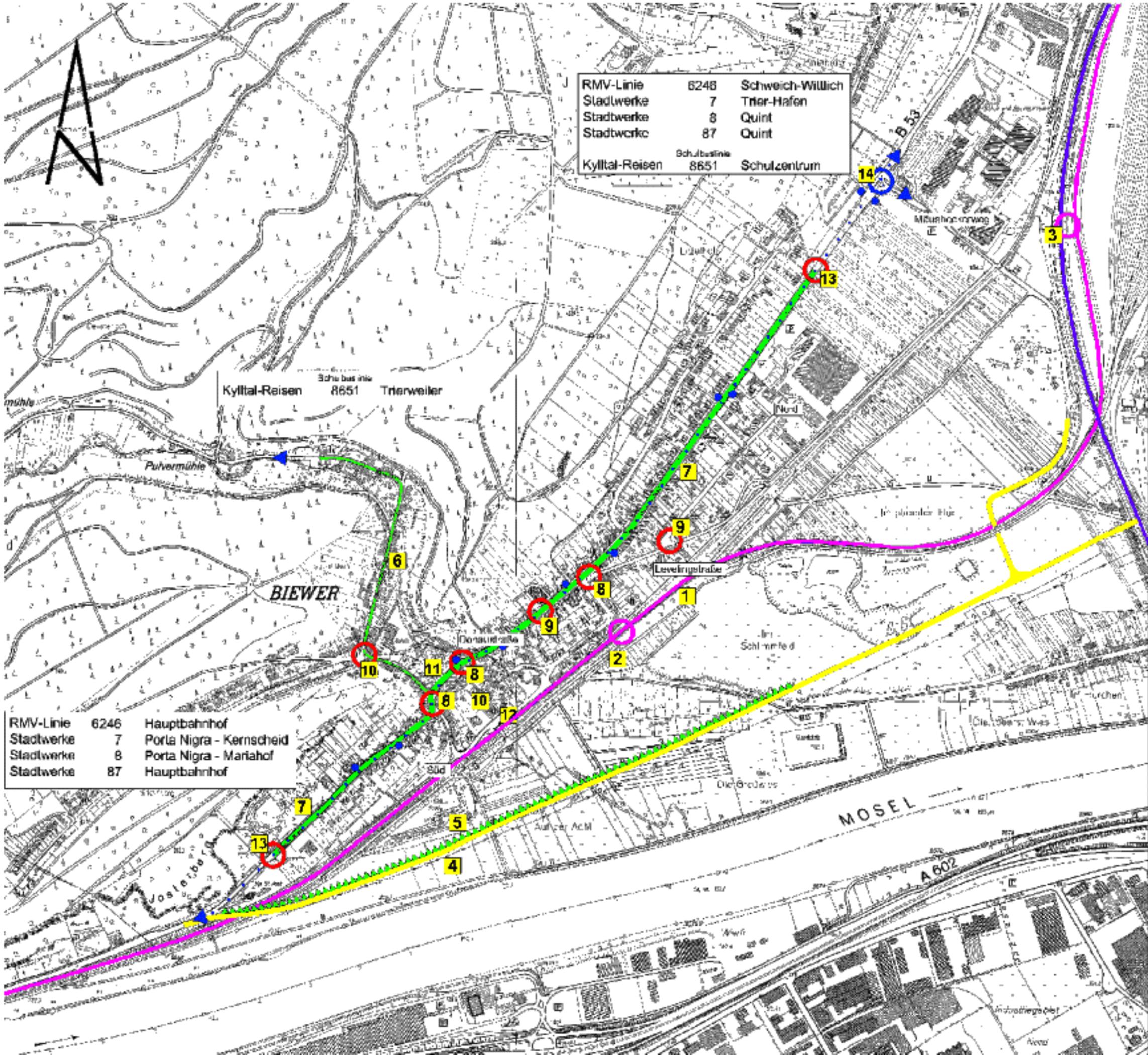
KARLHEINZ FISCHER
LANDSCHAFTSARCHITECT BBA
Am Friedl. • 54299 Trier • Tel. 0651 9895 - Fax 0651 9895-100

ÖPNV / Lösung der Verkehrsprobleme

RMV-Linie	6248	Schweich-Willich
Stadtwerke	7	Trier-Hafen
Stadtwerke	8	Quint
Stadtwerke	87	Quint
Kylltal-Reisen	Schulbuslinie 8651	Schulzentrum

RMV-Linie	6246	Hauptbahnhof
Stadtwerke	7	Porta Nigra - Kernscheid
Stadtwerke	8	Porta Nigra - Mariahof
Stadtwerke	87	Hauptbahnhof

- Buslinie
 - Schulbuslinie
 - Haltestellen mit Bezeichnung
 - Bahnlinie, derzeit nur Güterverkehr
 - Bahnlinie Trier - Koblenz (ÖPNV)
- Zielsetzung der Stadteilrahmenplanung**
- 1 Einrichtung einer Personenzugverbindung auf der linken Moselseite
 - 2 Einrichtung eines Bahnhaltspunktes Bower-Ort
 - 3 Einrichtung eines Bahnhaltepunktes Müsterechweg
- Verkehrsentlang Verkehrsberuhigung:
- 4 Umgehung B53 neu (im Bau)
 - 5 Lärmschutzmassnahmen an der B53 neu (postgeplant)
 - 6 Verkehrsberuhigende Maßnahmen KS Bau eines durchgehenden Gehweges
 - 7 Rückbau und Verkehrsberuhigung in der Biewerer Straße, Ausweisung/Dau eines durchgehenden Rad-/Fußweges
 - 8 Schaffung von Plätzen mit Aufenthaltsqualität im Zuge des Rückbaus der Biewerer Straße (prioritär)
 - 9 Nutzung weiterer Ansatzpunkte zur Platzgestaltung
 - 10 Verkehrsentlang / Verkehrsberuhigung an Kreuzungsbereich Joh. Keracht-Str. / Talstr. / im westlichen Biewerfeld
 - 11 Einrichtung von Kurzparkboxen (mit Behindertenparkplatz)
 - 12 Lenkung Parkplatzsuchender zum Achterweg Einrichtung von Stellplätzen
 - 13 Gestaltung der Ortseingänge mit Geschwindigkeitsdrossel
 - 14 Anlage eines Kreisverkehrsplatzes



Stadteilrahmenplanung Trier - Biewer

AUFTRAGGEBER: Stadt Trier

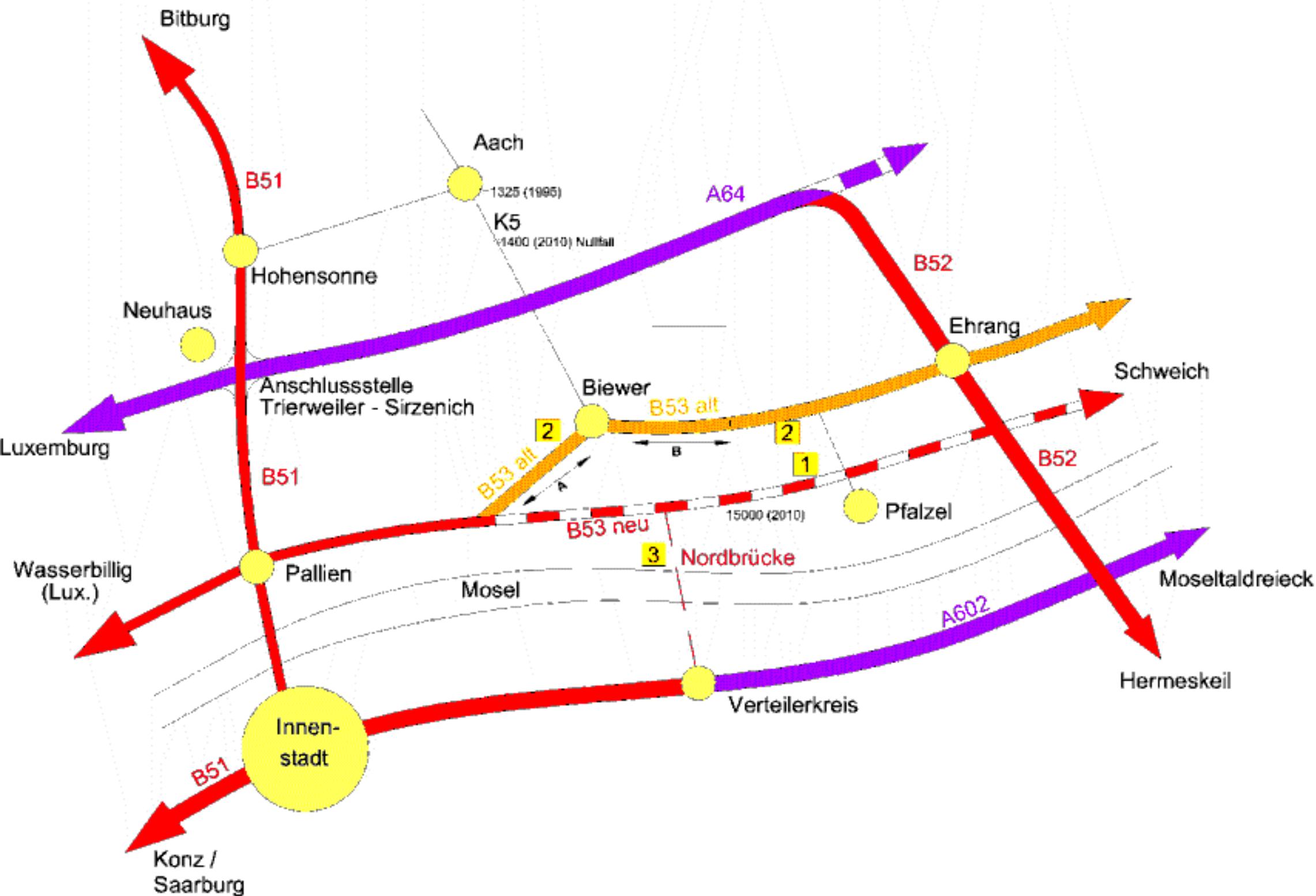
LAN. Zf: ÖPNV / Lösung der Verkehrsprobleme

MASS: Nr. 6000

BEREITET	2012	BY
GEZEICHNET	19.12.12	HE
IN. ABG.	19.12.12	2



Verkehrsznetz und -belastung



Verkehrsznetz

- Autobahn
- Verbindung A64 / A1 geplant
- Bundesstraße
- Bundesstraße: Umgehung im Bau
- Bundesstraße: durch Umgehung künftig entlastet
- Kreisstraße, Gemeindestraße

Zielsetzung der Stadtteilrahmenplanung

- 1 Bau der B53 neu (Umgehung)
- 2 Minimierung der Verkehrsbelastung auf der B53 alt (Biewerer Straße)
- 3 Bau der Nordbrücke

Verkehrszbelastung

A : B53alt Ortslage Biwer
zwischen K5 und St. Jost

1990: ~ 15.000 (ohne Umgehung)
2000: ~ 18.000 (ohne Umgehung)
2010: ~ 10.000 (mit Umgehung)
2010: ~ 7.000 mit Umgehung + Nordbrücke

B: B53alt Ortslage Biwer
zwischen K5 und Mäusheckerweg

1990: ~ 13.000 (ohne Umgehung)
2000: ~ 15.000 (ohne Umgehung)
2010: ~ 6.000 (mit Umgehung)
2010: ~ 3.000 mit Umgehung + Nordbrücke

Verkehrszbelastung Nordbrücke :

2010: ~ 30.000

Verkehrszbelastung neue B 53 :

2010: ~ 15.000 ohne Nordbrücke
2010: ~ 14.000 mit Nordbrücke

Stadtteilrahmenplanung
Trier - Biwer

AUFTRAGGEBER: Stadt Trier

PLAN 2a: Verkehrsznetz und
-belastung

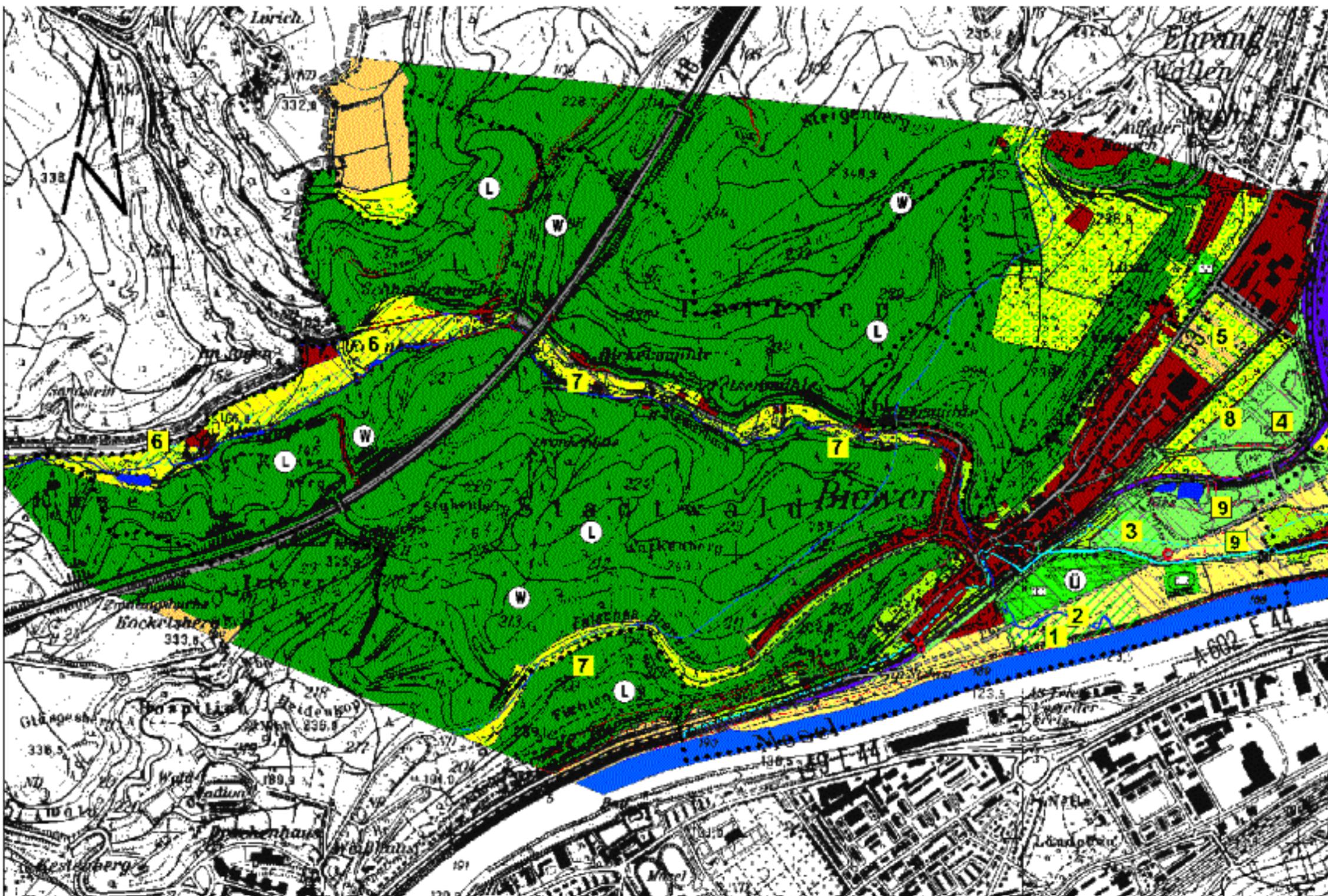
MASSSTAB ohne

LEGENDE

VERMISST

FRAGEN





Landschaft und Freiraum (Gemarkung)

- Schutzgebiete**
- Landschaftsschutzgebiet
 - Wasserschutzgebiet
 - Überschwemmungsgebiet
 - Biotop gemäß §24 LPflG
- Bereiche mit Schutz- und Erholungsfunktion**
- flächenhafte Biotop II, anfl. Biotopkernung
 - Bereich für Naherholung (vgl. Plan 1d)
 - offenzunehmende Wiesentäler
 - Überschwemmungsbereich bei HQ 200
- Zieleaussagen der Stadtteilrahmenplanung**
- 1 Schwerpunkt Außenentwicklung (Ökozentru)
 - 2 Offenlegung und naturnahe Gestaltung des Biewebachs
 - 3 bei Bedarf: Erweiterung der Kleingartenanlage alternativ: Entwicklung für Naherholung
 - 4 Entwicklung für Naherholung
 - 5 Grünzitat als Bindeglied zwischen Meulensfeld und Moselufer
 - 6 Prüfung von Möglichkeiten der Hochwasserrückhaltung (vgl. Plan 4)
 - 7 Maßnahmen zur Offenhaltung von Wiesentälern
 - 8 Aufbau einer Vernetzung von Streuobstbeständen bei Neanspruchnahme der Vorschlagsflächen für Wehrbau und (Ökozentru)
 - 9 Überwachung der Altdeponierungen
- Zu weiteren Maßnahmen für den Hochwasserschutz wird in Plan 4 verwiesen.
- Aussagen zu Wegeverbindungen: siehe Plan 3b*

Nutzungsmuster (generalisiert)

- | | | |
|-----------------------------|---|---------------------------|
| Wald | Bach | Bahnanlage |
| Wiesentäler | Bach verrohrt | Friedhof |
| Gärten, private Grünflächen | Bebauung | Sportplatz |
| Streuobst | Vorschlagsflächen für Bebauung, konzeptionell zu berücksichtigen (vgl. Plan 1d) | Kleingärten |
| Moselufer | Ackerflächen/Reisfelder | Ortsbereichsgrenze Biewer |
| Substrationsflächen | Straßen, Parkplätze | Stadtbereichsgrenze Trier |
| Stille Wasser | Straße im Bau | |
| Mosel | | |

**Stadtteilrahmenplanung
Trier - Biewer**

AUFTRAGSLEISTUNG: Stadt Trier

PLAN Nr. Landschaft und Freiraum (Gemarkung)

MASSSTAB 1: 10000

Entwurf	2010	2010
Gezeichnet	2010	10
Prüfung		

KARLHEINZ FISCHER
LANDSCHAFTSPLANER UND ARCHITECT

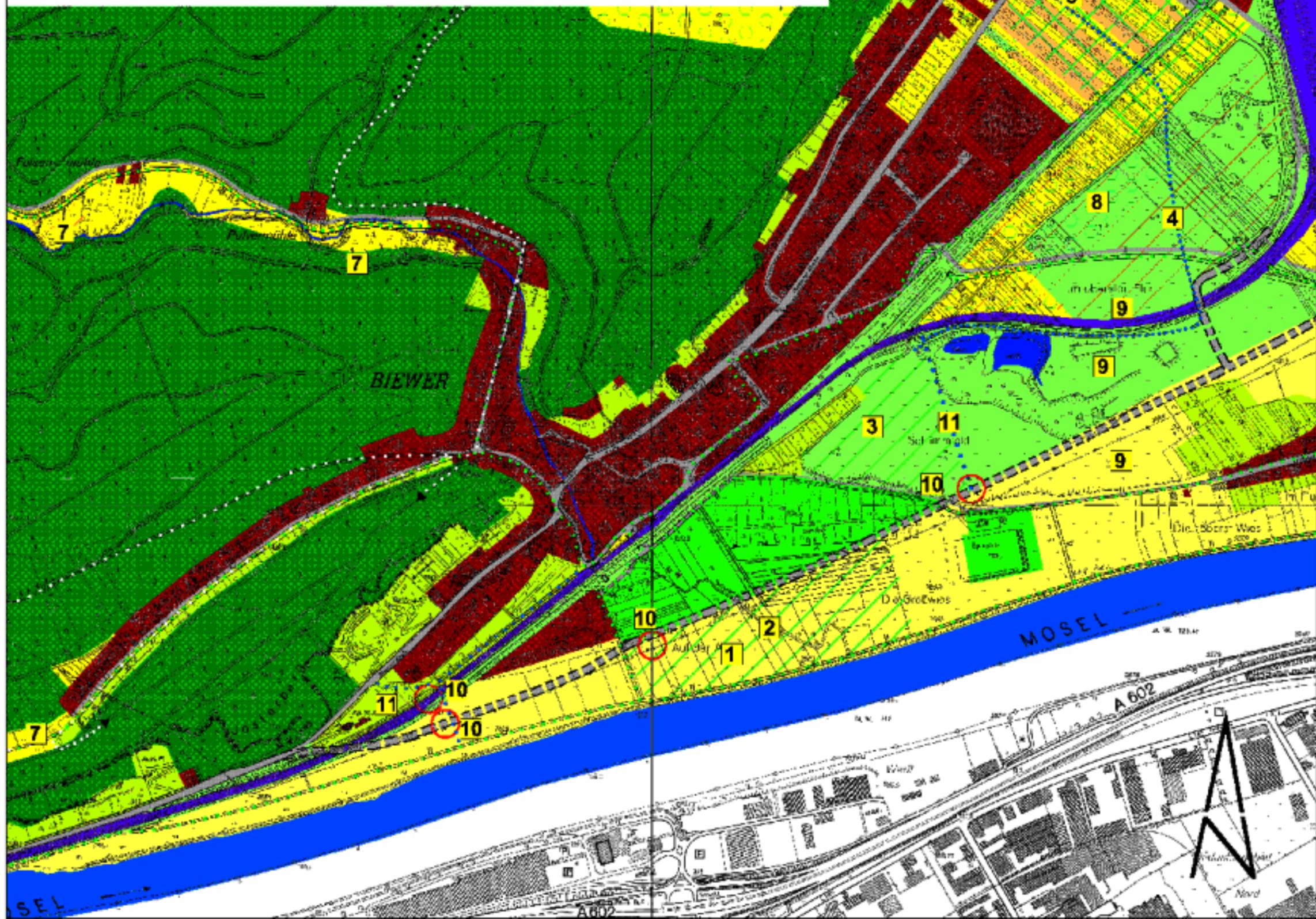
Nutzungsmuster (generalisiert)

- | | | | | | |
|--|-----------------------------|--|--|--|--------------------------------------|
| | Wald | | Bach | | Bahnanlagen |
| | Weinreife | | Bach, verrohrt | | Friedhof |
| | Gärten, private Grünflächen | | Bebauung | | Sportplatz |
| | Streubest | | Vorschlagsflächen für Wohnbebauung konzeptionell zu berücksichtigen (vgl. Plan 1d) | | Kleingärten |
| | Moselaue | | Ackerflächen, Rabfläcker | | Radwege |
| | Sukzessionsflächen | | Straßen, Parkplätze | | Wanderwege |
| | Stillegewässer | | Straßen im Bau | | Sonstige Wegeverbindungen ins Umfeld |
| | Mosel | | Gemarkungsgrenze Biewer | | |

Landschaft und Freiraum (Ortslage)

- Schutzgebiete**
- Landschaftsschutzgebiet
 - Wasserschutzgebiet
 - Überschwemmungsgebiet
 -
- Datopengemäß § 24 LPPLG
- Bereiche mit Schutz- und Erholungsfunktion**
- -
 -
 -

- Zielaussagen der Stadtteilrahmenplanung**
- 1** Schwerpunkt Ausentwicklung (Öko-Konto)
 - 2** Ortslogik und naturnahe Gestaltung des Bereichs
 - 3** bei Bedarf Erweiterung der Kleingärtenanlage alternativ: Entwicklung für Naherholung
 - 4** Entwicklung für Naherholung
 - 5** Gränzäure als Bindeglied zwischen Meulenwald und Moseufer
 - 6** Prüfung von Möglichkeiten der Hochwasserrückhaltung (vgl. Plan 3a + 4)
 - 7** Maßnahmen zur Offenhaltung von Wiesenlücken
 - 8** Aufbau einer Vernetzung von Streubeständen bei Inanspruchnahme der Vorschlagsflächen für Wohnbau und (Öko-Konto)
 - 9** Überwachung der Ablagerungen (vgl. Plan 1d)
 - 10** Sicherung der Wegeverbindungen zwischen Biewer und dem Moselvorland
 - 11** Schließung von Lücken im Erholungswegenetz
- Zu weiteren Maßnahmen für den Hochwasserschutz wird in Plan 1 verweise.



Stadtteilrahmenplanung Trier - Biewer

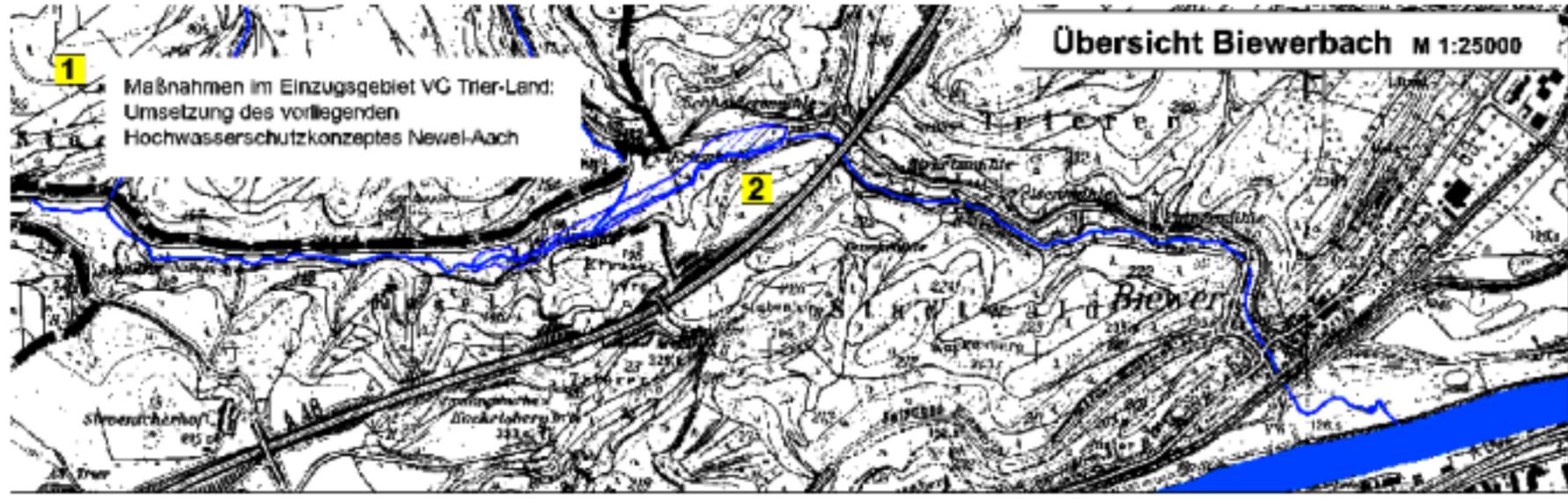
AUFTRAGSBLATT: Seite 1 von 1

PLAN Nr.: Landschafts- und Freiraum (Ortslage)

MASSSTAB: 8000

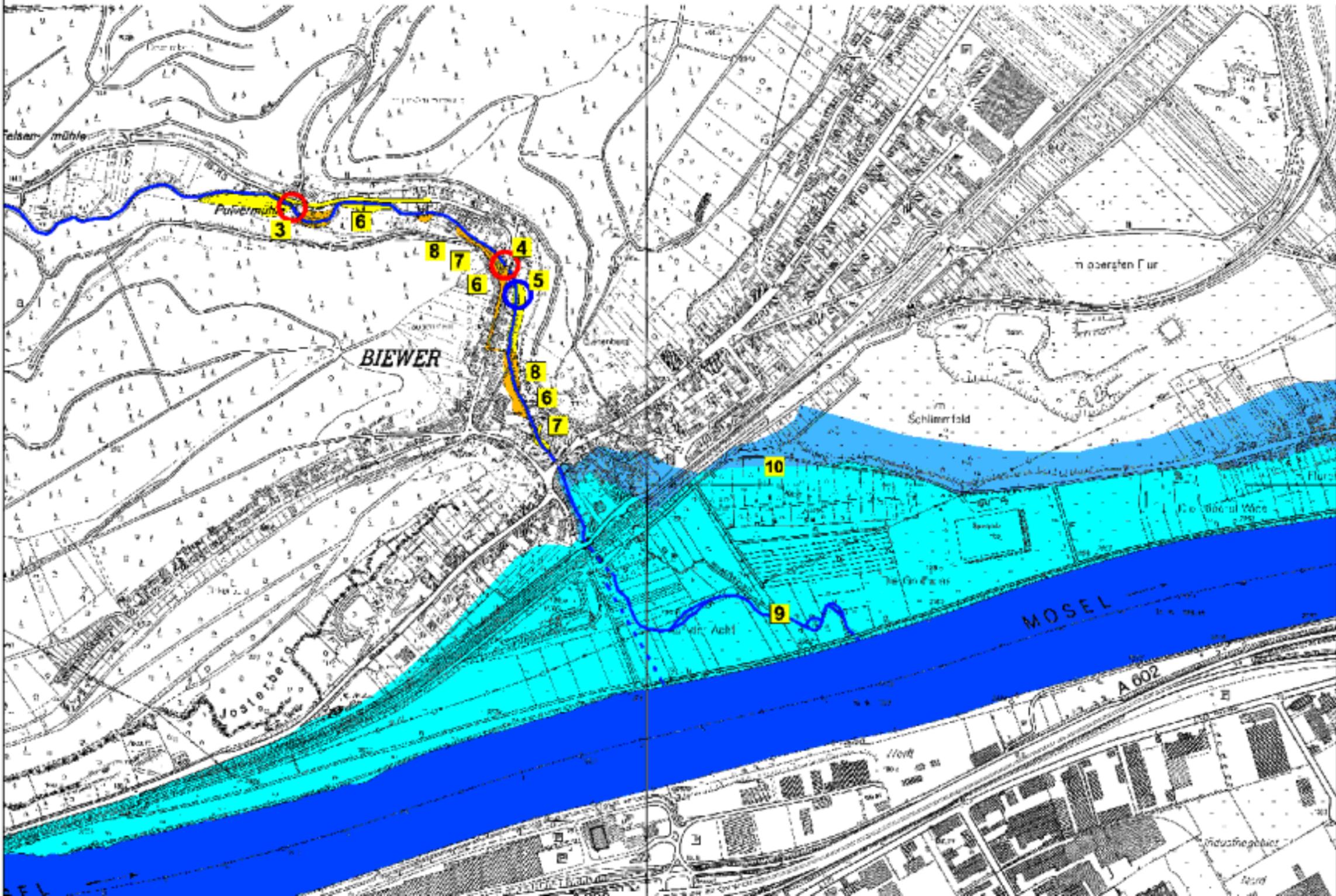
BRUNNEN	BRUNNEN
BRUNNEN	BRUNNEN
BRUNNEN	BRUNNEN

KARLHEINZ FISCHER
Landschaftsarchitektur B.A.



Hochwasserschutz

- Hochwasserschutz**
- Mosel**
- Flusslauf
 - Überschwemmungsgebiet gemäß §§ 88 ff LWG
 - Überschwemmung bei m. 200-jährigen Hochwasser (HQ 200) nachrichtlich
- Biewerbach**
- Bachlauf
 - vorröhrtor Mündungslauf
 - Ausbordungen in der Ortslage bei HQ 10
 - Ausbordungen in der Ortslage bei HQ 100



- Zielaussagen der Stadtteilrahmenplanung**
- Biewerbach**
- Maßnahmen im Gebiet der VG Trier-Land
 - Prüfung von Möglichkeiten der Hochwasserrückhaltung auf GmkG Trier - hier: zur Untersuchung vorgeschlagener Starfurt am Erleritz
 - Umbau der Frießbrücke (mittlerweile umgesetzt)
 - Umbau der alten Biewerbachbrücke
 - Förderung der Hochwasserrückhaltung, Uferstabilität und Naturnähe
 - punktuelle Maßnahmen in der Ortslage
 - Prüfung, ob unrechtmäßige Aufschüttungen, Uferbefestigungen und sonstige Bauten vorliegen ggf. Anordnung zur Beseitigung
 - Aufklärung der Anwohner:
 - Freihaltung des Abflussquerschnitts
 - keine weiteren Verfüllungen oder "wilde" Uferbefestigungen
 - keine Ablagerungen von Materialien, Grünschnitt und Gartensabfällen im Dach bzw. überschwemmungsgefährdeten Bereichen
 - Offenlegung und naturnahe Gestaltung des Mündungslaufs
- Mosel**
- Freihaltung des Überschwemmungsgebiets vor Bebauung

Stadtteilrahmenplanung
Trier - Biewer

AUSLAGGEBLITZ: Stadt Trier

PLAN: Hochwasserschutz

MASSSTAB: 3000 / 25000

DISSEN	ZEICHEN
DISSEN	DISSEN
DISSEN	DISSEN
DISSEN	DISSEN



