

Stadtteilrahmenplan

Stadtteilrahmenplan

Trier - Euren

Herausgeber:

Baudezernat der Stadt Trier
Rathaus
Am Augustinerhof
54290 Trier

Bearbeitung:

IPB – PLANung & KONzepte
Longkampstraße 36 a
54292 Trier

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Annette Weber, Dipl.-Ing. Elke Saleh
Dipl.-Ing. Sonja Naumann, Dipl.-Ing. (FH) Gertraud Brückbauer

in Zusammenarbeit mit dem

Stadtplanungsamt der Stadt Trier

Trier, im August 2003

Vorwort

Mit dem Stadtteilrahmenplan Euren liegt nun für den dritten von 19 Ortsbezirken die Konzeption für die zukünftige räumliche Entwicklung des Stadtteils vor.

Euren hat sich, nicht zuletzt auf Grund seiner günstigen Lage zur Innenstadt und seinem attraktiven landschaftlichen Umfeld zu einem beliebten Wohnstandort entwickelt. In seiner Struktur weist der Ortsbezirk die ganze Bandbreite der typischen Siedlungs- und Landschaftsformen auf: Sie reicht vom großen Industriegebiet in der Eurener Flur mit den größten Trierer Gewerbebetrieben bis nach Herresthal, dem kleinsten Stadtteil Triers der sich seine dörflich- bäuerliche Struktur erhalten hat. Landschaftlich erstreckt sich der Ortsbezirk vom Moselufer über die landwirtschaftlich genutzte Talebene, über die walddreichen Sandsteinhänge, bis zum Hochplateau um Herresthal mit seinem vielfältigen Naturraum. Solche Vielfalt bietet Chancen, lässt jedoch auch für die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes zahlreiche Konfliktfelder erwarten.

Auch in Euren wurde als erste Stufe zur Erstellung des Stadtteilrahmenplanes ein Bürgergutachten erstellt. Bewohner des Stadtteils haben in vier Arbeitsgruppen die Probleme ihres Stadtteils analysiert, und Ziele für seine weitere Entwicklung formuliert. Die Ergebnisse des Bürgergutachtens weisen darauf hin, dass das konfliktträchtige Nebeneinander von großen Gewerbebetrieben, landwirtschaftlicher Nutzung und Wohnquartieren hier bisher recht gut gelöst wurde. Die konsequente Trennung der Erschließung und die städtebauliche Einbindung des Gewerbegebietes haben sich im wesentlichen als richtig herausgestellt. Mit der neuen Erschließung des Pi-Parkes und seiner Anbindung an das Gewerbegebiet Ottostraße wird auch die noch störende Belastung der Ortslage Euren durch den Schwerlastverkehr erheblich vermindert.

Darüber hinaus zielen die im Bürgergutachten vorgeschlagenen Maßnahmen insbesondere auf die Verbesserung des Wohnumfeldes in der Ortslage, die Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Kommunikation im Ort sowie die Ausbildung eines Stadtteilzentrums ab. Das weitgehend intakte soziale Gefüge des Ortsteils hat zu dessen Attraktivität wesentlich beigetragen. Somit bestehen hier die besten Voraussetzungen, dass neben den politischen Entscheidungen auch die notwendige Eigeninitiative die Verwirklichung dieser Ziele ermöglicht.

Der Stadtteilrahmenplan dient als räumliches Entwicklungskonzept, daher wurden nur die räumlich relevanten Ziele übernommen. Sie sollen als Richtschnur für die künftigen Planungen und Investitionen im Stadtteil dienen. Verwaltung und politische Gremien werden zukünftig die in diesem Stadtteilrahmenplan genannten Ziele ihren Entscheidungen zugrunde legen. Die weitere Entwicklung kann hierbei durchaus zu geänderten Gewichtungen und neuen Zielsetzungen führen. Der Rahmenplan wird daher also einer kontinuierlichen Fortschreibung bedürfen.

Für die engagierte Mitarbeit der Bürger in den Arbeitsgruppen zum Bürgergutachten, sowie bei der Diskussion des Stadtteilrahmenplan-Entwurfs möchte ich an dieser Stelle nochmals danken. Ebenso gebührt dem Büro *Planung & Konzepte* Dank für deren intensive und detaillierte Analyse des Ortsteils und die Erstellung des Rahmenplanes.

Trier, September 2003



Peter Dietze, Baudezernent

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	
1	Der Stadtteil Euren im Überblick	4
1.1	Geografische Lage	4
1.2	Verwaltungsstrukturen	4
1.3	Gliederung des Stadtteils	4
1.4	Statistische Daten für den Stadtteil Euren im Verhältnis zur Stadt Trier	5
1.5	Geschichtliche Entwicklung	5
2	Stadtteilrahmenplanung mit vorgeschalteter Bürgerbeteiligung	7
2.1	Zielsetzung	7
2.2	Die Arbeitsgruppen / das Bürgergutachten	7
2.3	Probleme, Wünsche und Einschätzungen aus der Sicht der Bürger / Zielsetzung der Rahmenplanung	8
2.3.1	Arbeitsgruppe Dorfgestaltung	8
2.3.2	Arbeitsgruppe Kinder und Jugendliche	10
2.3.3	Arbeitsgruppe Verkehr	11
2.3.4	Arbeitsgruppe Arbeiten / Wohnen / Konversion	15
3	Rahmenplanung	16
3.1	Übergreifende Zielaussage	16
3.2	Ortskern	16
3.3	„Stadtteilzentrum“	19
3.4	Plätze	23
3.5	Verkehr	25
3.5.1	Verkehrsentlastung für Euren	26
3.5.2	Einfallsstraßen	27
3.5.3	Verkehrsberuhigung, Bürgersteige, Kreuzungsbereiche und Straßenbegrünung	29
3.5.4	Ruhender Verkehr	31
3.5.5	Fußwegeverbindungen, Wander- und Radwege	32
3.5.6	Öffentlicher Personennahverkehr	35
3.6	Freizeiteinrichtungen	36
3.6.1	Spielplätze	36
3.6.2	Sportplätze	39
3.6.3	Sonstige Freizeiteinrichtungen	39
3.7	Gewerbegebiet Diedenhofener / Niederkircher Straße	40
3.8	Landschafts- und Freiraumkonzept	40
3.9	Ortsteil Herresthal	43
3.9.1	Ortslage	43
3.9.2	Landschaftsentwicklung	44
4	Zusammenfassung	46
5	Pläne	48
6	Anhang	1
6.1	Detailpläne	1
6.1.1	Ideenskizze zur Dorfplatzgestaltung	1
6.1.2	Ideenskizze zum Platz am Kindergarten	1
6.1.3	Ideenskizze zum Platz am Helenenbrunnen	1
7	Literaturverzeichnis	1

1 Der Stadtteil Euren im Überblick

1.1 Geografische Lage

Euren liegt im südwestlichen Bereich von Trier auf der linken Moselseite, im Ausgangstrichter des Eurer Baches, zwischen den Stadtbezirken Zewen und Trier-West. Die deutsch-luxemburgischen Grenze liegt rund 10 km westlich von Euren. Der Stadtteil hat eine Fläche von 1.318,9 ha, was einem Anteil von 11,3 % an der Gesamtfläche der Stadt Trier entspricht. **Plan 1** zeigt die Lage von Euren, die Positionierung im Gesamtgebiet der Stadt Trier und den Verlauf der wichtigsten Verkehrslinien (Bundesstraße, Autobahn und Eisenbahn).

1.2 Verwaltungsstrukturen

Der Stadtteil Euren gehört seit seiner Eingemeindung im Jahr 1929 zur Stadt Trier im Westen von Rheinland-Pfalz. Zum Stadtteil Euren gehört auch der Ortsteil Herresthal.

1.3 Gliederung des Stadtteils

Der Stadtteil Euren hat sich aus einer römischen Ansiedlung, einer Villa und/oder einer Tempelanlage, entwickelt, die sich auf der Stelle der Kirche St. Helena befand.

Rund um die Kirche befand sich die mittelalterliche Siedlung, die vermutlich befestigt war. Als Ortskern kann der kreisförmige Bereich (im Grundriss von Euren erkennbar) Burgmühlenstraße, Numerianstraße, Eurer Straße, Im Spilles und Pestalozzistraße angenommen werden. Der Ortskern ist deutlich ländlich geprägt. Seine historische Bausubstanz ist teilweise erhalten.

Die Siedlungsfläche hatte sich bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts in das Tal nach Herresthal und das Kathertal, bis an die Berghänge, Udo- und Schweringstraße sowie Karel- und Tempelherrenstraße, Richtung Eisenbahnlinie (Eisenbahnstraße) und Richtung Trier West (Eurer Straße) ausgebreitet.

Ab der Jahrhundertwende gehörten auch militärische Flächen (Exerzierplatz auf der Eurer Flur, Kaserne auf dem heutigen Pi-Park-Gelände) zu Euren. Mit dem Ausbesserungswerk grenzte das erste große und für die Eurer Arbeitnehmer bedeutende Industriegelände an die Gemarkung. In der Zeit der Weltkriege und bis in die 50er Jahre nahmen die militärisch genutzten Flächen (entlang der Eurer und Luxemburger Straße sowie in der Eurer Flur) deutlich zu.

Seit dem zweiten Weltkrieg bis heute hat sich die Siedlungsfläche durch Neubaugebiete vergrößert und es sind neue Gewerbegebiete (Ottostraße, Gottbillstraße, Diedenhofener und Niederkircher Straße) auf der Gemarkung von Euren entstanden.

Die im Bereich des Moseltals gelegenen Siedlungsteile des Stadtteils Euren werden noch ergänzt durch die rd. 200 m höher gelegene dörfliche Siedlung Herresthal im Bereich des Trierweiler Gutlandes.

Naturräumlich erstreckt sich Euren somit über drei unterschiedliche Bereiche: Das Trierer Moseltal, die Palliener Sandsteinfelsen als Übergangsbereich und das Hochplateau des bereits genannten Trierweiler Gutlandes.

Im Moseltal halten sich flächenbezogen Siedlung (rd. 1/3 Wohnbebauung - rd. 2/3 Gewerbe) und (Kultur)Landschaft nahezu die Waage. Der Landschaftsraum der nördlichen Eurenener Flur wird hierbei intensiv landwirtschaftlich/gartenbaulich genutzt. Der Korridor längs der Mosel dient dagegen mehr der Natur und der Naherholung. Rund um Schloss und Hofgut Monaise findet sich nochmals verstärkt landwirtschaftliche Nutzung.

Die Hangbereiche der Palliener Sandsteinfelsen haben überwiegend forstliche Bedeutung. Der Wald erfüllt hier neben der Holzproduktion auch wichtige (Erosions-)Schutz- und Erholungsfunktionen. Das Plateau rund um Herresthal dient mit ausgedehnten Wiesen und Ackerflächen überwiegend der landwirtschaftlichen Produktion.

In den **Plänen 2a und 2b** ist die gesamte Gemarkung des Stadtteils Euren abgebildet.

1.4 Statistische Daten für den Stadtteil Euren im Verhältnis zur Stadt Trier

Das Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen der Stadt Trier stellte für den Stadtteil Euren als Vorbereitung zu der Bürgerbeteiligung diverse statistische Daten als Grundlageninformation zusammen. Details und Auswertungen können in dieser Grundlageninformation nachgeschlagen werden. Insgesamt betrachte lässt ich festhalten, dass die Bevölkerungsentwicklung, die Verteilung zwischen weiblichen und männlichen Einwohnern, die Verteilung zwischen deutscher und ausländischer Bevölkerung, die Altersverteilung, der Familienstand und die Kinderzahl pro Haushalt in Euren im Wesentlichen dem Durchschnitt der Stadt Trier entsprechen.

Besonderheiten lassen sich in Euren nicht feststellen.

1.5 Geschichtliche Entwicklung

Bereits in vorgeschichtlicher Zeit führte eine wichtige Handelsroute vom Rhônetal nach Nordgalien. Im Bereich des heutigen Triers querte sie die Mosel über eine Furt in der breiten Talbucht.

Das Moseltal war wichtiger Knotenpunkt im römischen Straßennetz. Euren liegt an einer alten Römerstraße von Trier nach Westen Richtung Reims. Durch römische Baureste ist belegt, dass sich hier schon vor 2000 Jahren eine Siedlung befand.

Die Kirche St. Helena in Euren steht auf den Mauerresten einer römischen Villa, bei der es sich um den Palast der Kaiserin Helena gehandelt haben soll. Angeblich soll hier der Bischof Numerian um 646 beerdigt worden sein. Trotz lückenhafter Überlieferung ist zu erkennen, dass Euren bereits in spätrömischer-merowingischer Zeit eine wichtige siedlungshistorische Bedeutung erlangt hatte. Ebenfalls auf merowingische Zeit gehen in der Eurenener Flur gefundene Gräberfelder zurück.

Das Dorf Euren entwickelte sich zu einem Bauern- und Handwerkerdorf, das es bis in das 18. Jahrhundert geblieben ist. Am Hangfuß des Oeslingvorlandes gelegen, ist die Lage moselhochwassersicher. Die Wälder der umgebenden Hänge lieferten Bau- und Brennholz, die Eurenener Flur war seit jeher landwirtschaftlich genutzt. Sie liegt im klimatisch begünstigten Moseltal und weist sehr fruchtbare Auenböden auf. Das Baumaterial für die Gebäude des Ortes wurde in ortsnahen Sandsteinbrüchen der Palliener Sandsteinfelsen gebrochen. Bevor Brunnen gebohrt wurden, stellte der Eurenener Bach die Wasserversorgung sicher, der noch bis in die 30er Jahre des 20. Jahrhunderts offen durch die Straßen floss.

Ab der 2. Hälfte des 7. Jhs. ist für den Trierer Raum Weinbau nachgewiesen. Im 13./14. Jahrhundert besitzt Euren eine burgähnliche Befestigungsanlage, die die Repräsentation von drei bedeutenden Schöffenfamilien war. Klöster und der Adel betrieben Weinbau und dehnten die Anbauflächen auf den südexponierten Lagen des Moseltals aus. In diesem Zeitraum ist für den Bereich Euren eine Kelteranlage nachgewiesen.

Im Mittelalter hat im Gebiet von Euren der Galgen für die Region Trier gestanden. Hier fanden Hinrichtungen und Verbrennungen auf Scheiterhaufen statt. An der Luxemburger Straße / Ecke Eisenbahnstraße erinnert das „Galgenkreuz“ an diesen Ort.

Im 18. Jh. kommt das Kurfürstentum Trier, zu dem auch Euren gehört, zu Frankreich. Trier und seine Umgebung blühen auf. Für Handwerk und Handel bieten sich durch den vergrößerten Absatzmarkt im Westen gute Wachstumsvoraussetzungen.

Nach dem Wiener Kongress kommen die Rheinlande zu Preußen, das Trier zur Garnisonsstadt macht und Soldaten schickt. Auch in Euren werden Kasernen gebaut und ein großer Exerzierplatz in der Eurener Flur angelegt.

1888 finden die ersten Eingemeindungen statt. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts unternimmt die Stadtverwaltung Trier Versuche, weitere Vororte einzugemeinden, um Ausdehnungsmöglichkeiten für Siedlung und Gewerbe zu haben. Euren sträubt sich aber bis 1929 gegen dieses Bestreben und bleibt eigenständige Ortsgemeinde des Landkreises. Erst 1929 wird Euren eingemeindet und ein Stadtteil von Trier.

Der im ersten Weltkrieg in der Eurener Flur angelegte Militärflugplatz wird 1974 verlegt. Damit wird die bauliche Nutzung der ca. 300 ha großen, ebenen Talfläche möglich. Mit dem Bau der Konrad-Adenauer-Brücke 1973 wird die Verkehrsanbindung des linken Moselufers wesentlich verbessert. In der Folgezeit entwickelt sich hier eins der wichtigsten Trierer Gewerbegebiete.

2 Stadtteilrahmenplanung mit vorgeschalteter Bürgerbeteiligung

2.1 Zielsetzung

Der Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Trier hat am 30. April 1996 die Verwaltung beauftragt, für die Trierer Stadtteile so genannte Stadtteilrahmenpläne zum Zwecke der zukunftsweisenden Entwicklung zu erstellen.

Die Stadtteile Triers sind bewohnte Teilgebiete, die aufgrund ihrer Lage, Bedeutung oder aus historischen Gründen zusammengewachsen sind, einen eigenen Namen führen, jedoch keine rechtliche Selbständigkeit besitzen. Jeder Stadtteil hat seinen eigenen Charakter, den es zu erhalten und weiter zu entwickeln gilt.

Mit der Art der Erstellung von Stadtteilrahmenplänen (im folgenden „SRP“) wird ein neuer Weg beschritten. Die Verwaltung will gemeinsam mit der Bevölkerung (= Bürgerbeteiligung) in den Stadtteilen einen Rahmen für das zukünftige Handeln von öffentlichen und privaten Akteuren erarbeiten. Es sollen Entwicklungsmöglichkeiten, aber auch Grenzen aufgezeigt und konkurrierende und hemmende Nutzungen offen gelegt werden. Die Entwicklungsplanung ist ein offener Prozess, der kontinuierlichen Veränderungen unterliegt.

Die Bürgerbeteiligung ist die aktive Einbeziehung der Bevölkerung in den Entscheidungsprozess. Ein Instrument der Bürgerbeteiligung sind die themenbezogenen Arbeitsgruppen, in denen Bewohnerinnen und Bewohner gemeinsam Ideen und Zielvorschläge für ihren Stadtteil entwickeln.

Vorteil der Bürgerbeteiligung ist die Offenlegung von Bürgerbedürfnissen gegenüber der Verwaltung und die höhere Akzeptanz von anschließend folgenden Maßnahmen der Verwaltung, die sich an den im SRP formulierten Zielen orientieren.

Ein SRP hat keine unmittelbare rechtliche Bindung. Er wird von der Stadt freiwillig erstellt und dient als Entscheidungshilfe und Leitlinie.

Die Stadt Trier hat insgesamt 19 Ortsbezirke. Euren ist der dritte Ortsbezirk, für den eine Stadtteilrahmenplanung erarbeitet wird.

2.2 Die Arbeitsgruppen / das Bürgergutachten

Den öffentlichen Auftakt für die Arbeiten am Stadtteilrahmenplan bildete eine Bürgerversammlung in Euren am 21. April 1999. In dieser Versammlung wurde das Projekt vorgestellt und die Themenschwerpunkte der Arbeitsgruppen festgelegt. In den Arbeitsgruppen konnten alle interessierten Bürger mitarbeiten, um im Laufe mehrerer Treffen ein Ziel- und Entwicklungskonzept zu erarbeiten und Maßnahmenvorschläge in einer Prioritätenliste aufzustellen.

In Euren bildeten sich folgende Arbeitsgruppen:

- Dorfgestaltung
- Kinder und Jugendliche
- Verkehr
- Arbeiten / Wohnen / Konversion

Die AG „Arbeiten / Wohnen / Konversion“ stellte ihre Arbeit nach der Bestandsaufnahme ein. Sie kam zu der Erkenntnis, dass die Stadtverwaltung in diesem Arbeitsbereich schon weitgehende Planungen entwickelt hatte und sah für die AG kaum noch Planungsspielraum.

Die übrigen Arbeitsgruppen formulierten ihre Ergebnisse jeweils in Abschlussberichten, die in der Broschüre „Bürgergutachten Euren“ im Juni 2000 veröffentlicht wurden.

2.3 Probleme, Wünsche und Einschätzungen aus der Sicht der Bürger / Zielsetzung der Rahmenplanung

2.3.1 Arbeitsgruppe Dorfgestaltung

Übergeordnete Ziele der Arbeitsgruppe:

Bürgergutachten	Stadtteilrahmenplan (SRP)
Erhalt des traditionellen, dörflichen Charakters	Entwicklungskonzept für Euren als einheitlichen Stadtteil mit dörflichem Charakter und landwirtschaftlichem Ursprung
Schaffung und Bewahrung von „Kommunikationsstellen“, wie z.B. ein Bürgerhaus, die Freiwillige Feuerwehr, eine Kinder- und Alten-Börse sowie ein Stadtteilzentrum	Stärkung der Identifizierung der Bewohner mit ihrem Stadtteil und ihrer Nachbarschaft, Heraushebung oder Schaffung dörflicher Besonderheiten (Treffpunkte, Plätze); siehe Vorschläge zur Platzgestaltung
Gestaltung eines Dorfplatzes in der Numerianstraße mit Blick auf die Bereich Kriegerdenkmal / Volksbank	Platzgestaltung Numerianstraße unter Einbeziehung der Bürgerwünsche mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten
Bestandsaufnahme des Stadtteils	Durchgeführt als Basis für die Rahmenplanung, Dokumentation vorhandener Strukturen
Fehlende Bürgersteige, allgem. Schlechter Straßenzustand, überörtlicher Verkehr, fehlender Parkraum, fehlender zentraler Platz	Überarbeitung aller Straßen im Ortskern, Einrichtung von Bürgersteigen, Verkehrsberuhigung und Ausweisung von geordneten Parkplätzen, Gestaltung eines Dorfplatzes in der Numerianstraße

Die Reihenfolge der folgenden, konkreten Ziele und Maßnahmen der Arbeitsgruppe stellt keine Rangfolge dar, sondern entspricht der Prioritätenliste der Arbeitsgruppe, siehe Bürgergutachten Kapitel 3.1.6, Seite 25.

Bürgergutachten	Stadtteilrahmenplan (SRP)
Die an der Numerianstraße gelegene Freifläche soll als zukünftiger "Dorfplatz" oder Stadtteilzentrum ausgebaut werden.	In Rahmenplanung umgesetzt, siehe Detail mit Gestaltungsbeispiel
Der Kreuzungsbereich St.-Helena-Straße - Burgmühlenstraße - Numerianstraße (Kriegerdenkmal) soll zurückgebaut werden.	Umgestaltung des gesamten Kreuzungsbereichs unter Einbeziehung des Kriegerdenkmals und des zukünftigen Dorfplatzes
Der Eurenener Bach soll vom Bereich des Kriegerdenkmals bis zum Bereich des zukünftigen "Dorfplatz" oberirdisch fließen.	Offenlegung des Eurenener Baches ist aus technischen Gründen und wegen der geringen Breite der Numerianstraße nicht machbar
Der Kreuzungsbereich Eurenener Straße - Ludwig-Steinbach-Straße soll zurückgebaut werden.	In Rahmenplanung umgesetzt: gestalterische Änderung der Eurenener Straße von der Eisenbahnstraße bis zum Kindergarten Ecke L.-Steinbach-Straße von der Durchgangs- zur Dorfstraße, Herausnahme des Schwerverkehrs zur Ottostraße
Rückbau der Eurenener Straße vom Kreuzungsbereich Im Speyer bis Kreuzungsbereich Volksbank.	Im Zuge der Verkehrsentlastung ist die Umgestaltung der Eurenener Straße im Gesamten aufgenommen
Verkehrsberuhigender Ausbau der unteren St.-Helena-Straße vom Kreuzungsbereich Sparkasse bis Kriegerdenkmal, sowie der Greilerstraße.	In Rahmenplanung aufgenommen
Wiederherstellung bzw. Neubau der Wanderwege entlang des Eurenener Baches von der Herresthaler Straße bis zum Pflanzgarten und zurück als Rundweg durch den Eurenener Wald, sowie des Aufstiegs vom Sandfang am Kater-	In Rahmenplanung aufgenommen, sofern insbesondere aus eigentumsrechtlichen Gründen realisierbar

Bürgergutachten	Stadtteilrahmenplan (SRP)
bach bis zum Kopf des „Echternacher Berges“.	
Anlegen eines Natur- oder Abenteuerspielplatzes zwischen dem ehemaligen Festplatz im Waldfrieden (obere Herrmannstraße hinter der Hütte des Kameradenvereins) und dem Euren Bach.	Standortvorschläge in Rahmenplanung als Alternativen aufgenommen
Bau eines Brunnens vor dem Hotel "Eurener Hof".	Platzgestaltung erst denkbar nach deutlicher Verkehrsentslastung und -beruhigung der Euren Straße
Rückbau des Kreuzungsbereiches Herrmannstraße – Eligiusstraße - Katerweg - Im Waldtal (Helenenbrunnen).	In Rahmenplanung aufgenommen
Abriss des Bunkers im Kreuzungsbereich St.-Helena-Straße - Burgmühlenstraße zur Schaffung zusätzlichen Parkraumes.	In Rahmenplanung aufgenommen, Finanzierung ist jedoch zu klären
Zurückführung des im Bereich des Kirchenvorplatzes gefundenen Mosaikbodens an den Stadtteil Euren.	Liegt außerhalb der Rahmenplanung, sollte mit Museum abgeklärt werden
Anstrahlung der St. Helena Kirche.	Liegt außerhalb der Rahmenplanung, sollte mit Kirchengemeinde abgeklärt werden
Der Vorplatz der Kirche St. Helena soll öffentlich gestaltet werden.	Infotafeln zu geschichtlichem Hintergrund des Bauwerks, Öffnung des Kirchplatzes, Aufstellung von Bänken sind im SRP aufgenommen - Klärung mit der Pfarrgemeinde notwendig
Aufnahme von Verhandlungsgesprächen mit dem Besitzer der „Bauruine“ gegenüber der Euren Kirche.	Liegt außerhalb der Rahmenplanung, sollte in persönlichem Gespräch geklärt werden

Folgende Wünsche äußerte die Arbeitsgruppe außerdem in ihren Textformulierungen des Bürgergutachtens:

Bürgergutachten	Stadtteilrahmenplan (SRP)
Entschärfung des Gefahrenpunktes am Kindergarten	In Rahmenplanung aufgegriffen
Parkplatz auf ehemalige Buswendepalette der Linie 1	Nicht in Rahmenplanung aufgegriffen, Begründung siehe Rahmenplanung S. 21 und Gestaltungsvorschlag
Kennzeichnung der Stadteinfahrt	Stadteinfahrt im Bereich Euren / L.-Steinbach- Straße, Begründung für die Abweichung vom Bürgerwunsch siehe S. 21 / 22 und Gestaltungsvorschlag im Anhang Kapitel 1.1.1
Umsetzung der Firmenhinweisschilder	In Rahmenplanung umgesetzt
Verhinderung von Parken auf den Gehwegen in der Einmündung der St.-Helena-Str.	Sicherstellung durch entsprechende verkehrstechnische Maßnahmen und deren Kontrolle
Erhalt der Vorgärten in der St.-Helena-Straße	Durch die Stadtteilrahmenplanung kann nur der öffentliche und nicht der private Raum beeinflusst werden.
Rückbau der Kreuzung Burgmühlen- / Eligiusstraße	In Rahmenplanung aufgegriffen

2.3.2 Arbeitsgruppe Kinder und Jugendliche

Übergeordnete Ziele:

- Kindgerechtes Aufwachsen in Euren, Förderung des sozialen Verhaltens und der motorischen Fähigkeiten von Kindern und Jugendlichen
- Erlernen von Selbständigkeit ohne die Gefährdung durch Straßenverkehr

Die Reihenfolge der folgenden, konkreten Ziele und Maßnahmen der Arbeitsgruppe stellt keine Rangfolge dar, sondern entspricht der Prioritätenliste der Arbeitsgruppe, siehe Bürgergutachten Kapitel 3.2.9, Seite 40.

Bürgergutachten	Stadtteilrahmenplan (SRP)
Schaffung eines „Naturspielplatzes“ / Wasserspielplatzes	Standortvorschläge sind im SRP aufgenommen. Realisierung ist insbesondere hinsichtlich der Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen.
Einrichtung einer Krabbelgruppe	Keine räumliche Relevanz
Instandsetzung, Überarbeitung der vorhandenen Spielplätze	Als Hinweis im Text übernommen
Umgestaltung des Schulhofes	Neugestaltung unter Berücksichtigung des wertvollen Baumbestandes, Öffnung und Vergrößerung der Baumscheiben
Verkehrsberuhigung und Schaffung von Fußgängerwegen	Umfangreiche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sowie Ergänzung von Gehwegen und Platzbereichen im SRP aufgenommen. (s. auch AG Verkehr)
Kontrolle von Gehwegparkern	Keine räumliche Relevanz (siehe auch AG Verkehr)
Ausweisung und Instandsetzung von Wanderwegen	Ergänzung und Vernetzung der Wanderwege im SRP übernommen
Errichtung einer Infowand	Infowand kann in die Gestaltung des Dorfplatzes einbezogen werden, siehe Gestaltungsvorschlag
Stadtteilzeitung	Keine räumliche Relevanz, Eigeninitiative im Stadtteil notwendig.
Kinder/ Alten Börse	Keine räumliche Relevanz, Eigeninitiative im Stadtteil notwendig
Errichtung eines Stadtteilzentrums mit einer festangestellten Person	Konzeption des Dorfplatzes sowie Umfeld des Bürgerhauses bieten hierzu günstige Standortvoraussetzungen. Personalfrage ist jedoch im SRP nicht zu klären

Folgende Wünsche äußerte die Arbeitsgruppe außerdem in ihren Textformulierungen des Bürgergutachtens:

Bürgergutachten	Stadtteilrahmenplan (SRP)
Reduzierung des Parkplatzes zugunsten von Bürgersteigen	In Rahmenplanung aufgegriffen
Vereine und Kurse: Erweiterung und Ergänzung von Vereinsangeboten für Kinder	Umsetzung liegt außerhalb der Rahmenplanung
Generationsübergreifendes Zentrum	Umsetzung liegt außerhalb der Rahmenplanung
Tauschring	Umsetzung liegt außerhalb der Rahmenplanung
Freizeitangebote für Jugendliche <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt in Verbindung mit einem vergünstigtem Busticket für Jugendliche 	Umsetzung liegt außerhalb der Rahmenplanung

2.3.3 Arbeitsgruppe Verkehr

Als übergeordnete Ziele hat die Arbeitsgruppe definiert:

- Gewährleistung und Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer
- Verringerung und Überwachung der Belastungen durch Lärm, Emissionen etc.
- Gute Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen
- Verbesserung der Mobilität im gesamten Stadtteil
- Nutzbarmachung des öffentlichen Raumes für die Bevölkerung
- Verkehr als Verbindungsglied der verschiedenen Daseinsfunktionen Wohnen, Arbeiten, Sich-Versorgen etc.

Die Reihenfolge der folgenden, konkreten Ziele und Maßnahmen der Arbeitsgruppe stellt keine Rangfolge dar, sondern entspricht der Prioritätenliste der Arbeitsgruppe, siehe Bürgergutachten Kapitel 3.3.5, Seite 85.

Bürgergutachten	Stadtteilrahmenplan (SRP)
Allgemeine Ziele (siehe S.42)	
Gestaltung Kreuzungsbereich Einmündung St.-Helena-Straße / Numerianstr. und St.-Helena-Str. / Burgmühlenstraße (Kriegerdenkmal)	Gestaltung des Kreuzungsbereiches im Zuge der Verkehrsberuhigung und fußgängerechtem Ausbau der Straßen
Der Verbindungsweg zwischen Euren und Zewen sollte zurückgestuft und für den normalen motorisierten Verkehr gesperrt werden. Verbindungsweg Euren/Zewen ("Promilleweg")	Straße soll als landwirtschaftlicher Weg zurückgestuft werden. Im SRP werden darüber hinaus Vorschläge für die Gestaltung des Weges gemacht
Gestaltung Kreuzungsbereich Einmündung Numerianstraße / Eurener Straße (Raiffeisenbank / Ärztehaus)	Wünsche, soweit aus verkehrstechnischen Gesichtspunkten realisierbar und von räumlicher Relevanz in Rahmenplanung aufgenommen
Besondere Probleme bereitet das Parken auf Bürgersteigen im Kurvenbereich Eligiusstraße-Burgmühlenstraße	Ordnung des ruhenden Verkehrs, zusätzliche Schaffung von Kurzparkplätzen, Umgestaltung der Kreuzungen bzw. Einmündungsbereiche im SRP vorgesehen
Kein Moselaufstieg im Bereich Euren Im Speyer / Sportplatz; Zone 1-3	Wird im SRP auch unter gesamtstädtischen Gesichtspunkten diskutiert. Als weiter zu untersuchende Variante mit Tunnellösung jedoch aufgenommen.
Ampelanlage bzw. Überquerungshilfe (fest installiert) Eurener Straße (Kindergarten)	Ampelanlage ist bereits installiert
Gestaltung Kreuzungsbereich / Einmündung St.-Helena-Str. / Eurener Straße (Sparkasse)	Im SRP aufgenommen
Gestaltung Bereich Helenenbrunnen; Verkehrsberuhigung bzw. Gestaltung als Platz	Gestaltungsvorschläge im SRP aufgenommen
Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich bzw. "Fußgängerzone" (Stadtteilzentrum) Untere St.-Helena-Str.	Verkehrsberuhigter Ausbau und Schaffung eines Dorfplatzes unter Berücksichtigung der verkehrlichen Bedingungen im SRP aufgenommen
Gestaltung Kreuzungsbereich und Wendepalte Linie 1; Ludwig-Steinbach-Straße / Eurener Straße (Kindergarten)	Umgestaltung ist beim Tiefbauamt in Planung; Im SRP berücksichtigt.
Ergänzung fehlender Bürgersteige Burgmühlenstraße	Im SRP übernommen. Ausbaumöglichkeit als Mischfläche ist alternativ im Zuge der Ausführungsplanung zu prüfen

Bürgergutachten	Stadtteilrahmenplan (SRP)
Konsequente Durchführung von (nicht angekün- digten) Geschwindigkeitskontrollen im Ortsbe- reich Zone 1-4 (ganzer Stadtteil)	Ohne räumliche Relevanz
Parkplätze für Einkaufsbereich St.-Helena-Straße (Fußgängerzone) und Bürgerhaus Im Geimers- feld (Wendeplatte)	Ordnung des ruhenden Verkehrs, Einrichtung von Kurzparkzonen und Stellplätzen im SRP übernommen
Ausweisung als echte Einbahnstraße St.-Helena- Straße zwischen Kirche und Tempelherrenstraße	Im SRP aufgegriffen
Verkehrsberuhigung Eligiusstraße	Im SRP aufgegriffen
Ergänzung fehlender Bürgersteige Udostraße	Im SRP aufgegriffen
Ausbau und Instandsetzung der Hauptstraße Herresthal	Im SRP aufgegriffen
Gestaltung Kreuzungsbereich Im Spilles / Eure- ner Straße (Kindergarten)	Im SRP aufgegriffen
Ergänzung fehlender Bürgersteige Greilerstraße	Im SRP aufgegriffen
Ergänzung fehlender Bürgersteige St.-Helena- Straße	Im SRP aufgegriffen
Überwachung und Ahndung von zugeparkten Bürgersteigen St.-Helena-Straße	Ohne räumliche Relevanz
Für Lastwagen u.ä. Fahrzeuge ist ein Abstellen (Parken) der Fahrzeuge im normalen Straßen- raum innerhalb des zentralen Ortsbereiches ein- zuschränken bzw. zu verhindern, Zone 1-3	Kann im SRP nicht geregelt werden
Verbindungsstraße über Pi-Park: Im Speyer / Pi- Park / Ottostraße	Im B-Plan vorgesehen/ im Bau
Sicherungsmaßnahmen / Lärmschutzmaßnah- men entlang der Bahnstrecke gegen Wohngebie- te, Bahnstrecke (bes. im Bereich BW 51)	Lärmschutzmaßnahmen sind im Bebauungsplan BW51 berücksichtigt
Verkehrsberuhigung Herrmannstraße	Im SRP aufgegriffen
Verkehrsberuhigung Herresthaler Straße	Im SRP aufgegriffen
Ausweisung als Spielstraße Udostraße	Im SRP aufgegriffen
Beibehalten Einbahnstraßenregelung Burgmüh- lenstraße	Im SRP aufgegriffen
Die Beförderung von Kindern aus Herresthal in den Kindergarten Euren ist zu verbessern	Ohne räumliche Relevanz
Sicherung der Straße in Richtung von Zewen nach Herresthal	Sicherungsmaßnahmen sind im Rahmen des möglichen durchgeführt
Ausbau von Parkflächen und -plätzen im Bereich Spielplatz / Hütte Herresthal	Im SRP aufgegriffen
Fußgängerweg zwischen Eurener Straße und Ottostraße für Fußgänger sichern	Im SRP aufgegriffen
Ausbau Radwegenetz im Wohnbereich Vor Plein - Im Spilles – Eurener Str.- Ottostraße - Im Speyer	Im SRP aufgegriffen
Anbindung des Stadtteils an den Moselradweg / Messepark bzw. weiter an das Stadtzentrum, Brücke bzw. Ampelanlage/Überquerungshilfe Ottostraße / Pi-Park / Im Speyer	Im SRP aufgegriffen
Überwachung und Ahndung von zugeparktem Kreuzungsbereich / Regelung einseitiges Parken Herresthaler Straße / St.-Helena-Str.	Ohne räumliche Relevanz
Überwachung und Ahndung von zugeparkten Bürgersteigen im unterer Teil der Udostraße	Ohne räumliche Relevanz
Ausweisung der Schweringstraße als Spielstraße	Im SRP aufgegriffen
Gestaltung Eingangsbereich Eurener Straße ab Sportanlage	Im SRP als verkehrslenkende Maßnahme aufge- griffen, Begründung siehe S. 21 / 22 und Gestal- tungsvorschlag im Anhang Kapitel 1.1.1

Bürgergutachten	Stadtteilrahmenplan (SRP)
Verbindung zum Industriegebiet Gottbillstraße / Diederhofener Straße (Fuß-/ Radweg) - Bau bzw. Instandsetzung, Zone 3	Im SRP aufgegriffen
Anbindung Teichweg ist zu verbessern	Im SRP aufgegriffen
Reulandstraße als spielstraßenähnlichen Bereich ausweisen	Nicht im SRP aufgegriffen, da Straße in sehr gutem Zustand und Verkehrsmenge gering
BW 51 als verkehrsberuhigten Bereich ausweisen	Verkehrsberuhigung ist im Bebauungsplan festgesetzt
Parkverbot Kreuzungsbereich St.-Helena-Straße / Herresthaler Straße	Im Zuge der Kreuzungsgestaltung umzusetzen

Folgende Wünsche äußerte die Arbeitsgruppe außerdem in ihren Textformulierungen des Bürgergutachtens:

Bürgergutachten	Stadtteilrahmenplan (SRP)
Geschwindigkeitskontrollen für Verbesserung und Wiedergewinnung von Lebensqualität	Umsetzung liegt außerhalb der Rahmenplanung
Maßnahmen für Fußgänger: <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität • Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes • Anbindung an die Innenstadt • Sichere Wege für Kinder und Jugendliche • Chancengleichheit für Fußgänger • Straße als Kommunikations- und Erlebnisraum • Stadtteil der kurzen Wege • Fußläufig erreichbare Grundversorgung • Enges Fußwegenetz • Sichere Fußgängerüberwege • Fußwege zu Schulen, Kindergärten und Freizeiteinrichtungen • Schulwegsicherung • Ausbau der Fußwege auch für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen • Ausbau von Bürgersteigen auch in Randbereichen • Verhinderung des Zuparkens von Gehwegen • „Erreichbarkeitsvorteile“ für Fußgänger • Aufwertung von Plätzen und Freiflächen • Schaffung von Spielstraßen 	Wünsche, soweit von Relevanz für die Rahmenplanung, aufgegriffen und in Maßnahmen umgesetzt, siehe ruhender und fließender Verkehr, Fuß- und Radwegekonzept, Verkehrsberuhigung im Stadtteil, Neu- bzw. Umgestaltung von Plätzen etc.
Stadtteilzentrum Untere St.-Helena-Straße: <ul style="list-style-type: none"> • Sackgasse Greilerstraße 	Nicht in Rahmenplanung aufgenommen, da aus verkehrstechnischen Gründen nicht sinnvoll
Kreuzungsbereiche: <ul style="list-style-type: none"> • Numerian-, Eurenener und Reulandstraße Zebrastrifen beibehalten bzw. neu einrichten • Neugestaltung der Einmündung Numerianstraße durch Pflasterung • St.-Helena- / Eurenener Straße Neugestaltung durch Pflasterung, Sicherung der Bürgersteige durch Poller • St.-Helena- / Numerian- / Burgmühlenstraße Neugestaltung durch Pflasterung, Zebrastrifen am Kriegerdenkmal und in der Burgmühlenstraße, abknickende Vorfahrtsregelung am Kriegerdenkmal 	Wünsche, soweit aus verkehrstechnischen Gesichtspunkten realisierbar, in Rahmenplanung aufgenommen

Bürgergutachten	Stadtteilrahmenplan (SRP)
Verbindung zum Industriegebiet: <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Landwirtschaftswege als Anbindung für Fuß- und Radverkehr • Anbindung des Baugebietes BW 51 	In Rahmenplanung aufgenommen
Fahrradverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Gute Erreichbarkeit der Hauptziele • Sichere Gestaltung der Wege, getrennte Wegeführung • Sichere Radwege für Kinder 	In Rahmenplanung aufgenommen
Öffentlicher Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung an ÖPNV zur Innenstadt • Prüfung der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Westtrasse 	In Rahmenplanung aufgenommen
Ruhender Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Freihalten der Bürgersteige in der Burgmühlen- und der Herresthalerstraße • Gewährleistung der Durchfahrt von Linienbussen • „Parksünderkontrolle“ auf allen Bürgersteigen 	Umsetzung liegt außerhalb der Rahmenplanung
Wendeplatte Linie 1 als Parkplatz für Kurzzeitparker	Nicht in Rahmenplanung aufgenommen, siehe Begründung Seite 21 / 22 und Gestaltungsvorschlag Kapitel 1.1.1
„Entladezone“ für Kinder am Kindergarten	In Rahmenplanung aufgenommen
Fließender Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Sicherheit und Verringerung des Verkehrsaufkommens • Durchgangsverkehr auf Hauptstraßen beschränken • Gestaltung des Ortseinganges Eurerer Straße • Ortsansässige Betriebe in PI-Park bevorzugen 	Verdrängung des Durchgangsverkehrs, Bau von entlastender Hauptverkehrsachse In Rahmenplanung aufgenommen Umsetzung liegt außerhalb der Rahmenplanung
Ampelanlage an der Unterführung Im Speyer	Umsetzung liegt außerhalb der Rahmenplanung
Parkplätze auf dem Dorfplatz und der ehemaligen Buswendplatte	Nicht in Rahmenplanung übernommen, siehe Begründung S. 21 und Gestaltungsvorschlag im Anhang Kapitel 1.1.1

2.3.4 Arbeitsgruppe Arbeiten / Wohnen / Konversion

Auch diese Arbeitsgruppe formulierte in ihrem Abschlussbericht die Probleme, die sie angesprochen und gelöst haben wollte. Die Arbeitsgruppe stellte ihre Arbeit jedoch vor Erstellung des Abschlussberichtes ein, da aus ihrer Sicht die von Seiten der Stadtverwaltung bereits vorliegenden Planungen kaum Spielraum für eigene Planungsvorschläge gelassen hätten.

Problematik der Konversionsflächen

1. Teichweg (ehemalige Brückenbauschule)
 - Hochwasserbereich, daher Nutzung als Grünzug
2. Bahn-Ausbesserungswerk (das auf der Gemarkungsflächen von Trier-West liegt)
 - großes Störpotential, kein reines Wohngebiet möglich, evtl. Mischgebiet mit Gewerbe, Dienstleistungen und Freizeitangeboten
3. PI-Park
 - Anschluss an Industriegebiet Ottostraße
 - Verschönerung der Ortseingangssituation durch Begrünung
 - Verlagerung des Schwerlast- und Gewerbeverkehrs durch neue Anbindung Ottostraße / PI – Park / Im Speyer
 - Überdenken geeigneter Erschließungsmaßnahmen
 - Schaffung einer großflächigen Gewerbestruktur
 - Förderung und Ansiedlung ortsansässiger Betriebe und dabei Schaffung neuer Arbeitsplätze

Zielsetzung der Arbeitsgruppe:

Integration des Konversionsgeländes PI-Park in ein Gesamtkonzept des Wohngebiets Euren unter Berücksichtigung der Wohn- und Arbeitsbedingungen.

3 Rahmenplanung

3.1 Übergreifende Zielaussage

Das ehemalige Dorf Euren, das den Ortskern des Stadtteils bildet, prägt bis heute das Erscheinungsbild und den Charakter von Euren. Bewohner von Euren, sowohl Alteingesessene als auch Zugezogene, benennen die dörflichen Strukturen als ein Stück Lebensqualität. Auch die Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“ hob diesen Punkt besonders hervor. Die Struktur und Qualität des Stadtteils ist weitgehend intakt, diese gilt es vorrangig zu erhalten und im Detail zu verbessern. Aus diesem Grund wird als übergeordnetes Ziel die Erhaltung und Verbesserung des dörflichen Charakters Eurens (und Herresthals) definiert. Auch wenn Euren mit seinem Industriegebiet, der nach dem Krieg in die Talzüge gewachsenen Bebauung und dem Neubaugebiet viele dorfuntypische Merkmale aufweist, sind vor allem die geschlossene Bebauung und die engen Gassen im Ortskern stark dörflich geprägt. Weniger an der bebauten Umgebung als an dem Verhalten der Bevölkerung, der Nachbarschaft untereinander und der geringen Anonymität ist festzumachen, dass Eurens Ursprung dörflich ist.

Das Ziel für Euren ist es, den „dörflichen“ Charakter zu bewahren und dabei die Erhaltung bzw. Verbesserung der Lebensqualität für die Bewohner/Bewohnerinnen zu erreichen.

Der Stadtteilrahmenplan ist dabei ein Hilfsmittel auf dem Weg zur Erreichung des Ziels. In ihm wird die Richtung vorgegeben.

Der Stadtteilrahmenplan soll „... ein Rahmen für das zukünftige Handeln von öffentlichen und privaten Akteuren...“ (Zitat: Bürgerbeteiligung S.12) sein. Er soll da hilfreich für die zukünftige Entwicklung Eurens sein, wo es um räumliche Änderungen oder Umgestaltungen geht. Diese später „sichtbaren“ Verbesserungen sind häufig in Einzelmaßnahmen umsetzbar. Übergeordnete (gesamstädtische) Überlegungen fließen dabei in den SRP mit ein.

Sehr großen Anteil an der Gestaltung des Stadtteils hat die Initiative der Bevölkerung.

Die Wünsche des Bürgergutachtens, die im Stadtteilrahmenplan mit der Begründung „für die Rahmenplanung nicht relevant“ nicht bearbeitet wurden (siehe in den Tabellen unter Kapitel 2.3), sind nur durch Engagement der Bewohner (in Zusammenarbeit mit entsprechenden Fachämtern oder Instanzen) umzusetzen oder zu realisieren, zum Beispiel die Erweiterung und Ergänzung von Vereinsangeboten.

3.2 Ortskern

Wie oben beschrieben, prägt das ehemalige Dorf Euren das Erscheinungsbild und den Charakter von Euren. Der „erlebbare“ Ortskern von Euren ist in **Plan 3** dargestellt, der auch die Lage der historischen Gebäude zeigt. Er zeichnet sich vor allem durch den geschlossenen Eindruck der Straßenzüge aus. Die von Gebäuden und Mauern gebildeten Raumkanten begrenzen den Straßenraum. Die Wiedererkennbarkeit für Ortsfremde in Euren ist hoch.

Euren weist eine klare Teilung auf: Das Siedlungsgebiet mit historischem Ortskern als zentraler Bereich und, davon abgegrenzt, die Gewerbegebiete im Randbereich. Die Arbeitsgruppen haben sich während der Bürgerbeteiligung überwiegend mit dem Wohngebiet beschäftigt. Im Zuge der Stadtteilrahmenplanung werden die Gewerbegebiete jedoch mitbehandelt. Grundlegende Ände-

rungen werden nicht vorgeschlagen, sondern Verbesserungen für manche Stellen, siehe **Kapitel 3.7**.

In Euren selbst ist alles fußläufig erreichbar und man kennt sich. Es gibt keine „anonymen Bereiche“. Jede Straße im Ortskern hat ihr eigenes „Gesicht“ und spezifische Merkmale bzw. optische Bezugspunkte wie das Kriegerdenkmal, die Kirche oder den Kirchturm. Viele kleine Gässchen machen eine Besonderheit Eurens aus und den Dorfkern unverwechselbar, z.B. die Gassen, die von der Numerian- und Pestalozzistraße aus zur Kirche führen.

Durch die Bebauung erfolgte eine klare Abgrenzung der öffentlichen Straßenräume zu den privaten Bereichen. Oft sind die Straßenräume sehr schmal. Sie dienten ursprünglich nur der Grundstückerschließung und sind für den heutigen Verkehr und Parkraumbedarf nicht konzipiert. Daraus resultiert eines der gravierendsten Probleme in Euren.

Im Zuge der Erarbeitung des SRP wurden die einzelnen Straßen des Ortsteils detailliert analysiert und beschrieben.

In Euren herrschen geschlossene Straßenzüge vor. Das geschlossen bebaute Siedlungsgebiet umfasst den unmittelbaren Bereich um die Kirche und erstreckt sich von der Kirche über die St.-Helena-Straße zur Herrethaler Straße sowie von der Greilerstraße bis zur Udo- und Schweringstraße. Im Laufe der Siedlungsgeschichte haben sich Quartiere gebildet. Es ist ein komplexes Grundbild gewachsen. Im Inneren des Siedlungskerns ist die Bebauung sehr dicht, nach außen zum Siedlungsrand wird sie aufgelockert. Dies ist zum Beispiel in der Tempelherrenstraße gut erkennbar, wo sich die Bebauung nach Westen ausgedehnt hat. Hier gab es offensichtlich stadtplanerische Bemühungen, eine geschlossene Struktur zu schaffen. An wenigen Stellen in Euren, beispielsweise in der Burgmühlenstraße, ist gut sichtbar, wie die Geschlossenheit des Straßensbildes durch neue Bebauung aufgebrochen wurde.

Ein anderes Quartier findet sich in der Schalkenbach- und Schweringstraße. Diese Straßenzüge sind in einem kurzen Zeitraum Anfang des letzten Jahrhunderts fast einheitlich als Wohnsiedlung, für Arbeiter und Angestellte des Ausbesserungswerks, bebaut worden.

Die Bausubstanz in Euren ist größtenteils gut bis sehr gut. Es gibt viele historische Gebäude, die überwiegend gut und anspruchsvoll saniert sind. Einige Bereiche des Ortskerns von Euren können als „ortsbildprägende Ensembles“ bezeichnet werden. Man findet nur wenige leer stehende oder sanierungsbedürftige Gebäude.

Die älteren Gebäude im Siedlungskern zeichnen sich durch folgende übereinstimmenden Merkmale aus:

- Ausbildung der Traufe und des Ortganges
- Übereinstimmendes Material der Dachdeckung (Schiefer oder Schieferähnliches)
- Höhenmäßig abgestimmte und angepasste Gebäudehöhen
- Meist vorhandene Fenstergewände

Im Allgemeinen wurden neu gebaute Häuser, bis auf wenige Ausnahmen, gut angepasst.

Die als Kulturdenkmal schützenswerten Gebäude im Ortskern von Euren sind zur Zeit der Planerstellung in einer vorläufigen Denkmalliste vom Denkmalpflegeamt / Untere Denkmalschutzbehörde erfasst, die derzeit noch geprüft und vervollständigt wird. Eine kartografische Darstellung dieser Gebäude ist in **Plan 3** enthalten.

Sowohl das Bürgergutachten als auch der städtebauliche Teil der Rahmenplanung schreiben dem dörflichen Charakter von Euren einen hohen Identifikationsfaktor zu.

Für die zukünftige Entwicklung von Euren ist die Herausgabe einer Gestaltungsfibel mit Positivbeispielen und deren anschauliche Herleitung anhand von guten Beispielen ortstypischer, alter Bausubstanz und ein Beratungsangebot für Bauherren sinnvoll. So könnten Bau- oder Sanierungsmaßnahmen, die das Ortsbild stören, vermieden werden. Diese Gestaltungsfibel kann Bauherren, Planern und Genehmigungsbehörden als Leitlinie für die Entwicklung des Stadtteils dienen.

Für den engeren und den erweiterten Ortskern sind im Zuge der Stadtteilrahmenplanung die einzelnen Straßenzüge nach dem Alter ihrer Bebauung und der Art ihrer Struktur untersucht worden. Das Ergebnis ist in **Plan 4** dargestellt und sollte für eine mögliche Gestaltungsfibel die Richtlinie für weitere Bau- bzw. Sanierungsmaßnahmen bilden. So kann durch Beratung auf freiwilliger Basis langfristig ein einheitliches Ortsbild erhalten oder wieder hergestellt werden.

Des Weiteren sollten aus dorfgestalterischen Aspekten folgende Punkte in eine Gestaltungsfibel für Euren aufgenommen werden:

- Die Geschlossenheit der Straßenzüge sollte durch kommende Neubauten wieder durchgängig hergestellt werden.
- Beim Einbau von Fenstern sollte das ortsbildtypische, stehende Format verwendet werden.
- Eine Abstimmung der Putzfarben der Häuser ist anzustreben, auch im erweiterten Kernbereich, z.B. in der Eligius- oder Karelstraße.
- Beim Einbau von Dachgauben sollten die Maße und die Dachdeckung ortstypisch angepasst werden.
- Neubauten sollen sich in ihren Proportionen (Breite und Höhe der Gebäude) der gewachsenen Struktur anpassen. Hier könnte im Grundriss mit Vor- und Rücksprüngen gearbeitet werden.
- Balkone zur Straßenseite sind ortsbilduntypisch und sollten nur zur straßenabgewandten Seite angebracht werden.
- Vordächer müssen unauffällig sein und sollten eine Breite von 1,20 m nicht überschreiten.
- Werbeanlagen an den Gebäuden sind auf das Ortsbild abzustimmen. Sie dürfen das Gesamtbild nicht dominieren.
- Einfriedungen und Umgrenzungen sollten zurückhaltend gestaltet sein.

Für die weitere Entwicklung von **Herresthal** ist folgendes zu berücksichtigen:

- Bei neuen Anbauten an bestehende Gebäude sind ortstypische Strukturen und Gestaltungselemente zu verwenden.
- Das teilweise erhaltene Potential an historischen Gebäuden, z.B. Scheunen, sollte aktiviert und ggf. gefördert werden.
- Gestaltungsziel muss die Erhaltung vorhandener historischer Bausubstanz und die Entwicklung der dörflichen Struktur sein. Gute Beispiele, z. B. sanierte Quereinhäuser an der Hauptstraße, sind vorhanden und können als Vorbild für Neu- bzw. Umbauten dienen.

3.3 „Stadtteilzentrum“

Im Bürgergutachten zum Stadtteilrahmenplan wird von der Arbeitsgruppe „Dorfgestaltung“, parallel zur Gestaltung eines Dorfplatzes in der Numerianstraße, die Einrichtung eines „Stadtteilzentrums“ gewünscht. Hier erwartet man die täglichen Versorgungs- und Kontaktbereiche wie Kindergärten, Grundschule, soziale und medizinische Versorgungseinrichtungen, Geschäfte, Spielplätze, Haltestellen des ÖPNV etc. auf engem Raum und in guter fußläufiger Entfernung bei ansprechender Gestaltung des öffentlichen Raumes. Die genannten Einrichtungen sind in Euren vorhanden, siehe **Plan 5**. Das vorhandene Stadtteilzentrum umfasst die Untere St.-Helena-Straße, Greilerstraße, Numerianstraße und Eurener Straße. Hier finden die Nahversorgung und die tägliche Kommunikation der Euren statt. Auch der zukünftige Dorfplatz in der Numerianstraße wird als Veranstaltungsort wichtiger Bestandteil des Zentrums sein. Die Schaffung des Dorfplatzes kann allerdings nur eine Maßnahme in einer ganzen Reihe von Verbesserungen für den Ortskern darstellen, die sowohl den Bedürfnissen der Bewohner entgegen kommen als auch die Attraktivität des Stadtteils für Fremde erhöhen.

In Euren wird der für das „dörfliche“ Zusammenleben so wichtige Ortskern zurzeit stark durch den Autoverkehr beeinträchtigt. Der Straßenraum dient fast ausschließlich dem Autofahrer. Andere Nutzungen, z.B. als Aufenthalts-, Kommunikations- oder Spielfläche, sind nicht oder nur eingeschränkt möglich. Auf die Problematik des Autoverkehrs in Euren wird in **Kapitel 3.5** eingegangen.

Im Folgenden werden Maßnahmen für den Erhalt der Qualität des Stadtteilzentrums bzw. für ihre Verbesserung vorgeschlagen.

Erhalt der Nahversorgung

Derzeit befindet sich in der Greilerstraße ein Supermarkt für die tägliche Grundversorgung. Allerdings entspricht dieses Geschäft in Bezug auf die Gestaltung, Verkaufsflächengröße, Parkflächenangebot etc. nicht dem heutigen Standard und eine Erhaltung des Geschäfts ohne Modernisierung ist als schwierig anzusehen.

Die Versorgung der Euren Bewohner sollte jedoch fußläufig und in zentraler Lage gesichert werden. Standorte außerhalb des Ortskerns bieten keine echte Alternative und sollten nur in Betracht gezogen werden, wenn sich im Ortskern keine Möglichkeiten finden lassen. Ein Standort im Ortskern muss, auch aus Gründen der Langfristigkeit, so geschaffen sein, dass er sowohl für die fußläufigen täglichen Erledigungen als auch für umfangreichere Erledigungen mit dem Pkw geeignet ist. Das Argument der fußläufigen Erreichbarkeit schränkt die Standortwahl stark ein. In der Nähe des Geschäftes sollten sich auch andere Einrichtungen, z.B. Ärzte und Banken ansiedeln oder schon angesiedelt haben. Der Ortskern von Euren bietet diese Voraussetzungen, ist allerdings bereits durchgängig bebaut. Freiräume liegen nur im Neubaugebiet oder in den Gewerbe- und Sondergebieten, die sich aber deutlich außerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit befinden.

Zentral gelegen und in der Nähe des derzeitigen Supermarktes befindet sich ein Gebäudekomplex, der früher gewerblich durch eine Wäscherei genutzt wurde. Auch städtebaulich ist eine Wiedernutzung dieser Fläche anzustreben und so bietet sich der Bereich als langfristiger Standort für den Supermarkt an, wodurch die Nahversorgung der Euren auf Dauer erhalten bleiben kann.

Neben dem Lebensmittelbereich zählt auch die Post zur sicher zu stellenden Nahversorgung. Sollte eine eigenständige Postfiliale in Euren langfristig nicht zu erhalten sein, könnte eine Postagentur in den neuen Lebensmittelmarkt integriert werden.

Aufwertung der vorhandenen sozialen, kulturellen und sonstigen Einrichtungen sowie der öffentlichen Plätze

Im Bereich der Unteren St.-Helena-Straße, Greilerstraße, Numerian- und Eurerer Straße befinden sich wichtige soziale Einrichtungen, wie das Bürgerhaus und das Jugendzentrum. Hier findet ein Großteil der Kommunikation im Stadtteil statt. Die im Bürgergutachten angeregten Initiativen könnten diese Räumlichkeiten mit nutzen. Hierdurch wird sowohl das Zentrum Eurens belebt als auch neue Kontakte zwischen den Eurerer Bürgern hergestellt. Das Zugehörigkeitsgefühl der Bevölkerung wird gestärkt - „Hier bin ich zu Hause!“.

Kommunikation muss auch außerhalb von festen Einrichtungen möglich sein, zum Beispiel auf dem neuen Dorfplatz, aber auch in der Unteren St.-Helena-Straße und auf dem Kirchplatz. Als weitere Treff- und Kommunikationsplätze mit Aufenthaltsqualität bieten sich der neu zu gestaltende Platz am Kindergarten (ehemalige Buswendeplatte Linie 1), am Helenenbrunnen oder der Schulhof an (siehe nächstes Kapitel und Detailpläne im Anhang). Insgesamt betrachtet ist die Ausstattung des Stadtteils mit Dienstleistungen wie Ärzten, Apotheken, Banken, Kindergärten, Versicherungsagenturen, Gaststätten, kleineren Läden etc. als gut zu bezeichnen. Dabei liegen die Zielorte in einem fast kreisförmigen Bereich von 250 m um den geplanten Dorfplatz.

Aufwertung des Straßenraumes

Neben den Einkaufsmöglichkeiten bzw. Dienstleistungsangeboten und Kommunikationsorten spielt die Gestaltung des Wohnumfeldes innerhalb des Stadtteilzentrums eine bedeutende Rolle. Durch die Stadtteilrahmenplanung kann dabei nur der öffentliche Bereich beeinflusst werden. Eine gestalterische Veränderung der privaten Grundstücke, Vorgärten, Häuserfassaden, Höfe usw. ist nur in Kooperation mit den Eigentümern möglich. Da für Maßnahmen auf privaten Flächen, z.B. für die Entsiegelung von Vorgartenflächen oder Wiederherstellung historischer Gebäudemerkmale, nicht mit finanziellen Fördermitteln gerechnet werden kann, wird das Hauptaugenmerk auf Beratung und Aufklärung liegen (siehe auch Vorschlag zur Gestaltungsfibel).

Die Stadt kann im öffentlichen Raum „mit gutem Beispiel vorangehen“. Zu diesen Beispielen gehört vor allem die Neugestaltung der Plätze, siehe **Kapitel 3.4**.

Ein häufig erwähnter Kritikpunkt im Bürgergutachten ist der Zustand der Straßen in Euren, nicht nur im inneren, sondern auch im erweiterten Ortskern (Karel- und Tempelherrenstraße). Ganz fehlende oder lediglich durch Farblinien auf dem Fahrbahnbelag markierte Bürgersteige sowie nicht durch Randsteine oder/und Belagsänderung erkennbare Bürgersteige, sind deutliche Sicherheitsmängel. Bemerkenswert ist jedoch die geringe Unfallhäufigkeit, siehe **Kapitel 3.5**.

Die zentrale Straßenkreuzung im Ortskern befindet sich am Kriegerdenkmal. Hier treffen die St.-Helena-Straße, die Burgmühlen- und die Numerianstraße zusammen. Bisher bestimmt der Autoverkehr den gesamten Kreuzungsbereich. Der Platz sollte so umgestaltet werden, dass er für Fußgänger attraktiver wird und eine höhere Aufenthaltsqualität erhält. Das von den Bürgern gewünschte „Stadtteilzentrum“ soll sich um diese Kreuzung entwickeln.

Eine quantitative Verkehrsentslastung wird hier und in den benachbarten Straßenzügen kurzfristig nicht möglich sein. Die Verkehrsmenge lässt sich nicht sofort reduzieren. Lenkende Maßnahmen, wie z.B. die Sperrung von Straßen oder eine andere Einbahnregelungen würden nur zu einer Verlagerung des Verkehrs und einer Mehrbelastungen anderer Straßen führen. Sollte beispielsweise die Untere St.-Helena-Straße Hausnummer 5 bis 17 für den Verkehr gesperrt werden, müsste der Verkehr mit dem Ziel Eligiusstraße, St.-Helena-Straße, Hermannstraße etc. über die Numerianstraße geführt werden. Bei der derzeitigen Verkehrslenkung wird der Verkehr relativ gleichmäßig verteilt. Auch bauliche Maßnahmen sind aufgrund des Stadtbusverkehrs nur bedingt möglich. Von daher muss der Planungsschwerpunkt auf einer Gestaltung liegen, welche dem Fußgänger mehr Bedeutung beimisst. Der Autofahrer muss die Ansprüche der Fußgänger an den Straßenraum akzeptieren.

Die Untere St.-Helena-Straße, die als Einbahnstraße angelegt ist, sollte mit einem robusten Pflasterbelag ausgestattet werden. Aufgrund der großen Verkehrsmenge ist bei der Detailplanung zu prüfen, ob auf beiden Fahrbahnseiten ein Bürgersteig anzulegen ist oder ob die Straße als Mischfläche ausgebaut werden kann. Durch einen beidseitigen Bürgersteig wird Begegnungsverkehr unmöglich, die Einbahnstraßenregelung muss in diesem Fall beibehalten werden. Eine Begrünung des Straßenraumes ist nur dort realisierbar, wo sich Anlieger mit einer Bepflanzung auf ihren Privatgrundstücken einverstanden erklären. In jedem Fall sollten mit der Straßengestaltung die Funktion dieses Straßenzuges (Zentrum von Euren) und die hohe Fußgängerfrequenz deutlich werden. Der Autofahrer muss auf den ersten Blick, mit dem Einfahren in die Straße, erkennen, dass er sich an die Fußgänger anzupassen hat und nicht umgekehrt.

Für die zum „Stadtteilzentrum“ gehörenden Greiler- und Numerianstraße gilt ähnliches, wobei hier die größere Straßenbreite mehr Gestaltungsspielraum lässt. Da die Numerianstraße in beide Richtungen befahrbar sein und auch der Begegnungsfall Bus / Bus bzw. Lkw / Lkw möglich sein muss, ist auch hier eine Begrünung des Straßenraumes bzw. die Anlage von Stellplätzen nicht zu verwirklichen. Allerdings besteht in der Numerianstraße bei der Anlage des Dorfplatzes die Möglichkeit einer großzügigen Begrünung (siehe Gestaltungsbeispiel **Detailplan A**).

Ein verkehrsberuhigter Ausbau der Eurerer Straße ist derzeit nicht zu realisieren, jedoch zu einem späteren Zeitpunkt nochmals zu prüfen. Hierfür sollte der Bau der Entlastungsstraße von dem Gewerbegebiet Ottostraße zur Straße „Im Speyer“ abgewartet werden. Die damit verbundene Reduzierung des Schwerverkehrs im Ortskern sollte später eine Reduzierung des Straßenraumprofils und den Einsatz verkehrsberuhigender Einengungen, Verschwenkungen etc. ermöglichen. Auch eine Verbreiterung der Bürgersteige zwischen Kindergarten Ludwig-Steinbach-Straße und der Einmündung Hontheimstraße sollte nach dem Bau der Verbindungsstraße Ottostraße / Im Speyer überprüft werden, wenn neue Verkehrszählungen für den Schwerverkehr vorliegen.

Die im Bürgergutachten gewünschte Installation eines Brunnens vor dem Hotel „Eurerer Hof“ kann erst zu einem spätem Zeitpunkt verwirklicht werden. Zur Zeit der Planaufstellung fließt zu viel Verkehr, vor allem Schwerverkehr, an dieser Stelle durch die Eurerer Straße. Nach der Herausnahme des Schwerverkehrs durch den Bau der Verbindung zwischen Im Speyer und Ottostraße ist zu prüfen, ob der Verkehrsfluss eine Einengung der Straße für einen Brunnenplatz zulässt.

Die Ordnung des derzeit ungelösten, ruhenden Verkehrs im Ortskernbereich ist ein weiterer Punkt zur Aufwertung des Wohnumfeldes. Hierauf wird in **Kapitel 3.5.4** näher eingegangen.

Folgende Maßnahmen können das „Stadtteilzentrum“ unter touristischen Gesichtspunkten aufwerten:

Steuerung des Verkehrs

Ortsfremde Besucher Eurens sollten mittels Beschilderung zu den Parkplätzen (siehe **Kapitel 3.5.4**) geleitet werden.

Rundweg

Bei Bedarf kann für den Stadtteil in Zusammenarbeit mit der Touristinformation Trier ein Faltblatt erarbeitet werden, das einen Rundweg durch den Ortskern mit Ausgangspunkt Parkplatz (am Bunker) beschreibt. Wird dieser Bedarf nicht gesehen, kann dieser Rundweg von Eurenern, insbesondere Neubürgern und Eurenern, die Besucher durch „ihren Stadtteil“ führen wollen, genutzt werden.

Ein Vorschlag für den Verlauf eines solchen Rundweges könnte lauten:

Parkplatz Ecke St.-Helena-Straße / Pestalozzistraße → Burgmühlenstraße (Beschreibung der Häuserzeile Nummern 20 – 35 im Faltblatt) → Untere St.-Helena-Straße (Beschreibung der Häuser St.-Helena-Straße 15 und 17, Kriegerdenkmal, Dorfplatz mit Infotafel, siehe nächstes Kapitel und Detailplan A) → zurück zur Unteren St.-Helena-Straße (sehenswert: St.-Helena-Straße 5) → Greilerstraße in Richtung Eurener Straße (mit Hinweis auf das Jugendzentrum und das Bürgerhaus incl. Veranstaltungshinweisen) → Eurener Straße (sehenswert: Eurener Hof, Häuserzeile 184 bis 188, ehemaliges Kloster Eurener Straße 199) → Im Spilles (sehenswerte Hofräume der Häuser 6 und 7 sowie Kapelle) → Pestalozzistraße Richtung Kirche (sehenswert Hausnummer 8 und 9 und als Abschluss die Kirche) → St.-Helena-Straße bis Ausgangspunkt Parkplatz.

Das Faltblatt kann als Führer dienen, in dem auch auf die örtliche Gastronomie und Hotellerie hingewiesen wird. Erläuterungen entlang des Rundweges z.B. mittels Kennzeichnung und Tafeln an den denkmalschutzwürdigen Gebäuden machen das Angebot insgesamt attraktiver. Eine solche Maßnahme ist ohne viel Aufwand und finanzielle Mittel auch von Bürgerinitiativen umzusetzen und stärkt die Identifikation der Eurenern mit ihrem Stadtteil.

Hinweisschilder

An den Einfahrten zum Stadtteilzentrum können Hinweisschilder auf die Sehenswürdigkeiten und die Gastronomie / Hotellerie in Euren aufgestellt werden. Hierfür bietet sich z.B. der Einmündungsbereich St.-Helena-Straße / Greilerstraße an. Auch auf der Infotafel auf dem Dorfplatz können Hinweise angebracht werden. Sinnvoll erscheint die Aufstellung allerdings nur an zentralen Punkten im Stadtteil selbst nur für die Eurenern Sehenswürdigkeiten, um eine „Schilderflut“ zu vermeiden.

Die vorhandene Infrastruktur und die Abgrenzung des Stadtteilzentrums sind mit Verbesserungsvorschlägen in **Plan 5** dargestellt. Der Rundweg baut auf den Darstellungen von **Plan 3** auf und ist ebenfalls in **Plan 5** eingetragen.

3.4 Plätze

In Euren erscheint eine Um- und Neugestaltung der öffentlichen Plätze notwendig, um Orte der Kommunikation zu schaffen. Ziel ist dabei, für jeden Kommunikationsraum ein besonderes Merkmal bzw. eine prägende Nutzung zu schaffen oder herauszustellen.

Die folgenden Beschreibungen sowie die Detailpläne im Anhang verstehen sich als Alternativen oder Ergänzungen zu den Platzplanungen der Arbeitsgruppen im Bürgergutachten.

Die Umgestaltung des Platzes am Kindergarten / Einmündung Ludwig-Steinbach-Straße ist bereits in Planung.

Dorfplatz an der Numerianstraße

Der Platz wird momentan als Parkfläche genutzt. Außerdem sind hier Glascontainer aufgestellt und der hintere Teil wird zusätzlich als Baustellenvorplatz und Lagerfläche während des Neubaus der Seniorenwohnanlage genutzt. Es ist davon auszugehen, dass der Platzbereich nach Abschluss der Bauarbeiten so in Mitleidenschaft gezogen ist, dass eine Überarbeitung bzw. Neugestaltung angezeigt ist.

Aufgrund seiner Lage unmittelbar im Zentrum Eurens ist der Platz trotz des eingeschränkten Raumangebotes für öffentliche Veranstaltungen und Treffen vorbestimmt.

Mit der Ideenskizze im Anhang, welche nur eine von vielen Gestaltungsmöglichkeiten aufzeigt, sollen die vielfältigen Vorschläge aus dem Bürgergutachten grafisch dargestellt werden.

Allerdings bestehen Diskrepanzen in dem Bürgergutachten zwischen den Vorstellungen der AG Dorfgestaltung und der AG Verkehr. Beide Arbeitsgruppen wünschen einen multifunktionalen Platz, die AG Verkehr legt allerdings noch zusätzlichen Wert auf die Anlage von Parkplätzen. Aufgrund der geringen Größe des Platzes und seiner Lage im direkten Kern Eurens nimmt der vorliegende Entwurf die Anregung der AG Verkehr nicht auf. Hier wurde mehr Gewicht auf eine Gestaltung als „Dorfplatz“ gelegt, zumal in diesem Bereich auch nur geringfügig Vorgärten vorhanden sind, welche das Ortsbild mit Grün anreichern und auflockern.

Gestaltungsvorschlag und Beschreibung des Platzes siehe **Detailplan A, Kapitel 1.1.1**

Kirchplatz als historischer Kern von Euren

Durch die angrenzende Bebauung gerät der Kirchplatz derzeit etwas in den Hintergrund. Eine Aufwertung des Platzes kann z.B. durch Sitzgruppen, die zum Verweilen einladen, erreicht werden. Eine Öffnung der Tore zu dem Platz, mindestens tagsüber, ist hierfür Voraussetzung. Der Kirchplatz sollte in das öffentliche Wegenetz integriert und für die Bevölkerung nutzbar gemacht werden. Das Aufstellen einer Infotafel zum geschichtlichen Hintergrund kann in den Rundweg (s.o.) integriert werden. Des Weiteren sollten die Vorschläge der AG „Dorfgestaltung“, wie das Anstrahlen der Kirche und die Rückführung des Mosaikfußbodens von den zuständigen Stellen überprüft werden.

Platz am Kindergarten Ludwig-Steinbach-Straße / Eurener Straße (ehemalige Buswendeplatte)

Von der mittlerweile nicht mehr benötigten Buswendeplatte der Linie 1 wird der befestigte Teilbereich gegenwärtig als wilder Parkplatz benutzt. Bei der Neuplanung des Platzes kann bereits heute berücksichtigt werden, dass der Schwerverkehr in das Gewerbegebiet Ottostraße künftig

über eine neue Verbindungsstraße Ottostraße / „Im Speyer“ geführt wird, sodass der befahrbare Straßenraum reduziert werden kann. Die ehemalige Buswendeplatte zusammen mit dem durch die Reduzierung der Straßenbreite der L.-Steinbach-Straße gewonnenen Raum und der schon vorhandenen, aber unattraktiven Grünfläche am Kindergarten ergeben den neu zu gestaltenden Platz. (Die Umgestaltung des Platzes ist beim Stadtplanungsamt der Stadt Trier in Planung.)

Besondere Beachtung müssen bei dem Platzumbau die Bedürfnisse der Kinder bzw. der abholenden und bringenden Eltern finden.

Für die Elternschaft des Kindergartens sind ein Kurzzeit-Parkbereich und ein Kommunikationsraum einzurichten. Attraktive Grünflächen können den Bereich der Straßeneinmündung aufwerten.

Mit der Umgestaltung dieses Platzes wird auch die Einfahrt in den Stadtteil besonders gekennzeichnet. Die Gestaltung der Ortseingangssituation mit Geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen an dieser Stelle bietet sich an, da hier ein besonders hohes Unfallrisiko (Kindergarten) besteht und gleichzeitig der Kern des Stadtteils beginnt. Eine Gestaltung der Ortseinfahrtssituation an dieser Stelle entspricht den Vorstellungen der AG Dorfgestaltung, allerdings nicht denen der AG Verkehr. Die AG Verkehr wünscht eine Gestaltung des Ortseingangs bei der Sportanlage, auch um unnötigen Verkehr fernzuhalten, bevor er überhaupt in den Ortsbereich einfährt. Letzteres ist allerdings dem Themenbereich „Verkehrslenkung“ zuzuordnen und nicht dem Themenbereich „Gestaltung“. Eine Umgestaltung im Bereich der Bezirkssportanlage trägt nicht zur Verkehrslenkung bei. Des Weiteren läge eine solche Maßnahme zu weit „vor den Toren Euren“. Eine erneute Beschleunigung bis in den Ort wäre wahrscheinlich. Die Maßnahme an dieser Stelle kombiniert eine Verkehrsbremse vor dem Kindergarten mit einer optischen Gestaltung der Einfahrt in den zentralen Bereich von Euren.

Eine Umgestaltung in Höhe der Bezirkssportanlage mit Ausdehnung der Tempo-30 Zone bis zur vorhandenen Ampelanlage ist zusätzlich, aber nicht alternativ zu der Neugestaltung der Buswendeplatte möglich.

Des Weiteren wurde von mehreren AG`s eine (Teil-) Nutzung als Parkplatz vorgesehen. Hierauf wird in **Kapitel 3.5.4** eingegangen.

Gestaltungsvorschlag und Beschreibung des Platzes siehe **Detailplan B, Kapitel 1.1.1.**

Platz am Kriegerdenkmal

Der Platz tritt durch den stark befahrenen Kreuzungsbereich Numerian- / St.-Helena-Straße in den Hintergrund. Die standortfremden Bäume (Fichten) hinter dem Denkmal verdunkeln den Platz optisch und nehmen ihm noch stärker seine Wirkung. Die Fichten sollten durch dorftypische und evtl. schmalkronige Laubbäume ersetzt werden. In Verbindung mit der Schaffung eines neuen Dorfplatzes in unmittelbarer Nähe (Numerianstraße) kann der Bereich um das Kriegerdenkmal zu einem lebendigen Kommunikationsplatz gestaltet werden. Hier ist auch die Aufstellung von ortsbildangepassten Hinweisschildern auf die Gastronomie/Hotellerie von Euren denkbar. Die AG Verkehr hat für die Umgestaltung des Kreuzungsbereiches am Kriegerdenkmal eine abknickende Vorfahrtregelung (Numerianstraße in die Untere St.-Helena-Straße), Zebrastreifen an den Einmündungsbereichen sowie den Lückenschluss des Bürgersteiges in der Burgmühlenstraße vorgeschlagen. Diese Zielsetzung der Arbeitsgruppe wird in den Rahmenplan aufgenommen. Eine Sicherung des Kreuzungsbereiches mit Zebrastreifen stünde allerdings im Widerspruch zu dem

Ziel im Ortskern insgesamt den Fußgängern den Vorrang zu geben. Es ist daher bei der Detailplanung zu prüfen, ob diese Zielsetzung bei den vorhandenen Verkehrsmengen nicht auch mit anderen gestalterischen Mitteln umgesetzt werden kann.

Platz vor der Feuerwehr

Dieser Platz ist ein sehr ruhiger Platz, da er nur von den unmittelbaren Anliegern frequentiert wird. Es bietet sich an, hier eine Sitzgruppe zu installieren, um einen Treffpunkt für die Nachbarschaft zu schaffen. Dadurch würde der derzeit ungenutzte Bereich sinnvoll aufgewertet.

Platz am Helenenbrunnen

Der Platz ist durch den Kreuzungsbereich Herrmann-/St.-Helena-/Eligiusstraße geprägt. Der auch von einer Buslinie genutzte Straßenraum ist überdimensional breit ausgebaut und bildet ein störendes Element in der hier locker bebauten und gut durchgrüneten Ortslage. Autofahrer auf der Herrmann- und Eligiusstraße werden durch den breiten Ausbau der Straßen zu einer für ein Wohngebiet unangepassten Geschwindigkeit verleitet.

Der Helenenbrunnen, der vor allem im Sommer von Kindern zum Spielen und Planschen aufgesucht wird, sollte Mittelpunkt eines einladenden Kommunikationstreffs werden, der nicht durch zu breite Fahrbahnen zerschnitten und zu schnell fahrende Autos gefährdet wird.

Gestaltungsvorschlag und Beschreibung des Platzes siehe **Detailplan C, Kapitel 1.1.1.**

3.5 Verkehr

Die Hauptprobleme in Euren sind heute der starke Durchgangs- und Schwerverkehr sowie eine fehlende Regelung des ruhenden Verkehrs. Die Arbeitsgruppe „Verkehr“ stellt in ihrem Abschlussbericht für das Bürgergutachten die Verkehrssituation in Euren als für schwächere Verkehrsteilnehmer gefährlich dar und wünscht sich eine bessere Regelung der Verkehrssituation im Ortskern. Für die Planung wurde daher gezielt nach Unfallschwerpunkten in Euren gesucht, um diese zu entschärfen.

Nach Angaben der Polizeiinspektion Trier befanden sich im Jahr 2000 insgesamt zwei Unfallhäufungsstellen in der Gemarkung Euren. An den Kreuzungen Luxemburger Straße / Eisenbahnstraße und Luxemburger Straße / Diedenhofener Straße kam es zu überdurchschnittlich vielen Autounfällen. Meistens handelte es sich um Auffahrunfälle, die die Polizei mit dem guten Ausbauzustand der Luxemburger Straße und den daraus resultierenden hohen Geschwindigkeiten begründet. Vor den Ampelanlagen der beiden Kreuzungen käme es durch Unaufmerksamkeit oder nasse bzw. glatte Fahrbahnen etc. öfter zu Unfällen. Im Jahr 2002 gehörte auch die Kreuzung Luxemburger Straße / Im Speyer zu den Unfallhäufungsstellen.

Im Ortskern von Euren selbst gibt es keine auffälligen Häufungen von Unfällen einer bestimmten Art in der Statistik der Verkehrspolizei. Obwohl die engen Straßen, die unzureichende Parkplatzsituation und die fehlenden Bürgersteige Unfälle mit schwachen Verkehrsteilnehmern wie Radfahrern, Fußgängern, Kindern und Senioren vermuten lassen, weist die Unfallstatistik verhältnismäßig wenige Unfälle auf. Im Jahr 2002 bis zum Monat November ist im ganzen Ortsbereich von Euren nur ein Unfall mit Beteiligung eines Fußgängers von der Polizei aufgenommen worden. Auf den Straßen nach Herresthal und Trierweiler, wo die Straßen durch den Wald führen, wurden

eine Reihe von Wildunfällen und im Bereich St.-Helena-Straße / Tempelherrenstraße einige Unfälle mit alkoholisierten Teilnehmern aufgenommen. Darüber hinaus sind in Euren nur vereinzelte und wenig schwere Unfälle verschiedener Ursache in der Polizeistatistik erfasst.

Es liegt nahe, die Ursache für die wenigen, erfassten Unfälle darin zu sehen, dass sich im Ortskern von Euren wenig Durchgangsverkehr und damit wenige Ortsunkundige befinden. Die ortsansässige Bevölkerung ist mit der stellenweise unübersichtlichen Straßensituation vertraut und verhält sich entsprechend angepasst und aufmerksam oder meidet die Stellen, an denen mit Unfällen zu rechnen ist.

Unabhängig von der niedrigen Unfallhäufigkeit, herrscht im Ortskern von Euren ein subjektives Unsicherheitsgefühl, vor allem bei erwachsenen Fußgängern mit Kindern und älteren Passanten. Dieser Eindruck wird auch in dem Bürgergutachten wiedergespiegelt. Zu Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum und insbesondere zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls der Fußgänger müssen viele Straßen in Euren umgestaltet werden. (Siehe auch **Kapitel 3.5.3** und **Plan 7**)

3.5.1 Verkehrsentlastung für Euren

Moselaufstieg

Die Arbeitsgruppe „Verkehr“ hat sich in ihrem Beitrag zum Bürgergutachten gegen die Eurener Moselaufstiegsvariante ausgesprochen.

Unter gesamtstädtischer Sicht ist eine Alternativtrasse durch einen Tunnel unter dem Eurener Wald als Alternative zum Moselaufstieg zwischen Zewen und Igel diskussionswürdig. Diese Trasse würde in Fortsetzung der Konrad-Adenauer-Brücke und der Straße „Im Speyer“ ab der Bezirkssportanlage unter die Erde geführt und würde die Bebauung Schweringstraße unterqueren. Westlich der Schweringstraße verlief die Straße weiter in einem Tunnel mit ca. 7,5% Steigung etwa 3 km bis zur A 64.

Alternativ dazu ist die Führung eines Eurener Moselaufstiegs von der Konrad-Adenauer-Brücke bis zur Schweringstraße oberirdisch denkbar, um dort erst, westlich der Schweringstraße in einen Tunnel geleitet zu werden. Dadurch würde ein Tiefpunkt der Tunnelröhre unter der Schweringstraße, der zwangsläufig ein problematischer Wassersammelpunkt wäre, vermieden. In diesem Fall müsste die Bezirkssportanlage oder ein Teil derselben von ihrem jetzigen Standort in die Eurener Flur bei der Eissportanlage verlegt werden.

Der Vorteil der Eurener Aufstiegsvarianten gegenüber der bei Zewen wäre für Euren, dass der Schleichverkehr, der zur Umgehung der Bitburger Straße die Herrmannstraße hinauf nach Trierweiler benutzt, ausbliebe und die Herrmannstraße wieder reine Wohnstraße würde.

Aus landespflegerischer Sicht ist ein Moselaufstieg, der annähernd auf ganzer Länge unterirdisch geführt wird, die zu bevorzugende Variante. In diesem Fall käme es kaum zu Zerschneidungen, Zerstörung oder großflächiger Verlärmung von Lebensräumen von Tier- und Pflanzenarten und das Landschaftsbild bliebe in seiner ursprünglichen Form erhalten.

Die derzeit favorisierte Variante des Moselaufstiegs bei Zewen befindet sich zurzeit im Planfeststellungsverfahren. Sollten sich jedoch im Zuge dieses Verfahrens gravierende Planungshindernisse ergeben, wäre die Eurener Variante nochmals alternativ zu prüfen. Daher wird auf diese Option im SRP hingewiesen.

Anbindung Gewerbegebiet „Ottostraße“

Der Bebauungsplan für die Konversionsfläche „PI-Park“ sieht eine Verkehrsverbindung des Gewerbegebietes „Ottostraße“ mit der Straße „Im Speyer“ über die Fläche des neuen Gewerbegebietes vor. Dadurch wird zukünftig der Schwerverkehr der beiden Gewerbegebiete „Ottostraße“ und „PI-Park“ fast direkt zur Luxemburger Straße geführt und der Ortskern von Euren bleibt davon unberührt.

Entlastung Eurener Straße

Langfristig plant die Stadt eine Straßentrasse durch zurzeit brachliegendes Bahngelände von der Hornstraße bis zur Straße Im Speyer. Diese Straße soll im Endzustand die Hauptverkehrsstraßenfunktion der Luxemburger Straße im Abschnitt zwischen der Römerbrücke und der Konrad-Adenauer-Brücke übernehmen und auch zur Entlastung der Eurener Straße südlich des Westbahnhofs beitragen.

3.5.2 Einfallstraßen

Eurener Straße / Eisenbahnstraße

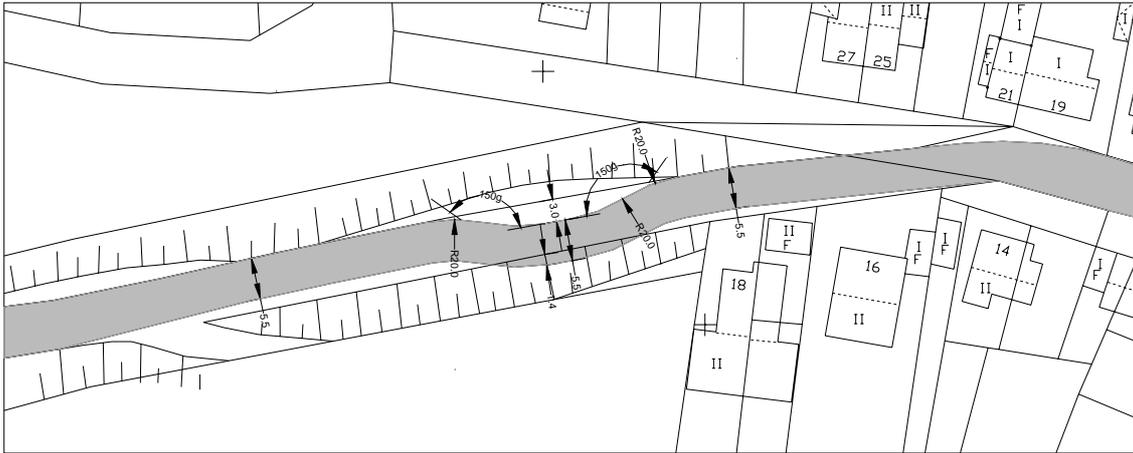
Die Eurener Straße und deren Verlängerung die Eisenbahnstraße stellen nicht nur die Hauptverbindungen durch Euren, sondern auch die Hauptzufahrten nach Euren dar. Derzeit ist der Anteil an Schwerverkehr auf diesen Straßen sehr hoch. Mit der Entlastung der Eurener Straße und der Eisenbahnstraße vom Schwerverkehr (s. o.) ergibt sich die Chance, den Straßenraum komplett umzugestalten. Hierzu zählen auch die Ortseinfahrtsbereiche in dem Bereich zwischen der Straße Im Speyer und der Ludwig-Steinbach-Straße sowie in Höhe der Bahngleise bei der Eisenbahnstraße.

Herresthaler Straße

Auf der Strecke von und nach Herresthal herrscht reger Verkehr. Um den von Herresthal kommenden Verkehr am östlichen Ende der Wohnbebauung Herresthaler Straße zu bremsen, ist eine deutliche optische und verkehrstechnische Veränderung der Herresthaler Straße erforderlich.

Eine Beruhigung des Kreuzungsbereiches Herresthaler Straße / St.-Helena-Straße wird erzielt, indem der Bürgersteig auf der linken Herresthaler Straßenseite (von Herresthal kommend) stark verbreitert und mit offiziellen Längsparkplätzen versehen wird. Im Gegensatz dazu regt die AG Verkehr ein einseitiges Parkverbot an. Da die Parkplätze allerdings offensichtlich benötigt werden, erscheint eine Ordnung des ruhenden Verkehrs eher realisierbar.

Eine Verkehrsberuhigung schon vor dem Beginn der Wohnbebauung Herresthaler Straße ist aufgrund der Böschungen auf beiden Straßenseiten problematisch. Eine Verschwenkung lässt sich nur auf der hangseits gelegenen Fahrbahn verwirklichen, wenn die Böschung angeschnitten wird. Allerdings kommt es an dieser Stelle nur selten zu überhöhten Geschwindigkeiten, da ca. 160 m vor den ersten Gebäuden die Herresthaler Straße eine scharfe Kurve macht, die die Autofahrer zum Bremsen zwingt.

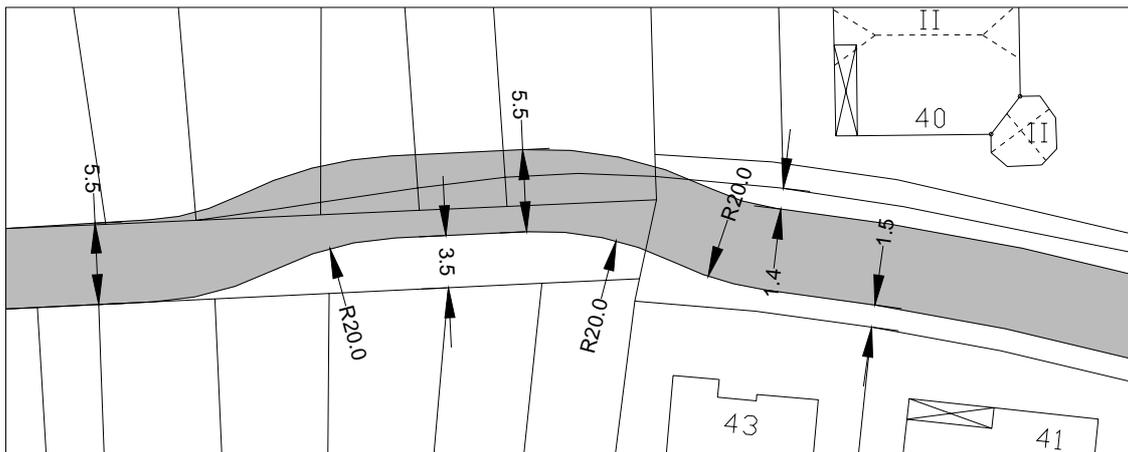


Eine Verschwenkung der Herresthaler Strasse am Ortseingang Euren erfordert einen Eingriff in die Böschungen.

Herrmannstraße

Die Strecke über Euren und Trierweiler wird als Ausweichstrecke zur stark befahrenen Bitburger Straße genutzt. Um den von Trierweiler kommenden Verkehr am östlichen Ende der Wohnbebauung Herrmannstraße zu bremsen, ist eine Umgestaltung des Straßenraums nötig.

Zum Schutz der Anwohner der Herrmannstraße und der Zuwegung des vorgeschlagenen Spielplatzstandortes sollte die Fahrbahn um mindestens eine Fahrbahnbreite verschwenkt werden. Die Verschwenkung sollte dabei in Fahrrichtung von Trierweiler in den Ort liegen. Die Fläche von ca. 3,50 m Breite kann zur Unterbrechung der Sicht in die Herrmannstraße aufgeschüttet werden. Damit wird vermieden, dass der Autofahrer, weil er die Strecke nach der Verschwenkung überblicken kann, seine Geschwindigkeit nicht reduziert. Die bepflanzte Aufschüttung dient als zusätzlicher Schutzwall für den möglichen Spielplatz am Bach. Der Einbau eines Fahrbahnteilers als Querungshilfe wäre aufgrund der Topografie (Hang nördlich der Herrmannstraße) problematisch.



Eine Verschwenkung der Herrmannstrasse am Ortseingang Euren könnte den Verkehr zusätzlich bremsen

3.5.3 Verkehrsberuhigung, Bürgersteige, Kreuzungsbereiche und Straßenbegrünung

Für die engen Straßen des Ortskerns sind die Schaffung von durchgehenden Bürgersteigen und die Regelung des ruhenden Verkehrs nötig. An den weniger befahrenen Straßen sind auch Mischflächen denkbar, die ohne klare Trennung von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden.

Die engen Dorfstraßen, die bisher auf die Bedürfnisse der Autofahrer ausgerichtet sind, sollen in Zukunft in erster Linie für Fußgänger attraktiv gestaltet werden.

In den Bereichen, wo es die Straßenbreite erlaubt, sind abwechselnd rechts oder links Längsparkplätze, eingerahmt von Pflanzflächen, einzurichten. Dabei sind maximal 3 Stellplätze in Reihe sinnvoll. In engen Straßenbereichen ist nur ein Bürgersteig zu schaffen. Durch das ständige Verschwenken der Fahrbahn wird die Geschwindigkeit reduziert.

An den für Kindergarten- oder Schulweg benötigten Straßenquerungen, bzw. vor der Kirche, zum Friedhof usw., sind Zebrastreifen einzurichten.

Auf mögliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum wurde schon in **Kapitel 3.3** eingegangen. Die dort geschilderten Grundsatzüberlegungen sind auch auf die übrigen Straßen Eurens zu übertragen.

Ein Großteil der umzugestaltenden Kreuzungsbereiche wurde unter dem **Kapitel 3.4** behandelt. Unter die Kategorie Plätze fallen allerdings nicht die umzugestaltenden Kreuzungsbereiche Im Spilles / Eurener Straße sowie St.-Helena-Straße / Eurener Straße. Erstere Kreuzung birgt auch ein hohes Unfallpotential, da hier ein weiterer Kindergarten liegt und die Straße Im Spilles nur über markierte Bürgersteige verfügt. Eine Überquerung der Eurener Straße im Kurvenbereich ist gefährlich. Abhilfe könnte mittels einer Überquerungshilfe oder eines kleinen Kreisels geschaffen werden. Hierfür sind allerdings detaillierte Aufmaße vor Ort und Fahrversuche mit Lkws notwendig, da der Kurvenbereich als solches nicht über viel Aufweitungsmöglichkeit verfügt. Der Einmündungsbereich der St.-Helena-Straße auf die Eurener Straße ist insbesondere für Linksabbieger aus der St.-Helena-Straße auf die Eurener unübersichtlich, zumal auf der Eurener Straße viel Verkehr und zum Teil überhöhte Geschwindigkeiten herrschen. Auch der relativ starke Fußgängerverkehr ist bei einer detaillierten Planung besonders zu berücksichtigen. Die Umgestaltung dieses Bereiches kann mit der Umgestaltung und Verlegung der Bushaltestellen im Bereich der Ludwig-Steinbach-Straße einhergehen.

In **Plan 7** wird der bauliche Zustand der Straßen innerhalb der Ortslage Eurens beschrieben und gleichzeitig bewertet. Zielvorstellungen wurden ebenfalls in den Plan eingetragen, da diese aus dem Bestand resultieren. Alle Straßen der Ortslage wurden bezüglich folgender Kriterien aufgenommen:

- Geschwindigkeitsbegrenzungen Verkehrsberuhigung / Spielstraße
30 km/h
50 km/h
mehr als 50 km/h
- Verkehrsaufkommen stark befahren
mittel stark befahren
schwach befahren

(subjektive Beurteilung nach vielfacher Beobachtung vor Ort zu unterschiedlichen Tageszeiten)

- Zustand
 - gut
 - mittel
 - schlecht
- Bürgersteige
 - Verkehrsberuhigung / Spielstraße = keine Bürgersteige
 - beidseitiger Bürgersteig
 - einseitiger Bürgersteig
 - nur mit Linie auf Straßenbelag markierter Bürgersteig
 - kein Bürgersteig
- Straßenbäume
 - vorhanden
 - nicht vorhanden

Von den aufgenommenen Kriterien werden nicht alle in **Plan 7** dargestellt. Das Vorhandensein von Straßenbäumen wird z.B. nicht dargestellt, da nur die Eurenere Straße Straßenbäume aufweist. Geschwindigkeitsbegrenzungen werden ebenfalls nicht dargestellt, da der größte Teil der Ortslage von Euren, bis auf wenige Ausnahmen, „Tempo-30-Zone“ ist. In **Plan 7** wird der Bestand dargestellt und bewertet. Es werden keine einzelnen Kriterien bewertet, sondern nach Möglichkeit alle Kriterien für einen Straßenzug zu einer Gesamtbewertung zusammengefasst. Die Darstellung erfolgt in einem abgestuften Farbverlauf. Es wurde in acht verschiedene Kategorien unterschieden, von „extrem schlecht“ bis „extrem gut“, dazu kommt noch die Kategorie „voraussichtlich nach Fertigstellung gut“ für Straßen, die zur Zeit der Planaufstellung im Vorstufenausbau erstellt wurden. Der Farbverlauf dunkel nach hell entspricht den Zustandsbeschreibungen schlecht bis befriedigend. Ein guter Gesamteindruck wird in grün dargestellt, hier werden die Farben dunkler, je besser der Gesamteindruck.

Beispiel 1 Greilerstraße stark befahren, schlechter Zustand, kein Bürgersteig
Die Gesamtsituation ist als sehr schlecht zu bewerten.

Beispiel 2 Tempelherrenstraße schwach befahren, schlechter Zustand, kein Bürgersteig
Obwohl diese Straße, ebenso wie die Greilerstraße, in schlechtem Zustand und ohne Bürgersteige ist, fällt die Gesamtbewertung besser aus, da der schlechte Zustand und die fehlenden Bürgersteige aufgrund des sehr schwachen Verkehrsaufkommens nicht so gravierend sind, d.h. die Gesamtsituation ist im Detail verbesserungswürdig.

Beispiel 3 St.-Helena-Straße
(ab Kreuzung Numerianstraße) mittel stark befahren, guter Zustand, beidseitiger Bürgersteig
Die Straße ist zwar in einem guten Zustand mit beidseitigem Bürgersteig, die Gesamtsituation wird jedoch aufgrund der mittel starken Verkehrsbelastung nur als befriedigend angesehen.

Beispiel 4 Reulandstraße schwach befahren, guter Zustand, beidseitiger Bürgersteig
Die Gesamtsituation ist als gut zu bewerten.

Aus der Farbgebung im Plan lässt sich somit unmittelbar der Handlungsbedarf ablesen.

3.5.4 Ruhender Verkehr

Insgesamt betrachtet sind in dem zukünftigen Stadtteilzentrum Eurens und dessen näherer Umgebung zu wenige größere Parkplätze oder Stellplätze im öffentlichen Straßenraum vorhanden. In den äußeren Bereichen Eurens tritt diese Problematik nur an wenigen Stellen auf. Nicht nur die Arbeitsgruppe Verkehr fordert die Anlage von zentralen Parkplätzen. Hierfür werden folgende Plätze vorgeschlagen:

Im Geimersfeld (Parkplatz für den Supermarkt)

Die Stellplätze am Supermarkt in der Greilerstraße sind, nach heutigem Standard, nicht ausreichend. Andere Parkmöglichkeiten in der näheren Umgebung sind aufgrund der oben genannten schmalen Straßen begrenzt. Sollte sich eine Umnutzung der ehemals gewerblich genutzten Hallen in der Straße „Im Geimersfeld“ abzeichnen, ist dort Wert auf ausreichend Parkraum zu legen.

Platz vor dem Kindergarten (Eurener Straße / Ludwig-Steinbach-Straße)

Hier wünscht die AG Verkehr einen Parkplatz, der als Entlastung der Greilerstraße, der unteren St.-Helena-Straße und der Eurener Straße im Bereich der Geschäfte sowie des Bürgerhauses dienen soll.

Die Entfernung von einem Parkplatz hier bis zum Stadtteilzentrum (Geschäfte und Bürgerhaus) ist für den dörflich strukturierten Stadtteil zu groß. Des Weiteren soll der Platz vor dem Kindergarten eine verkehrsberuhigende Funktion mit deutlicher Abhebung des Ortseingangs übernehmen. Die Nutzung als Parkplatz stünde dem entgegen. Dieser Vorschlag der AG Verkehr in dem Gestaltungsbeispiel für den Platz (siehe **Anhang 1.1.1**) zugunsten einer großzügigen Platzgestaltung und einer gefahrlosen Anbindung des Kindergartens daher nicht aufgenommen. Die Einrichtung von Parkplätzen im Zusammenhang mit dem Kindergarten und der umgebenden Bebauung wäre jedoch in einer Detailplanung gegebenenfalls nochmals zu prüfen. Auch durch eine später erfolgende Überplanung der Eurener Straße ist die zusätzliche Einrichtung von Parkplätzen im Straßenraum denkbar.

Abriss des Bunkers Ecke St.-Helena-Straße / Pestalozzistraße

Eine weitere Möglichkeit der Parkplatzschaffung ist der Abriss des Bunkers Ecke St.-Helena-Straße / Pestalozzistraße. Dies wird auch im Bürgergutachten angeregt. Aufgrund seiner Lage würde dieser Parkplatz zu einer Entschärfung der Parkplatzsituation vor der Grundschule und für die Anwohner der St.-Helena-Straße führen.

Parkplätze auf dem neuen Dorfplatz Numerianstraße

Von Seiten der AG Verkehr wurde die Schaffung von Parkplätzen auf dem Dorfplatz angeregt. Aufgrund der geringen Größe des Platzes wird diese Anregung im Gestaltungsentwurf zu diesem Platz nicht weiterverfolgt (siehe **Anhang 1.1.1**). Hier wurde mehr Gewicht auf eine Gestaltung als „Dorfplatz“ gelegt, zumal in diesem Bereich auch nur wenige Vorgärten vorhanden sind, die das Ortsbild mit Grün anreichern und auflockern.

Parkplätze in Herresthal

In Herresthal ist aufgrund der lockeren Bebauung und den z.T. sehr großzügigen privaten Vorflächen kein Parkplatzmangel zu verzeichnen. Lediglich am Ortseingang beim Spielplatz sollten Parkmöglichkeiten geschaffen werden. Die Stellflächen können aufgrund ihrer eher temporären Nutzung auch unbefestigt oder nur teilbefestigt sein. Dieser Parkplatz dient Besuchern des Spielplatzes bzw. der Hütte und als Ausgangsparkplatz für Spaziergänger.

Des Weiteren sollten die häufig zugeparkten Bürgersteige wieder von Pkws freigehalten werden. Dabei ist besonderes Augenmerk auf die Burgmühlen- und Eurenere Straße, St.-Helena- und Herresthalerstraße, Udostraße sowie die Kurvenbereiche Burgmühlen- / Eligiusstraße und St.-Helena- / Herresthaler Straße zu legen.

Die Kontrolle der Falschparker oder behindernd abgestellter Fahrzeuge sollte verstärkt werden. Im Bereich der Einmündung Herresthaler / St.-Helena-Straße können Längsparkplätze angelegt werden, welche das bislang unkontrollierte Parken regeln. Der Raum für das Abstellen von Fahrzeugen ist hier aufgrund des großzügigen Radius' vorhanden und die Übersichtlichkeit des Einmündungsbereiches bleibt bestehen.

3.5.5 Fußwegeverbindungen, Wander- und Radwege

Das Bürgergutachten fordert für die nähere Umgebung von Euren Fußwege, die auch für Eltern mit Kinderwagen begehbar sind, Wanderwege, die die angrenzenden Waldflächen erschließen, einen Weg entlang des Eurenere Baches und einen Aufstiegsweg entlang des Katherbachs sowie den Ausbau von Rundwegen.

Der Weg entlang des Eurenere Baches ist teilweise aus eigentumsrechtlichen Gründen nicht zu realisieren. Des Weiteren wird aus landespflegerischer Sicht die Befestigung eines Weges unmittelbar an einem naturbelassenen Bachlauf als kritisch eingestuft. Die übrigen Vorschläge der Bürger sind aufgegriffen und in Wegevorschläge umgesetzt. Alle Vorschläge haben vorhandene oder ehemalige Wege als Grundlage, die aber zum Teil nicht im erforderlichen Zustand sind und noch überarbeitet werden müssen. Auch sind an einigen Stellen neue Verbindungsstücke oder die Freilegung ehemaliger Wegetrassen notwendig. Eine Markierung der Wege fehlt und ist komplett neu zu erstellen, sobald die Wege fertig ausgebaut sind.

Die AG Verkehr setzt sich dafür ein, dass der Verbindungsweg zwischen Eurenere und Ottostraße als Fußweg erhalten und durch Barrieren gegen Kraftradfahrer gesichert wird, um die Sicherheit der Passanten zu gewährleisten.

Die geplanten Wegeverbindungen sind in **Plan 6** dargestellt.

Rundweg durch die Gärten am Langenberg

Hier sind die Verlängerungen der Tempelherren- und der Karelstraße zu nutzen. Allerdings bedürfen die bestehenden hangparallelen Wege dringend einer Überarbeitung (Ausbau als Schotterweg oder mit wassergebundenem Belag). Am südwestlichen Ende der Wege ist eine neue Verbindung mit einem bestehenden, nach Süden führenden Weg zu schaffen.

Über den oben beschriebenen neuen Verbindungsweg kann auch der „Promilleweg“ nach Zewen mit in den Rundweg integriert werden, wenn er, wie in diesem Kapitel weiter unten beschrieben, nur noch als Rad- und Anliegerweg für den landwirtschaftlichen Verkehr genutzt wird.

Rundwege ums Kathertal, Waldfrieden und Eurenere Bachtal

Die Verlängerungen der Straßen „Im Waldtal“ und „Katherweg“ erhalten nördlich des Sandfangbeckens eine neue Verbindung und sind dann von dort aus an den hangparallelen Weg zum Waldfrieden anzuschließen. Weiterführend verläuft der Weg nach Süden aus dem Tal zum Kameradenverein und hinter dem Eurenere Bach zur Kapelle Talbildchen. Dort kann man die Straße nach Trierweiler kreuzen und auf der gegenüberliegenden Bachseite zurück zum Ort laufen. Vor dem Ort gelangt man auf die Straße nach Herresthal. Hier ist dringend ein neuer Fußweg anzulegen.

Fußweg zur Mosel / Eissporthalle

Die kürzeste Wegeverbindung vom Ortskern zur Eissporthalle oder zum Moselufer führt über die Eisenbahnstraße, quert die Eisenbahnlinie und die Luxemburger Straße und verläuft auf dem gegenüber der Eisenbahnstraße mündenden Feldweg. Der bisher hauptsächlich vom landwirtschaftlichen Verkehr genutzte Weg ist teilweise stark zerfahren und nur bei trockener Witterung gut zu begehen. Eine Überarbeitung der schlechten Wegeabschnitte und eine Aufschotterung der Fahrspuren sind notwendig, um den Weg für Fußgänger nutzbar zu machen.

Dieser Weg soll, ähnlich wie der Zeppelinweg, mit einer Baumreihe bepflanzt werden. (Denkbar sind Baumspenden der angrenzenden Baumschulen.)

Sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer ist eine gefahrlose Querung der Luxemburger Straße im Kreuzungsbereich Eisenbahnstraße / Teichweg mit einer Ampelanlage ermöglicht.

Radwegeverbindungen

Innerörtliche Radwege

In Euren selbst sind alle Straßen, bis auf die Eurener Straße, für Radfahrer geeignet, da die meisten Straßen eine Tempo-30-Beschränkung haben. Die AG Verkehr schlägt Radwegeverbindungen im Stadtteil Euren vor, die in **Plan 6** dargestellt sind.



Umgestaltung der Eurener Straße nach der Verlagerung des Schwerverkehrs sind die Belange des Fahrradverkehrs entsprechend zu berücksichtigen.

Die fahrradtauglichen Anbindungen an die wichtigsten Ziele vom Ortskern aus sind im Folgenden beschrieben.

Radwegverbindung in die Innenstadt

Euren ist auf Grund seiner Tallage besonders geeignet für Radfahrer. Für die täglichen innerstädtischen Wege wird gerne auf das Fahrrad als Verkehrsmittel zurückgegriffen. Wege innerhalb des Stadtteils, Wege von Euren in die Innenstadt und Fahrten zu den Arbeitsstätten in den Gewerbegebieten werden mit dem Fahrrad gefahren. Insbesondere für Schüler bietet sich das Fahrrad als Verkehrsmittel in die Innenstadt an.

Der Moselradweg ist zwar sicher und landschaftlich attraktiv, aber für die Anbindung zur Innenstadt ein Umweg, der für tägliche Wege nicht akzeptiert wird. Die größte Bedeutung als Verbindung zur Innenstadt hat der kürzeste Weg über die Eurener Straße, Eisenbahnbrücke Trier-West und Römerbrücke. Im Bereich zwischen Ortskern Euren und Römerbrücke ist bisher kein Radweg ausgewiesen, was aufgrund der Fahrbahnbreiten jedoch größtenteils möglich wäre. Eine solche Ausweisung könnte Euren durchgängig auf kurzem Weg mit der Innenstadt verbinden.

Für eine Radweganbindung an die Innenstadt macht die Arbeitsgruppe Verkehr den Vorschlag, eine Fuß- und Radwegbrücke über die Straße Im Speyer zu bauen. Dabei wird auf die Möglichkeit der Nutzung eines stillgelegtes Gleis der Eisenbahnbrücke über Im Speyer verwiesen. Eine solche Anbindung in Verbindung mit der geplanten neuen Erschließungsstraße (mit Radweg) im Bereich der Bahnanlage zwischen Bonner Strasse und Im Speyer ist zu prüfen. Wobei eine Brückenlösung stets Nachteile gegenüber einer „barrierefreien“ Führung über die Eurener Straße aufweisen wird.

Die kürzeste Verbindung in die Innenstadt wäre mit einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke in Höhe der Hohenzollernstrasse möglich. Mit der Umsetzung dieser alten gesamtstädtischen Planungsidee wären die gesamten westlichen Stadtteile auf kurzem, attraktivem und ungefährlichem Weg an die Innenstadt angebunden.

Radwegverbindungen zum Moselradweg

Um den Ortskern von Euren an den Moselradweg anzuschließen, ist eine fahrradtaugliche Strecke über die Eisenbahnstraße zur Luxemburger Straße und von dort weiter über den Teichweg bis an die Mosel einzurichten. Radfahrer können dafür im Kreuzungsbereich mit der viel befahrenen Luxemburger Straße die vorhandene Ampelanlage nutzen.

Der Teichweg soll für diesen Zweck als Grünverbindung überplant werden. Der Eurener Bach, der bis 1967 neben dem Weg floss, ist wieder offen zu legen und hier entlang in einem naturnah gestalteten Bachbett zur Mosel zu führen. Außerdem ist mindestens an der südlichen Wegseite der Grünstreifen zu verbreitern. Dabei sind die vorhandenen alten Obstbäume zu erhalten und die Lücken mit neuen Obstbäumen zu füllen.

Denkbar ist auch die Beteiligung der angrenzenden Baumschule an der Gestaltung der wegbegleitenden Grünflächen.

Eine Ausweisung des Teichweges als Radweg mit Geschwindigkeitsbeschränkung für den Anliegerverkehr ist notwendig. Außerdem wäre es möglich, am Moselradweg Hinweisschilder auf den historischen Ortskern von Euren oder erwähnenswerte Gebäude (z.B. die Kirche St. Helena) aufzustellen.

Auch der Feldweg, der links vom Teichweg nach Norden abbiegt, kann zum Radweg ohne Autoverkehrsgefährdung ausgebaut werden, ähnlich wie der oben beschriebene. Hier würde eine direkte Anbindung vom Ortskern über die Eisenbahnstraße, den Teichweg und durch die Gartenbauflächen an die Konrad-Adenauer-Brücke geschaffen. Eine wegbegleitende Baumreihe würde sowohl den Wegeverlauf markieren als auch die Strukturvielfalt in der Flur erhöhen und dem Biotopverbund dienen.

Im Süden des Gewerbegebietes Diedenhofener / Niederkircher Straße ist eine Verbindung zwischen Luxemburger Straße, Gewerbegebiet und Mosel für Radfahrer einzurichten. Die Verlängerung der Monaiser Straße ist ab der Abzweigung zum Hofgut Monaise für den motorisierten Verkehr zu sperren und nur noch für landwirtschaftlichen Anliegerverkehr und Radfahrer zu befahren.

Verbindung zur Eurener Flur (Gewerbegebiet)

Eine weitere Verbindung für Radfahrer zur Eurener Flur verläuft über den Zeppelinweg. Der Weg durch die Felder besteht, der Wegebelaag ist jedoch in einem schlechten Zustand und zu erneuern. Außerdem ist auch hier, wie am Teichweg, der Weg als Grünverbindung in der Landschaft deutlich zu machen. Dafür ist mindestens auf einer Wegseite eine Baumreihe aus hochstämmigen standortgerechte Laub-, Obst- oder Walnussbäumen zu pflanzen.

Vom Bahnübergang bis zum Tor der General von Seidel - Kaserne verläuft der Radweg als kombinierter Fuß-/Radweg parallel zum Kasernengelände. Von dort durch die Gottbillstraße bis an die, über die und entlang der Luxemburger Straße soll der Radweg getrennt von der Fahrbahn geführt werden. An der Einmündung Diedenhofener Straße kann die Luxemburger Straße an der Ampelanlage sicher überquert werden. Entlang der Diedenhofener Straße bis zum Schirrhafen an der Mosel wäre die Schaffung eines separat geführten Radweges wünschenswert.

Zurückstufung des „Promilleweges“ zwischen Zewen und Euren

Der asphaltierte Weg unterhalb des Langenbergs ist in einem schlechten Zustand. Trotzdem wird er, außer von den Anliegern, die dort ihre Gärten und Felder bewirtschaften, von vielen Autofahrern als Schleichweg genutzt und mit zu hoher Geschwindigkeit befahren.

Der Weg soll zu einem reinen Fuß-, Rad- und Anliegerweg für den Landwirtschaftlichen Verkehr zurückgestuft werden. Der Durchgangsverkehr könnte durch bauliche Maßnahmen, die ein zügiges Befahren verhindern, und Geschwindigkeitsbeschränkungen zudem von der missbräuchlichen Nutzung des Weges abgehalten werden.

Entlang des Weges sind Laubbäume anzupflanzen. Vorzugsweise sind in diesem Obst- und Gartenbaubereich Eurens hochstämmige Obst- oder Walnussbäume zu verwenden. Eine vollständige Sperrung ist aufgrund des landwirtschaftlichen Verkehrs nicht möglich.

3.5.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Busverkehr

Der Stadtteil Euren ist an die Hauptzielpunkte Innenstadt Trier und das Gewerbegebiet Diedenhofener / Niederkircher Straße gut angebunden.

Insgesamt wird der Stadtteil Euren tagsüber durch vier Buslinien angefahren. Davon bedient die Linie 1 den „Wohnbereich“ des Stadtteils. Bis zur Haltestelle Ludwig-Steinbach-Straße verkehrt die Linie 1 im 10 Minuten Takt. Hier gabelt sich die Linie in Richtung Helenenbrunnen und Neubaugebiet Hontheimstraße, wodurch sich der Takt für die weiteren beiden Teilstrecken auf 20 Minuten verdünnt. Die Linie 3 dient im Halbstundentakt das Gewerbegebiet an und fährt weiter bis nach Igel. Die Haltestellen- und Taktdichte der beiden Linien sind als gut zu bezeichnen. Lediglich die Bewohner der westlichen Hermannstraße wohnen in einer Entfernung von über 500 m zur nächsten Bushaltestelle.

Die Linien 11 und 18 bedienen die Firma JTI aus Trier und Herresthal aus Zewen. Beide verkehren lediglich zu Schulanfangs und –endzeiten bzw. zu Schichtanfangs- und-endzeiten.

Im Bürgergutachten wird vor allem eine Erhöhung der Taktdichte der Linie 18 gewünscht. Aufgrund der geringen Einwohnerzahl von Herresthal und des daraus resultierenden geringen Bedarfs könnte evtl. eine alternative Andienform (z.B. Anrufsammeltaxi) in Betracht gezogen werden.

Schienerverkehr

In mehreren Gutachten wurde eine Reaktivierung der Weststrecke (Wiederinbetriebnahme der derzeitigen reinen Güterverkehrsstrecke für den Personenverkehr) untersucht. In dem Gutachten von Schlegel-Spiekermann GmbH & Co für die Stadt Trier und die Planungsgemeinschaft Region

Trier wurden verschiedene Szenarien entwickelt. Ein Szenarium (Untervariante B) schlägt die Wiederinbetriebnahme der Bahnhöfe Trier-West und Zewen vor, wobei zwischen diesen beiden Bahnhöfen bis zu vier neue Haltepunkte eingerichtet werden sollen. Dabei handelt es sich um folgende Haltepunkte: Zewen (Reaktivierung), Alter Flugplatz (Neueinrichtung), Monaise (Neueinrichtung), Euren (Neueinrichtung), Stadtwerke (Neueinrichtung) und Trier-West (Reaktivierung). Zwei dieser Haltepunkte, nämlich Euren und Monaise, liegen auf der Gemarkung Euren.

Im Abschlussbericht der von Gehrmann Verkehrsplanung erstellten Potentialanalyse Regionalbahn Trier wird die Reaktivierung der Weststrecke für die Stufe 3 des Regionalbahnkonzeptes vorgesehen. Auch in diesem Gutachten wird von der Reaktivierung der Stationen Trier-West, Euren und Zewen ausgegangen. Der neue Haltepunkt Euren soll an derselben Stelle entstehen, wo auch der alte Haltepunkt lag, an der Kreuzung der Bahnstrecke mit der Eisenbahnstraße. Zudem sollen zwei neue Haltepunkte (Messepark und Gottbillstraße) angelegt werden. Bezüglich einer betrieblichen Realisierbarkeit wird auf eine zu gegebenem Zeitpunkt zu erfolgende Untersuchung verwiesen.

Die Linienführung und die Haltestellen des Busverkehrs sowie die nach derzeitigem Planungsstand verfolgten Standorte für die neuen Bahnhaltelplätze sind in **Plan 6** dargestellt.

Die im Zusammenhang mit den Bahnhaltelplätzen erforderlichen weiteren Planungen sind im Zusammenhang mit deren zeitlichen Realisierung weiter zu vertiefen.

3.6 Freizeiteinrichtungen

3.6.1 Spielplätze

Auf der Fläche des Stadtteils Euren liegen drei öffentliche Spielplätze, in der Schwingstraße, in der Ludwig-Steinbach-Straße und in der Pestalozzistraße. Die genaue Lage der Spielplätze ist in **Plan 5** dargestellt.

Ein Gutachten der „Mobile Spielaktion e.V.“ hat für die einzelnen Spielplätze Zustand, Nutzung und Handlungsbedarf untersucht.

Schwingstraße (KSP 3.06 - Sportanlage Euren)

Der Spielplatz zwischen der Schwingstraße und der Bezirkssportanlage ist mit einer Pflanzung umrahmt und liegt neben einem Bolzplatz. Zu der Ausstattung gehören eine Schaukel, ein Wipptier, ein Sandkasten sowie ein Karussell und drei Bänke. Positiv ist die Atmosphäre und die Bepflanzung zu bewerten, die Ausstattung ist standardmäßig und nicht besonders attraktiv. Wegen fehlender Einzäunung ist mit Verschmutzung durch Hunde und Katzen zu rechnen. Auf dem Spielplatz sind in den letzten Jahren gravierende Sicherheitsmängel beseitigt und defekte Spielgeräte ausgetauscht worden. (Informationen von „Mobile Spielaktion e.V.“)

Zusammen mit dem Bolzplatz wird der Spielplatz eher von Jugendlichen als Treffpunkt als von Kindern zum Spielen aufgesucht.

Die Eurer Bürger haben sich in ihrem Gutachten für die Umgestaltung zu einem für Grundschul- und ältere Kinder attraktiven Spielplatz ausgesprochen, was über eine entsprechende Ausstattung und eine Umzäunung mit selbst schließenden Toren zu erreichen ist.

Ludwig-Steinbach-Straße (KSP 3.09 – Ludwig-Steinbach-Straße)

Am Ende der Ludwig-Steinbach-Straße, an der Fußwegeverbindung zur Reulandstraße, liegt der zweite öffentliche Spielplatz in Euren. Er ist ausgestattet mit einer Schaukel, zwei Wipptieren, einem Sandkasten sowie drei Bänken. Auch befindet sich ein asphaltierter Platz auf dem Gelände.

Größter Mangel dieses Spielplatzes sind die unmittelbar daran angrenzend aufgestellten Glascontainer und die Gefahr, die von den Glasscherben ausgehen. Außerdem weist der Platz keinerlei Abschirmung durch Bepflanzung sowie kaum Bepflanzung innerhalb der Fläche und dadurch nur wenig Schatten auf. Im April wurde 2003 die Bepflanzung mittels einer Baumspende ergänzt. Die Gestaltung des Platzes entspricht dem Standard der 70er Jahre und ist nach heutigen Maßstäben nicht zeitgemäß.

Der Spielplatz gehört dringend überplant und umgestaltet, um den Ansprüchen von Kindern und Eltern gerecht zu werden. Das Bürgergutachten wünscht den Ausbau zu einem Kleinkinderspielplatz mit entsprechender Aufenthaltsqualität für die Eltern. Außerdem ist eine selbst schließende Pforte nötig, um Verunreinigungen durch Hunde auszuschließen.

Pestalozzistraße (KSP 3.08 – Pestalozzistraße)

In der Pestalozzistraße liegt, abseits des fließenden Verkehrs, ein Spielplatz mit einem alten Baumbestand und einer Einrahmung aus Gebüsch. Die Ausstattung entspricht dem Standard und umfasst einen Sandkasten, ein Wipptier sowie Rutsche, Schaukel und zwei Bänke. Geplant ist die Ergänzung des Spielangebotes durch ein Karussell. Der Platz verfügt über eine Einzäunung und eine Pforte, die allerdings nicht automatisch selbst schließend ist. Seit April 2003 hat ein Anlieger eine Patenschaft für diesen Spielplatz übernommen und sorgt als ehrenamtlicher Spielplatzwart für die tägliche Öffnung und Schließung der Pforte.

Der Spielplatz ist durch seine zentrale Lage im Ortskern von Grundschul- und älteren Kindern gut erreich- und selbständig nutzbar.

Im Bürgergutachten werden eine zeitgemäßere Ausstattung und die Einbeziehung der umgebenden Gebüsch in die Fläche gewünscht, um sie als Spielraum den Kindern zur Verfügung zu stellen.

Zusätzlich zu den drei ausgewiesenen Spielplätzen stehen den Kindern und Jugendlichen in Euren noch folgende Flächen zur Verfügung:

Bezirkssportanlage

Den Kindern ist die Benutzung der Sportplätze nachmittags erlaubt, solange sie sich an die Weisungen des Hausmeisters halten.

Schulhof der Johann-Herrmann-Grundschule

Der Schulhof ist nachmittags für spielende Kinder offen und wird auch reichlich genutzt zum Radfahren, Ballspielen etc. Eine zeitgemäße Umgestaltung würde den Platz für Kinder attraktiver machen. Angebote zum Basketball spielen und Inlineskaten auf einem neuen, glatten Belag wer-

den im Bürgergutachten gewünscht. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass der alte Baumbestand erhalten bleibt und die Bäume ausreichend große Baumscheiben erhalten.

Zu den genannten Spielplätzen sollten in Euren noch drei weitere Spielflächen für Kinder und Jugendliche alternativ zueinander geplant werden:

Im Neubaugebiet Hontheimstraße ist trotz des Zuzugs überwiegend junger Familien mit Kindern kein Kinderspielplatz ausgewiesen worden. Bei der Realisierung des bei Bedarf vorgesehenen 2. Bauabschnittes des Neubaugebietes, der aber zurzeit noch nicht in Sicht ist, ist der Bau eines Spielplatzes geplant.

Die Rahmenplanung sieht jedoch eindeutig den Bedarf für einen Spielplatz im Neubaugebiet. Es sollte schon vor der Bebauung des zweiten Bauabschnitts ein zeitgemäßer und attraktiver Spielplatz im Südwesten zwischen den beiden Teilbereichen des Wohngebietes Hontheimstraße gebaut werden. Durch die Nähe zur Schule stellt ein Spielplatz hier ein echtes Angebot für den Ortskernbereich dar, das auch Grundschulkinder selbständig nutzen können. Auch von Seiten der Stadtverwaltung wird derzeit die Machbarkeit eines Spielplatzes mit Ruhezone im Neubaugebiet geprüft.

Die neu asphaltierten Straßenflächen des Neubaugebietes werden von den Kindern und Jugendlichen zum Fahrradfahren und Inlinern genutzt.

Die Anlage eines zeitgemäßen und naturnahen Spielplatzes wäre denkbar am Ende der Wohnbebauung der Herrmannstraße zwischen der Straße und dem Eurener Bach. Durch entsprechende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf der Straße und einer Einzäunung und Abpflanzung gesichert, könnte unter Einbeziehung des Bachlaufes ein attraktiver Spielplatz für ältere Kinder geschaffen werden. Ein Besuch des Platzes ohne Begleitung Erwachsener kann über die Herrmannstraße oder durch die vorgeschlagene Neuanlage eines durchgängigen Fußweges entlang des Eurener Baches vom Helenenbrunnen aus ermöglicht werden.

Ein Alternativstandort für die Anlage eines naturnah gestalteten Spielplatzes wäre im Bereich der Gärten auf dem Langenberg. Auf einer leicht hängigen Fläche zwischen den Verlängerungen von Karel- und Tempelherrenstraße kann eine Spielfläche eingerichtet werden, die den Kindern viel Raum für eigene Spielaktivitäten lässt. Auch hier ist ein selbständiges Aufsuchen des Spielplatzes ohne die Gefährdung durch Verkehr möglich.

Die Anlage eines Abenteuerspielplatzes / Landschaftsspielplatzes ist im Waldfrieden möglich. Auf dem Platz rechts hinter der Abzweigung des Weges zum ehemaligen Café Waldfrieden und vor dem Gelände des „Kameradenverein“, unter Einbeziehung der östlichen Böschung und des Waldrandes kann ein weitläufiges Areal gestaltet werden. Hier sind organisierte Spiel- oder Bauaktionen des Jugendheims, der Pfadfinder, Jugendfeuerwehr o.ä. denkbar. Der Spielplatz könnte auch als Familienausflugsziel attraktiv gestaltet werden und über einen Waldweg vom Ortskern zu Fuß erreichbar sein.

Die Einrichtung von neuen, naturnahen Spielplätzen und/oder eines Abenteuerspielplatzes als zusätzliches Angebot für Kinder und Jugendliche wird im Bürgergutachten gewünscht. Die landschaftlich reizvollen und vielfältigen Ortsränder Eurens stellen allerdings bereits interessante und natürliche Spielräume dar. Somit stellt sich für den dörflich geprägten Ortsteil die Frage, ob der Bedarf den hohen Unterhaltungs- und Betreuungsaufwand eines naturnahen Spielplatzes rechtfertigt. Ein Abenteuerspielplatz würde zudem eine durchgängige personelle Betreuung erfordern. Die Finanzierung einer solchen Stelle ist derzeit nicht absehbar.

Die möglichen Standorte werden in den SRP übernommen. Die Realisierung eines weiteren Spielplatzes an einem der Standorte ist, insbesondere im Hinblick auf die Finanzierung in Konkurrenz mit anderen Projekten, zu prüfen.

Die vorgeschlagenen Standortalternativen für Spielplätze sind aus **Plan 8** ersichtlich.

Herresthal verfügt über einen Spielplatz und einen Bolzplatz und ist damit, entsprechend dem Bedarf, gut versorgt. Es besteht kein Handlungsbedarf.

3.6.2 Sportplätze

Auf der Fläche des Stadtteils Euren befindet sich die Bezirkssportanlage Eurener Straße mit verschiedenen Groß- und Kleinspielfeldern mit Tennenbelag und Rasen, siehe **Plan 8**. Die Sportplätze sind zum Teil nachmittags für Kinder und Jugendliche zugänglich.

3.6.3 Sonstige Freizeiteinrichtungen

Östlich der Luxemburger Straße befindet sich die Sportanlage Diedenhofener Straße mit Tennisplätzen, Hallenplätzen und einer Squashanlage. Außerdem befinden sich hier eine Eissporthalle und ein Baseballplatz.

Ferner befinden sich in der Eurener Flur ein Ruderverein mit Bootshaus und Ruderbecken, die Regattastrecke Monaise mit Sporthafen sowie das Werferzentrum Monaise.

Im Hofgut Monaise ist eine Reitsportanlage mit Stallungen, Reit- und Springplätzen und einer Reithalle untergebracht.

Ebenfalls am Schloss Monaise liegt noch ein Campingplatz für Dauercamper, dessen Auflösung an dieser Stelle zum Zeitpunkt der Planaufstellung bereits beschlossen ist. Nach der Räumung sollte der historische Schlossgarten wieder rekonstruiert werden. Dabei sollte die Gesamtanlage erhalten werden.

Eine weitere Sportanlage befindet sich in der Justizvollzugsanstalt zwischen Gottbill- und Luxemburger Straße, die allerdings nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht.

Alle Einrichtungen für soziale Zwecke, Sport- und Freizeiteinrichtungen sind in **Plan 5** und in **Plan 8** gekennzeichnet.

3.7 Gewerbegebiet Diedenhofener / Niederkircher Straße

Durchgrünung

Das rd. 150 ha große Gewerbegebiet wurde seit den 70er Jahren entwickelt, teilweise auf einem ehemaligen militärischen Flugplatz. Längs der Niederkircher Straße weist es eine relativ durchgängige Begrünung des öffentlichen Straßenraums auf. Auch in der Diedenhofener Straße und der Straße „Am Flugplatz“ wurden Straßenbäume gepflanzt und Grünflächen angelegt.

 hohes Maß an innerer Durchgrünung des Gewerbegebietes, gerade auch im privaten Bereich, wäre besonders für das gesamte Stadtklima wichtig. Das Gewerbegebiet liegt mit seiner enormen Flächenausdehnung quer zum Frischluftstrom, der von den bewaldeten Moselhängen durch das Moseltal verläuft. Hierzu könnten insbesondere private Maßnahmen zur Dach- und Fassadenbegrünung dienen.

Alle noch im Gewerbegebiet vorhandenen offenen Flächen, seien es Restflächen von Parzellen oder noch unbebaute Grundstücke sind unversiegelt und begrünt zu halten, solange sie unbebaut sind. Ebenfalls für den Zeitraum bis zur Bebauung sind die Restflächen des ehemaligen Flugplatzes und die Schotterkörper der nicht mehr genutzten Bahnlinie zwischen JTI (Reynolds), Faber und der Straße „Am Flugplatz“ in ihrem rohboden- und felsschutt-ähnlichem Zustand zu belassen und nur von sich evtl. Ausbreiten der Verbuschung freizuhalten.

Das Gewerbegebiet ist im südöstlichen Randbereich nicht oder nur unzureichend eingegrünt. Gerade von der südöstlich gelegenen Mosel, dem Moselradweg und der gegenüber gelegenen Moselseite aus stellt das Gewerbegebiet einen erheblichen Störfaktor des Landschaftsbildes dar, der sich auch negativ auf den Tourismus, im Speziellen den Fahrradtourismus, und den Gesamteindruck von Schloss Monaise auswirkt. Südlich der Bahnlinie ist darum ein breiter Grüngürtel mit Bäumen und Sträuchern anzulegen.

Radwegführung

Siehe Kapitel 3.4.4 Radwege und **Plan 6**

3.8 Landschafts- und Freiraumkonzept

Für die Stadtteilrahmenplanung wurden die Biotoptypenkartierung und die Zielvorstellungen der Entwicklungskonzeption des Landschaftsplans von 1998 ausgewertet. Ergänzend erfolgte eine parzellenscharfe Bestandskartierung der Gemarkungsfläche von Euren außerhalb der bebauten Flächen. Die Darstellung in den Plänen ist allerdings aus Gründen der Lesbarkeit grobmaschiger als die Biotoptypenkartierung. Kartografisch ist diese Bestandsaufnahme in **Plan 2** dargestellt. Aus ihm lassen sich Entwicklungsziele und die dafür notwendigen landespflegerischen Maßnahmen ableiten.

Auf der Eurener Gemarkungsfläche kann an vielen Orten mit relativ geringen Mitteln durch eine gezielte Grünplanung eine erhebliche Verbesserung des Stadt- und auch des Landschaftsbildes erreicht werden. Diese Grünstrukturverbesserungsmaßnahmen sind im Bürgergutachten zum Teil gefordert und im bisherigen Text beschrieben. Solche grüngestalterischen Maßnahmen steigern das Erholungspotenzial der Landschaft und dienen dem Naturhaushalt.

Maßnahmen in der freien Landschaft

Gehölzentwicklung entlang von Straßen, Wegen und Bächen

Einheimische (in der Landschaft) oder standortgerechte (an Straßen) Bäume und Sträucher markieren den Wege- Bachverlauf, gliedern die Landschaft für das Auge des Betrachters und bieten der Flora und Fauna in einer ansonsten strukturarmen Landschaft Lebensraum.

Gliederung von Acker- und Gartenbauflächen

Die in der Moselaue wie auch die zwischen Gottbillstraße und dem Langenberg gelegenen landwirtschaftlichen/gartenbaulichen Flächen weisen eine hohe natürliche Bodenfruchtbarkeit auf. Sie sind wertvolle und schützenswerte Produktionsflächen für Obst und Gemüse und für die ortsansässigen Baumschulen. Die Flächen zeigen sich in weiten Teilen ausgeräumt und ungegliedert und sind nur von geringer Biotopbedeutung. Diesen Eindruck vermitteln auch Teilbereiche der intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen rings um Herresthal. Hier sollten verstärkt Baumreihen, Einzelbäume, Hecken und Feldgehölze aus heimischen Gehölzen angepflanzt und entwickelt werden. Diese erhöhen die Strukturvielfalt und den Biotopwert der Flächen.

Anlage oder Ausbau von Fuß- und Radwegen

Sowohl beim Ausbau von vorhandenen Wirtschaftswegen zu Fuß- oder Radwegen als auch bei der Neuanlage sind die Wege mit einem wasserdurchlässigen Belag zu versehen, um das Rückhaltevermögen des Bodens nicht zu verringern und tendenziell Hochwässern vorzubeugen.

Offenhaltung von Grünlandbereichen und Waldtälern

Extensive Grünlandflächen, auf der Gemarkung Euren hauptsächlich rund um Herresthal, fallen heutzutage, wegen ihres geringen Ertrages und des allgemeinen Rückgangs der Landwirtschaft, zunehmend brach. Die für die landschaftliche Vielfalt und für den Arten- und Biotopschutz wertvollen Flächen sind durch sich ausbreitende Verbuschung gefährdet. Genauso verhält es sich mit offenen Talbereichen in Wäldern, die früher als Grünland genutzt wurden. Mit der Nutzungsaufgabe erobert der Wald die Flächen zurück und der Landschaftsbestandteil „Offenland“ geht in diesem Bereich verloren.

Landschaftliche Vielfalt erhöht das Erholungspotenzial einer Gegend und bedingt auch Artenreichtum in Flora und Fauna. Aus diesem Grund sind die Grünlandflächen rund um Herresthal, den Herresthaler Stahlem, in den Wäldern wie auch längs der Mosel zu erhalten und möglichst extensiv zu pflegen.

Entwicklung und Förderung von standortgerechten Waldbeständen

Die ausgedehnten Waldflächen im Hangbereich oberhalb der bebauten Ortslage haben eine große Bedeutung für den Erosionsschutz und das Klima. Aus Biotop- und Landschaftsbildgesichtspunkten ist langfristig die Entwicklung zu standortgerechten Laubmischwäldern anzustreben. Das heißt, dass die früher wegen ihres raschen Wachstums sehr viel gepflanzten Fichten weitestgehend aus den Wäldern zurückgenommen werden.

In den Gärten auf dem Langenberg haben sich auf nicht mehr genutzten Flächen Robinien ausgebreitet. Um der weiteren Ausbreitung der Robinien entgegen zu wirken, sollten die Flächen

durch eine gezielte Anpflanzungen von standortgerechten, einheimischen Laubbäumen zu Laubwald entwickelt werden. Sollte eine dauerhafte Pflege sichergestellt sein, so ist auch die Anlage von Streuobstwiesen als der Kulturlandschaft entsprechender Übergang von Siedlungsfläche zu Wald sinnvoll.

Gärten am Langenberg

Diese sind nicht als Kleingartengelände im Sinne des Bundeskleingartengesetzes anzusprechen. Es handelt sich um eine Ansammlung oft selbstgenutzten Gartenlandes, ohne kollektive Einrichtungen, überwiegend mit Lage im Landschaftsschutzgebiet Meulenwald und Stadtwald Trier. Die Flächen gehören weder zum im Verband organisierten noch zum städtisch betreuten Kleingartenwesen. Landespflegerisch wäre hier, um Wildwuchs vorzubeugen, eine Begrenzung baulicher Infrastruktur (Art und Größe der Lauben, der Einfriedungen etc.) dringend angeraten. Als Ordnungsinstrument könnte ggf. eine Gestaltungssatzung dienen. Eine Wohnbebauung ist auszuschließen.

Dauergrünland in der Moselaue

Auf den Flächen der Moselaue sollten aus Hochwasserschutzgründen die moselnahen Maisäcker durch Dauergrünland ersetzt werden. Die Grünlandflächen können durch Sukzessionsflächen unterbrochen werden, auf denen sich die Vegetation der Weichholzaue entwickelt. Vor allem bei ohnehin schon hohen Wasserständen im Winter und im Frühjahr fließt das Niederschlagswasser auf den unbewachsenen Ackerflächen schneller ab als auf Grünlandflächen und es kommt zum Abschwemmen von Oberboden. Die Vegetationsdecke des Grünlandes dagegen hält den Boden und bremst die Fließgeschwindigkeit.

Das Gleiche gilt für die mit Folien abgedeckten Baumschulflächen, wo nur eine unzureichende Versickerung stattfindet und ein Großteil der Niederschläge oberflächlich abfließt. Die fruchtbaren Böden der Aue werden in diesem Bereich zur reinen Stellfläche herabgewürdigt. Die Boden- und Biotopfunktionen der Flächen werden durch die Folienabdeckung vernichtet. Im Überschwemmungsbereich der Mosel sollten grundsätzlich keine Containerquartiere eingerichtet werden.

Die Grünlandflächen im Randbereich der Mosel sollten erhalten und so extensiv bewirtschaftet werden, dass Boden- und Biotopfunktionen erhalten bleiben. Alternativ dazu bietet sich abschnittsweise, in Abstimmung auf hydraulische Erfordernisse, eine natürliche Sukzession an, in deren Zug sich die natürliche Vegetation der Weichholzaue entwickelt.

Erhalt der Streuobstwiesenreste

Früher waren viele Siedlungen von Streuobstbeständen umgeben, der den Übergang von der Siedlungsfläche zur freien Landschaft darstellte. Außer dem Obstanbau dienten die Flächen der Heugewinnung. Durch Siedlungserweiterungen und Intensivierung landwirtschaftlicher Nutzung, oft im Zuge von Flurbereinigungen früherer Prägung, sind viele Streuobstbereiche vernichtet worden.

Streuobstwiesen in ihrer ursprünglichen Erscheinung sind Lebensraum für viele Tierarten, die heute vom Aussterben bedroht sind. Außerdem halten die alten Obstsorten ein Genpotenzial vor,

das verloren zu gehen droht. Noch vorhandene Streuobstwiesen oder Reste davon sind aus Gründen des Artenschutzes aber auch für das Landschaftsbild zu erhalten und in der traditionellen Form zu nutzen, zu pflegen und nachzupflanzen. Eine entsprechende Wiederherstellung und Nutzung, bzw. Pflege könnte beispielsweise auch über landespflegerische Ausgleichsmaßnahmen gesichert werden.

Nördliche Eurener Flur

Die nördliche Eurener Flur ist aufgrund der fruchtbaren Böden ein schützenswerter Raum für Gartenbau und Landwirtschaft. Darüber hinaus stellt dieser Raum aufgrund seiner Lage, in Hauptwindrichtung unmittelbar der Altstadt vorgelagert, einen klimatischen Ausgleichsraum dar. Er ist deshalb vor weiterer baulicher Inanspruchnahme zu schützen und als Grünraum zu bewahren. Nach Möglichkeit sollen vorhandene bauliche Anlagen, wie z. B. die ehemalige Brückenbauerschule, rückgebaut werden. Gewächshäuser sollten auf den Status Quo beschränkt bleiben. Bodenversiegelung durch Folienabdeckung der Böden in den Baumschulquartieren soll unterbleiben. Neue Freizeitangebote sollten ausschließlich auf landschaftsbezogene grüne Nutzungen beschränkt werden.

Schloss und Hofgut Monaise

Das noch unbebaute Umfeld von Schloss und Hofgut Monaise sollte vor weiterer baulicher Entwicklung geschützt werden. Zum Gewerbegebiet ist eine breite, abschirmende und Distanz wahrende Grünzäsur erforderlich. Die z.T. brach liegenden Obstwiesen im Umfeld des Schlosses sind wieder in Nutzung zu nehmen und als Streuobstwiesen in extensiver Form zu nutzen, pflegen und erhalten. Der Obstbau entspricht dem historischen Umfeld des Schlosses und des Hofgutes. Die Maisäcker der Umgebung sollen in Dauergrünland umgewandelt werden.

Zur Komplettierung des Ensembles und zur Steigerung seiner touristischen Anziehungskraft sollte der ursprüngliche Schlosspark unter weitgehender Erhaltung des vorhandenen Gehölzbestandes rekonstruiert werden.

3.9 Ortsteil Herresthal

3.9.1 Ortslage

Der Ortsteil Herresthal stellt sich als kleines Dorf dar. Das Ortsbild ist durch die Landwirtschaft geprägt. Die Häuser sind entlang der drei Straßen, die von Euren, Zewen und Trierweiler kommen, errichtet.

Hier befinden sich noch mehrere alte Bauernhöfe mit Wirtschaftsgebäuden, die zum Teil schon im 19. Jahrhundert erbaut wurden. Die Nutzgebäude wurden schlicht und ohne architektonischen Anspruch gebaut. Einige der alten Gebäude machen mitsamt den Scheunen einen gut sanierten Eindruck. Beispiele für ortstypische Gebäude, die gut erhalten und/oder saniert sind, sind die sanierten Quereinhäuser an der Hauptstraße. An vielen alten Wohngebäuden wurden, deutlich erkennbar, Anbauten für weitere Generationen durchgeführt oder moderne Erweiterungen, wie Balkone und Rollläden, angebracht.

Im nördlichen Bereich des Dorfes ist die Bebauung überwiegend aus den 60er und 70er Jahren.

In der Ortslage von Herresthal, zwischen den beiden Zufahrtsstraßen aus Euren und Zewen befindet sich eine Reithalle, die als großer Baukörper das dörfliche Erscheinungsbild stört. Die Halle scheint während der Planaufstellungszeit saniert zu werden. In diesem Zusammenhang wäre eine umfassende Eingrünung mit Fassadenbegrünung sinnvoll.

Auffallend sind die verlassenenen und zerfallenden Wohnhäuser, die im Ort stehen. Zusammen mit den Eigentümern sollte über deren weitere Nutzung nachgedacht werden.

Der Dorfbereich macht einen grünen Eindruck, obwohl im Straßenraum selber keine Grünflächen liegen. Die Privatgärten der Häuser reichen größtenteils bis an die Dorfstraße heran. Im Ort herrscht eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h und es gibt keine Bürgersteige.

Herresthal ist über die Buslinie 18 mit Zewen verbunden. Vom Ort aus in nordöstlicher Richtung verläuft ein Feldweg parallel zur A 64, auf dem starker Verkehr (Schleichverkehr) herrscht.

Insgesamt sind die Straßen und deren Randbereiche nach und in Herresthal in einem schlechten Zustand und bedürfen dringend einer Sanierung. Auch sollte am Ortseingang ein Tempo-30-Schild angebracht werden.

Als Zielvorstellungen für den Ortsteil Herresthal wird mit Priorität die Erhaltung der dörflichen Struktur formuliert. Eine mögliche Siedlungsentwicklung sollte auf die Schließung von Baulücken und kleinere Arrondierungen beschränkt werden. Bei der Pflege des Ortsbildes sollte sowohl auf eine regionaltypische Bauweise (siehe **Kapitel 3.2**) als auch auf die Erhaltung bzw. „Wiederbelebung“ typischer Bauerngärten geachtet werden. Eine Wiedernutzung der leer stehenden Gebäude evtl. verbunden mit der architektonisch verträglichen Umnutzung ehemaliger landwirtschaftlicher Nebengebäude ist anzustreben. Der Zustand der Straßen aus Richtung Euren als auch aus Richtung Zewen bedarf dringend einer Verbesserung. Auch die Anbindung an den ÖPNV sollte mittels einer Verdichtung des Taktes attraktiver gestaltet werden.

3.9.2 Landschaftsentwicklung

Herresthal liegt eingebettet in landwirtschaftliche Nutzflächen, die sich zum Teil bis in die Dorflage hinein ziehen. Die Flächen westlich von Herresthal gehören bereits zur Zewener Gemarkung und werden deshalb vom Stadtteilrahmenplan Euren nicht weiter behandelt.

Im Nordosten, direkt an die Bebauung anschließend, befinden sich intensiv genutzte Flächen, wie Äcker und Intensivwiesen. Die Flächen sind strukturarm. Es fehlen gliedernde Hecken, Feldgebüsche oder Baumreihen. Durch die Lage auf dem Plateau sind die Flächen windexponierter als die im Moseltal. Gehölzstrukturen, insbesondere Windschutzhecken quer zur Hauptwindrichtung, mindern die Windgeschwindigkeit und beugen der Bodenerosion vor.

Die Anlage von Windschutzhecken entlang der Feldwege, Feldgebüsche oder Feldholzinseln zwischen den Schlägen sowie die Pflanzung von Einzelbäumen strukturieren die Landschaft, reduzieren die Windgeschwindigkeit und dienen als Trittsteinbiotope dem Biotopverbund in einer landwirtschaftlich intensiv genutzten Fläche.

Anschließend an den Intensivflächengürtel um Herresthal umschließt ein Ring extensiv genutzter Flächen den Ortsteil. In den Gewannen „Auf dem Federweg“, „Im Büschelchen bei Waldborn“, „Am Wetterborn“ und „Breingesfeld“ sind noch große Teile der früher um das Dorf liegenden Streuobstbereiche erkennbar. Von der Biotopkartierung Rheinland-Pfalz sind Streuobstwiesen oder -brachen, extensive Wiesen und Weiden erfasst worden. Allerdings sind die Obstbäume alt

und ungepflegt und die Streuobstbestände weisen nur sehr wenige Nachpflanzungen auf. Botanisch wie zoologisch wertvolle Magerwiesen bilden mit Gebüsch und Obstbäumen ein strukturreiches Nutzungsmosaik.

Für die Zukunft ist in diesem Bereich eine Fortführung der bisherigen Nutzung sinnvoll. Grünland ist extensiv als Wiese oder Weide zu bewirtschaften, Streuobstwiesen sind zu pflegen und bei Bedarf nachzupflanzen. Gebüsch ist im heutigen Umfang zu erhalten, aber an einer weiteren Ausdehnung zu hindern.

Nach Süden grenzen die extensiven Nutzflächen an das Gebiet des Herrethaler Stahlem, ehemaligen Kalksteinbrüchen. Trocken- und Magerrasen sowie Trockengebüsch herrschen hier vor und bilden nach § 24 LPflG geschützte Biotopkomplexe. Teilflächen des ehemaligen Steinbruchgeländes sind in privatem Besitz und durch Wohnbebauung und Gärten genutzt.

Die Trocken- und Halbtrockenrasen der Kalksteinbrüche sind durch zunehmende Verbuschung gefährdet. Noch Ende der 80er Jahre konnten im Rahmen der Biotopkartierung Orchideenrasen aufgenommen werden, die heute annähernd verschwunden sind.

Der gesamte Bereich zwischen den im Osten an Herrethel angrenzenden Intensivflächen, der nördlich verlaufenden Gemarkungsgrenze und dem im Osten anschließenden Wald sollte, mit Ausnahme der Privatflächen, als Naturschutzgebiet (NSG) unter Schutz gestellt werden. Ein Konzept für ein Pflegemanagement, das in erster Linie die Fortführung der Nutzung (extensive Mahd oder Beweidung) zur Bestandsicherung der vorhandenen Biotoptypen beinhaltet, ist aufzustellen.

Eine Alternative zur Ausweisung als NSG ist die Zusammenfassung der Flächen in einem Biotopkomplex, in den sowohl die hochwertigen Biotope als auch die noch intensiv genutzten Flächen eingebunden sind. Die Gesamtfläche könnte dann als Ausgleichsfläche in das Ökokonto der Stadt Trier eingestellt werden, mit der Zielformulierung, die entwicklungsfähigen Biotope durch gezielte Maßnahmen zu fördern und die schützenswerten Biotope pflegend zu erhalten. Mit einer exakten Abgrenzung, der Beschreibung der vorhandenen Biotoptypen und Arten sowie der Beschreibung von durchgeführten Pflegemaßnahmen bzw. Nutzungen können die Flächen dann zukünftig im Rahmen der Bilanzierung von Eingriffen in den Natur- und Landschaftshaushalt als Ausgleich aufgeführt werden.

4 Zusammenfassung

Im Zuge der Bürgerbeteiligung haben die einzelnen Arbeitsgruppen konkrete Maßnahmen, zum Teil mit Prioritätensetzung, entwickelt und im Bürgergutachten formuliert. Aufgrund der thematischen Überschneidungen kamen Mehrfachnennungen der Maßnahmen vor. Auch bei der Bearbeitung des Stadtteilrahmenplans kristallisierten sich einzelne Punkte heraus, welche vordringlich verbessert, geändert bzw. gestärkt werden sollten.

Mit dem Stadtteilrahmenplan existiert ein Instrument, das als Hilfsmittel zur Weiterentwicklung Eurens dienen kann. Ein solches Instrument wird allerdings für die Ortsentwicklung nur genutzt, wenn es leicht zu handhaben ist. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle eine Zusammenstellung der wichtigsten und dringendsten Maßnahmen (Gesamtmaßnahmen und Einzelmaßnahmen) vorgenommen. Details zu den Maßnahmen und die Begründung der Notwendigkeit geht aus dem vorherigen **Kapitel 3** hervor und kann hier im Bedarfsfall nachgelesen werden. Die wichtigsten Projekte werden zusätzlich in **Plan 9** dargestellt.

Die Reihenfolge stellt keine Rangfolge dar.

Schlüsselprojekte					
Nr.	Ziel / Maßnahme	Seite SRP	Plan	Nr. in Plan	Seite in BG
1	Schaffung eines Stadtteilzentrums	17	5		25 (50) 85
2	Straßensanierung, Straßenerneuerung, zum Teil verkehrsberuhigter Umbau, Anlage von Bürgersteigen, Parkplätzen und Begrünung	18 ff und 23 ff	5 7	1 1 2 4	11 ff 25 40 41 ff 85/86

Weitere Projekte					
Nr.	Ziel / Maßnahme	Seite SRP	Plan	Nr. in Plan	Seite in BG
1a	Errichtung Dorfplatz	21	5	2	17 25 (30) 40
1b	Umgestaltung Platz am Kriegerdenkmal (Kreuzungsrückbau)	22	7	2	23 25 57 85
3	Umgestaltung Buswendeplatz Ludwig-Steinbach-Straße	21 ff	5 7	5 2	(13) 85
4	Spielplätze (Erhalt und Sanierung) Pestalozzistraße, Schweringstraße, Ottostraße	34 ff	5 8a	6	40 31 ff

Nr.	Ziel / Maßnahme	Seite SRP	Plan	Nr. in Plan	Seite in BG
5	Spielplatzneubau Hontheimstraße, Alternativ: naturnaher Spielplatz im Bereich der Gärten am Langenberg, Abenteuerspielplatz Waldfrieden, naturnaher Spielplatz Hermannstraße (nicht vor Entschärfung der Ortseinfahrtssituation)	36 ff	8a	1 4	23 25 31 ff 40
6	Abriss des Bunkers und Anlage eines zentralen Parkplatzes	29	5	10	21 25
7	Umgestaltung Schulhof	35 f	5	7	40
8	Ortseinfahrten (Entschärfung der Verkehrssituationen) Hermannstraße, Herresthalerstraße, Eurener Straße	25 f	6	1	85/86
9	Platz am Helenenbrunnen	23	5 7	4 2	23
10	Brunneninstallation am Hotel „Eurener Hof“ nach Verkehrsreduzierung im Stadtteil	19	5	11	14 25
11	Maßnahmen um die Kirche St. Helena	21	5	3	19 f 25 f
12	Anlage von Fuß- und Radwegen	30 ff	6	10	21 f 25 49 ff 59 ff
13	Zurückstufung „Promilleweg“	33	6	6	61 f 85
14	Reaktivierung der Weststrecke mit Neueinrichtung von Bahnhaltdepunkten	33 f	6 6	5 4	
15	Verlegung des Campingplatzes, Rekonstruktion des Schlossgartens, Sanierung des Hofgutes, Ausbildung einer breiten abschirmenden Grünstreifen und Reaktivierung von Obstbauflächen	37 f 41	8 b	9	
16	Umwandlung der Maisäcker in der Moselaue in Dauergrünland	40	8 b	9	
17	Strukturierung der intensiv genutzten und ausgeräumten Flur um Herresthal mit Hecken, Baumreihen, Feldgehölzen etc.	39 41 f	8 a	6	
18	Ausweisung der ehemaligen Steinbruchflächen „Herresthaler Stahlem“ zusammen mit den extensiven Grünlandflächen und Streuobstwiesen östlich von Herresthal als NSG oder Entwicklung als Ökokonto	43 f	8 a	5	
19	Erhalt und Entwicklung der Streuobstwiesen, Nachpflanzung von Hochstämmen, Wiederaufnahme von deren Nutzung und Pflege	40 ff	8a 8b	4 5 6 9	
20	Offenhaltung der Wiesentäler im Wald durch Grünlandnutzung	39	8 a	4	
21	Gestaltung des Teichweges als Grünverbindung und möglichst offene Führung des verrohrten Eurener Baches	32	8 b	8	63

5 Pläne

Plan 1	Lage im Raum,	Maßstab	1 : 75.000
Plan 2	Landespflegerischer Bestandsplan,	Maßstab	1 : 20.000
Plan 3	Historische Bausubstanz,	Maßstab	1 : 3.000
Plan 4	Typisierung Siedlungsstruktur,	Maßstab	1 : 6.000
Plan 5	Stadtteilzentrum,	Maßstab	1 : 3.000
Plan 6	Überörtliche Verkehrsentwicklung,	Maßstab	1 : 20.000
Plan 7	Bewertung der innerörtlichen Verkehrssituation,	Maßstab	1 : 6.000
Plan 8	Entwicklungskonzepte für die Gemarkung,	Maßstab	1 : 20.000
Plan 9	Zusammenfassende Darstellung der Ziele / Maßnahmen,	Maßstab	1 : 6.000 1 : 30.000

Stadtteilrahmenplan Euren

Plan 1: Lage im Raum

Planzeichen:

 Siedlungsfläche des Stadtteils Euren und Herrethel

 Siedlungsfläche anderer Stadtteile Trier

 Bahntrasse

 Autobahn

 Trasse des geplanten Moselurliffs
z.B. im Parkfeld zu realisieren

 Überörtliche Straße

 Schleichweg

 Radweg entlang Mosel und Saar

 Mosel / Saar / Wehner

 Wald

 Stadtgrenze / Ortsbezirksgrenze

Maßstab 1:75.000

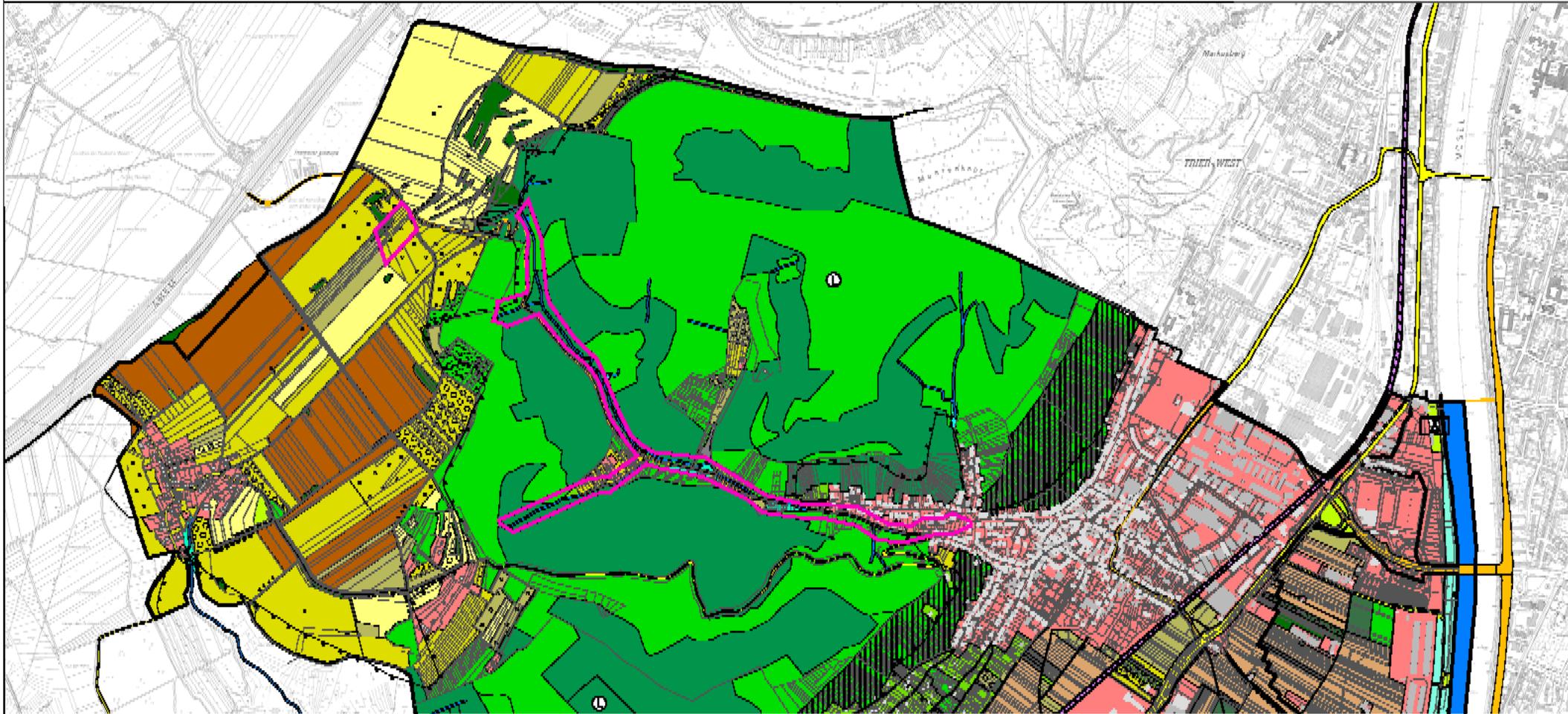


erstellt: Dezember 2002
geändert: August 2003

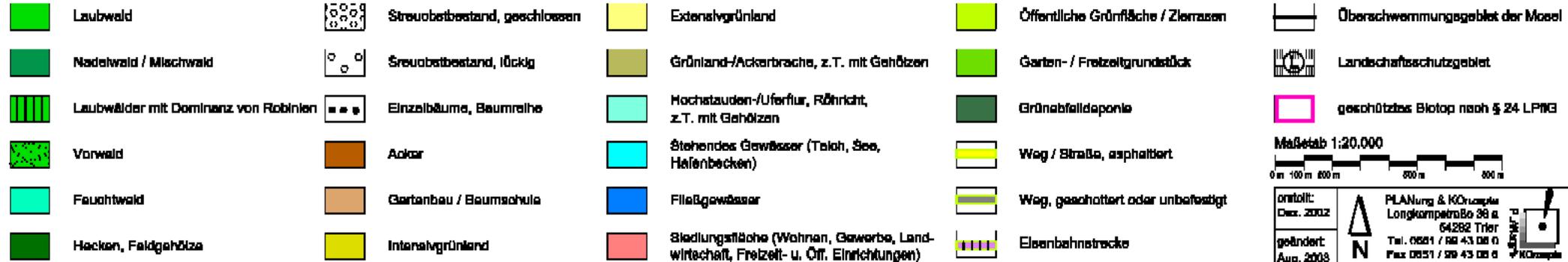
 PLANung & KONzepte
Longkampstraße 36 a
54292 Trier
Tel. 0651 / 99 43 08 0
Fax 0651 / 99 43 08 6



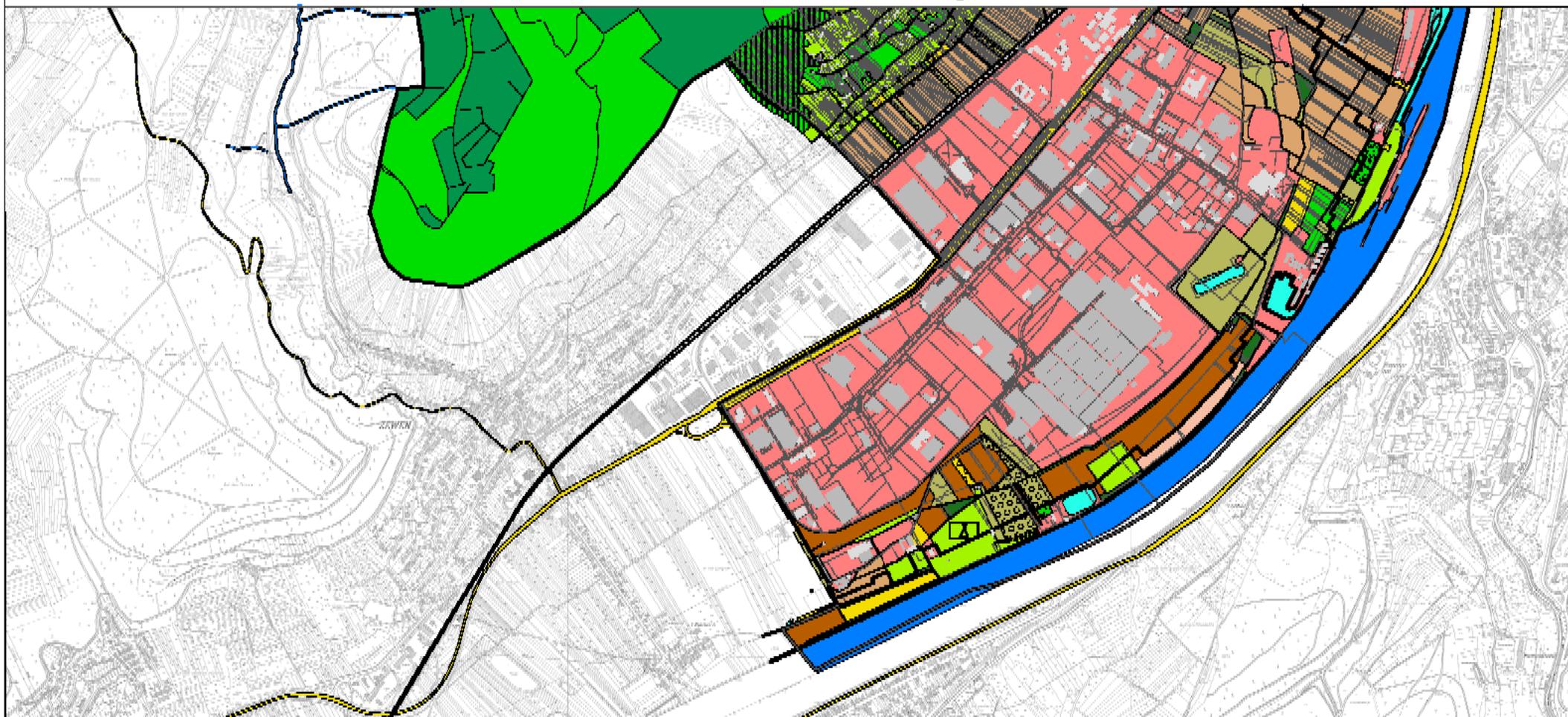
Stadtteilrahmenplan Euren



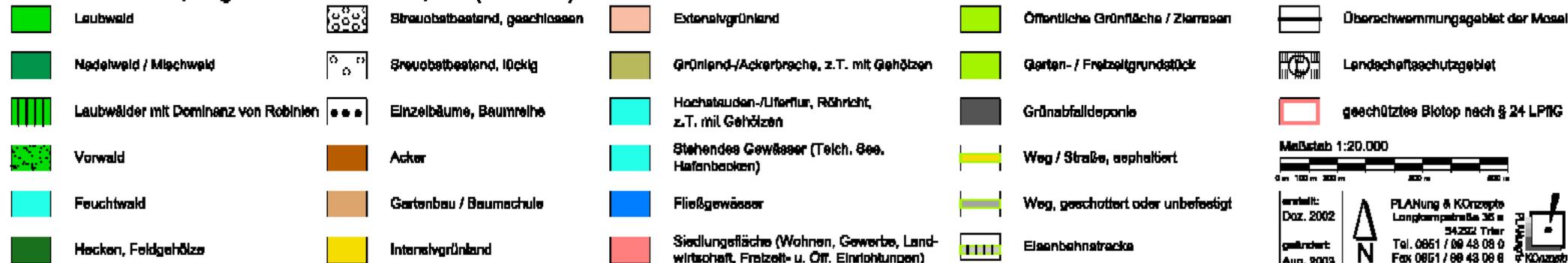
Plan 2a: Landschaftspflegerischer Bestandsplan (Teil Nord)



Stadtteilrahmenplan Euren



Plan 2b: Landespflegerischer Bestandsplan (Teil Süd)



Stadtteilrahmenplan Euren

Plan 3: Historische Bausubstanz

Planzeichen:

-  denkmalgeschützwürdige Gebäude nach der vorläufigen Liste des Denkmalpflegeamtes der Stadt Trier
-  Gebäude mit positiv ortsbildprägendem Charakter
-  Innerer Ortskern
Vorschlag für Gestaltungs- bzw. Erhaltungssatzung
-  Äußerer Ortskern
eingeschränkter Geltungsbereich der o.g. Satzung
-  den Straßenraum bestimmende Gebäude oder Mauern und Einfriedungen (Raumkanten)
-  Plätze

Maßstab 1:3.000



erstellt: Dezember 2002
geändert: August 2003



PLANung & KÖnzepte
Longkampstraße 36 a
54292 Trier
Tel. 0651 / 99 43 08 0
Fax 0651 / 99 43 08 6



Stadtteilrahmenplan Euren

Plan 4: Typisierung Siedlungsstruktur

Planzeichen:

Altersstruktur des Straßenzuges

-  erbaut vor 1900
-  erbaut zwischen 1900 und 1945
-  erbaut zwischen 1946 und 1980
-  erbaut nach 1980
-  Straßenzug mit unterschiedlich alten Gebäuden

Baustruktur des Straßenzuges

-  homogene geschlossene Struktur
-  homogene halboffene Struktur
-  homogene offene Struktur
-  heterogene geschlossene Struktur
-  heterogene halboffene Struktur
-  gepflasterter bzw. asphaltierter Vorgartenbereich
-  begrünter Vorgartenbereich
-  gewerblich genutztes Gebäude
-  öffentliche Gebäude

Maßstab 1:6.000



erstellt:
geändert:

Dezember 2002
August 2003



PLANung & KONzepte
Longkampstraße 36 a
54292 Trier
Tel. 0651 / 99 43 08 0
Fax 0651 / 99 43 08 6



Stadtteilrahmenplan Euren

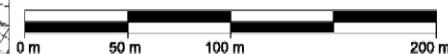
Plan 5: Stadtteilzentrum Bestand & Planung

Planzeichen:

-  Geschäfte
-  Geldinstitute
-  Post
-  Dienstleistungen (Ärzte, Versicherungen etc.)
-  öffentliche Gebäude
-  Kirche
-  Kleingewerbe (Maler, Sanitär etc.)
-  Gaststätten und Hotels
-  Spielplatz
-  Friedhof
-  Straßenzug des "Stadtteilzentrums"
-  Rundweg mit Richtungsangabe
-  Hinweisschild für Gastronomie / Hotellerie und Sehenswürdigkeiten

Nr.	(vorgeschlagene) Einzelmaßnahmen
1	Ergänzung der Bürgersteige im Ortskern
2	Treffpunkt Dorfplatz
3	Öffnung Kirchplatz
4	Treffpunkt Helenenbrunnen
5	Platzgestaltung am Kindergarten
6	Attraktivierung Spielplatz
7	Umgestaltung Schulhof
8	Erhalt der Post
9	Erhalt der Nahversorgung
10	Abriss des Bunkers / Schaffung von Parkplätzen
11	Brunneninstallation / Kennzeichnung der Ortseingangs

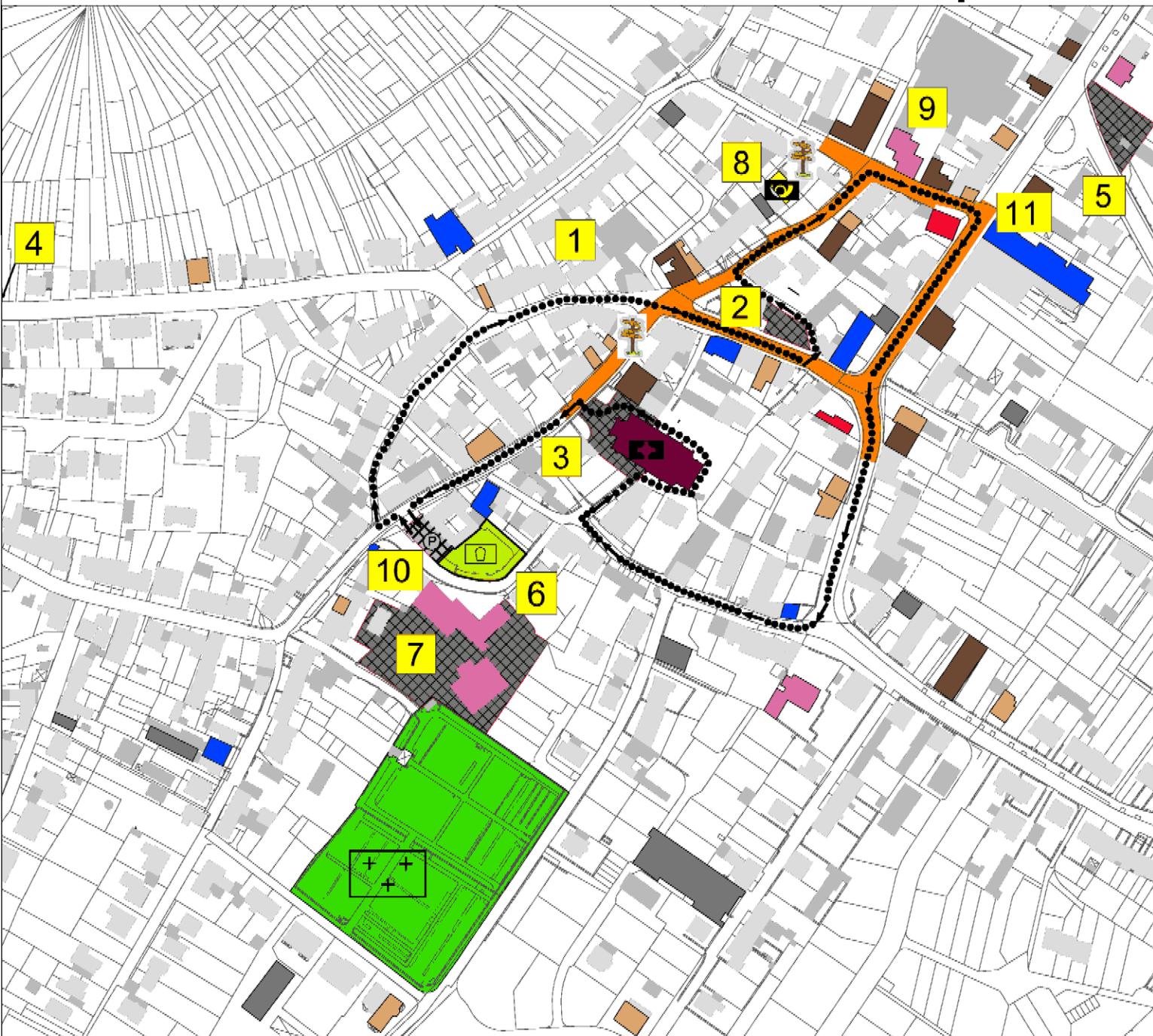
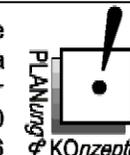
Maßstab 1:3.000



erstellt: Dezember 2002
geändert: August 2003



PLANung & KONzepte
Longkampstraße 36 a
54292 Trier
Tel. 0651 / 99 43 08 0
Fax 0651 / 99 43 08 6



Stadtteilrahmenplan Euren

Plan 6: Überörtliche Verkehrsentwicklung Planzeichen:

-  Kreisstraße oder Bundesstraße
-  Bahnlinie (z.Zl. nur Güterverkehr)
-  Bahnhofpunkt
-  Linie 1: Taktichte mind. alle 10 min
-  Linie 1: Taktichte mind. alle 20 min
-  Linie 3: Taktichte mind. alle 30 min
-  Linie 18: nur zu Schulanfangs- und Endzeiten
-  Linie 11: nur zu Schichtzeiten
-  Bushaltestelle
-  "Eurener" Variante Moselaufstieg
-  geplante Straße
-  Fußwegeverbindung
-  Radwegeverbindung

Nr.	Ziel
1	Umgestaltung des Ortseingangs
2	Anbindung Ottostraße über PI-Park
3	Mögliche Trasse für eine Verlagerung der B 49 (mit Radweg)
4	Neu- bzw. Wiedereinrichtung eines Bahnhofpunktes
5	Reaktivierung der Weststrecke
6	Zurückstufung des Schleichweges
7	Verkehrlenkende Maßnahmen
8	Mögliche Trasse der „Eurener Variante“ Moselaufstieg
9	Verdichtung des Taktes
10	Anlage von Fuß- und Radwegen / Moselbrücke

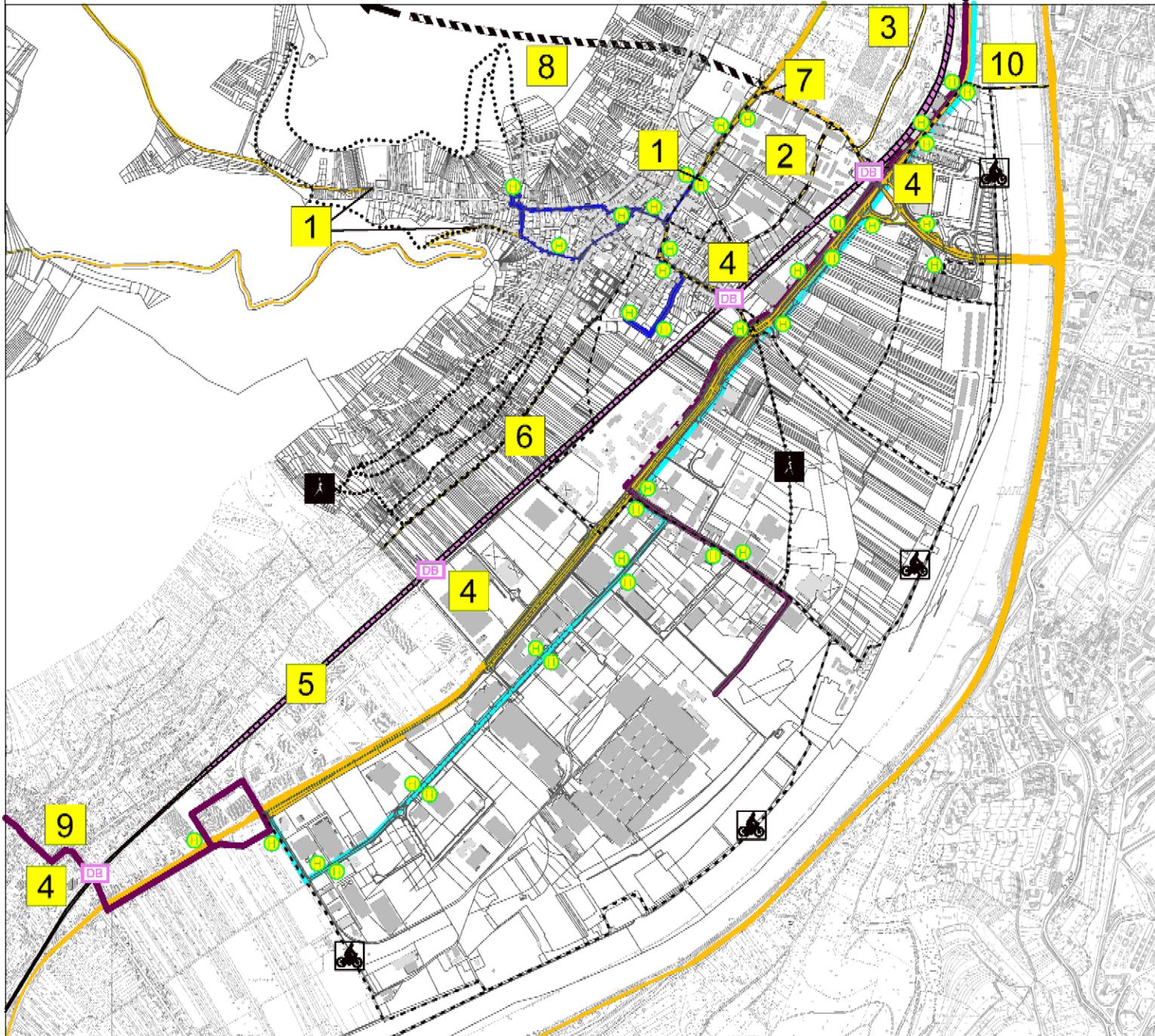
Maßstab 1:20.000



erstellt: Dezember 2002
geändert: August 2002



PLANUNG & KONzepte
Longkampstraße 36 a
54292 Trier
Tel. 0651 / 99 43 08 0
Fax 0651 / 99 43 08 6



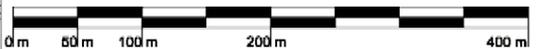
Stadtteilrahmenplan Euren

Plan 7: Bewertung der innerörtlichen Verkehrssituation Planzeichen:

-  extrem schlechter Zustand / extrem hoher Handlungsbedarf:
stark befahrene Straße in schlechtem Zustand
mit beidseitigem Bürgersteig
-  sehr schlechter Zustand / sehr hoher Handlungsbedarf:
mittel stark befahrene Straße in schlechtem Zustand
ohne bzw. mit nur markiertem Bürgersteig
-  schlechter Zustand / hoher Handlungsbedarf:
mittel stark befahrene Straße in gutem Zustand
ohne bzw. mit nur markiertem Bürgersteig
-  im Detail verbesserungswürdig / mittlerer Handlungsbedarf:
schwach befahrene Straße in schlechtem Zustand
ohne bzw. mit nur markiertem Bürgersteig
-  befriedigender Zustand / geringer Handlungsbedarf:
mittel stark befahrene Straße in gutem Zustand
mit beidseitigem Bürgersteig
-  guter Zustand / kein Handlungsbedarf:
schwach befahrene Straße in gutem Zustand
mit einseitigem Bürgersteig
-  sehr guter Zustand / kein Handlungsbedarf:
schwach befahrene Straße in gutem Zustand
mit beidseitigem Bürgersteig
-  extrem guter Zustand / kein Handlungsbedarf:
Spielstraße in gutem Zustand
-  voraussichtlich nach Fertigstellung gut / kein Handlungsbedarf:
Straße in Vorstufenausbau
-  "Einbahnstraße" (Einfahrt in die Straße
nur aus einer Richtung)
-  Durchfahrt nicht möglich
-  geplante Straße
-  Weg / Platz

Nr.	Ziel
1	Verkehrsberuhigter Ausbau
2	Umbau von Kreuzungsbereichen
3	Rückbau
4	Erneuerung des Straßenbelags
5	Verbindung für Schwerverkehr
6	Umlenkung Schwerverkehr

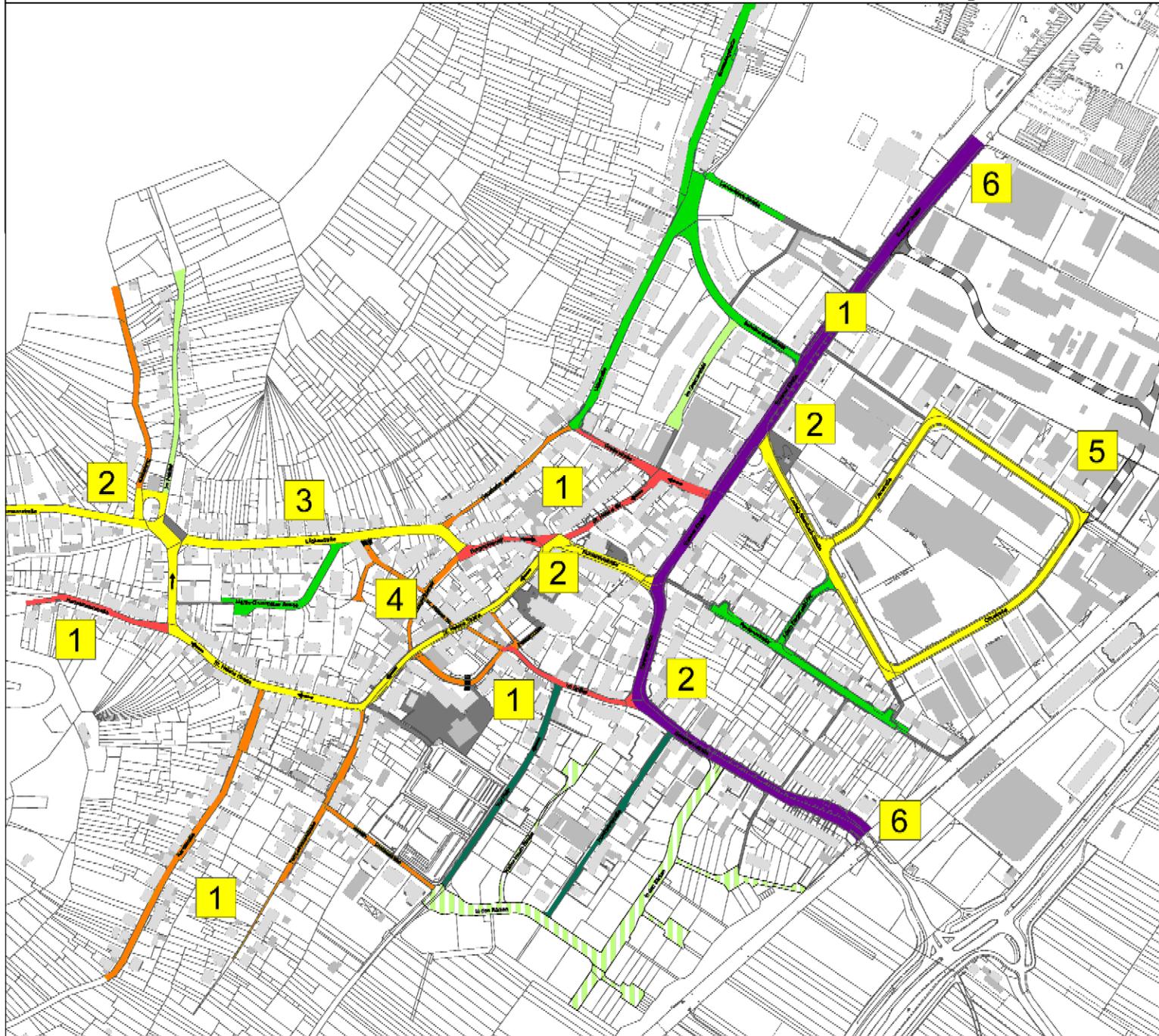
Maßstab 1:8.000



erstellt: Dezember 2002
geändert: August 2003

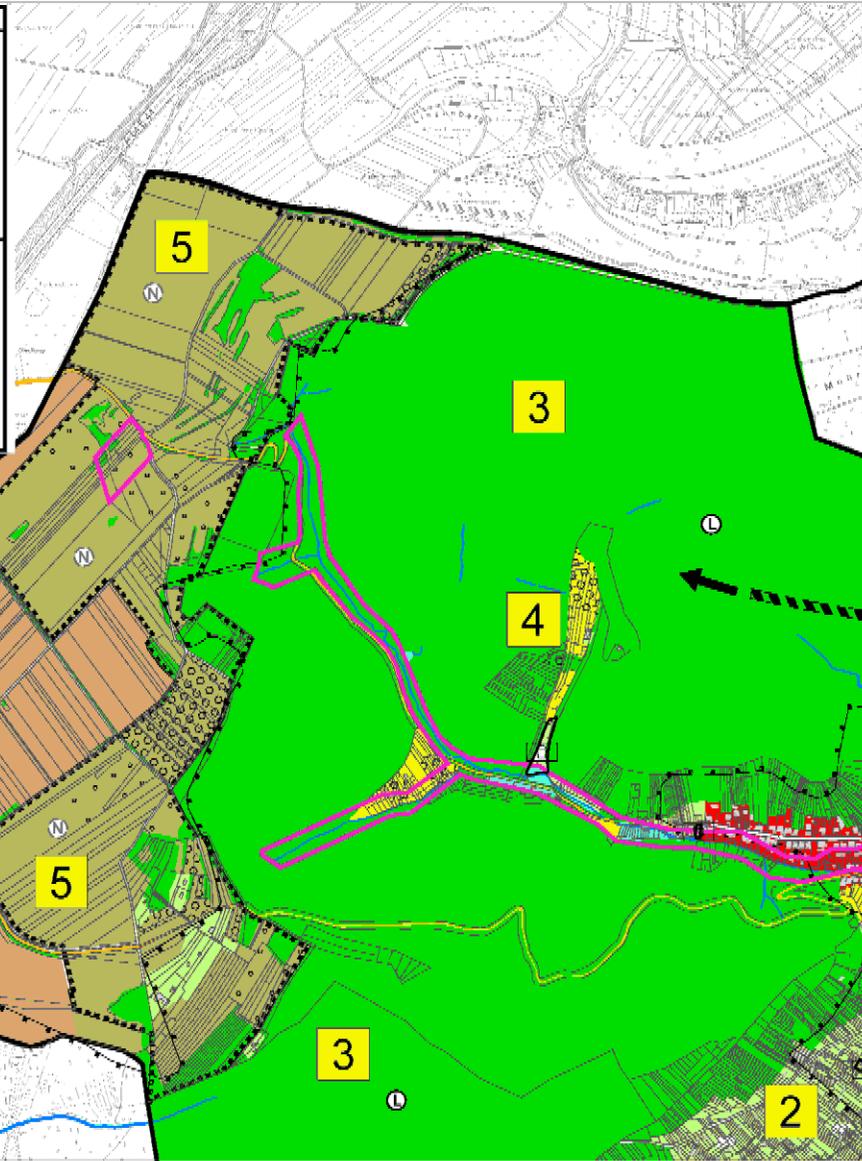


PLANUNG & KONZEPTE
Longkampstraße 36 a
54292 Trier
Tel. 0651 / 99 43 08 0
Fax 0651 / 99 43 08 6



Stadtteilrahmenplan Euren

Zielbereich	Zielbeschreibung
1	Ortslage Euren Baumreihen und Einzelbäume im Straßenraum Neugestaltung und Begrünung von Plätzen Sanierung und Neuplanung von Spielplätzen Pflege vorhandener Vorgärten Entsiegelung u. Begrünung ehemaliger Vorgartenflächen Fassadenbegrünung Rücknahme standortfremder Pflanzen, z.B. Thuja
2	Gärten u. Gartenbau zwischen Euren u. Zewen Erhalt der klein parzellierten Gärten mit Mosaik intensiv und extensiv genutzter sowie ungenutzter Flächen Beschränkung der baulichen Entwicklungsmöglichkeiten am Langenberg Erhalt vorhandener Streuobstreihle. Wiederaufnahme von Nutzung und Pflege, Nachpflanzung und Ausdehnung der Bestände



3	Eurener Wald Umwandlung der Nadel- in Laubwälder, vor allem entlang der Bäche Senken des Robinienanteils durch konsequente Aufforstung mit einheimischen Laubgehölzen
4	Waldrieden / Wetterborn Offenhaltung des Talbereiches Waldrieden durch extensive Grünlandnutzung Erhalt und Reaktivierung vorhandener Streuobstwiesen, Ergänzung lückenhafter Bestände durch Nachpflanzen hochstämmiger Obstbäume Umwandlung von Intensiv- in Extensivgrünland Anlage eines Abenteuerspielplatzes am Parkplatz Waldrieden Schutz der kleinräumigen Auwaldbereiche am Eurener Bach Offenlegung des Baches im Bereich Waldrieden

5	Extensiv genutzte Hochflächen um Herresthal Erhalt der Halbtrockenrasen und Magerwiesen und Pflege durch extensive Grünlandnutzung Zurückdrängen der Verbuschung im ehemaligen Steinbruchgelände, Schutz, Pflege und Entwicklung der Trocken- und Halbtrockenrasenreste Erhalt der Streuobstwiesen, Nachpflanzung von Hochstämmen, Wiederaufnahme von deren Nutzung und Pflege Ausweisung der ehemaligen Steinbruchflächen zusammen mit den extensiven Grünlandflächen und Streuobstwiesen östlich von Herresthal als NSG oder Nutzung als Ökokoito
6	Herresthal und Umgebung Erhalt der dörflichen Struktur Erhalt und evtl. Entwicklung der Extensivgrünlandflächen Strukturierung der intensiv genutzten und ausgeräumten Flur mit Hecken, Baumreihen, Feldgehölzen etc. Erhalt und Ausdehnung der Streuobstbestände, Wiederherstellen des ursprünglichen siedlungsnahen Obstbaumbereiches, Sicherung von Nutzung und Pflege Schutz des Auwaldbereiches am Zewener Bach Sanierung der Straße nach und in Herresthal

Plan 8a: Entwicklungskonzept für die Gemarkung (Teil Nord) (unter Berücksichtigung städtebaulicher und landschaftlicher Aspekte)

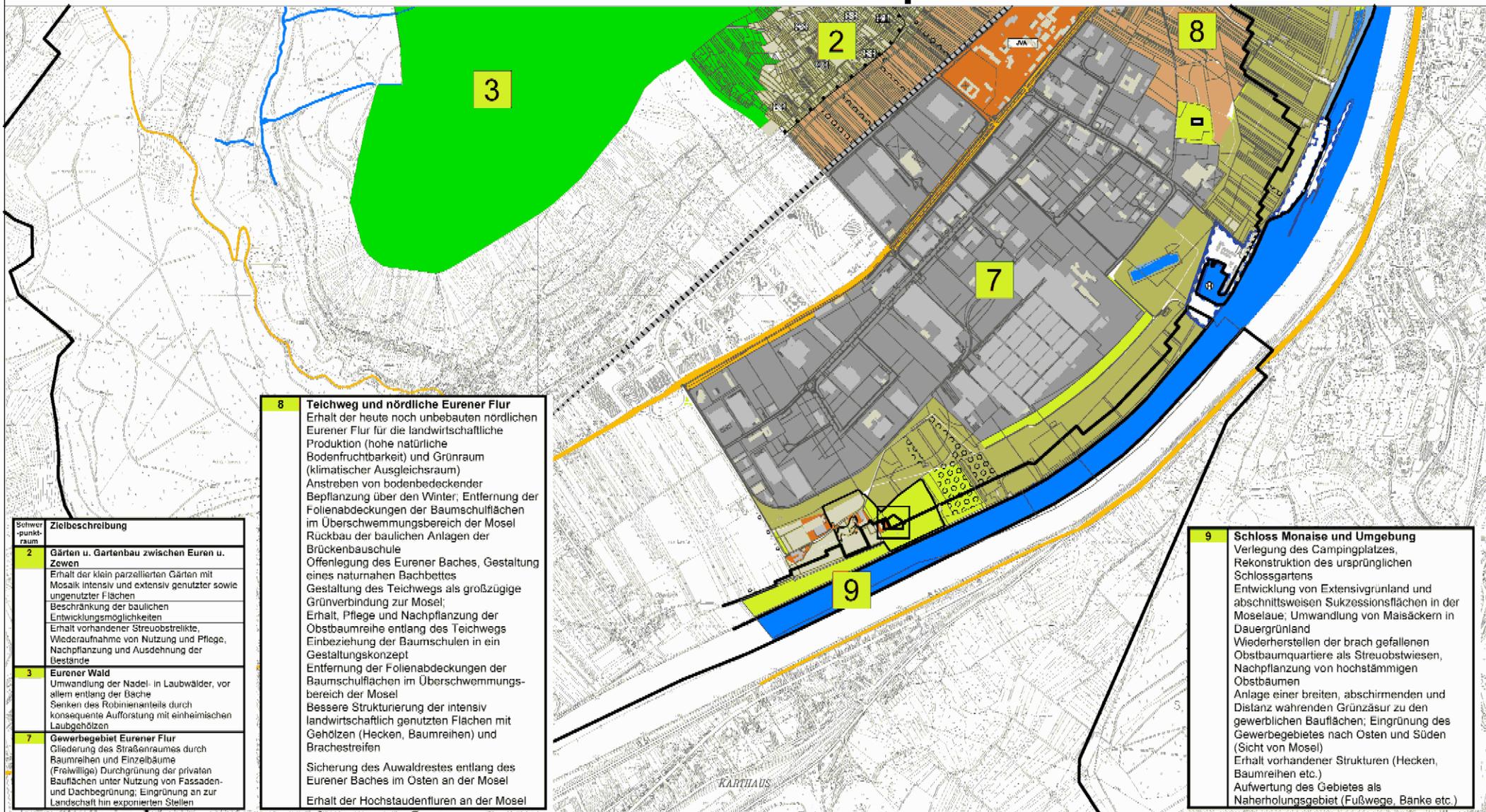
Wohnfläche	Kindergarten	Autobahn, Bundesstraße, überörtliche Straße	Öffentliche Grünfläche / Verkehrsgrün	Reitanlage	Extensive landwirtschaftliche Nutzung	Wald / Hecken / Feldgehölze
mögl. neue Wohnbauflächen	Bürgerhaus	politischer Mooslaufweg (z.T. untertunnelt)	Zeitplatz	Schloss Morlauter	Streuobst	Feuchtwald
Gewerbefläche	Post	sonstige Straßen und Wege	Sportplatz	private Grünfläche	Wasserfläche	Hochstauden / Auenflur, Röhricht, z.T. mit Oberböden
sonstige Bauflächen	Schule	geplante Straße	Spielplatz	Gärten	Höfen	Landschaftsschutzgebiet
öffentliche Gebäude	Kirche	Eisenbahntrecke	Friedhof	Flächen für Landwirtschaft / Gartenbau / Baumschule	Fläche für die Wasserwirtschaft	Ausweisung als Naturschutzgebiet oder Öko-Konflikte
	Feuerwehr	Versorgungsfällchen	Friedhof	Grünland	Überschwemmungsgebiet der Mosel	geschütztes Biotop gemäß § 24 Landschaftsgesetz
	Parkplatz	Elektrizität				
		Abwasser				

Maßstab 1:20.000

erstellt: Dezember 2002
geändert: August 2003

PLANung & KONzepte
Longkampstraße 36 a
54292 Trier
Tel. 0851 / 99 43 08 0
Fax 0851 / 99 43 08 6

Stadtteilrahmenplan Euren



Schwerpunkt-raum	Zielbeschreibung
2	Gärten u. Gartenbau zwischen Euren u. Zewen Erhalt der klein parzellierten Gärten mit Mosaik intensiv und extensiv genutzter sowie ungenutzter Flächen Beschränkung der baulichen Entwicklungsmöglichkeiten Erhalt vorhandener Streuobstrelkte, Wiederaufnahme von Nutzung und Pflege, Nachpflanzung und Ausdehnung der Bestände
3	Eurener Wald Umwandlung der Nadel- in Laubwälder, vor allem entlang der Bäche Sorgen des Robinienanteils durch konsequente Aufforstung mit einheimischen Laubgehölzen
7	Gewerbegebiet Eurener Flur Gliederung des Straßenraumes durch Baumreihen und Einzelbäume (Freiwillige) Durchgrünung der privaten Bauflächen unter Nutzung von Fassaden- und Dachbegrünung; Eingrünung an zur Landschaft hin exponierten Stellen

8 Teichweg und nördliche Eurener Flur
 Erhalt der heute noch unbebauten nördlichen Eurener Flur für die landwirtschaftliche Produktion (hohe natürliche Bodenfruchtbarkeit) und Grünraum (klimatischer Ausgleichsraum)
 Anstreben von bodenbedeckender Bepflanzung über den Winter; Entfernung der Folienabdeckungen der Baumschulflächen im Überschwemmungsbereich der Mosel
 Rückbau der baulichen Anlagen der Brückenbauschule
 Öffnenlegung des Eurener Baches, Gestaltung eines naturnahen Bachbettes
 Gestaltung des Teichwegs als großzügige Grünverbindung zur Mosel;
 Erhalt, Pflege und Nachpflanzung der Obstbaumreihe entlang des Teichwegs
 Einbeziehung der Baumschulen in ein Gestaltungskonzept
 Entfernung der Folienabdeckungen der Baumschulflächen im Überschwemmungsbereich der Mosel
 Bessere Strukturierung der intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen mit Gehölzen (Hecken, Baumreihen) und Brachestreifen
 Sicherung des Auwaldrestes entlang des Eurener Baches im Osten an der Mosel
 Erhalt der Hochstaudenturen an der Mosel

9 Schloss Monaise und Umgebung
 Verlegung des Campingplatzes, Rekonstruktion des ursprünglichen Schlossgartens
 Entwicklung von Extensivgrünland und abschnittswisen Sukzessionsflächen in der Moselau; Umwandlung von Maisäckern in Dauergrünland
 Wiederherstellen der brach gefallenen Obstbaumquartiere als Streuobstwiesen, Nachpflanzung von hochstämmigen Obstbäumen
 Anlage einer breiten, abschirmenden und Distanz währenden Grünzäsur zu den gewerblichen Bauflächen; Eingrünung des Gewerbegebietes nach Osten und Süden (Sicht von Mosel)
 Erhalt vorhandener Strukturen (Hecken, Baumreihen etc.)
 Aufwertung des Gebietes als Naherholungsgebiet (Fußwege, Banke etc.)

Plan 8b: Entwicklungskonzept für die Gemarkung (Teil Süd) (unter Berücksichtigung städtebaulicher und landespflegerischer Aspekte)

Wohnfläche	Kiga	Autobahn, Bundesstraße, Überörtliche Straße	Eisenbahnstrecke	Öffentliche Grünfläche / Verkehrsgrün	Rottenlage	Extensive landwirtschaftliche Nutzung	Wald / Hecken / Feldgehölze
mögl. neue Wohnbauflächen	Bürgerhaus	potenzieller Mooslaufsteg (z.T. untertunnelt)	Verzorgungsflächen	Zeitplatz	Schloss Monaise	Streuobst	Faulchweid
Gewerbefläche	Post	sonstige Straßen und Wege	Elektrizität	Sportplatz	private Grünfläche	Wassersfläche	Hochstauden-Aufluffur, Röhricht, z.T. mit Gehölzen
sonstige Bauflächen	Schule	geplante Straße	Abwasser	Spielplatz	Gärten	Hafen	Landesnaturschutzgebiet
öffentliche Gebäude	Feuerwehr	Parkplatz	Pflanzort	Friedhof	Flächen für Landwirtschaft / Gartenbau / Baumschule	Fläche für die Wasserwirtschaft	Ausweisung als Naturschutzgebiet oder Öko-Kontrollfläche geschütztes Biotop gemäß § 24 Landespflegegesetz
					Grünland	Überschwemmungsgebiet der Mosel	

Maßstab 1:20.000

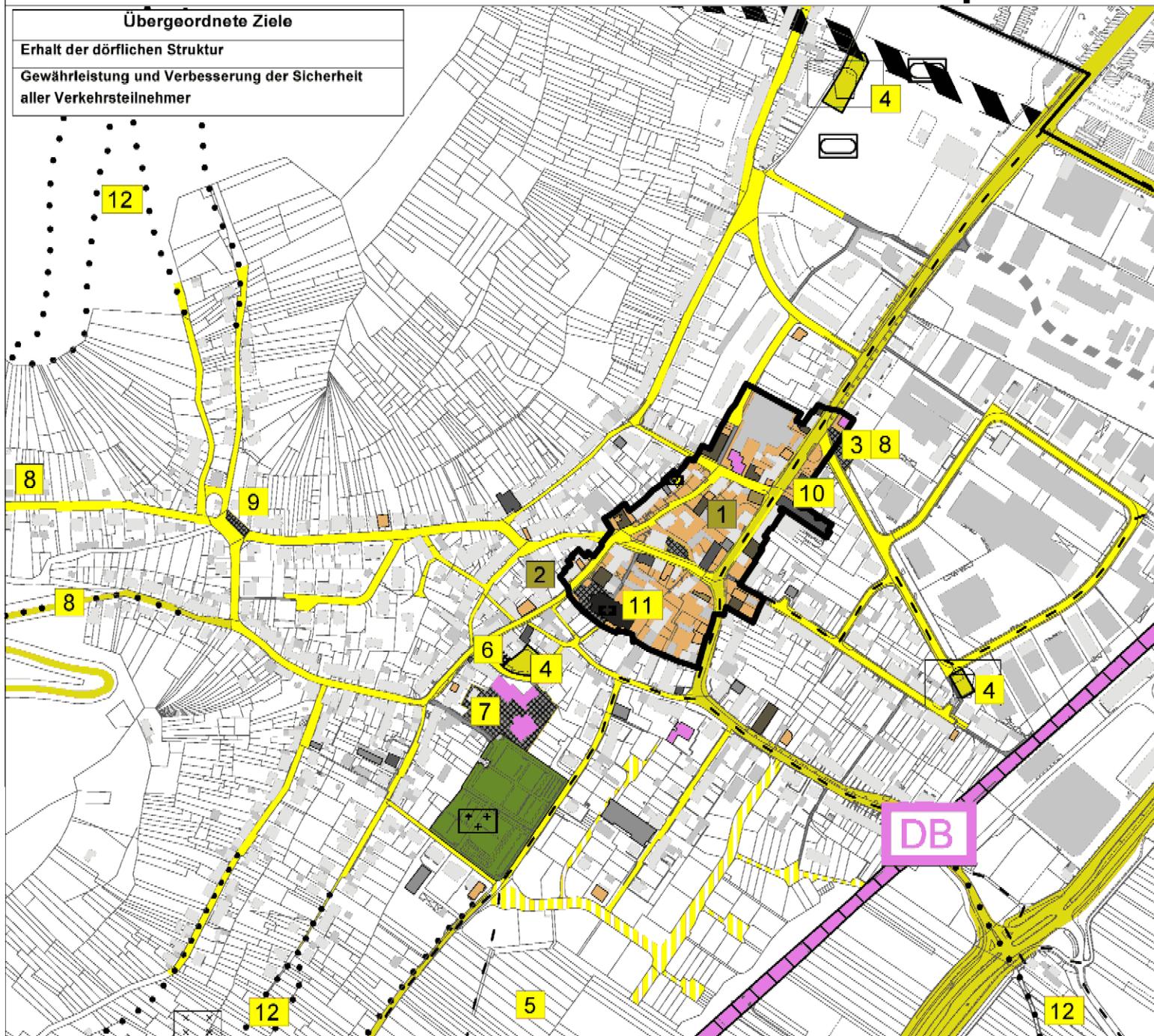
erstellt: Dezember 2002
 geändert: August 2003

PLANung & KONzepte
 Longkampstraße 36 a
 54292 Trier
 Tel. 0651 / 99 43 08 0
 Fax 0651 / 99 43 08 6

Stadtteilrahmenplan Euren

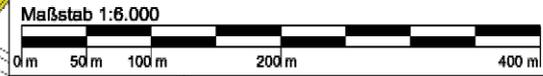
Plan 9a: Zusammenfassung der Ziele / Einzelmaßnahmen im Ortsbereich

Übergeordnete Ziele
Erhalt der dörflichen Struktur
Gewährleistung und Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer



Schlüsselprojekte	
Nr.	Ziel / Maßnahme
1	Schaffung eines Stadtteilzentrums
2	Straßensanierung, Straßenerneuerung, zum Teil verkehrsberuhigter Umbau, Anlage von Bürgersteigen, Parkplätzen und Begrünung

Weitere Projekte	
Nr.	Ziel / Maßnahme
1a	Errichtung Dorfplatz
1b	Umgestaltung Platz am Kriegerdenkmal (Kreuzungsrückbau)
3	Umgestaltung Buswendeplatz Ludwig-Steinbach-Straße
4	Spielplätze (Erhalt und Sanierung) Pestalozzistraße, Schweringstraße, Ottostraße
5	Spielplatzneubau Hontheimstraße, Alternativ: naturnaher Spielplatz im Bereich der Gärten am Langenberg, Abenteuerspielplatz Waldfrieden, naturnaher Spielplatz Hermannstraße (nicht vor Entschärfung der Ortseinfahrtssituation)
6	Abriß des Bunkers und Anlage eines zentralen Parkplatzes auf 2 Ebenen
7	Umgestaltung Schulhof
8	Ortseinfahrten (Entschärfung der Verkehrssituationen) Hermannstraße, Herresthalerstraße, Eurener Straße
9	Platz am Helenenbrunnen
10	Brunneninstallation am Hotel „Eurener Hof“ nach Verkehrsreduzierung im Stadtteil
11	Maßnahmen um die Kirche St. Helena
12	Anlage von Fuß- und Radwegen



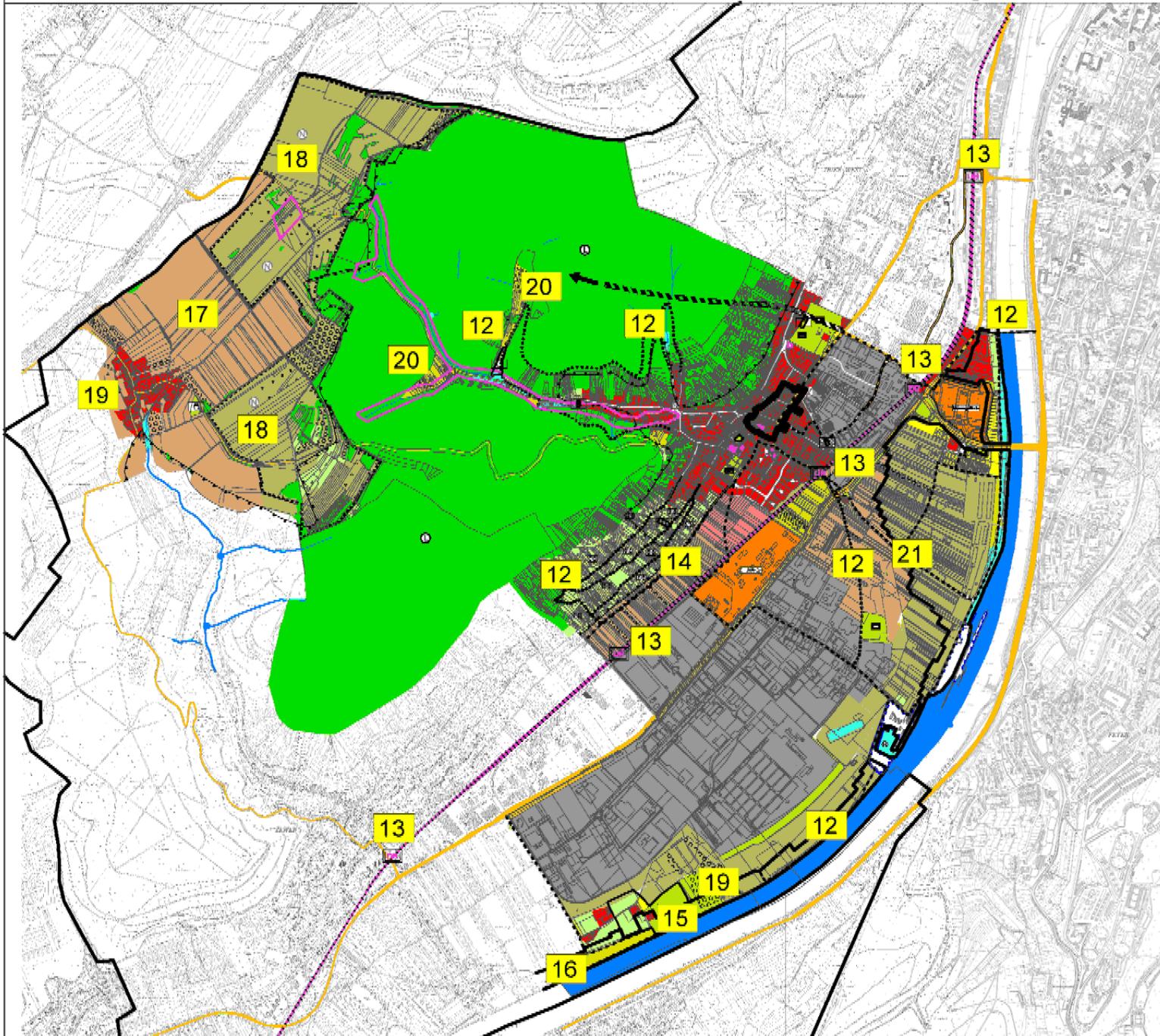
erstellt: Dezember 2002
geändert: August 2003


PLANung & KONzepte
 Longkampstraße 36 a
 54292 Trier
 Tel. 0651 / 99 43 08 0
 Fax 0651 / 99 43 08 6



Stadtteilrahmenplan Euren

Plan 9b: Zusammenfassung der Ziele / Einzelmaßnahmen außerhalb der Ortslage



Weitere Projekte	
12	Anlage von Fuß- und Radwegen
13	Reaktivierung der Weststrecke mit Neueinrichtung von Bahnhaltepunkten
14	Zurückstufung „Promilleweg“
15	Verlegung des Campingplatzes, Rekonstruktion des Schlossgartens, Sanierung des Hofgutes, Ausbildung einer breiten abschirmenden Grünstreifen zum Gewerbegebiet und Erhalt und Pflege von Obstbaumbeständen
16	Umwandlung der Maisäcker in der Moselaue
17	Strukturierung der intensiv genutzten und ausgeräumten Flur um Herresthal mit Hecken, Baumreihen, Feldgehölzen etc.
18	Ausweisung der ehemaligen Steinbruchflächen „Herresthale Stahlem“ zusammen mit den extensiven Grünlandflächen und Streuobstwiesen östlich von Herresthal als NSG oder Entwicklung als Flächen für das Ökokonto
19	Erhalt und Entwicklung der Streuobstwiesen, Nachpflanzung von Hochstämmen, Wiederaufnahme von deren Nutzung und Pflege
20	Offenhaltung der Wiesentäler im Wald durch Grünlandnutzung
21	Gestaltung des Teichweges als Grünverbindung und möglichst offene Führung des verrohrten Eurerer Baches

Maßstab 1:30.000

erstellt: Dezember 2002
geändert: August 2003



PLANung & KONzepte
Longkampstraße 36 a
54292 Trier
Tel. 0651 / 99 43 08 0
Fax 0651 / 99 43 08 6



PLANung &
KONzepte

6 Anhang

6.1 Detailpläne

6.1.1 Ideenskizze zur Dorfplatzgestaltung

Der Platz wird momentan als Parkfläche genutzt. Außerdem sind hier Glascontainer aufgestellt und der hintere Teil wird zusätzlich als Baustellenvorplatz und Lagerfläche während des Neubaus der Seniorenwohnanlage genutzt. Es ist davon auszugehen, dass der Platzbereich nach Abschluss der Bauarbeiten so in Mitleidenschaft gezogen ist, dass eine Überarbeitung bzw. Neugestaltung angezeigt ist.

Aufgrund seiner Lage unmittelbar im Zentrum Eurens ist der Platz trotz des eingeschränkten Raumangebotes für öffentliche Veranstaltungen und Treffen vorbestimmt.

Die vorliegende Ideenskizze stellt eine von vielen möglichen Lösungen dar.

Mit dem Plan sollen die vielfältigen Vorschläge aus dem Bürgergutachten grafisch dargestellt werden. Allerdings bestehen Diskrepanzen in dem Bürgergutachten zwischen den Vorstellungen der AG Dorfgestaltung und der AG Verkehr. Beide Arbeitsgruppen wünschen einen multifunktionalen Platz, die AG Verkehr legt allerdings noch zusätzlichen Wert auf die Anlage von Parkplätzen. Aufgrund der geringen Größe des Platzes und seiner Lage im direkten Kern Eurens nimmt der vorliegende Entwurf die Anregung der AG Verkehr nicht auf. Hier wurde mehr Gewicht auf eine Gestaltung als „Dorfplatz“ gelegt, zumal in diesem Bereich auch nur geringfügig Vorgärten vorhanden sind, welche das Ortsbild mit Grün anreichern und auflockern.

Der Platz ist zukünftig von parkenden Autos frei zu halten und für die Glascontainer ist ein anderer Stellplatz außerhalb der Fläche zu suchen. Es wird vorgeschlagen, den Platz zu der stark befahrenen Numerianstraße durch begrünte Pergolen und typische Dorfbäume, z.B. schmalkronige Linden oder Kastanien, abzugrenzen. Die Pergola, unter der Bänke aufgestellt werden, wird über Eck entlang der Mauer des Anwesens St.-Helena-Straße 17 verlängert. An der Bushaltestelle wird in ihren Verlauf eine geschlossene Dachkonstruktion integriert, so dass sie dort als Warthäuschen genutzt werden kann. Das Buswarthäuschen ist an dieser Stelle auch für die Wartenden auf den Bus in die Gegenrichtung gedacht, da auf der gegenüberliegenden Straßenseite keine Möglichkeit der Errichtung einer Unterstellmöglichkeit gegeben ist. Für die Überquerung der Straße sind entsprechende verkehrstechnische Maßnahmen vorzusehen, z.B. Zebrastreifen. Die von den Bürgern (AG Dorfgestaltung) gewünschte Infotafel wird als Teil der transparenten Abgrenzung zur Numerianstraße so aufgestellt, dass auch Passanten, die den Platz nicht überqueren, die Informationen „im Vorübergehen“ aufnehmen können. Im hinteren Bereich des Platzes, am Durchgang zur St.-Helena-Straße, wird die Einrichtung einer mit Zeltplane überdachten Bühne / Pavillon für Veranstaltungen vorgesehen, die mobil und im Bedarfsfall leicht zu montieren ist. Im Pflasterbelag des Platzes sind verschleißbare Bodenhülsen für die tragenden Pfosten der Zeltplane zu versenken, auch Strom- und Wasseranschlüsse sollten hier verlegt werden. Bei Bedarf kann die Durchgangsgasse zur St.-Helena-Straße geschlossen und als „Back-Stage-Bereich“ genutzt werden. Entlang der Feuerwehrezufahrt vor den Häusern sind für die interne Platzbeleuchtung 1,20 m hohe Metallstelen mit Lampen einzubauen.

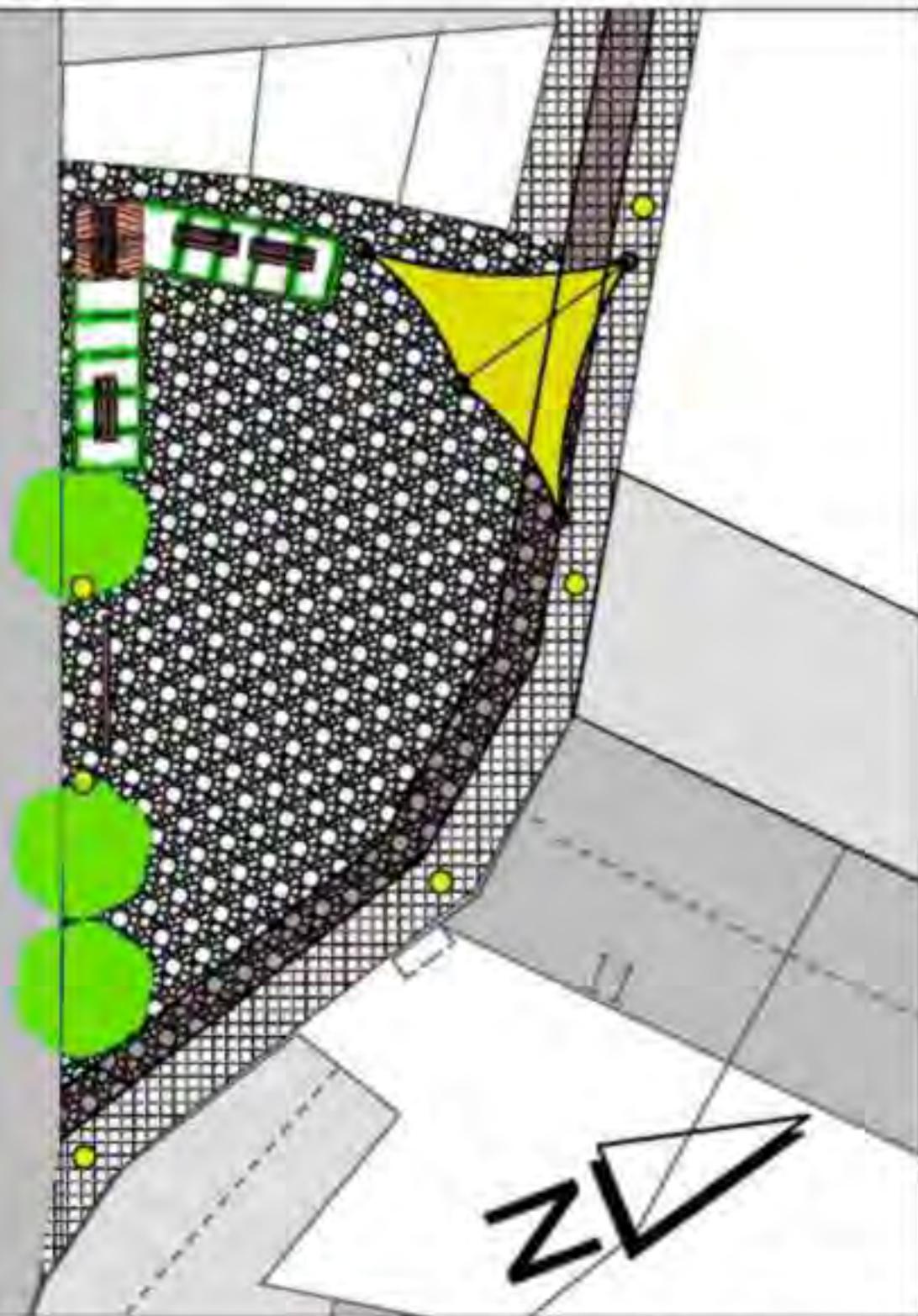
Auf die von den Bürgern gewünschte Wasserfläche oder einen Brunnen wurde in diesem Entwurf verzichtet, da ein Wasserbecken die Freifläche des Platzes zusätzlich verkleinern und damit die

Nutzungsmöglichkeiten einschränken würde. Die Anregung aus dem Bürgergutachten, den Eurenener Bach im Verlauf des Dorfplatzes freizulegen, wurde ebenfalls nicht in den Gestaltungsvorschlag aufgenommen. Eine Überprüfung des durch die gesamte Ortslage verrohrt geführten Baches zeigte, dass die Kanalsohle des unterirdischen Bachlaufes beim Kriegerdenkmal rund 2,20 m unter der Straße liegt. Es würde eines unverhältnismäßig großen Aufwandes bedürfen, um das Wasser im Bereich des Dorfplatzes oberirdisch fließen lassen zu können. Zusätzlich sprechen Gründe der Verkehrssicherheit gegen eine offene Führung des Bachlaufes über den Dorfplatz.

Der Innenbereich des Dorfplatzes soll von Möblierung und anderer fest montierter Einrichtung frei gehalten werden, um möglichst vielfältige Nutzungen zu erlauben. In der Woche könnte hier der Standort für einen Bauernmarkt, auf welchem die Produkte der Region bzw. der örtlichen Bauern und Gärtnereien angeboten werden, sein. An den Wochenenden eignet sich der Platz für Stadtteilveranstaltungen.

Die Organisation und Intensität der Nutzung des neuen Platzes steht und fällt mit dem Engagement der Eurenener Bürger.

Detailplan A
 Gestaltungsentwurf Dorfplatz
 Maßstab 1:200



Planzeichen:

-  Schwarzdecke
-  Bürgersteig
-  gepflasterter Platz
-  Pergola
-  Sitzgelegenheit

-  Geschlossener Bereich der Pergola für Haltestelle
-  Bedarfdach für Veranstaltungen
-  Infotafel
-  Beleuchtung (Stele)
-  neu zu pflanzender Baum

6.1.2 Ideenskizze zum Platz am Kindergarten

Von der mittlerweile nicht mehr benötigten Buswendepalette der Linie 1 wird der befestigte Teilbereich gegenwärtig als wilder Parkplatz benutzt. Bei der Neuplanung des Platzes kann bereits heute berücksichtigt werden, dass der Schwerverkehr in das Gewerbegebiet Ottostraße künftig über eine neue Verbindungsstraße Ottostraße / „Im Speyer“ geführt wird, sodass der befahrbare Straßenraum reduziert werden kann. Die ehemalige Buswendepalette zusammen mit dem durch die Reduzierung der Straßenbreite der L.-Steinbach-Straße gewonnenen Raum und der schon vorhandenen, aber unattraktiven Grünfläche am Kindergarten ergeben den neu zu gestaltenden Platz. (Die Umgestaltung des Platzes ist beim Stadtplanungsamt der Stadt Trier in Planung.)

Besondere Beachtung müssen bei dem Platzumbau die Bedürfnisse der Kinder bzw. der abholenden und bringenden Eltern finden.

Für die Elternschaft des Kindergartens sind ein Kurzzeit-Parkbereich und ein Kommunikationsraum einzurichten. Attraktive Grünflächen können den Bereich der Straßeneinmündung aufwerten.

Die vorliegende Ideenskizze stellt eine von vielen möglichen Lösungen dar.

Nördlich der Einmündung der L.-Steinbach-Straße wird eine schmale Fahrschleife (3 Meter Fahrbahnbreite) eingerichtet, die nur in eine Richtung zu befahren ist und an die vier Längsparkplätze angrenzen. Hier können Eltern anhalten und ihre Kinder ungefährdet vom Straßenverkehr über einen neuen Fußweg direkt auf das Kindergartengelände bringen. Die vorhandenen Bäume der heutigen Grünanlage sollen erhalten werden. Von dem in der Fahrschleife entstehenden Rondell wird die der Straße zugewandte Hälfte auf ein Niveau von + 0,45 m aufgefüllt und von einer Sitzmauer eingefasst. Dieses Rondell kann mit einem kleinkronigen Baum oder einem Solitärbusch bepflanzt und mit Rasen angesät werden. Die dem Kindergarten zugewandte Hälfte kann, vom Straßenverkehr durch die Erhöhung abgeschirmt, als kleiner Kommunikationsplatz genutzt und mit Rasenpflaster befestigt werden. Die Ausfahrt aus der Fahrschleife auf die L.-Steinbach-Straße wird aus Gründen der Verkehrssicherheit nur in Richtung Eurerer Straße erlaubt sein.

Auf dem Teil des Platzes südlich der Ludwig-Steinbach-Straße wird die versiegelte Fläche durch eine Grünanlage ersetzt, die von einem schmalen gepflasterten Weg erschlossen wird. Hinter einer Abpflanzung befindet sich an diesem kleinen Fußweg ein kleiner, mit Rasenpflaster befestigter Sitzplatz mit einer Bank. Auch hier sind die vorhandenen Linden zu erhalten und durch weitere Laubbäume zu ergänzen. Die Garagenwand im Hintergrund ist nach Möglichkeit zu begrünen.

Um den gesamten Kreuzungsbereich aufzuwerten und als Grünzone erlebbar zu machen, wurde auf die Einrichtung von Parkplätzen verzichtet. Außerdem würde der Einfädelverkehr von beiden Seiten der Ludwig-Steinbach-Straße (Kindergartenparkplatz und gegenüber öffentlicher Parkplatz) in die Eurerer und die Ludwig-Steinbachstraße die Verkehrssituation an der Kreuzung eher unübersichtlicher machen als sie zu entschärfen, was in Hinblick auf Fußgänger und Kinder gewünscht ist.

Die Bushaltestelle der östlichen Straßenseite Richtung Innenstadt wird um ca. 23 m in Richtung Ortskern Euren verlegt. Im Bereich der Bushaltestelle ist eine Straßeninsel vorgesehen, die zugleich als Querungshilfe für Fußgänger dient, um den PKW-Verkehr am Überholen der halten-

schon von weitem kenntlich zu machen, sind auf der Insel zwei extra hochstämmige Platanen zu pflanzen.

In der gesamten Grünanlage sind Straßenbäume entlang der Eurerer Straße zu pflanzen, die die Baumreihe zwischen PI-Park und Kindergarten Richtung Dorfkern fortsetzen.

Mit der Umgestaltung dieses Platzes wird auch die Einfahrt in den Stadtteil besonders gekennzeichnet. Die Gestaltung der Ortseingangssituation mit Geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen an dieser Stelle bietet sich an, da hier ein besonders hohes Unfallrisiko (Kindergarten) besteht und gleichzeitig der Kern des Stadtteils beginnt. Eine Gestaltung der Ortseinfahrtssituation an dieser Stelle entspricht den Vorstellungen der AG Dorfgestaltung, allerdings nicht denen der AG Verkehr. Die AG Verkehr wünscht eine Gestaltung des Ortseingangs bei der Sportanlage, auch um unnötigen Verkehr fernzuhalten, bevor er überhaupt in den Ortsbereich einfährt. Letzteres ist allerdings dem Themenbereich „Verkehrslenkung“ zuzuordnen und nicht dem Themenbereich „Gestaltung“. Eine Umgestaltung im Bereich der Bezirkssportanlage trägt nicht zur Verkehrslenkung bei. Des Weiteren läge eine solche Maßnahme zu weit „vor den Toren Euren“. Eine erneute Beschleunigung bis in den Ort wäre wahrscheinlich. Die Maßnahme an dieser Stelle kombiniert 1. eine Verkehrsbremse vor dem Kindergarten und 2. eine optische Gestaltung der Einfahrt in den zentralen Bereich von Euren.

Eine Umgestaltung in Höhe der Bezirkssportanlage mit Ausdehnung der Tempo-30 Zone bis zur vorhandenen Ampelanlage ist zusätzlich, aber nicht alternativ zu der Neugestaltung der Buswendepalette möglich.

Des Weiteren wurde von mehreren AG`s eine (Teil-) Nutzung als Parkplatz vorgesehen. Hierauf wurde bereits in **Kapitel 2.5.4** eingegangen.

Detailplan B:
Gestaltungsentwurf Platz am Kindergarten
Maßstab 1:500



Planzeichen:

-  Schwarzdecke
-  Bürgersteig
-  gepflasterter Fußweg, Kindergartenzufahrt
-  (Rasen-) Pflasterfläche
-  Stellplatz
-  Grünfläche
-  Rasen

-  Sträucher
-  Sitzgelegenheit
-  Mauer (auch zum Sitzen)
-  vorhandener Baum
-  neu zu pflanzender Baum
-  neu zu pflanzender Baum (hochstämmige Platanen)
-  vorhandenes Trafohäuschen

6.1.3 Ideenskizze zum Platz am Helenenbrunnen

Der Platz ist durch den Kreuzungsbereich Herrmann- / St.-Helena- / Eligiusstraße geprägt. Der auch von einer Buslinie genutzte Straßenraum ist überdimensional breit ausgebaut und bildet ein störendes Element in der hier locker bebauten und gut durchgrüneten Ortslage. Autofahrer auf der Herrmann- und Eligiusstraße werden durch den breiten Ausbau der Straßen zu einer für ein Wohngebiet unangepassten Geschwindigkeit verleitet.

Der Helenenbrunnen, der vor allem im Sommer von Kindern zum Spielen und Planschen aufgesucht wird, sollte Mittelpunkt eines einladenden Kommunikationstreffs werden, der nicht durch zu breite Fahrbahnen zerschnitten und zu schnell fahrende Autos gefährdet wird.

Der gesamte Kreuzungsbereich auf das für den Busverkehr benötigte Minimum zurück zu bauen. Die dadurch entstehenden Flächen sind den Bürgersteigen zuzuschlagen und außerhalb einer glatt gepflasterten „Gehspur“ mit Rasenpflaster zu befestigen. Auf den verbreiterten Bürgersteigen sind im Kreuzungsbereich mindestens vier Laubbäume zu pflanzen, z.B. Scharlach-Kastanie (*Aesculus x carnea „Briotii“* – rot blühend, nicht fruchtend). Auch der Nadelbaum vor dem Wasserpumpenhaus ist durch einen Laubbaum zu ersetzen, um den Charakter eines Dorfplatzes zu unterstreichen. Nach der Umgestaltung des Straßenverlaufs können so breite Bürgersteigflächen entstehen, dass kleine Pflanzflächen mit niedriger Bepflanzung angelegt werden können.

Der Teilbereich hinter dem Brunnen ist durch ansprechende Möblierung, mindestens neue Bänke, zu gestalten. Evtl. kann hier oder gegenüber am alten Wasserpumpenhaus eine Informationstafel zur Geschichte bzw. Sage des Brunnens angebracht werden.

Zur Sicherheit der spielenden Kinder und für die Ruhe der Anwohner soll eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für die Herrmann- und Eligiusstraße im Platzbereich festgesetzt werden.

Auf zusätzliche bauliche Änderungen, neben Fahrbahnverschwenkung und –verengungen, ist mit Rücksicht auf den Busverkehrs verzichtet worden. Möglich sind allerdings einzelne Pflasterstreifen zur optischen Unterbrechung des Straßenraumes und als „Ankündigung“ der Kreuzung.

Detailplan C

Gestaltungsentwurf Platz am Helenenbrunnen

Maßstab 1:500



Planzeichen:

 Schwarzdecke

 Bürgersteig

 gepflasterte Trennlinie

 Pflasterfläche

 Rasenpflaster

 Grünfläche

 Sitzgelegenheit

 neu zu pflanzender Baum

 Brunnen

7 Literaturverzeichnis

- Anton, H.H., Haverkamp, A.: Trier im Mittelalter, Band 2
- Bezirksregierung Trier: Rechtsverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Meulenswald und Stadtwald Trier“, 1990
- FÖA: Landschaftsplanung der Stadt Trier, 1998
- Gehrmann, P.: Potentialanalyse Regionalbahn Trier -Abschlussbericht-, Untersuchung im Auftrag des Zweckverbandes Regionalverkehr Raum Trier, 1999
- Giebmeyer, A.: Wohnen in Trier in der Mitte des 19. Jahrhunderts
- Landesamt für Denkmalpflege: (vorläufige) Denkmalliste des Denkmalpflegeamtes der Stadt Trier „Außerhalb des Alleenrings“, Stand 2002
- Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht: Biotopkartierung Rheinland-Pfalz, 1996
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz: B 51 Westumfahrung Trier -sog. Moselaufstieg- Vorabzug, 2002
- Langer, H.-G.: Die älteste Stadt Deutschlands im Spiegel der Geschichte
- Mobile Spielaktion e.V.: Spielräume in Euren, 2002
- Planungsgemeinschaft Region Trier, Stadt Trier: Schienenverkehr Region Trier, 1993
- Prinz, D.: Städtebau Band 1, Städtebauliches Entwerfen, 4. Auflage 1991, Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart Berlin Köln
- Schaechterle, K., Siebrand, H.: Verkehrsuntersuchung Raum Trier, Gesamtverkehrsprognose 2010, 1996
- Stadt Trier, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Bürgerbeteiligung zum Stadtteilrahmenplan Euren, April 1999
- Stadt Trier, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Bürgergutachten Euren, 2000
- Stadt Trier, Stadtplanungsamt: Diverse Bebauungspläne und Änderungen des Flächennutzungsplans, bis 2002
- Stadtverwaltung Trier, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Statistische Daten für Euren, 2001
- Tiefbauamt Trier, Abt. Verkehrsplanung: Radfahren in Trier – Gesamtradverkehrsnetz, 1999
- Welter, Adolf v.: Chronik Trier Euren 1939 – 1948, Petermännchen-Verlag, Trier
- Welter, Adolf v.: Bild-Chronik von Euren bis Pallien, 1988, Petermännchen-Verlag, Trier
- Zenz, E.: Die Stadt Trier im 20. Jahrhundert 1. Hälfte 1900 – 1950, 1981
- Zenz, E.: Geschichte der Stadt Trier in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, 1967
- Zenz, E.: Trier - Stadtbild im Wandel seit 1900