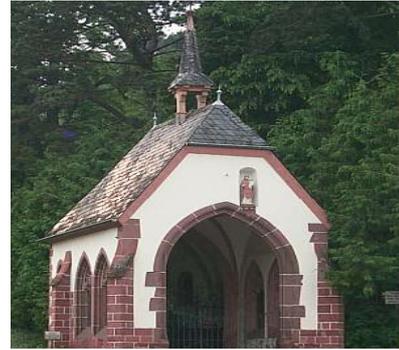
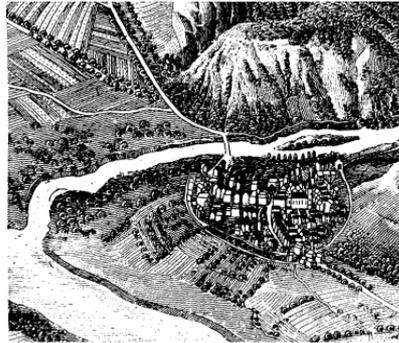


---

BÜRGERBETEILIGUNG ZUR  
STADTTEILRAHMENPLANUNG  
EHRANG-QUINT

---



**BÜRGERGUTACHTEN  
EHRANG-QUINT**



Januar 2005

**Mitglieder der Arbeitsgruppen**

An den Diskussionen in den Arbeitsgruppen und an den Arbeiten zum Bürgergutachten im Rahmen der Stadtteilrahmenplanung haben sich folgende Personen beteiligt:

**Arbeitsgruppe Verkehr**

Werner Bach	Alfred Klasner
Sabine Brosius	Horst Lorig
Gertraud Brückbauer	Thiebaut Puel
Bernd Fries	Ralph Pütz
Doris Heinz	Marlies Pütz
Siglinde Hill	Dieter Römer
Thomas Kaiser	

**Arbeitsgruppe Soziales: Kinder, Jugendliche, Senioren**

Ernst Barthel	Siegfried Morbach
Gabriela Böhm	Christel Neu
Gisela Born	Bernhard Nuskowski
Claudia Clüsserath	Matthias Opitz
Alexander Elsen	Sascha Roos
Dieter Everz	Siglinde Saif
Leo Gohr	Christiane Schiff
Gertrud Haas	Jürgen Schmitt
Roland Hinzmann	Christina Steinmetz
Jürgen Kolling	Helmut Steinmetz
Manuela Leonard	Beate Stoff
Günther Merzkirch	Marlies Wirtz
Erich Metzdorf	

**Arbeitsgruppe Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt**

Olaf Blasius	Friedel Morbach
Klaus Böhm	Ingeborg Nakoins
Luzia Brandt	Horst Orth
Guido Eberhardt	Roswitha Roos
Matthias Gebauer	Christina Steinmetz
Roland Grundheber	Helmut Steinmetz
Hans Hill	Joachim Wasniewski
Jürgen Kolling	Uwe Wilke
Anneliese Mayer	

### **Moderation**

10. Dezember 2003 bis 12. März 2004

TAURUS – Trierer Arbeitsgemeinschaft für Umwelt-, Regional- und Struktur-  
forschung, Institut an der Universität Trier

Regina Gaitsch, Nadja Driessen, Michaela Gensheimer, Nadine Essel

13. März 2004 bis 20. Januar 2005:

Amt für Stadtentwicklung und Statistik Trier

Moderation der Zukunftskonferenz

Toni Loosen-Bach, Jürgen Waldschmidt, Peter zur Nieden

### **Mitarbeiter im Amt für Stadtentwicklung**

Toni Loosen-Bach, Jens Richardsen

### **Gesamtkoordination**

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

unter der Leitung von Dr. Johannes Weinand

Impressum:

Stadtverwaltung Trier

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Leitung: Dr. Johannes Weinand

Bearbeitung: Jens Richardsen

Druck: Zentrale Dienste 11, Personalverwaltung Trier

## Vorwort

Die Bürgerbeteiligung in Ehrang-Quint wurde am 10. Dezember 2003 mit der Auftaktveranstaltung begonnen. Im Anschluss daran haben sich 3 Arbeitsgruppen gebildet und ihre Ideen für die zukünftige Entwicklung des Stadtteils Ehrang-Quint entwickelt. Moderiert wurde der Prozess der Bürgerbeteiligung in der 1. Phase durch das Institut TAURUS GmbH aus Trier. Im weiteren Verlauf wurde die Moderation vom Amt für Stadtentwicklung und Statistik übernommen.

Das vorliegende Gutachten beinhaltet eine Darstellung des Ablaufs und der Ergebnisse des Bürgerbeteiligungsprozesses in Ehrang-Quint.

Dem Bürgergutachten Ehrang-Quint wird bewusst eine Kurzfassung vorangestellt, die für den „schnellen“ Leser die wichtigsten Ergebnisse zusammenfasst. Mit den Hinweisen auf die Langfassung wird die Möglichkeit gegeben, die umfassende Begründung der einzelnen Ziele und Maßnahmen nachlesen zu können.

Die Kurzfassung zeigt somit die Schwerpunkte zum Verständnis des Bürgergutachtens insgesamt auf. Es bietet sich die Möglichkeit, mit der Langfassung in die Details hineinzugehen und den Prozess der Erarbeitung des Bürgergutachtens nachzuvollziehen.

In Kapitel 1 werden im ersten Abschnitt die Visionen und Ziele der Arbeitsgruppen vorgestellt. Der zweite Abschnitt enthält eine komprimierte Darstellung von Zielen und Maßnahmen und dient dem Zweck, übersichtlich und gebündelt die wesentlichen bisher vorliegenden Ergebnisse zum Gutachten zusammenzufassen.

Die Details zu den Maßnahmen können in den Kapiteln 2, 3 und 4 nachgelesen werden. Sie spiegeln die eigentliche Arbeit und die bisherigen Ergebnisse der drei Arbeitsgruppen, „Verkehr“, „Soziales: Kinder, Jugendliche, Senioren“ und „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“ wieder. Recherchen und Analysen zu den behandelten Themenfeldern sind hier zusammengestellt worden. Sie sind die Grundlage zur Entwicklung von Maßnahmen für sofortige Verbesserungen und für die Zukunftsentwicklung von Ehrang-Quint.

In Kapitel 5 werden schließlich der Ablauf des Bürgerbeteiligungsverfahrens beschrieben und die Arbeitsfelder der Arbeitsgruppen erläutert.

## Inhaltsverzeichnis

	<b>Vorwort</b>	3
	<b>Inhaltsverzeichnis</b>	4
	<b>KURZFASSUNG</b>	7
<b>1</b>	<b>Visionen, Ziele und Maßnahmen</b>	10
1.1	Ziele der Arbeitsgruppen	10
1.2	Von Maßnahmen zu wichtigen Zielen	14
1.2.1	Verkehr	14
1.2.2	Soziales: Kinder, Jugendliche, Senioren	17
1.2.3	Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt	20
	<b>DIE ERGEBNISSE DER ARBEITSGRUPPEN</b>	24
<b>2</b>	<b>AG Verkehr</b>	24
2.1	Verkehrsberuhigung	24
2.1.1	Verkehrsführung durch Quint und Ehrang	24
2.1.2	Verkehrs- und Lärmprobleme in Ehrang	27
2.1.3	Entlastung der Niederstraße	29
2.1.4	Feuerwehreinfahrten	32
2.2	Fahrrad- und Fußwege	32
2.2.1	Radwege	32
2.2.2	Fußwege	37
2.3	Attraktiver ÖPNV	39
2.3.1	Busverbindung Ehrang-Heide/Auf der Bausch (Linie 17)	39
2.3.2	Ausweitung des AST-Angebotes	39
2.3.3	Fahrpreise - AST-Zuschlag	40
2.3.4	Fahrpreise - Stadtteiltarif	41
2.3.5	ÖPNV - Vernetzung der Busse mit der Regionalbahn	41
2.4	Rettungswagen vom und zum Marienkrankenhaus	42
2.5	Parkraumkonzept Ehrang-Quint	42
<b>3</b>	<b>AG Soziales: Kinder, Jugendliche, Senioren</b>	44
3.1	Sport und Bewegung für Kinder und Jugendliche	44
3.1.1	Flächenauswahl für den Bolzplatz	44
3.1.2	Einrichtung eines Trimm-Dich-Pfades	45
3.1.3	Turnhalle für die Grundschule Quint	45
3.1.4	Turniere am Drehplatz Merowingerstraße	45
3.1.5	Bewegungsgerät auf dem Kirchvorplatz	46
3.1.6	Basketballkorb und Tischtennisplatte in Quint	46
3.1.7	Einrichtung einer Skateranlage in Quint	46
3.1.8	Spielplatz am neuen Bürgerhaus	46

3.2	Hauptamtlicher Stadtteilmanager	46
3.3	Optimierung der Angebote für Kinder und Jugendliche	47
3.3.1	Stadtteil-Streetworker für Ehrang-Quint	47
3.3.2	Offener Jugendtreff	49
3.3.3	Reaktivierung des Großen Jugendausschusses	49
3.3.4	Vereine und Kinder- u. Jugendarbeit	49
3.3.5	Kinderbetreuung	49
3.3.6	LOS-Projekte	49
3.3.6.1	Integrationsangebote	50
3.3.6.2	Angebote für Mütter / Väter mit Kleinkindern	52
3.3.6.3	Elterninitiativen	52
3.3.6.4	Weitere LOS-Projekte	52
3.4	Attraktives Wohnen für Senioren	55
3.5	Seniorentreff	56
3.6	Einzelhandelsangebote	56
<b>4</b>	<b>AG Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt</b>	<b>58</b>
4.1	Verbesserung der Sicherheit im Stadtteil	59
4.1.1	PolizeiPräsenz	59
4.1.2	Straßenbeleuchtung	60
4.1.3	Sicherung der Verkehrswege	60
4.1.4	Zaun am Drosselweg	60
4.1.5	Notrufsäulen an der Ehranger Straße	61
4.1.6	Kiezläufer in Ehrang-Quint	61
4.2	Lärmschutz an Bundesverkehrswegen	62
4.2.1	Lärmmessungen	63
4.3	Reaktivieren von Strand- und Liegebad	67
4.3.1	Kaiserhammer Weiher	67
4.3.2	Baden an Kyll und Mosel	67
4.4	Umweltfreundliche Produktionsbetriebe	68
4.4.1	Betriebe im Hafengebiet	68
4.4.2	Betriebe in der Servaisstraße	68
4.5	Bebaute Umwelt ist erlebbar	69
4.6	Ortskernsanierung	70
4.6.1	Geplante Maßnahmen	70
4.6.2	Luftbelastung im Ortskern	70
4.7	Alle Straßen sind sauber	71
<b>5</b>	<b>Die Bürgerbeteiligung in Ehrang-Quint</b>	<b>74</b>
5.1	Auftakt	74
5.2	Arbeitsgruppenphase	75

5.2.1	Workshop 1	75
5.2.2	Arbeitsgruppensitzungen	75
5.2.3	Workshop 2	76
5.3	Zieldiskussion	76
5.4	Zukunftskonferenz	78
	<b>ANHANG</b>	80
<b>6</b>	<b>Stellungnahmen</b>	80
6.1	Stellungnahmen der Stadtwerke	80
6.1.1	Anzahl der Busse	80
6.1.2	Haltestelle Kyllstraße	80
6.1.3	Zu schnelles Fahren in der Niederstraße	81
6.1.4	Verlegung der Streckenführung	81
6.1.5	Sternverkehr Linie 87	81
6.1.6	Linie 17: Ehrang-Heide	81
6.1.7	Anruf-Sammel-Taxi	81
6.1.8	Ruhender Verkehr	81
6.1.9	Probleme Taubenberg	81
6.2	Stellungnahmen Straßenverkehrsamt	81
6.2.1	Beidseitiges Parken in engen Straßen / Seitengassen	82
6.2.2	ÖPNV	82
6.2.3	Gefährliche Querungen Radwege – Straßen	82
6.2.4	Schilder, Umgehungsstraße, Fußgängerüberwege	83
<b>7</b>	<b>Alkoholmissbrauch bei Jugendlichen-Niederschrift</b>	84
<b>8</b>	<b>Bilder zum Thema Sauberkeit</b>	86
	<b>ABBILDUNGEN</b>	89
	<b>TABELLEN</b>	89

## KURZFASSUNG

Die Bürgerbeteiligung Ehrang-Quint wurde am 10. Dezember 2003 mit der offiziellen Eröffnung von Herrn Oberbürgermeister Schröder und dem Stadtvorstand gestartet. Von Beginn an waren 40 Bürgerinnen und Bürger aus Ehrang-Quint engagiert vertreten. In 3 Arbeitsgruppen wurden die folgenden Themen aufgearbeitet:

- a) Verkehr
- b) Soziales: Kinder, Jugendliche, Senioren
- c) Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt

Die Ziele und Visionen für Ehrang-Quint sind am Ende des Verfahrens nochmals ausführlich erörtert und ausformuliert worden. Die Ergebnisse können in Kapitel 1 nachgelesen werden.

Das Oberziel für Ehrang-Quint lautet:

### **Ehrang-Quint präsentiert sich als sauberer und lebenswerter Stadtteil.**

Dieses Oberziel zeigt eine Perspektive bis zum Jahre 2015 auf, die durch kurz-, mittel- und langfristige Ziele beschrieben wird und durch auf diese Zielstruktur ausgerichtete Maßnahmen verwirklicht werden soll. Ehrang und Quint waren schon zur Römerzeit besiedelt, und seine Bewohner sind sich der Geschichtsbezogenheit ihres Stadtteils bewusst. Die Bürger haben sich zum Ziel gesetzt, für die Bewohner im Ort eine hohe Lebensqualität zu erreichen, die aus jetziger Sicht nicht ausreichend gegeben ist.

Im Hauptteil des Bürgergutachtens - Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen - sind zahlreiche konkrete Maßnahmen aus den drei Arbeitsgruppen definiert worden. Den Mitgliedern der Arbeitsgruppen ist es dabei wichtig, dass schwerpunktmäßig die Maßnahmen umgesetzt werden, durch die wesentliche Wirkungen für Ehrang-Quint erreicht werden können. Zur Umsetzung der Maßnahmen ist nicht nur die Kommune sondern sind auch die Bürgerinnen und Bürger gefordert.

### **Behebung der Verkehrsprobleme**

Die Ziele und Maßnahmen zur Behebung der Verkehrsprobleme sind in Kapitel 2 des vorliegenden Gutachtens beschrieben. Sie dienen an erster Stelle der Verkehrsberuhigung und der Lärmreduzierung in den Ortsbereichen von Ehrang und Quint und damit zur erheblichen Steigerung der Lebensqualität. Der Ausbau des Fußwege- und insbesondere des Fahrradwegenetzes ist ein weiteres wichtiges Anliegen der Bewohner von Ehrang und Quint. Sie verfolgen dabei das Ziel, die Wegenetze zu vervollständigen, sie auch für Touristen attraktiv zu machen und bestehende Gefahrenpunkte zu beseitigen. Auf Grund der auswärtigen Lage des Stadtteils sind die Bewohner sehr stark auf die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angewiesen. Deshalb haben sie eine Anzahl von Maßnahmen entwickelt, die den ÖPNV im Hinblick auf Fahrpreise und die Vernetzung der ÖPNV-Träger noch attraktiver machen sollen. Die Bürger des Stadtteils fordern die Stadtverwaltung auf, zusammen mit den für die genannten Anliegen zuständigen Stellen gemeinsam auf eine möglichst rasche Verbesserung der

**Auftaktveranstaltung  
am 10. Dezember 2004**

**Ziel: attraktiver Stadtteil mit hoher Lebensqualität**

**Verkehrsberuhigung  
und Lärmreduzierung**

**Ausbau des Fuß-  
und Radwegenetzes**

**Ausweitung und  
Stärkung der Kinder-  
und Jugendarbeit**

Zustände im Stadtteil Ehrang-Quint hinzuwirken.

**Stärkung der Kinder- und Jugendarbeit**

Die Maßnahmen zur Stärkung der Kinder- und Jugendarbeit, zur Betreuung von Senioren, zur Integration der aus Russland eingewanderten Deutschen und der Ausländer sowie zur Schaffung der dafür erforderlichen Infrastruktur sind in Kapitel 3 beschrieben. Der Schwerpunkt der Anliegen liegt in der Ausweitung und Stärkung der Kinder- und Jugendarbeit. Hier ist die sofortige und unmittelbare Unterstützung der Trierer Verwaltung unumgänglich.

Es geht darum, das Angebot an Sport- und Bewegungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche dem vorhandenen Bedarf anzupassen, d.h. weiter auszuweiten; konkrete Projekte werden im Einzelnen benannt.

Zur Stärkung der Kinder- und Jugendarbeit im Jugendtreff (Verein für Kinder- und Jugendarbeit Ehrang-Quint e. V.) will der „Runde Tisch“ seine Arbeit verstärken; es soll die Zusammenarbeit mit den Vereinen in Ehrang-Quint intensiviert werden, und es soll der Bürgertreff Räumlichkeiten im Keller des entstehenden Bürgerhauses (Internetcafé) erhalten.

Ein besonders wichtiges Anliegen ist es, dass die Arbeit des Streetworkers in Ehrang-Quint wegen des intensiven Bedarfs langfristig gesichert wird.

**Einrichtung eines  
Bürgerhauses**

**Stadtteilmanagement und Bürgerverein**

Es wird ein Haus für alle Bürgerinnen und Bürger in Ehrang-Quint geben, das Bürgerhaus. Nach dem Willen der Arbeitsgruppe „Soziales“ muss in Ehrang-Quint eine Koordinierungs-, Vernetzungs- und Kontaktstelle im Bürgerhaus eingerichtet werden, die als Schnittstelle zwischen Bürgerinnen und Bürgern und Stadtverwaltung sowie als Schnittstelle zwischen der Bevölkerung und Ortsbeirat fungieren soll. Es soll ein Stadtteilmanager etabliert werden, dessen Finanzierung von der Stadt, den Bürgerinnen und Bürgern und ggf. der Kirche gemeinsam zu leisten ist.

Träger des Stadtteilmanagements soll der noch zu gründende Bürgerverein Ehrang-Quint e. V. sein.

**Ziel: Sicherheit  
und Sauberkeit  
für die Bevölkerung  
im Stadtteil**

**Sicherheit, Sauberkeit und umweltfreundliche Betriebe**

Die Ziele und Maßnahmen zur Gewährleistung von Sicherheit und Sauberkeit im Stadtteil sowie zum Schutz der Bevölkerung gegen gesundheitschädliche Lärmbelastungen und Luftverunreinigungen, die vom Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie von Industriebetrieben verursacht werden, sind in Kapitel 4 dargestellt.

Das Hauptanliegen besteht darin, den Bürgerinnen und Bürgern ein höheres Maß an Sicherheit zu gewährleisten.

An vielen Stellen und Streckenabschnitten sind die Bewohner, insbesondere Kinder, durch den Straßenverkehr gefährdet. Es sind geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahrenstellen aufgestellt worden.

Es bestehen aber auch Gefahrenstellen im Stadtteil, an denen Belästigung, Überfall und Raub den potentiellen Tätern leicht gemacht werden. Die Installation von fehlenden Straßenbeleuchtungen, mehr Polizeipräsenz und Notrufsäulen an der Ehranger Straße sollen hier Abhilfe schaffen.

Die zum Schutz der Bevölkerung zu ergreifenden lärmreduzierenden und luftverbessernden Maßnahmen sind ein weiteres zentrales Anliegen der Bewohnerinnen und Bewohner von Ehrang-Quint. Soweit das Land oder der

Bund Mitverantwortung tragen, fordern die Bürgerinnen und Bürger die Stadtverwaltung Trier auf, mit den dort zuständigen Stellen gemeinsam auf eine Verbesserung der Zustände hinzuwirken.

Die Bürgerinnen und Bürger sind sich dessen bewusst, dass nur die Forderung nach planerischen, finanziellen und konkret auszuführenden Leistungen der Stadtverwaltung nicht ausreichend sein kann. Die Bürgerinnen und Bürger wissen, dass sie selbst in ihrem Stadtteil Maßnahmen eigenverantwortlich, aber auch mit der Unterstützung des Ortsbeirates angehen müssen.

Die hier genannten Schwerpunkte sollen nicht davon ablenken, dass in der Langfassung des Bürgergutachtens weitere Maßnahmen genannt werden, die ebenfalls zur Steigerung der Lebensqualität und zur zukunftsorientierten Weiterentwicklung in Ehrang-Quint notwendig sind.

Die o.g. Schwerpunkte wurden benannt, um deutlich zu machen, wo die Mitglieder der Arbeitsgruppen ihre Hauptanliegen sehen, und um die Ausrichtung der Entscheidungsträger auf die von den Arbeitsgruppen definierten Schwerpunkte zu bewirken.

### **Eigenverantwortliche Umsetzung von Maßnahmen durch die Bevölkerung**

## 1 Visionen, Ziele und Maßnahmen

### 1.1 Ziele der Arbeitsgruppen

Die Zieldiskussion wurde erstmals am 24. März 2004 nach dem 2. Workshop mit drei Vertretern der Arbeitsgruppen geführt.

Diese formulierten jeweils für das Themengebiet ihrer Arbeitsgruppe die wichtigsten Ziele<sup>1</sup>, die aus ihrer Sicht im Stadtteil Ehrang-Quint

- kurzfristig (2004-2005)
- mittelfristig (2006 - 2009) und
- langfristig (2010 - 2015)

erreicht werden sollten.

Die Ergebnisse wurden dann vor allen Vertretern vorgetragen, inhaltlich begründet und gemeinsam hinsichtlich ihrer Wichtigkeit bewertet. Es zeigte sich, dass die genannten Ziele in ihrer Wichtigkeit kaum unterschiedlich sondern alle als wichtig eingeschätzt wurden.

In der abschließenden Zukunftskonferenz im Oktober 2004 wurden die Ziele, die die Arbeitsgruppen im März 2004 zu ihren Arbeitsfeldern „Verkehr“, „Soziales“ und „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“ aufgestellt hatten, noch einmal überarbeitet und ergänzt. Diese Ziele wurden dann je Arbeitsfeld von allen Teilnehmern mit der Vergabe von Punkten nach ihrer Wichtigkeit bewertet.

Die Diskussion ergab, dass einige der schon einmal genannten Ziele ausgeschieden und die verbliebenen in ihrer Formulierung präzisiert wurden. Es kamen auch neue Ziele hinzu.

Mit der erneuten Zieldiskussion haben die aufgestellten Ziele eine noch bessere Ausrichtung und eine breitere Grundlage der Zustimmung erhalten.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen das Ergebnis der Zieldiskussion:

Tabelle 1: Ziele „Verkehr“

Tabelle 2: Ziele „Soziales“

Tabelle 3: Ziele „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“

In den Tabellen sind die Ziele in der Reihenfolge der ihnen zugemessenen Wichtigkeit aufgestellt worden. In Tabelle 3 hat ein Ziel bei der Bewertung keinen Punkt erhalten. Daraus kann nicht geschlossen werden, dass das Ziel unwichtig wäre. Die anwesenden Mitglieder der Arbeitsgruppen haben zur Bewertung der Ziele nur eine begrenzte Anzahl von Punkten erhalten und die Punkte dementsprechend auf die für sie wichtigsten Ziele verteilt. Verfahrensbedingt können dabei Ziele, auch wenn sie eigentlich wichtig sind, wenige Punkte oder gar keinen Punkt erhalten.

Die Jahreszahlen geben an, in welchem Jahr das jeweilige Ziel erreicht sein soll.

Das schon im März 2004 aufgestellte Oberziel ist unverändert geblieben; es lautet:

#### **Oberziel**

**Ehrang-Quint präsentiert sich als sauberer und lebenswerter Stadtteil.**

<sup>1</sup> Ziele sind auf die Zukunft gerichtet; sie geben einen erreichten Endzustand an; ihre Ergebnisse müssen überprüfbar sein; der Zeitraum für die Erreichbarkeit muss angegeben werden können; die Ausführenden, die an der Umsetzung der Ziele beteiligt werden sollen, müssen benannt werden können.

Für das erste und zweite Arbeitsfeld ergaben sich folgende Zielvorstellungen:

#### Arbeitsfeld: „Verkehr“

Nr.	Pkte	Ziele	Zeitraum
1	30	Der Stadtteil Ehrang/Quint (alle Ortsbereiche) ist verkehrsberuhigt Lärmreduzierung des Schienengüter- und des Individual-Verkehres um 80 %	2005
2	16	Fahrrad- und Fußwegenetz in Ehrang/Quint ist ausgebaut - Sicher und barrierefrei -	2006-2009
3	9	Attraktiver ÖPNV Die Verknüpfung und Vernetzung der Verkehrsträger für den gesamten Ort ist gewährleistet (Bus-Bahn-Bus) Optimierung der Linienführung des ÖPNV Ziel: Umsteigen von privaten auf öffentliche Verkehrsmittel	2005
4	7	Erreichbarkeit des Marienkrankenhauses für Rettungswagen verbessert	2010-2015
5	4	Die Stadt Trier hat ein Parkraumkonzept für ganz Ehrang/Quint unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erstellt	2006-2009
6	3	Der Bahnhof Ehrang ist als Knotenpunkt reaktiviert	2010-2015

Tabelle 1: Ziele „Verkehr“

#### Arbeitsfeld: „Soziales: Kinder, Jugendliche, Senioren“

Nr.	Ziel 1	Pkte	Ziele	Zeitraum
1		23	Das Angebot an Sport-/Bewegungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche im Stadtteil entspricht dem vorhandenen Bedarf	2006/2009
2		15	In Ehrang ist die ständige Stelle eines hauptamtlichen Stadtteilmanagers eingerichtet/besetzt worden.	2006/2009
3		13	Das bestehende Angebot für Kinder und Jugendliche ist optimiert	2005
4		9	Für Senioren existieren attraktive Wohnbereiche mit entsprechender seniorengerechter Infrastruktur	2010
5		5	Es existiert ein ständiger Seniorentreff	2005
6		4	Die Einzelhandelsangebote sind verbessert worden	2006/2009

Tabelle 2: Ziele „Soziales: Kinder, Jugendliche, Senioren“

Für das dritte Arbeitsfeld ergaben sich folgende Zielvorstellungen:

**Arbeitsfeld „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“**

Nr.	Pkte	Ziele	Zeitraum
1	18	Vorhandenes Sicherheitsempfinden ist spürbar verbessert	2005
2	11	Alle Bundesverkehrswege haben Lärmschutzwände	2007
3	9	Baden an Kyll und Mosel ist ermöglicht	2005/2015
4	8	Ehrang ist Standort für umweltfreundliche Produktionsbetriebe	2010
5	5	Bebaute Umwelt ist erlebbar	2005
6	5	Die Ortskernsanierung ist erfolgreich abgeschlossen	2015
7	5	Lärmspitzen beim Bahnverkehr sind um 50 % gesenkt	2008
8	3	In der Servaisstraße sind verarbeitende Betriebe untersagt	2006/2009
9	2	Lärm- und Luftbelastung durch Hafengebäude werden jährlich um 10 % reduziert	2005/2015
10	2	Alle Straßen sind sauber	2005
11	1	Ehrang-Quint ist ein lebenswerter Stadtteil	2010
12		Die Luftbelastung im Ortskern durch private Haushalte ist bis 2006 um 20 % und bis 2009 um 40 % reduziert	2006/2009

Tabelle 3: Ziele „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“

Fasst man die ermittelten Ziele geordnet nach den Themenfeldern zusammen, so ergibt sich die auf der folgenden Seite dargestellte Übersicht zur Zukunftsperspektive von Ehrang-Quint.

### Zukunftsperspektive Ehrang-Quint \*

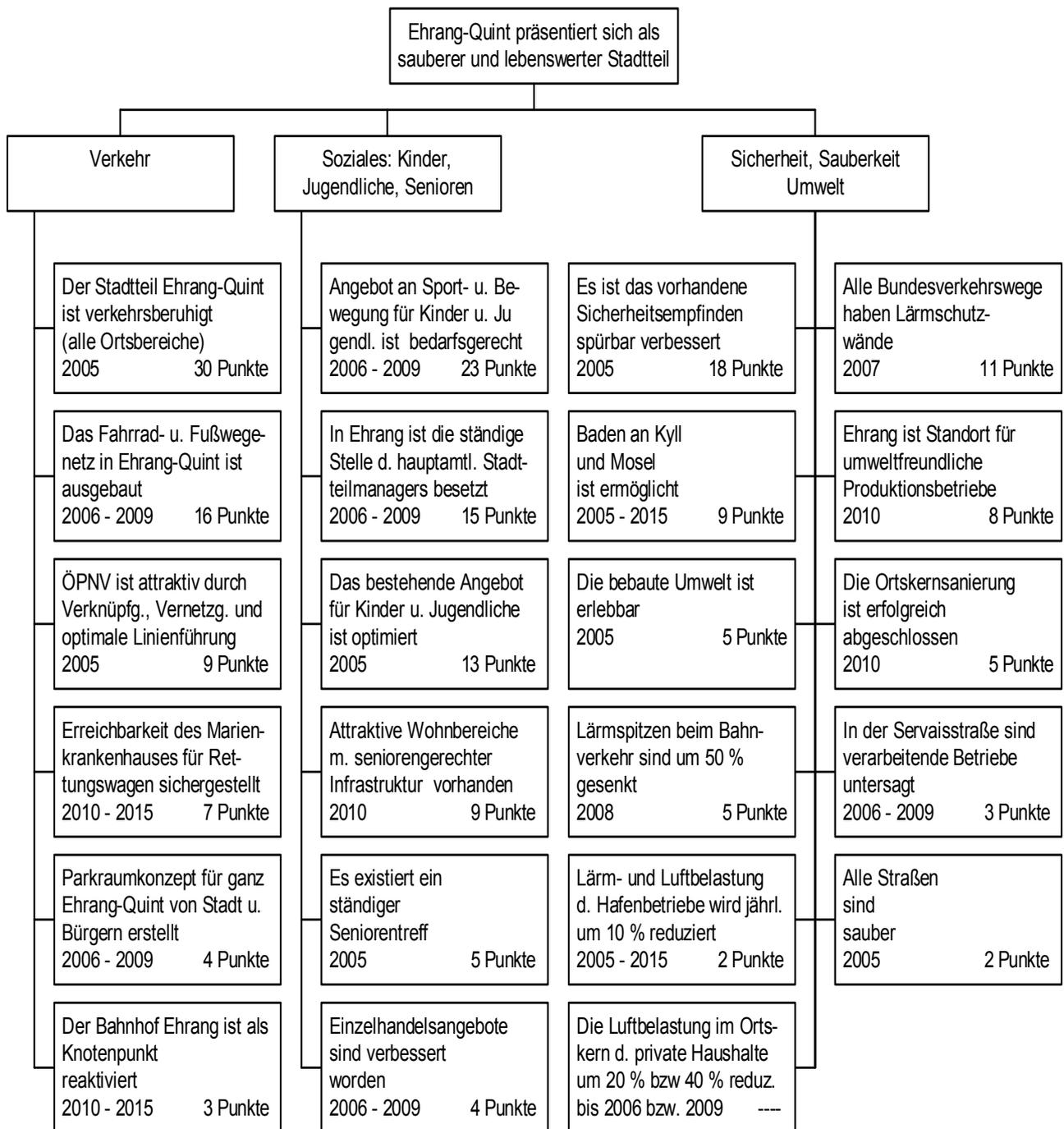


Abbildung 1: Zukunftsperspektive Ehrang-Quint

\*Zukunftskonferenz auf der Grundlage der erzielten Arbeitsergebnisse am 15. u. 16. Oktober 2004 in der Remise – Von-Pidoll-Straße 18

**Bewertung der  
erarbeiteten  
Maßnahmen  
im Plenum**

## 1.2 Von Zielen zu wichtigen Maßnahmen

Zu den jeweils drei wichtigsten Zielen jedes Arbeitsfeldes erarbeiteten die Arbeitsgruppen – jede für sich - die aus ihrer Sicht zur Erreichung der Ziele erforderlichen Maßnahmen. Diese wurden am Ende der Zukunftskonferenz von den SprecherInnen der Arbeitsgruppen je Arbeitsfeld dem Plenum vorgetragen, erläutert und ebenfalls zur Bewertung ihrer Wichtigkeit angestellt. Maßnahmen zu den weiteren Zielen sind in den Arbeitsgrundlagen zur Zukunftskonferenz sowie in den Protokollen, die von den Sitzungen der Arbeitsgruppen erstellt worden sind, genannt und werden in dem vorliegenden Bürgergutachten den entsprechenden Zielen zugeordnet.

Nicht alle Maßnahmen haben den Hinweis erhalten, von welchen Einrichtungen sie umzusetzen sind.

Die folgenden Abschnitte enthalten die komprimierte Darstellung von Zielen und Maßnahmen in den von den Arbeitsgruppen behandelten Themenfeldern und dienen dem Zweck, übersichtlich und gebündelt die wesentlichen Ergebnisse zum Gutachten zusammenzufassen.

### 1.2.1 Verkehr

Wesentliche Themen der Arbeitsgruppe sind der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), die Verkehrsbelastung in den Ortsteilen Ehrang und Quint, der ruhende Verkehr und neben Einzelthemen das Fahrrad- und Fußwegenetz in Ehrang-Quint.

**Themenschwerpunkte**

#### Ziel 1 Ehrang-Quint ist verkehrsberuhigt

Der Stadtteil Ehrang-Quint ist verkehrsberuhigt (alle Ortsbereiche). Der Lärm<sup>2</sup> durch Schienengüterverkehr und Individualverkehr ist um 80 % zu reduzieren – 2005 (30 Punkte)

#### Maßnahmen:

Nr.	Pkt	Aktivitäten/Maßnahmen	wer
1	7	Durch Änderung der Beschilderung/ Vorfahrtsregelung wird fremder Schwerlastverkehr um Ehrang/Quint herumgeführt. Änderungen: Einmündung bei Fa. Comes (B53/L47), Einmündung Schweich-Issel, Einmündung K35/L47, Einmündung L46/L47, Entfernung der Schilder „B53“ in der Koblenzer Straße	Stadt, LSV
2	5	Verbot der Durchfahrt von LKW über 3,5t im ganzen Ortsgebiet/Stadtteil, ausgenommen Lieferanten und Anlieger	Stadt, LSV
3		Verlangsamung des Durchgangsverkehrs auf der B422 von Kordel kommend und auf der L47	Stadt, LSV
4	2	Aufhebung der Durchgangsstraße durch Quint und Umwandlung der Quinter-/Koblenzer Straße in eine Innerortsstraße	Stadt, LSV
5		Ausweisung aller Nebenstraßen als Spielstraßen (Bsp. Taubenbergstraße)	Stadt
6	8	Verkehrsberuhigter und zügiger Bau der Umge-	Stadt,

<sup>2</sup> Die entwickelten Maßnahmen des Lärmschutzes werden von der AG Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt übernommen.

Nr.	Pkt	Aktivitäten/Maßnahmen	wer
		hung B422	LSV
7	3	Entlastung der Niederstraße durch Verlagerung des Verkehrs in die Gartenstraße bei gleichzeitiger Anordnung eines absoluten Halteverbotes in der Gartenstraße	Stadt
8		Forderung nach Einführung der kommunalen Verkehrsüberwachung zur Durchsetzung der genannten Maßnahmen	Stadt

## Ziel 2 Fahrrad- u. Fußwegenetz ist ausgebaut

Das Fahrrad- und Fußwegenetz in Ehrang-Quint ist ausgebaut – 2006-2009  
(16 Punkte)

### Maßnahmen:

Nr.	Pkt	Aktivitäten/Maßnahmen	wer
1		Nach Bau der Umgehung der B422 → Anlegen von Fußwegen Oberstraße/Anfang Friedhofstraße	Stadt- und Landesverwaltung
2	2	Radwegebeschränkung Ecke Comes (Klärwerk), Abschluss gegenüber Straße	Stadt- und Landesverwaltung
3		Lückenschluss des Gehweges zwischen Vorderer Heide und Sportplatz (Bau eines geeigneten Bürgersteiges)	Stadt- und Landesverwaltung
4	1	Verlegung des Fahrradweges Richtung Pfalzel Ende Pfeiffersbrücke, Servaisstraße und Zubringer Umgehungsstraße (Vgl. Bürgergutachten Kapitel 2.2.1) (Lückenschluss Radweg)	Stadt- und Landesverwaltung
5		Berücksichtigung der Belange des Fahrradverkehrs beim verkehrsberuhigten Ausbau der Quinter Straße	Stadtverwaltung
6	1	Ausbau der Zufahrtsstraßen zur Heide und zur Bausch mit sicheren Gehwegen und Beleuchtung	Stadtverwaltung
7	1	Ausbesserung der Heide-Treppen (Stufen, Beleuchtung)	Stadtverwaltung
8		Bahnhaltepunkt Ehrang-Ort: Anlegen von Fahrradparkplätzen; Befestigung und Beleuchtung der Zuwege (Verbindung zum Laacher Weg)	Stadtverwaltung
9		Sichere Verbindung von Kylltal- und Moselradweg innerhalb des Ortskern (einschließlich farblicher Markierungen)	Stadt- und Landesverwaltung

**Ziel 3 Attraktiver ÖPNV**

- Die Verknüpfung und Vernetzung der Verkehrsträger für den gesamten Ort ist gewährleistet (Bus-Bahn-Bus)
- Optimierung der Linienführung des ÖPNV
- Umsteigen von privaten auf öffentliche Verkehrsmittel ist ermöglicht

Das Ziel soll in 2005 erreicht werden (9 Punkte)

**Maßnahmen:**

Nr.	Pkt	Aktivitäten/Maßnahmen	wer
1		Vernetzung der Verkehrsträger Bus und Bahn	Verkehrsträger
2	1	Aufrechterhaltung der Linie 17 im derzeitigen Umfang → keine Einschränkung des Fahrplans	Verkehrsträger
3		Ausweitung des AST-Angebotes bei entsprechender Nachfrage	Verkehrsträger
4		Einführung eines Innerorts-/Kurzstreckentarifes	Verkehrsträger
5	3	Verlegung der Linienführung von der Niederstraße in die Gartenstraße mit Errichtung einer Haltestelle gegenüber des Haltepunktes Ehrang-Ort	Verkehrsträger
6	1	Einrichtung absolutes Halteverbot Gartenstraße	Verkehrsträger
7		Prüfung: Ordnungsamtliche Befugnis des Busführers	Verkehrsträger
8	4	Reaktivierung Bahnhof Ehrang (Anbindung an Fernverkehr) (Umsetzung Stadtbahnkonzept) (Direktverbindung nach Luxemburg)	Verkehrsträger
9		Errichtung eines 'Park and Ride' - Parkplatzes unterhalb der B52-Brücke (Anbindung zur Bahn)	Verkehrsträger

**Ziel 4 Rettungswagen vom und zum Marienkrankenhaus**

Die Erreichbarkeit des Marienkrankenhauses für Rettungswagen ist verbessert worden – 2010-2015 (7 Punkte)

**Maßnahmen:**

Nr.	Pkt	Aktivitäten/Maßnahmen	wer
1		Schaffen einer geeigneten, neuen Verkehrsführung für Rettungsfahrzeuge	Stadt

**Ziel 5 Parkraumkonzept für Ehrang-Quint**

Die Stadt Trier hat ein Parkraumkonzept für ganz Ehrang/Quint unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erstellt – 2006-2009 (4 Punkte)

**Maßnahmen:**

Nr.	Pkt	Aktivitäten/Maßnahmen	wer
1		Es ist mittelfristig zusammen mit den Bürgern von Ehrang und Quint ein Parkplatzkonzept zu erarbeiten	Stadt

Nr.	Pkt	Aktivitäten/Maßnahmen	wer
2		Bei Abriss von Gebäuden die Flächen aufkaufen und als Parkflächen nutzen	Stadt

### Ziel 6 Bahnhof Ehrang als Knotenpunkt

Der Bahnhof Ehrang ist als Knotenpunkt reaktiviert – 2010-2015 (3 Punkte). Dieses Ziel ist auch im Zusammenhang mit der Vernetzung der ÖPNV-Träger aufgestellt worden. Seine Realisierung wird in Abschnitt 2.3.6 behandelt.

#### Maßnahmen:

Nr.	Pkt	Aktivitäten/Maßnahmen	wer
1		Am Bahnhof Ehrang muss der Zustieg in den Fernverkehr gewährleistet werden	
2		Der Zustand von Bahnhofsgebäude und Umfeld ist zu verbessern	
3		Einrichtung eines Park & Ride-Platzes unter der B52-Brücke	
4		Umsetzung des Stadtbahnkonzeptes	

### 1.2.2 Soziales: Kinder, Jugendliche, Senioren

Hauptthemen der Arbeitsgruppe sind die Belange der Kinder, Jugendlichen und Senioren; die Arbeitsgruppe beabsichtigt, eine hauptamtliche Stelle für einen Stadtteilmanager einzurichten.

### Ziel 1 Sport und Bewegung für Kinder und Jugendliche

Das Angebot an Sport-/Bewegungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche im Stadtteil entspricht dem vorhandenen Bedarf – 2006-2009 (23 Punkte)

#### Maßnahmen:

Die Realisierung des Zieles ist für den Zeitraum von 2006 bis 2009 vorgesehen, jedoch sollen einige Maßnahmen schon in 2005 ergriffen werden; das wird gesondert kenntlich gemacht.

Nr.	Pkt	Aktivitäten	wer
1	2	Bau einer Turnhalle für die Grundschule Quint	Stadt Trier
2	6	Standort finden für einen Bolzplatz mit Erweiterungsmöglichkeiten (Halfpipe, Basketballkorb, usw.), muss im Ortsbeirat besprochen werden, in der Nähe von Dr. Everz, Damm oder neben dem Klärwerk, Änderung des Bebauungsplans, Probleme gibt es von Seiten der Bevölkerung, durch die nahe Bebauung  Anmerkung: Ortslage oder angrenzendes Gebiet auswählen, man sollte direkt ausschließen, was nicht möglich ist, Ortsverträglichkeit  (Weitere Möglichkeit: Mühlengelände, Fläche Ehranger Straße, unter der Brücke B 52, verwahrloster	Ortsbeirat

		Bolzplatz auf der Heide, Problem: nicht einsehbar, abgelegen, ohne Beaufsichtigung, schlechte Straßenverhältnisse) fällt weg	
3	3	Ausbau des Trimm-Dich-Pfades, parallel zum Radweg Sportgeräte anbringen, zw. Krankenhaus und Merowingerstraße (2005)	Ortsbeirat und Bürger
4		Auf dem Kirchvorplatz, Anbringen eines sehr stabilen Bewegungsgerätes, Frage: nicht direkt an der Straße, z.B. Peter-Roth-Platz (2005)	Ortsbeirat und Bürger
5	2	Ecke Merowinger Straße: Ausgestaltung des Drehplatzes, Eigentumsverhältnisse abklären, Stadt und Samok-Bau sind Eigentümer, hier finden Turniere statt, Problem: Anwohnerbeschwerden bei Veranstaltungen, obwohl nur eine Veranstaltung jährlich hier stattfindet (2005)	Ortsbeirat und Bürger und die Stadt Trier
6		Errichtung einer Skateranlage – wichtig: Bedarf abklären – wo: Quinter Schlösschen, GBT verwaltet das Schloss momentan – Standortthema muss abgeklärt werden	Stadt Trier
7		Errichtung eines neuen Spielplatzes im Bereich des neuen Bürgerhauses (Eulenplatz)	Ortskernsanierung
8		Installation eines Basketballkorbes / Tischtennisplatte (Standort: Abenteuerspielplatz, Schlossstraße); (2005)	

## Ziel 2 Stadtteilmanager für Ehrang-Quint

In Ehrang-Quint ist die ständige Stelle eines hauptamtlichen Stadtteilmanagers eingerichtet/besetzt worden – 2006-2009 (15 Punkte)

### Maßnahmen:

Die Realisierung des Zieles ist für den Zeitraum von 2006 bis 2009 vorgesehen, jedoch sollen einige Maßnahmen schon in 2005 ergriffen werden; das wird gesondert kenntlich gemacht.

Nr.	Pkt	Aktivitäten	wer
1	7	Koordinierungsstelle, Vernetzungs- und Kontaktstelle im Bürgerhaus Ehrang – (Schnittstelle zw. Bürger und Verwaltung (Rathaus) und Bürger und Ortsbeirat) Zusammenarbeit mit dem Ortsbeirat, mit der Pfarrgemeinde, mit den Ehranger Vereinen – Finanzierung evtl. über einen Bürgerverein als Träger	Kirche, Stadt, Bürger - Mischfinanzierung
2		Gründung eines Trägervereins ( z.B. Bürgerverein Trier-Ehrang-Quint – auch für das neue Bürgerhaus) (2005)	Bürger

## Ziel 3 Angebot für Kinder und Jugendliche

Das bestehende Angebot für Kinder und Jugendliche ist optimiert – 2005 (13 Punkte)

### Maßnahmen:

Die Realisierung des Zieles soll kurzfristig, in 2005, erfolgen; jedoch ist für die Maßnahme Nr. 3 ein Zeitraum von 2006 bis 2009 vorgesehen.

Nr.	Pkt	Aktivitäten	wer
1	1	Reaktivierung des Großen Ehranger Jugendausschusses	Jugendtreff
2		Zusammentreffen interessierter Ehranger Vereine, die Kinder- und Jugendarbeit anbieten, um Bestandsaufnahme vorzunehmen und in der Folge Bedarfe feststellen zu können	Bürger
3	3	Ausbau des Kellers im Bürgerhaus als „Offener Jugendtreff“, Einrichtung eines Internetcafes (2006-2009)	Stadt Trier
4		Angebote für Mütter/Väter mit Kindern von 0-3 Jahren	Pfarrei, Bürgerhaus, Eltern
5	1	Kurzfristige Kinderbetreuung im Stadtteil z.B. „Betreuungsbörse“, Leihoma, Leihopa	Bürger
6		Förderung von Elterninitiativen im Stadtteil	Eltern
7	10	Längerfristige Sicherung eines Stadtteilstreetworkers (in Zusammenarbeit mit den anderen Stadtteilen)	
8	1	Integrationsangebote für einheimische und nichtdeutsche Ehranger BürgerInnen	
9		LOS-Projekte sollten verlängert werden – maximal: 3 mal Verlängerung, hoher Stellenwert, es besteht Interesse an längerfristigen Maßnahmen	

#### Ziel 4 Attraktive Wohnbereiche für Senioren

Für Senioren existieren attraktive Wohnbereiche mit entsprechender seniorengerechter Infrastruktur – 2010 (9 Punkte)

##### Maßnahmen:

Nr.	Pkt	Aktivitäten/Maßnahmen	wer
1		Schaffung von Baurichtlinien / Bauvorschriften, die auf die Bedürfnisse von alten Menschen ausgerichtet sind	Stadt

#### Ziel 5 Seniorentreff existiert

Es existiert ein ständiger Seniorentreff – 2005 (5 Punkte)

##### Maßnahmen:

Nr.	Pkt	Aktivitäten/Maßnahmen	wer
1		Schaffung des Seniorentreffs	Stadt, Bürger, Ortsbeirat
2		Koordination und Vernetzung der ehrenamtlichen Seniorenarbeit	

## Ziel 6 Einzelhandelsangebote verbessert

Die Einzelhandelsangebote sind verbessert worden – 2006-2009 (4 Punkte)

### Maßnahmen:

Nr.	Pkt	Aktivitäten/Maßnahmen	wer
1		Aufrechterhaltung der Einzelhandelsangebote	
2		Vorbereitung und Durchführung des Projektes „Einkaufsbus für Ehrang-Quint“	

### 1.2.3 Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt

Die Arbeitsgruppe hat sich intensiv mit Fragen der Sicherheit für die Bürgerinnen und Bürger, mit der Reduzierung der Lärmbelastung von verschiedenen Lärmquellen, mit der Reduzierung der Luftbelastung durch den Verkehr und durch Betriebe sowie mit umweltbezogenen Themen befasst. Elf Ziele sind gesetzt worden.

Es zeigt sich im Nachhinein (Tabelle 3), dass das Ziel Nr. 7 „Lärmspitzen beim Bahnverkehr sind bis 2008 um 50 % gesenkt“ ein Teilziel von Ziel Nr 2 „Alle Bundesverkehrswege haben Lärmschutzwände“ ist.

Ebenso sind die Ziele Nr. 8 „In der Servaisstraße sind verarbeitende (lärm-erzeugende) Betriebe untersagt“ und Nr. 9 „Lärm- und Luftbelastung durch Hafenerbetriebe wird jährlich um 10 % reduziert“ dem Ziel Nr. 4 „Ehrang ist Standort für umweltfreundliche Produktionsbetriebe“ nachzuordnen.

Schließlich ist das Ziel Nr. 12 „Die Luftbelastung im Ortskern durch private Haushalte ist bis 2006 um 20 % und bis 2009 um 40 % reduziert“ dem Ziel Nr. 6 „Die Ortskernsanierung ist erfolgreich abgeschlossen“ unterzuordnen.

Ferner ist das Ziel Nr. 11 kein Ziel, dem man einige spezifische Maßnahmen zur Realisierung zuordnen könnte; es ist vielmehr identisch mit dem Oberziel für den Stadtteil.

Arbeitsfeld „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“			
Nr.	Pkte	Ziele	Zeitraum
1	18	Vorhandenes Sicherheitsempfinden ist spürbar verbessert	2005
2	11	Alle Bundesverkehrswege haben Lärmschutzwände	2007
2*	5	Lärmspitzen beim Bahnverkehr sind um 50 % gesenkt (früher Ziel 7)	2008
3	9	Baden an Kyll und Mosel ist ermöglicht	2005/2015
4	8	Ehrang ist Standort für umweltfreundliche Produktionsbetriebe	2010
4*	2	Lärm- und Luftbelastung durch Hafenerbetriebe wird jährlich um 10 % reduziert (früher Ziel 9)	2005/2015
4**	3	In der Servaisstraße sind verarbeitende Betriebe untersagt (früher Ziel 8)	2006/2009

5	5	Bebaute Umwelt ist erlebbar (Einnahmen)	2005
6	5	Die Ortskernsanierung ist erfolgreich abgeschlossen	2015
6*		Die Luftbelastung im Ortskern durch private Haushalte ist bis 2006 um 20 % und bis 2009 um 40 % reduziert (früher Ziel12)	2006/2009
10	2	Alle Straßen, Fußwege und öffentliche Flächen sind sauber	2005
44	4	Ehrang-Quint ist ein lebenswerter Stadtteil	2010

Tabelle 4: Bereinigte Ziele zu „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“

Dementsprechend werden alle aufgestellten Ziele im Folgenden in der o.g. neuen Zuordnung aber dennoch vollständig behandelt (siehe Tabelle 4).

### Ziel 1 Sicherheit verbessert

Vorhandenes Sicherheitsempfinden ist spürbar verbessert – 2005 (18 Punkte)

#### Maßnahmen:

Nr.	Pkt	Aktivitäten	wer
1		Notrufsäulen entlang der Ehranger Straße vom Mäusheckerweg bis zur Bahnschranke an der Kyll anbringen	
2	2	Straßenlaterne im Wendekreis Drosselweg anbringen	
3	3	Beleuchtung an der Treppe „Malteser“ (Gebäude des Malteser Hilfsdienstes, das ist der Treppenabgang vom Drosselweg runter zur Ehranger Straße, anbringen - desgleichen Beleuchtung im Reutersweg anbringen	
4		Entfernung des städtischen Zauns im Drosselweg; er steht auf dem Bürgersteig und müsste auf dem Grundstück des Malteser Hilfsdienstes, ehemalige Schule, stehen	
5	13	Polizei-Präsenz durch eigene Polizeistation und vermehrte Fuß- und Fahrradstreifen verstärken	
6		Einrichtung aller Funktionen des Kiezläufers (gemäß Seite 45 im Bürgergutachten Ehrang-Quint - Arbeitsgrundlagen zur Zukunftskonferenz, Oktober 2004)	
7	1	Sicherung der Verkehrswege gemäß Protokoll zur ersten Sitzung der AG „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“ vom 15.01.2004	
8		Kontrolle zur Freihaltung der Bürgersteige von parkenden Kfz (z.B. Schrottfahrzeuge in der Servaisstraße, Pkw und Lkw in der Gartenstraße. Gespräch führen mit dem Ordnungsamt (ruhender Verkehr)	

**Ziel 2 Bundesverkehrswege haben Lärmschutzwände**

Alle Bundesverkehrswege haben Lärmschutzwände – 2007 (11 Punkte)

**Maßnahmen:**

Nr.	Pkt	Aktivitäten	wer
1	5	Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke von der Hafenstraße bis zur Koblenzer Straße durchführen	Bahn AG
2	4	Beidseitige durchgehende Lärmschutzwände auf der B 52 – Ehranger Brücke errichten	
3	2	Durchgehende Lärmschutzwand an der B 53 vom Brauchwasserwerk bis zur Abfahrt Unter dem Dostert errichten	
3		Amtliche Lärmmessungen durchführen und Lärmkaster erstellen bzw. aktualisieren	

**Ziel 3 Baden an Kyll und Mosel**

Baden an Kyll und Mosel – 2005-2015 (9 Punkte)

**Maßnahmen:**

Nr.	Pkt	Aktivitäten	wer
1	4	Wiedereinrichtung eines Strand- und Liegebades an der Kyll – ersatzweise an der Mosel.  Mögliche Standorte: Dritt-Türmchen (alter Standort) Mühlengelände Moselvorland	
2	8	Reaktivierung des Kaiserhammer Weihers als Freibad, mit Gastronomie	Bürger

**Ziel 4 Umweltfreundliche Produktionsbetriebe**

Ehrang-Quint ist Standort für umweltfreundliche Produktionsbetriebe – 2010 (8 Punkte)

**Maßnahmen:**

Nr.	Pkt	Aktivitäten/Maßnahmen	wer
1		Organisation und Durchführung von lärm mindernden und luftverbessernden Maßnahmen auf der Grundlage der gültigen Gesetzgebung gemeinsam mit den zuständigen Landesbehörden und den Unternehmen	Stadt
2		Umsiedlung der Betriebe in der Servaisstraße	Stadt

**Ziel 5 Bebaute Umwelt ist erlebbar**

Bebaute Umwelt ist erlebbar – 2005 (5 Punkte)

**Maßnahmen:**

Nr.	Pkt	Aktivitäten/Maßnahmen	wer
1		Forcierung der Ortskernsanierung im Hinblick auf die Aufwertung der denkmalwerten Bausubstanz, die Restaurierung der Wallmauer, das Vervollständigen des Fußweges entlang der Mauer und der Anbindung des Ortskerns an den Landschaftsraum	Stadt

**Ziel 6 Die Ortskernsanierung ist erfolgreich abgeschlossen**

Die Ortskernsanierung ist erfolgreich abgeschlossen – 2010 (5 Punkte)

**Maßnahmen:**

Nr.	Pkt	Aktivitäten/Maßnahmen	wer
1		Forcieren der Maßnahmen zum Bau der Umgehungsstraße B422	Stadt
2		Forcieren der Maßnahmen zur Konversion des Mühlenengeländes	Stadt
3		Verminderung der Luftverschmutzung durch Verkehrsberuhigung im Ortskern	Stadt
4		Verminderung der Luftverschmutzung durch Sanierung der noch in Betrieb befindlichen, alten Heizungsanlagen	Stadt, SWT

**Ziel 7 Alle Straßen, Fußwege und öffentliche Flächen sind sauber**

Alle Straßen sind sauber – 2005 (2 Punkte)

**Maßnahmen:**

Nr.	Pkt	Aktivitäten/Maßnahmen	wer
1		Fotodokumentation über Sauberkeit in Ehrang-Quint in öffentlichen Einrichtungen ausstellen	Bürger
2		„Dreck-weg“-Telefon im Rathaus einrichten	Stadt
3		Animation der Bahn AG zur Sauberhaltung der Bahngelände	Bahn AG
4		Unterrichtsbegleitende Sensibilisierung der Schüler zum Sauberkeitsbewusstsein	Schulen
5		Organisieren von „Dreck-weg“-Aktionen	Bürger

## DIE ERGEBNISSE DER ARBEITSGRUPPEN

In den folgenden Kapiteln werden die Ergebnisse aus den einzelnen Arbeitsschwerpunkten, denen sich die Arbeitsgruppen gewidmet haben, dargestellt.

### 2 AG Verkehr

#### Belastung durch hohes Verkehrsauf- kommen

Die Arbeitsgruppe Verkehr hat die Verkehrsprobleme in Ehrang behandelt, die aus dem hohen Verkehrsaufkommen insbesondere in der Quinter Straße, der Niederstraße, der Kyllstraße und der Ehranger Straße resultieren.

- Der Verkehr soll in allen Ortsbereichen beruhigt werden.
- Das Fahrrad- und Fußwegenetz soll besser ausgebaut werden.
- Der ÖPNV soll richtig attraktiv werden.

Das sind die Hauptanliegen der Arbeitsgruppe. Darüber hinaus hat die Arbeitsgruppe drei weitere Anliegen, deren Realisierung sie für sehr wichtig erachtet, das sind

- Die Rettungswagen müssen das Marienkrankenhaus besser erreichen bzw. bei Einsätzen besser verlassen können.
- Es muss ein besseres Parkraumkonzept zusammen mit der Stadt erarbeitet werden.
- Der Bahnhof Ehrang soll als Knotenpunkt reaktiviert werden. Dieses Anliegen wird im Zusammenhang mit der Vernetzung des ÖPNV (siehe oben) behandelt.

Nachfolgend werden die o.g. Vorhaben im Einzelnen dargestellt.

#### 2.1 Verkehrsberuhigung

##### 2.1.1 Verkehrsführung durch Quint und Ehrang

#### Entlastung des Orts- kerns durch Nutzung der Umgehungsstraße B 53

Im Ortskern von Quint ist ein starker Durchgangsverkehr zu registrieren, der vermeidbar wäre. Durch geeignete Maßnahmen lässt sich hier Abhilfe schaffen, wie die folgenden Ausführungen zeigen:

Der von der Autobahn (Ehrang) kommende Verkehr wird in Richtung Spangdahlem trotz vorhandener Umgehungsstraße entsprechend der Beschilderung über die L47 (Quinter Straße und Koblenzer Straße) durch den Ortskern von Trier-Quint zur L46 nach Spangdahlem geleitet.



Abbildung 2: Abzweigung von der B 53 nach Quint

Dieser Verkehr muss vielmehr mittels Verkehrsschildern geradeaus auf der B 53 in Richtung Bernkastel-Kues und Spangdahlem (Abbildung 3) bis zur Ausfahrt nach Schweich-Issel weitergeleitet werden.



Abbildung 3: Weiterleitung in Richtung Bernkastel-Kues

Auf dem Schild mit dem Hinweis auf die Ausfahrt nach Schweich-Issel (Abbildung 4) fehlt der Hinweis, dass hier auch nach Spangdahlem abgefahren werden kann.



Abbildung 4: Ausfahrt nach Schweich-Issel

Die Abfahrt mündet in die Straße „Zur Kiesgrube“; an dieser Stelle sollte der Rechtsabbieger in Richtung Spangdahlem die Vorfahrt erhalten (siehe ). Außerdem müssen die Ortsdurchfahrt Trier-Quint (Koblenzer Straße) und die Ortsdurchfahrt durch Ehrang (Quinter Straße, Niederstraße) für den LKW-Verkehr über 3,5 Tonnen (Ausnahme Anlieger und Anlieferverkehr) gesperrt werden.

Die Koblenzer Straße und die Quinter Straße müssen in eine Innerortsstraße umgewandelt werden.

### **Sperrung der Ortsdurchfahrt für den LKW-Verkehr**



Abbildung 5: Einmündung in „Zur Kiesgrube“

Die beschriebene Streckenführung ist lediglich ca. 1,5 km länger als die durch Quint, aber sie führt die Verkehrsteilnehmer deutlich schneller ans Ziel.

**Hinweis auf B53  
Änderung der Vor-  
fahrtsregelung**

In umgekehrter Richtung sollte der von Spangdahlem kommende Verkehr an der Kreuzung L47/L46 (Abbildung 6) durch Hinzufügen der Bezeichnung 'Zur B53' um Trier-Quint herumgeführt werden. An dieser Stelle sollte der von Spangdahlem kommende Linksabbieger die Vorfahrt erhalten, um ihm eine leichte Abfahrt in Richtung B 53 zu geben. Gleichzeitig muss auch hier die Ortsdurchfahrt Trier-Quint für LKW über 3,5 Tonnen (Ausnahme wie oben) gesperrt werden.

Im Übrigen ist festzustellen, dass sich das Aufkommen schwerer LKW in Trier-Quint seit Fertigstellung der A60 mit Abfahrt bei Spangdahlem um ein Vielfaches erhöht hat. Vor allem im Sommer ist der Lärm, den vor allem viele Hängerzüge aus der Baubranche verursachen, unerträglich. Bereits ab ca. 3 Uhr nachts befahren sie im Sommer die Ortsdurchfahrt Trier-Quint.



Abbildung 6: Kreuzung L 47/L 46

Dabei sind nicht nur der ohrenbetäubende Lärm, sondern auch der Gestank ihrer Abgase und die durch ihr Gewicht hervorgerufenen Erschütterungen (die im Übrigen auch zu vielen Rissen in den Mauern der an der Straße befindlichen Häuser führen) eine enorm hohe Belastung für die Anwohner.

Um das zum Teil lebensgefährliche Überqueren der Koblenzer Straße am Zebrastreifen Taubenbergstraße für Fußgänger zu erleichtern, muss die Koblenzer Straße vom nördlichen Ortseingang aus in Richtung Ehrang bis zum Ortsausgang von Quint zur 30-km/h-Zone umgewandelt werden. An diesem Fußgängerüberweg, der durch Sonderbeleuchtung und Blinklicht gekennzeichnet ist, wird in der Regel deutlich schneller gefahren, als die erlaubten 50 km/h. Der Fußgängerüberweg dient dem Zugang zur Kirche, zum Kindergarten und zur Grundschule und wird somit auch vielfach von Kindern genutzt.

Ergänzend hierzu sind die Nebenstraßen der Koblenzer Straße in Spielstraßen umzuwandeln.

### Tempo 30-Zone

#### 2.1.2 Verkehrs- und Lärmprobleme in Ehrang/Niederstraße

##### Personenkraftwagen

Der Lärmpegel von Personenkraftwagen bei vorgeschriebener Fahrgeschwindigkeit von 30 km/Std. liegt bei  $\varnothing$  70 – 75dB. Dieser erhöht sich bei Überschreitung der Geschwindigkeit und nasser Fahrbahn deutlich. Dazu kommen Personenkraftfahrzeuge mit getunten Auspuffanlagen und PKW-Stereoanlagen mit ihren Bässen. Diese im tieffrequenten Schallbereich auftretenden Lärmbelästigungen können auch mit Schallschutzmaßnahmen nicht weggedämpft werden. Besonders in den Abendstunden und am Wochenende konzentriert sich diese Belästigung.

### Lärmbelästigung durch PKW's

Lösungsvorschläge:

- Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch Umgehungsstraße; flankierende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Durchfahrtsstraßen; bauliche Maßnahmen, damit die Umgehungsstraße auch angenommen wird.
- Zügiger Bau der Umgehungsstraße B422
- Geschwindigkeitsbegrenzung durch wiederholte Messungen bei nicht hohem Verkehrsaufkommen kontrollieren und durchsetzen; Einschränkung des geraden Verlaufs der Straße durch bauliche Maßnahmen bzw. provisorisches Aufstellen von Barken.
- Durchführung von Kontrollen bei getunten Fahrzeugen mit lautem Motorengeräusch und bei Fahrzeugen mit dröhnenden Musikstereoanlagen.

##### Mopeds / Motorräder

Mopedfahrer fahren häufig mit unangemessen hoher Geschwindigkeit und verursachen vielfach einen starken Lärm.

Die Mopeds und Mofas fahren in ihrer Mehrzahl mit Gasgeben bis zum Anschlag. Da unter diesen wiederum die Mehrzahl der Auspuffanlagen lauter gemacht wurden, sind hier Schallpegel (im hohen Frequenzbereich) weit über 80 dB (A) keine Seltenheit. Auch von den Geschwindigkeiten, die hier

zu beobachten sind, kann davon ausgegangen werden, dass an den Maschinen geschraubt wurde.

Motorräder dagegen bilden bis auf die „schwarzen Schafe“ kein Problem.

Lösungsvorschlag:

- Hier kann nur durch verstärkte polizeiliche Kontrolle entgegen gewirkt werden.

### Hohes Verkehrsaufkommen durch Busse

#### Busse

Das Aufkommen der Busse ist sehr hoch. Es fahren  $\frac{1}{4}$  - stündlich ein bzw. zwei schwere Gelenkbusse und in den frühen Morgenstunden zwei bzw. drei Busse hintereinander. Dazu kommen die Busse des Nahverkehrsverbundes. Die Busse verursachen einen Lärmpegel von  $\varnothing$  80 – 85 dB und auch wiederum in einem tieffrequenten Schallbereich, in dem Dämpfungen kaum realisierbar sind.

Bei nasser Fahrbahn kommen dann auch noch entsprechende Geräusche dazu.

Lärmbelästigungen entstehen auch, wenn durch verkehrswidriges Parken von PKW's auf den Bürgersteigen, die Busfahrer genötigt sind abzubremsen, um an dieser Engstelle vorbeizukommen und anschließend wieder zu beschleunigen.

Selbst wenn sich alle Busfahrer an die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 km/Std. in der Niederstraße halten, ist diese Geschwindigkeit in dieser Straße noch zu hoch. Die schweren Busse verursachen deutlich wahrzunehmende Erschütterungen an den Häusern.

Lösungsvorschläge:

### Lösungsvorschläge für den ÖPNV

- Deutliche Geschwindigkeitsreduzierung auch unter die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 30km/Std.
- Gerade im Öffentlichen Nahverkehr sollte moderne Technik eingesetzt werden, z.B. Hybrid-Busse. Zur Zeit fahren noch altertümliche Busse lärmend und scheppernd durch die Straßen.
- Kontrollen bzw. Aufstellung von Pollern (Spargel) gegen verkehrswidriges Parken, damit Busse in einheitlicher Geschwindigkeit durchfahren können.
- Einführung der kommunalen Verkehrsüberwachung

### Lösungsvorschläge für den LKW-Verkehr

#### Lastkraftwagen

Der Durchgangsverkehr von Lastkraftwagen mit häufig scheppernden Ladungen verursacht in verstärktem Maße die gleichen Probleme wie der Verkehr der Personenkraftwagen.

Lösungsvorschläge:

- Verkehrsführung über die Umgehungsstraße B53
- Zügiger Bau der Umgehungsstraße B422

## Zugverkehr und Lärm

Die Bahntrasse verläuft zum Teil durch den Ort und zum Teil am Rande des Ortes. Der Zugverkehr hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen, vor allem der Güterverkehr, der sich auch nachts deutlich vernehmbar durch den Ort bewegt.

Im Bereich der Niederstraße konnte in Sichtverbindung zum fahrenden Zug immer noch ein Schallpegel von 60 dB gemessen werden. Aufgrund der Nähe zum Heideberg wird die Schallemission, besonders im Sommer, wenn die Bäume belaubt sind, auch wieder reflektiert.

Lösungsvorschlag:

- Schallschutzmaßnahmen auf dem Bahndamm. Hier ist bei der Deutschen Bahn AG auf entsprechende Maßnahmen zu drängen.

**Lösung für den Schienenverkehr**

## Moselbrücke

- Der Verkehr auf der Moselbrücke (B 52) ist durch ein hohes Aufkommen an schweren Lastkraftfahrzeugen und sonstigen, leichteren Fahrzeugen gekennzeichnet. Der Ort wird durch ständige Fahrgeräusche beschallt. Besonders stark werden die schlagenden Auffahr- und Abfahrgeräusche der Fahrzeuge an den Brückenlagern vernommen.

Lösungsvorschläge:

- Errichtung einer weiteren Schallschutzwand in Richtung Ortskern, da die vorhandene Schallschutzwand einen erheblichen Teil des Schalls zum Ortskern hin reflektiert. Schallschutz ist nur durch Schallschutzwände beidseitig der ganzen Brücke und deren Verlängerung bis zu den Abfahrten „Ehrang“ gewährleistet.
- Instandsetzung der Widerlager der Brücke, um die Auf- und Abfahrgeräusche zu beseitigen.

**Neue Schallschutzmaßnahmen**

### 2.1.3 Entlastung der Niederstraße

Parkende Autos behindern insbesondere in der Niederstraße den Busverkehr; darüber hinaus verursachen sie in der oberen Kyllstraße derartige Engpässe, dass die Busse nicht mehr durchkommen.

Lösungsvorschlag:

- Andere Linienführung der Busse zur Niederstraße und einem Teil der engen Kyllstraße. Als alternative Linienführung bietet sich die Gartenstraße in Richtung Stadtmitte an:

Die Niederstraße ist eine enge, Haus an Haus bebaute Straße. Diese Straße ist ein „Schlauch“. Der hier entstehende Lärm kann sich fast nur zwischen den gegenüberliegenden Häusern „totlaufen“. In windstillen Zeiten stehen in dieser Straße die Abgase. Es ist eine deutliche Verrußung erkennbar (Abbildung 7).

**Andere Linienführung**



Abbildung 7: Ruß an den Wänden

Die Dichte der Bewohnung in der Niederstraße ist um ein Vielfaches höher als in der Gartenstraße. Die Gartenstraße hat eine eher offene und einseitige Bebauung. Schallemissionen können auf der nichtbebauten Seite abfließen.

### Parkverbot in der Gartenstraße

Eine Beparkung der Gartenstraße sollte aufgehoben werden. Durch die Beparkung fließt noch ein erheblicher Teil des Verkehrs aus Richtung Quinter Straße durch die Niederstraße, da man schneller durch die Niederstraße Richtung Stadtmitte kommt als durch die zugeparkte Gartenstraße (Abbildung 8 und Abbildung 9). Gespräche mit Autofahrern bestätigen diesen Sachverhalt.



Abbildung 8: Gartenstraße (1)



Abbildung 9: Gartenstraße (2)

Etwa 60% der Gartenstraßenbewohner verfügt über Parkplätze auf ihren Grundstücken. Die übrigen Bewohner könnten sich Parkflächen auf ihren Grundstücken einrichten bzw. haben sie schon und nutzen sie nicht; insbesondere diejenigen, die ihre Fahrzeuge generell im absoluten Halteverbot abstellen und auch mal wochenlang unbenutzt stehen lassen. (Wo ist eigentlich die Kontrolle des ruhenden Verkehrs?). Die Gartenstraße ist auch für einen entgegenkommenden Busverkehr breit genug. Die Haltestelle in der Mitte der Niederstraße könnte leicht an der Kreuzung „Gartenstraße/Zur Stadtmauer“ installiert werden. Es macht keinen Unterschied, ob die Fahrgäste die Straße „Zur Stadtmauer“ zur Bushaltestelle „Niederstraße“ hinunter gehen oder hinauf zu einer Haltestelle „Gartenstraße-Ecke-Zur Stadtmauer“. Ein Problem ist die erste Haltestelle in der oberen Niederstraße: Hier hätte man sich vor Errichtung der Bauminselfragen Gedanken darüber machen müssen, diese so zu gestalten, dass sie als Halbinsel an den Bürgersteig angeschlossen worden wäre und diese als Haltepunkt hätte genutzt werden können. Gleichzeitig hätte dadurch der Verkehr in Richtung Stadtmitte nach links abgelenkt werden können

**Nutzung eigener Parkflächen**

**Kontrolle des ruhenden Verkehrs**



Abbildung 10: Haltestellen



Abbildung 11: Neuer Bushaltepunkt (1)



Abbildung 12: Neuer Bushaltepunkt (2)

### 2.1.4 Feuerwehreinfahrten

#### Behinderung durch enge Bebauung

Viele enge Nebengassen bilden ein Hindernis für die Einfahrt eines Feuerwehr- oder Rettungsfahrzeuges.

Beispiel Haus Nr. 78 in der Niederstraße (Abbildung 13). Dieses Haus hätte abgerissen werden sollen. Hier kommt kein Feuerwehrfahrzeug die Straße zum „Hinterm Tor“ hinauf. Die im Bild dargestellten Beschädigungen beider Häuser durch Einfahrten von Fahrzeugen sprechen für sich. Gleichzeitig hätte auf der entstandenen und angrenzenden Fläche eine Parkfläche mit Grünbepflanzung entstehen können.

Lösungsvorschlag:

- Abriss im Falle des Verfalls oder Verkaufs



Abbildung 13: Keine Einfahrt für die Feuerwehr

## 2.2 Fahrrad- und Fußwege

### 2.2.1 Radwege

#### Gefährliche Radwegführung

Problem 1:

Der Radweg in Richtung Pfalzel stößt am Ende der Pfeiffersbrücke auf die Zu- und Abfahrtstraße der Umgehungsstraße Ehrang-Quint.

Abbildung 14 zeigt den Verlauf des Radweges (nicht sichtbar) unterhalb der Pfeiffersbrücke.

Am Ende des Radweges kann man die Straße links nicht einsehen (Abbildung 15) und die von der Umgehungsstraße kommenden Fahrzeuge nicht beobachten. Dies stellt eine deutliche Gefahr insbesondere für Kinder dar. Abbildung 16 zeigt noch einmal von einem nahen und frontal gelegenen

Standort die Sichtverhältnisse auf.



Abbildung 14: Radweg unterhalb Pfeiffersbrücke



Abbildung 15: Schlechte Einsicht nach links



Abbildung 16: Gefährliche Radwegführung

Lösungsvorschlag zu Problem 1

- Das städtische Gelände würde sich als neue Trasse für einen Radweg anbieten. Abbildung 17 zeigt oben den momentanen Verlauf und unten den evtl. möglichen neuen Verlauf des Radweges mit einer Überquerung, in Radweg-Rot gekennzeichnet, zum weiterführenden Radweg.

**Neuer Radweg auf städtischem Gelände**



Abbildung 17: Momentaner und neuer Verlauf

### Gefahr durch angrenzende Straße

#### Problem 2:

Der Radweg in Richtung Schweich läuft beim Klärwerk gerade auf die Zu- und Abfahrtstraße der Umgehung Ehrang zu. Der Radweg ist hier gleichzeitig ein Wirtschaftsweg. In Abbildung 18 ist der Radweg mit seiner Steigung zu erkennen. Nicht zu erkennen ist, dass direkt dahinter eine offene Durchfahrt zur Straße besteht. Ortsunkundige, insbesondere vorausseilende Kinder, könnten auf die Straße einfahren.



Abbildung 18: Gefahrenstelle oberhalb der Steigung

In Abbildung 19 erkennt man den fahrenden Verkehr. Eine auf den Boden gesprayte Markierung (MRW = Moselradweg) des Radweges, der hier scharf nach links abbiegt, scheint hier nicht die gute Lösung zu sein. Es ist zwar ein Verbotsschild für Radfahrer zur Durchfahrt aufgestellt, aber können das auch vorrausfahrende Kinder erkennen?



Abbildung 19: Durchfahrtsperre bannt die Gefahr

In Abbildung 20 erkennt man den Verlauf des Radweges nochmals im Luftbild.

Lösungsvorschlag zu Problem 2:

- Anbringung eines Querbalkens, sowie ordentliche und sichtbare Beschilderung des Verlaufs des Moselradweges.

**Durchfahrtsperre**



Abbildung 20: Radweg aus der Luft gesehen

Problem 3:

Eine Gefahrenstelle befindet sich am Ende des Radweges „Quinter Straße“ vor der Eisenbahnunterführung (Abbildung 21). Die Abfahrt über den abgesenkten Bordstein (Abbildung 22) ist am Abend nicht gut oder gar nicht zu erkennen. Man hat hier laufend das Problem, nicht über den hohen Bordstein zu fahren und gleichzeitig den von hinten kommenden Verkehr zu beobachten.



Abbildung 21: Quinter Straße – abgesenkter Bordstein (1)

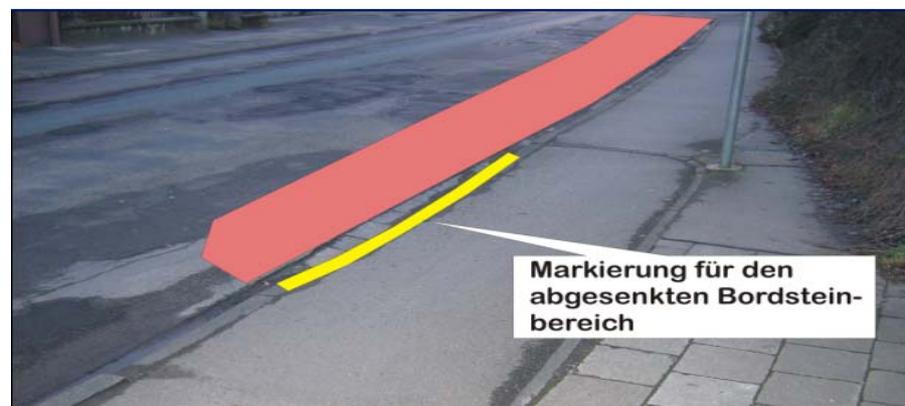


Abbildung 22: Quinter Straße – abgesenkter Bordstein (2)

### Sichtbarmachung der Radwegquerungen

Lösungsvorschlag zu Problem 3:

- Kenntlichmachung des abgesenkten Bordsteines durch eine helle (gelbe) Farbe. Der Einfahrtsbereich auf der Straße könnte mit Radweg-Rot sicherer gemacht werden. Auch sollten sämtliche Radwegquerungen der Seitenstraße zur Quinter Straße deutlicher hervorgehoben werden, wie in Abbildung 23 zu sehen.



Abbildung 23: Radwegquerung sichtbar gemacht

### **Ramsteiner Weg / Laacher Weg**

Für Fahrradfahrer gibt es keine sichere Verbindung zwischen dem Ramsteiner Weg (Kylltal) und dem Moselradweg innerhalb des Ortskerns. Für Bahnfahrende (und Touristen) ist es wichtig, den Bahnhof Ehrang Ort mit dem Fahrrad erreichen und auch verlassen zu können.

Deshalb sind folgende Maßnahmen durchzuführen:

- Es ist eine sichere Verbindung inkl. farblicher Markierungen zwischen Ramsteiner Weg und Moselradweg herzustellen
- Am Bahnhof sind Fahrradstellplätze anzubringen
- Die Zuwege sind zu befestigen und zu beleuchten
- Es ist eine Verbindung zum Laacher Weg herzustellen.

### **2.2.2 Fußwege**

#### **Fußwege zur „Heide“ – „Heidetreppen“**

Sowohl die Vordere Heide als auch die Hintere Heide sind über die „Heidetreppen“ vom Ortskern aus fußläufig zu erreichen.

Die Heidetreppen sind auszubessern und es ist eine Wegebeleuchtung anzubringen. In diesem Zusammenhang ist zu überlegen, ob man solarbetriebene Laternen zum Einsatz bringen kann. Da sich das Verlegen von Stromkabeln entlang der Heidetreppen als schwierig gestaltet, könnte man dieses Problem mit einer Solarlaterne umgehen. (Das gilt aber nicht nur für die Heidetreppen, sondern könnte generell innerhalb des ganzen Stadtteils überlegt werden, wenn es sich um die Beleuchtung von „dunklen Ecken“ handelt, die versorgungstechnisch schwer zu erreichen sind.

**Ausbesserung der Heidetreppen – Anbringen einer Wegebeleuchtung**

#### **Fußweg zwischen Vorderer Heide und Sportplatz**

Bei dem Fußweg entlang der Zufahrtsstraße zur Vorderen Heide (Sportplatz Richtung Vordere Heide) handelt es sich um einen Gehweg, der durch eine dicke weiße Linie von einer Seite der Straße abgegrenzt ist. Der Weg verläuft also auf demselben Niveau wie die Straße, was für die Fußgängerinnen und Fußgänger gefährlich werden kann, da auf dieser Straße sehr oft mit erhöhter Geschwindigkeit gefahren wird (50 km/h sind erlaubt).

Als weitere Gefahrenquelle kommt hinzu, dass ein Teil des Gehweges nicht ausgebaut werden konnte, da ein Anlieger den dafür erforderlichen Grundstückstreifen nicht verkaufen wollte. Das bedeutet, dass die FußgängerInnen gezwungen sind, auf diesem Teilstück auf der Straße zu gehen. Wenn man in Richtung Vordere Heide unterwegs ist, müsste man sogar die Straße überqueren, damit man auf der linken Seite geht, was ja vorgeschrieben ist, sobald kein Gehweg vorhanden ist. Das wiederum ist wegen der zu schnell fahrenden Autos und auch im Dunkeln sehr gefährlich, so dass die meisten Fußgänger/-innen auf der rechten Seite des Gehweges bleiben. Sportplatzbesucher, die den Weg zu Fuß zurücklegen möchten, oder auch Kinder, die zum Fußballtraining zu Fuß unterwegs sind, werden so gefährdet.

**Ausbau der Bürgersteige**

Das Liegenschaftsamt sollte versuchen, den Grundstückstreifen zu kaufen, damit die Lücke im Fußweg geschlossen werden kann. Dies würde eine weitere Gefahrenquelle im Fußwegenetz beseitigen.

### Ausbesserung der Fußwege zum Regionalhaltepunkt Quint

#### Fußwege zwischen Hinterer Heide und Quint

Von der Hinteren Heide aus gelangt man auch in etwa 15 Minuten zu Fuß nach Quint, entweder in Richtung „Petenweg/Zum Löschart“ (Weg 1) oder über den Moselhöhenweg am Friedhof Quint (Weg 2) vorbei. Dies hat den Vorteil, dass man bei Nutzung des Weges 1 zur Bushaltestelle „Taubenberg“ gelangt und dort die entsprechenden Buslinien nutzen kann. Bei Benutzung des Weges 2 gelangt man zum Regionalbahnhaltelpunkt Quint und kann das dortige Angebot nutzen. Diese beiden Wege werden auch unter diesem Gesichtspunkt, nämlich das ÖPNV-Angebot von Quint aus zu nutzen, von Bewohnern der Hinteren Heide genutzt.



Abbildung 24: Fußwege zwischen Hinterer Heide und Quint

Weg 2, der auch gleichzeitig ein Stück des bekannten Wanderweges „Moselhöhenweg“ ist, ist jedoch regelmäßig an einer Stelle durch Wildschweine sehr aufgewühlt. Eine richtige Befestigung ist nicht notwendig, da sonst der idyllische Wanderwegcharakter verloren ginge. Dem „Übel“ wäre mit ein paar Schaufeln Schotter abgeholfen, um die dort entstandenen Löcher aufzufüllen. Denn bei feuchter Witterung oder in der Dunkelheit stellt dies eine Gefahrenquelle dar, da man dort stolpern und ausrutschen kann. Eine Anwohnerin, die den Weg täglich nutzte, um zum Haltepunkt Quint zu gelan-

gen, tut dies, seitdem sie auf dem Weg ausrutschte und sich verletzte, nicht mehr, sondern legt nun ihren Weg zur Arbeit mit dem PKW zurück.

### **Ziel/Wunsch für die Zukunft**

Es ist ein gutes (sicheres) Fußwege-, Radwege- und ÖPNV-Netz zur Verfügung zu stellen, damit die Einwohner/-innen dieses verstärkt nutzen und weniger auf einen Pkw zurückgreifen. Dies ist für den gesamten Stadtteil von Vorteil, weil es zu einer Verringerung des Verkehrs, des daraus resultierenden Lärms und der Luftbelastung führt und somit die Lebensqualität im Stadtteil (vor allem im Ortskern und an den Hauptdurchfahrtsstraßen) steigert.

- Durch Bau eines geeigneten Bürgersteiges ist die Lücke im Gehweg zwischen Vorderer Heide und Sportplatz zu schließen.
- Die Zufahrtstraßen zur Heide und zur Bausch müssen ausgebaut werden und im gleichen Zuge sichere Gehwege angelegt und eine Wegebeleuchtung angebracht werden.
- Dementsprechend müssen auch Fußwege entlang der Oberstraße und am Anfang der Friedhofstraße angelegt werden, nachdem die B422 ausgebaut bzw. umgelegt worden ist.

## **2.3 Attraktiver ÖPNV**

Die folgenden Ausführungen enthalten Vorschläge, deren Umsetzung eine intensivere Nutzung des ÖPNV möglich und attraktiv machen soll.

### **2.3.1 Busverbindung Ehrang-Heide/Auf der Bausch (Linie 17)**

Für die Zukunft muss gewährleistet sein, dass die Busverbindung der Linie 17 („Auf der Bausch/Ehrang-Heide“) wenigstens im bisherigen Umfang bestehen bleibt und der Fahrplan nicht noch weiter eingeschränkt bzw. ausgedünnt wird.

Wegen der unhaltbaren Verkehrsbedingungen in der Niederstraße fordert die Arbeitsgruppe nicht nur wegen der Lärm- und Luftbelastung (siehe 2.1.2 Verkehrs- und Lärmprobleme in Ehrang), sondern auch zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, dass folgende ergänzende Maßnahmen durchgeführt werden:

- Verlegung der Linienführung von der Niederstraße in die Gartenstraße,
- Dem entsprechend die Errichtung einer Haltestelle gegenüber dem Haltepunkt Ehrang-Ort,
- Einrichtung des absoluten Halteverbotes in der Gartenstraße,
- Ausstattung der Busfahrer mit einer ordnungsamtlichen Befugnis, Verkehrsdelikte (z. B. Falsches Parken) unmittelbar zu ahnden.

### **2.3.2 Ausweitung des AST-Angebotes**

An normalen Werktagen ab 18.45 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen fährt kein Linienverkehr die Bausch/Heide an, so dass man auf ein Anrufsammeltaxi (AST) zurückgreifen muss. Kommt man aus Richtung Stadt und möchte die Bausch oder die Heide anfahren, kann man dies in Verbindung mit der Linie 87 aus Richtung Hauptbahnhof kommend bis zum letzten Bus tun. Der letzte Bus startet werktags (montags bis donnerstags) und sonntags um 0.00 Uhr, freitags und samstags um 2.00 Uhr. Von daher ist

**Sicheres Fußwege-,  
Radwege- und  
ÖPNV- Netz**

**Maßnahmen**

**Intensive Nutzung  
des ÖPNV**

**Maßnahmen**

**Optimale Vernetzung  
des Linienverkehrs  
mit dem AST**

eine optimale Vernetzung von dieser Seite aus gewährleistet.

Anders sieht es jedoch aus, wenn man die Linien 87 in Richtung Hauptbahnhof benutzen möchte. Das letzte AST von der Heide startet um 22.48 Uhr, das letzte AST von der Bausch um 23.04, jeden Tag. Seitens des VRT/SWT ist anzustrengen, den Fahrplan zu erweitern und das AST mit den letzten Bussen, die aus Quint in Richtung Hauptbahnhof fahren, zu verknüpfen. Der letzte Bus aus Richtung Quint startet nämlich werktags (montags bis donnerstags) und sonntags um 23.23 Uhr, freitags und samstags sogar erst um 1.23 Uhr. Es muss die Möglichkeit geben, dass auch Gäste (Heide/Bausch) wieder in die Stadt zurückkehren können bzw. die ganz späten „Nachtschwärmer“ auch später starten können. So kann u.U. auch verhindert werden, dass sich der eine oder andere alkoholisiert ans Steuer setzt, da er nun die Möglichkeit hätte, später mit dem AST/Linie 87 nach Hause zurückzukehren.

**Zusätzliche Kosten für  
die Nutzung des AST**

**2.3.3 Fahrpreise - AST-Zuschlag**

Wie schon oben erwähnt, fährt an normalen Werktagen schon ab 18.45 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen kein Linienverkehr die Bausch/Heide an, so dass man auf ein Anrufsammeltaxi (AST) zurückgreifen muss. Dies bedeutet, dass man pro Fahrt einen AST-Zuschlag i.H.v. 1,80 € (Hin- und Rückweg 3,60 € pro Person, Kinder zahlen nichts) bezahlen muss. Dazu kommen dann noch die Kosten für den Fahrschein. Eine AST-Monatskarte kostet momentan 13,00 €. (Stand Januar 2003) Zudem muss man dieses AST spätestens eine halbe Stunde vor AST-Fahrtantritt bestellen (entweder telefonisch bei den SWT oder beim Busfahrer).

**AST unattraktiv für  
Bausch und Heide**

Laut Stellungnahme der SWT (Anhang Protokoll 04.02.04) ist das AST ein über den Linienverkehr hinausgehendes Angebot, und es muss von daher für diese Leistung ein zusätzlicher Fahrpreis verlangt werden.

Auf der Bausch und auf der Heide gibt es viele Jugendliche, die dann an den Wochenenden oder abends, wenn kein Linienverkehr mehr fährt, „festsitzen“. Zudem gibt es einige Berufstätige (z.B. Verkäufer/-innen), die auch in den Abendstunden bzw. an den Wochenenden nicht auf den Bus zurückgreifen können, sondern auf das AST angewiesen sind. Es wird sicher den einen oder anderen geben, der das AST benutzt, aber die Mehrzahl dieser Betroffenen wird sich im familiären Bereich, also z.B. Eltern, Partner/-in, einen „Chauffeur“ engagieren, der dann mit dem PKW zur nächstgelegenen Bushaltestelle der Linie 87 fährt und denjenigen dort abholt. Vielleicht fällt sogar die komplette Fahrt mit der Linie 87 weg und die ganze Strecke wird mit dem Auto gefahren. Eine weitere Überlegung der Betroffenen könnte sein, sich einen Zweitwagen anzuschaffen, um so dem AST ganz aus dem Weg zu gehen. Diese Betroffenen gehen dann früher oder später ganz als Fahrgäste verloren. Dies hat wiederum eine Erhöhung des Individualverkehrs und ein Absinken der Fahrgastzahlen zur Folge, was nicht sein müsste. Zudem führt dies wiederum zu weiteren Einschränkungen im Fahrplan usw. usw.

**Reduzierung des AST-  
Zuschlages für Zeitkarte**

Es ist eine Differenzierung des AST-Zuschlages vorzunehmen, so dass die AST-Benutzer/-innen, die im Besitz einer Zeitkarte sind (Schülerwochen-/monatskarten, Wochenkarte, Superticket oder Jobticket) ohne AST-Zuschlag befördert werden. Denn normalerweise kann man ja davon ausgehen, dass

derjenige, der eine Zeitkarte besitzt, auch regelmäßig mit dem Bus fährt. Wer nur einmalig oder gelegentlich Bus fährt und das AST benutzt, sollte den Zuschlag bezahlen.

Grundsätzlich muss auch für die Bewohner/-innen der Heide und der Bausch der Gleichbehandlungsgrundsatz gelten. Warum müssen die Heide- und Bauschbewohner/-innen für gleiche Dienstleistung (Transport in der Stadt von „A nach B“) zwei Fahrscheine lösen?

### **Fahrpreise - Nutzung der BahnCard auch für Kinder**

Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren bezahlen im VRT einen ermäßigten Einzelfahrschein. Für Erwachsene besteht die Möglichkeit, die BahnCard zu nutzen. Das bedeutet, dass der Preis eines regulären Einzelfahrscheins um etwa 25 % reduziert wird.

Auch für Kinder gibt es die BahnCard, sei es im Rahmen der Familien BahnCard oder eine BahnCard Junior. Es muss noch ein zusätzlicher Tarif eingeführt werden, nämlich der „Einzelfahrschein Kinder BahnCard“, bei dem der normale Preis für einen Kinderfahrschein nochmals um 25 % reduziert ist. Dieser Tarif ist interessant für Familien mit Kindern im Alter zwischen 6 und 14 Jahren, die noch nicht im Besitz einer Schülerzeitkarte sind. Kinder und Jugendliche sind die Busfahrer von morgen. Wer schon früh positive Erfahrungen mit dem Busfahren macht (abends spät ausgehen und mit dem Bus heim kommen), wird nicht sofort mit 18 den Führerschein machen, ein Auto haben wollen und so als Buskunde endgültig verloren sein.

### **Nutzung der Bahn-Card auch für Kinder**

#### **2.3.4 Fahrpreise - Stadtteiltarif**

Der Stadtteil Ehrang-Quint liegt in der Tarifzone Trier-Nord. Zu dieser Tarifzone gehören außerdem die Stadtteile Biewer, Pfalzel, Ruwer und Teile von Trier Nord. In Quint, auf der Heide und auf der Bausch sind Geschäfte (mal abgesehen vom „Quinter Lädchen“) fußläufig nicht so gut zu erreichen. Vor allem ältere Menschen ohne Fahrzeug sind von daher auf die Busverbindung angewiesen. Deshalb müssen beim VRT Anstrengungen unternommen werden, dass innerhalb der Stadtteile ein „Stadtteiltarif“ eingeführt wird. Wenn jemand nur innerhalb von Ehrang-Quint fährt, muss er dann nicht den vollen Preis des Einzelfahrscheins bezahlen (also 1,45 € pro Fahrt), sondern er erhält einen Kurzstreckenfahrschein, z.B. in Höhe von 1 € für Erwachsene und 50 Cent für Kinder. Dies kommt auch den älteren Menschen zugute, die sich ein bis zweimal in der Woche aufmachen, um im Ortskern ihre Einkäufe zu erledigen.

### **Einführung eines Stadtteiltarifes**

Auch die Einzelhändler im Stadtteil profitieren davon. Sie werden nicht „überfahren“ beim Einkauf in der Innenstadt.

#### **2.3.5 ÖPNV - Vernetzung der Busse mit der Regionalbahn**

Es besteht der dringende Wunsch, dass, wie bisher, die Vernetzung der Fahrpläne der Buslinien 8, 17 und 87 mit der Regionalbahn erhalten bleibt. Durch geschicktes Umsteigen vom Bus auf die Bahn bzw. umgekehrt ergeben sich heute schon kürzere Fahrtzeiten.

Zur Verbesserung der ÖPNV-Vernetzung sind ergänzende Maßnahmen notwendig:

### **Verbesserung der ÖPNV-Vernetzung**

- Der Bahnhof Ehrang muss als Knotenpunkt des ÖPNV reaktiviert werden, so dass dort auch der Zustieg in den Fernverkehr ermöglicht wird.
- In gleicher Weise ist eine Direktverbindung nach Luxemburg einzurichten.
- Der Zustand von Bahnhofsgebäude und dessen Umfeld einschließlich der Parkplätze muss verbessert werden. Dazu gehört auch die Verbesserung der Zuwegung des Rad- und Fußweges unterhalb der Bahngleise, der vom Bahnhof zum Mäushecker Schul- und Sportzentrum führt. Dieser Weg muss, weil er von Kindern und Jugendlichen benutzt wird, unbedingt beleuchtet werden. In Kapitel 4 wird die Problematik dieses Weges unter dem Aspekt der Sicherheit nochmals eingegangen.
- Damit der Bahnhof auch von noch mehr potentiellen Bahnnutzern erreicht werden kann, ist das Parkplatzangebot durch einen Park & Ride – Parkplatz unterhalb der B52-Brücke zu erweitern.
- Das Stadtbahnkonzept muss umgesetzt werden.
- Es kommt darauf an, für alle Stadtteilbewohner/-innen ein gutes ÖPNV-Netz zur Verfügung zu stellen, damit sie dieses verstärkt nutzen und weniger auf einen Pkw zurückgreifen. Schaffen kann man dies zum Einen, indem auf die Vernetzung der einzelnen Fahrpläne der SWT, VRT und Regionalbahn geachtet wird. Zum anderen ist dies durch eine attraktivere Tarifgestaltung zu bewerkstelligen.

### **Neue Verkehrsführung für Rettungsfahrzeuge**

#### **2.4 Rettungswagen vom und zum Marienkrankenhaus**

Das Marienkrankenhaus liegt süd-östlich des Ortskerns von Ehrang jenseits der Eisenbahnlinie. Insbesondere für den Einsatz von Rettungswagen ist diese Lage besonders ungünstig, wenn diese das Krankenhaus in Richtung B52 zum Einsatzort verlassen müssen. Die Ausfahrt vom Krankenhaus führt unter der Bahnlinie hindurch auf die Gartenstraße. Die Verkehrsführung zwingt den Rettungswagen in die eigentlich falsche Richtung, erst an deren Ende kehrt der Rettungswagen über die enge Niederstraße zurück, von wo aus er seine Fahrt in Richtung B52 fortsetzen kann.

Eine weitere Barriere stellt die Bahnschranke an der Kyllstraße dar.

Zur Verbesserung des derzeitigen Zustandes ist eine geeignete Verkehrsführungslösung speziell für Rettungsfahrzeuge herbeizuführen.

### **Zunehmendes Parkraumproblem**

#### **2.5 Parkraumkonzept Ehrang-Quint**

Aufgrund der engen Besiedelung in Ehrang, vor allem im alten Ortskern, herrscht hier ein erhebliches Parkplatzproblem. Der relativ neue Parkplatz in der August-Antz-Straße ist inzwischen schon dauernd belegt.

Auch in Quint gibt es neuralgische Parksituationen, z.B. in der Von-Pidoll-Straße.

Lösungsvorschlag:

### **Entwicklung eines Parkplatzkonzeptes**

Es ist mittelfristig zusammen mit den Bürgern von Ehrang und Quint ein Parkplatzkonzept zu erarbeiten, mit dem die bestehenden Parkplatzprobleme in beiden Ortsbereichen weitestgehend behoben werden können.

Bei Verkäufen von Häusern sollten diese ggf. aufgekauft werden. Durch Abriss dieser Gebäude könnten neue Parkflächen geschaffen werden. Das

Schaffen von „Park“-Flächen bzw. Freiflächen kann im doppelten Sinne gutgeheißen werden. Freiflächen bieten Raum für Parkplätze, verbessern in der engen Bebauung die Wohnqualität und machen das Einkaufen attraktiver.

### 3 AG Soziales: Kinder, Jugendliche, Senioren

Die Arbeitsgruppe „Soziales: Kinder, Jugendliche, Senioren“ hat eine Reihe von Themen behandelt. Dabei sind drei Hauptanliegen herausgearbeitet worden:

#### Themenschwerpunkte der AG

- Das Angebot an Sport- und Bewegungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche soll mittelfristig weiter ausgebaut werden, damit es dem vorhandenen Bedarf entspricht
- Es soll die Stelle eines hauptamtlichen Stadtmanagers eingerichtet und besetzt werden, damit die Kommunikation und die fortlaufende Zusammenarbeit zwischen der Stadtverwaltung und der Ortspolitik einerseits und den zahlreichen für den Stadtteil engagierten Akteuren andererseits organisiert wird
- Kurzfristig ist das Angebot für Kinder und Jugendliche zu optimieren, damit das unmittelbar bestehende Fehlen an Betätigungsmöglichkeiten vermindert wird
- Darüber hinaus hat die Arbeitsgruppe Soziales drei weitere Anliegen aufgestellt, deren Umsetzung ihr wichtig ist.
- Für Senioren sollen langfristig attraktive Wohnbereiche geschaffen werden, die mit seniorengerechter Infrastruktur ausgestattet sind
- Für Senioren ist ein ständiger Treff einzurichten; das soll möglichst bald umgesetzt werden
- Das Einzelhandelsangebot ist derart zu verbessern, dass vor allem die Produkte des täglichen Bedarfs eingekauft werden können. Davon profitieren vor allem die weniger mobilen Menschen im Stadtteil, die sich ohne dieses Angebot nur schlecht selbst versorgen können

#### 3.1 Sport und Bewegung für Kinder und Jugendliche

##### 3.1.1 Flächenauswahl für den Bolzplatz

#### Weiterer Bolzplatz

Es besteht großer Bedarf an einem weiteren Platz in Ehrang, auf dem Kinder und Jugendliche bolzen können. Der Platz soll eine größere Fläche bieten, damit er auch mit einer Halfpipe-Skaterbahn, mit einem Basketballfeld und Basketballkorb und weiteren Sportgeräten ausgestattet werden kann.

Im Zuge der Diskussion um geeignete Flächen für einen Bolzplatz in Ehrang haben die Vertreter des Ortsbeirats verschiedene Flächen sondiert, auf Karten festgehalten und die baurechtlichen Voraussetzungen geklärt.

Es existieren derzeit (Stand 29.08.2004) zwei funktionsfähige Bolzplätze im Stadtteil:

- Auf der Bausch
- Ehrang Bahnhof, Bereich Lindenplatz → wird derzeit saniert

Beide Bolzplätze sind für Kinder aus dem Ortskern bzw. von Quint so gut wie nicht zu erreichen.

Bisher für die Einrichtung eines Bolzplatzes untersuchte Standorte werden aus rechtlichen Gründen und wegen der Einsprüche von Anliegern voraussichtlich ausscheiden:

- hinter dem Damm neben der Kläranlage
- nahe der Mosel hinter Fa. Comes
- verwahrloster Bolzplatz auf der Heide in Nähe des Sportplatzes, der

allerdings sehr weit abgelegen und unbeaufsichtigt ist

- Ehranger Flur, neben der Gasverteilerstation
- Ehranger Flur, Bereich Krankenhaus

Die Klärung der Realisierbarkeit soll dennoch für folgende Standorte weiterverfolgt werden:

- Mühlengelände
- Fläche unter der B 52/Ehranger Straße
- hinter dem Damm neben der Kläranlage
- hinter dem Damm im Bereich der Dammstraße

#### **Maßnahmen:**

Es muss zunächst eine Änderung des Bebauungsplans, ggfs. des Flächennutzungsplanes beantragt werden, um zu bewirken, dass anschließend der Platz mit den gewünschten Geräten ausgestattet werden kann.

Akteure hierfür sind:

- Ortsbeirat
- Dezernatsausschuss
- Stadtrat
- Engagierte Bürger, u.a. die Jugendlichen

(Folien von den einzelnen Standorten liegen dem Ortsbeirat vor, sie können, wenn gewünscht, zur Verfügung gestellt werden).

#### **3.1.2 Einrichtung eines Trimm-Dich-Pfades**

Der Trimm-Dich-Pfad, der zwischen der Merowingerstraße und dem Marienkrankenhaus verlaufen soll, würde nahe an der Wohnbebauung liegen und sich durch unmittelbar angrenzende Naturnähe auszeichnen. Parallel zum Radweg sind dem entsprechend die für einen Trimm-Dich-Pfad geeigneten robusten Sportgeräte anzubringen. Diese Maßnahme kann durch das Mitwirken engagierter Bürger in Zusammenarbeit mit dem Ortsbeirat umgesetzt werden.

#### **3.1.3 Turnhalle für die Grundschule Quint**

Um den Kindern von Quint die Möglichkeit zu geben, im Grundschulalter geeigneten Sportunterricht in einer Turnhalle zu erteilen (die derzeit benutzte ist zu klein), soll mittelfristig eine Turnhalle an der Grundschule in Quint errichtet werden.

Hier ist die Stadt gefordert, diese Maßnahme umzusetzen.

#### **3.1.4 Turniere am Drehplatz Merowingerstraße**

In unmittelbarer Nähe zu diesem Drehplatz befindet sich der Jugendtreff. Hier veranstalten die Jugendlichen Turniere. Es gibt Beschwerden von Anwohnern, obwohl die Turniere lediglich einmal jährlich stattfinden.

Für die Jugendlichen ist dieser Platz weiter auszugestalten, damit sie ihn weiterhin für ihre sportlichen Spiele nutzen können.

Zu diesem Zweck sind die Eigentumsverhältnisse zu klären; Eigentümer sind nach Aussage der Arbeitsgruppenmitglieder die Stadt Trier und die Firma Samok-Bau-Wohnungsunternehmen.

Die Maßnahme kann kurzfristig durch das Mitwirken der Jugendlichen und

### **Änderung der Bebauungspläne**

### **Ausgestaltung des Drehplatzes - Merowingerstraße**

**Förderung der sportl.  
Aktivitäten der Kinder  
und Jugendlichen**

weiterer engagierter Bürger in Zusammenarbeit mit dem Ortsbeirat umgesetzt werden.

**3.1.5 Bewegungsgerät auf dem Kirchvorplatz**

Kinder und Jugendliche suchen nach Plätzen wo sie sich treffen und wo sie spielen können. Sie finden sich häufig auf dem Kirchvorplatz zusammen, haben dort bisher keine geeignete Möglichkeit, zu spielen.

Deshalb soll dort ein sehr stabiles Bewegungsgerät angebracht werden. Der Standort ist noch festzulegen; er sollte nicht zu nah an der Straße liegen. Es bietet sich z. B. der Peter-Roth-Platz an.

Die Maßnahme kann kurzfristig durch das Mitwirken von Jugendlichen und weiteren engagierten Bürger in Zusammenarbeit mit dem Ortsbeirat umgesetzt werden.

**Erweiterung des  
Freizeitangebotes**

**3.1.6 Basketballkorb und Tischtennisplatte in Quint**

Um die Möglichkeiten der Freizeitbetätigung von Kindern und Jugendlichen in Quint zu erweitern, soll auf dem Abenteuerspielplatz in der Schlossstraße ein Basketballkorb und eine Tischtennisplatte installiert werden.

Die Maßnahme kann kurzfristig durch das Mitwirken von Jugendlichen und weiteren engagierten Bürgerinnen und Bürger in Zusammenarbeit mit dem Ortsbeirat umgesetzt werden.

**Einrichtung einer  
Skateranlage**

**3.1.7 Einrichtung einer Skateranlage in Quint**

Überall in der Stadt sind die Skater zu sehen, wo sie Freifelder finden, um sich in ihrem Sport, Skatebord zu fahren, zu üben und auszulassen. Fortgeschrittene Fahrer benötigen alsbald eine anspruchsvollere Anlage. Deshalb soll auch in Quint eine Skateranlage errichtet werden. Dieses Anliegen soll mittelfristig umgesetzt werden.

Zunächst ist der Standort abzuklären und zu bestimmen. Die Arbeitsgruppe empfiehlt einen Standort am Quinter Schlösschen, das momentan von der Gbt verwaltet wird.

Für die Umsetzung sind die Ämter der Stadt zuständig. Die Mithilfe von Jugendlichen und weiteren engagierten Akteuren des Stadtteils ist in Betracht zu ziehen.

**Neuer Spielplatz  
im Bereich  
des Bürgerhauses**

**3.1.8 Spielplatz am neuen Bürgerhaus**

Im Zuge der Ortskernsanierung entsteht das neue Bürgerhaus, ein Haus, das allen Altersgruppen zugänglich ist.

Deshalb soll mittelfristig im Bereich des Bürgerhauses (Eulenplatz) ein neuer Spielplatz für Kinder errichtet werden.

Für die Umsetzung ist die Stadt zuständig. Die Mithilfe von Jugendlichen und weiteren engagierten Akteuren des Stadtteils ist in Betracht zu ziehen.

**Stadtteilmanager  
als Instrument der  
Stadtentwicklung**

**3.2 Hauptamtlicher Stadtteilmanager**

Stadtteilmanagement ist ein Instrument der Stadtteilentwicklung, das zur Organisation und Koordination des Verbesserungs- und Erneuerungsprozesses eines Stadtteils - nicht nur der stadtteilbezogenen Sozialarbeit – eingesetzt wird. Wesentliche Arbeitsbereiche sind:

- die Initiierung und Begleitung von Projekten unter Beteiligung und Einbindung der Menschen, die im Stadtteil arbeiten und wohnen
- die Vernetzung der lokalen Akteure und der Aufbau von Kooperationsstrukturen, die eine Koordination von örtlicher Politik, Verwaltung und Stadtteilbewohnern/ Gewerbetreibenden ermöglichen
- die Beratung und Information von Bewohnerinnen und Bewohnern über die Aktivitäten und Planungen der städtischen Verwaltung, aber auch andersherum: Information von Institutionen, Verwaltung und Politik über die im Stadtteil laufenden Projekte und Entwicklungen

### **Stadtteilmanagement**

Die Arbeitsgruppe „Soziales“ hat die Notwendigkeit erkannt, dass für den Stadtteil Ehrang-Quint eine Koordinierungs-, Vernetzungs- und Kontaktstelle im Bürgerhaus Ehrang einzurichten ist, die als Schnittstelle zwischen Bürgern und Stadtverwaltung sowie zwischen Bürgern und Ortsbeirat, wie oben dargestellt, zu fungieren hat. Das Stadtteilmanagement soll im Stadtteil mit dem Ortsbeirat, den Bürgern, der Pfarrgemeinde und mit den Vereinen im Stadtteil eng zusammenarbeiten.

Die Finanzierung der Stelle des Stadtteilmanagers ist von den Beteiligten, d. h. den Bürgern, der Kirche, und der Stadt zu leisten.

Die Maßnahme ist mittelfristig von den Beteiligten umzusetzen, wobei die Vertretung der Bürgerinnen und Bürger durch einen noch zu gründenden Bürgerverein erfolgen soll.

### **Bürgerverein**

Dementsprechend soll als Träger des Stadtteilmanagements ein Bürgerverein Ehrang-Quint e. V. gegründet werden, der sich auch für die Belange des neuen Bürgerhauses einsetzen muss.

Die Gründung des Bürgervereins soll kurzfristig mit Unterstützung der Stadtverwaltung erfolgen.

### **3.3 Optimierung der Angebote für Kinder und Jugendliche**

Zur Optimierung der Angebote für Kinder und Jugendliche hat die Arbeitsgruppe eine Vielzahl von Maßnahmen entwickelt, die mit Schwerpunkt auf die Förderung von Kinder-, Jugend- und Elternarbeit ausgerichtet sind. Sie stellt auch die Maßnahmen zur Integration von einheimischen und nicht deutschen bzw. nicht deutsch sprechenden Bewohnern von Ehrang und Quint auf und will darauf hinwirken, dass die LOS-Projekte fortgesetzt werden, in denen ebenfalls die Kinder-, Jugend- und Elternarbeit sowie Integrationsmaßnahmen durchgeführt werden.

#### **3.3.1 Stadtteil-Streetworker für Ehrang-Quint**

Mit besonderem Nachdruck wird gefordert, dass der Einsatz des Stadtteil-Streetworker langfristig und in enger Zusammenarbeit mit den anderen Stadtteilen von Trier sichergestellt wird.

### **Aufgaben des Streetworkers**

Streetworker/innen helfen sozial Benachteiligten sowie Personen in besonderen Notlagen und schwierigen Lebensverhältnissen.

### **Aufgaben des Stadtteilmanagers**

### **Stadtteilmanager als Schnittstelle**

### **Mischfinanzierung**

### **Gründung eines Bürgervereins**

### **Fortsetzung der LOS-Projekte**

### **Langfristiger Einsatz des Streetworkers**

**Bedarf für die Arbeit  
mit informellen  
Gruppen**

In Ehrang-Quint besteht insbesondere ein Bedarf für die Arbeit mit männlichen und weiblichen Jugendlichen und jungen Erwachsenen aus informellen Gruppen (Straßenkinder). Diese Gruppen werden von den traditionellen Sozialstrukturen (z.B. Vereine, Einrichtungen der öffentlichen Jugendhilfe, Jugendorganisationen) nicht erreicht. Aufgrund von deviantem Verhalten, das sich in nächtlicher Ruhestörung, Sachbeschädigungen, Diebstahl, Einbruch, Belästigungen, Körperverletzungen etc. sowie Drogen- und Alkoholmissbrauch äußert, werden diese Gruppen von der „alteingesessenen“ Bevölkerung nicht akzeptiert. Integrationsschwierigkeiten, mangelnde schulische und berufliche Perspektiven werden die Problematik in den nächsten Jahren weiterhin verstärken.

**Aufgaben eines  
Streetworkers**

Die Aufgabe des Streetworkers besteht darin, die soziale Situation in einem Stadtteil zu erkennen und Sozialstrategien zu planen und zu organisieren. Dazu gehören Maßnahmen wie die Einrichtung eines Jugendtreffs, aufsuchende Arbeit in Straßen und auf Plätzen, Sucht- und Gewaltprävention, Sport- und Freizeitangebote schaffen, Beratung und Hilfe leisten bei Wohnungs- und Arbeitssuche, Behördengängen, Öffentlichkeitsarbeit, Unterstützung der Gemeinwesenarbeit etc. Ziel ist auch, einen positiven Einfluss auf die Verhaltensmuster auszuüben.

Von festen Arbeitszeiten können Streetworker/innen nicht ausgehen, da sie bei akuten Krisen schnell eingreifen müssen. Ein hohes Maß an psychischer Belastbarkeit, Durchsetzungsvermögen und Frustrationstoleranz ist für diese Arbeit unerlässlich. Streetworker/innen kooperieren mit Polizeibehörden, Schulen, Jugendhilfeeinrichtungen, Arbeitsämtern, Jugendämtern, professionellen Beratungsstellen, Ortsbeiräten und Vereinen. Sie betreiben Öffentlichkeitsarbeit und erledigen Verwaltungsarbeiten im sozialen Bereich.

Für Ehrang ist der Einsatz eines Streetworkers besonders wichtig, weil es in speziellen Abschnitten des Stadtteils Menschen gibt, die seiner Hilfe bedürfen. In diesem Zusammenhang ist auf das in der Arbeitsgruppe behandelte Teilproblem, das nachfolgend beschrieben wird, hingewiesen.

**Alkoholmissbrauch bei Jugendlichen**

Die Probleme der Jugendlichen, vor allem bezüglich des Alkoholmissbrauchs, wurden breit diskutiert, u.a. mit einem Experten von „Die Tür e.V.“, einem Geschäftsinhaber, Jugendbetreuern und dem Streetworker der Stadt Trier. Die behandelte Thematik wurde in einem Abstrakt zusammengefasst: (siehe Anhang).

Die AG „Soziales: Kinder, Jugend, Senioren“ kommt unter Einbeziehung der Teilergebnisse anderer Arbeitsgruppen zu dem Ergebnis, dass der Alkoholmissbrauch bei Jugendlichen progressiven Charakter haben könnte und daher Handlungsbedarf besteht. Allerdings sind die Handlungsmöglichkeiten begrenzt. So sollen die bereits vorhandenen Bemühungen des Handels durch gezielte plakative Maßnahmen unterstützt werden.

### 3.3.2 Offener Jugendtreff

Der Jugendtreff Ehrang-Quint ist eine Bürgerinitiative mit dem Ziel, offene Jugendarbeit zu leisten. Zu seinen Angeboten gehören die Aufklärung, Beratung, Information, Kinder- und Jugendarbeit sowie die Öffentlichkeitsarbeit. Der Jugendtreff veranstaltet Spielaktionen, Sportturniere, Ferienfreizeiten und -programme, Tagesausflüge, Discos, Mal-, Rechtschreib-, Bastel- und Kochkurse und betreibt eine tägliche Hausaufgabenbetreuung.

Die Arbeitsgruppe Soziales fordert, den Keller des jetzt entstehenden Bürgerhauses so auszubauen, dass er auch dem Jugendtreff Ehrang-Quint als „offener Treff“, mit der Einrichtung eines Internetcafés, zur Nutzung für die Jugendlichen zur Verfügung gestellt wird. Damit kann das Angebot des Jugendtreffs durch eine für Jugendliche sehr attraktive Komponente erweitert werden.

### 3.3.3 Reaktivierung des Großen Jugendausschusses

Der Runde Tisch Ehrang als großer Ehranger Jugendausschuss für Kinder- und Jugendarbeit, eine Vereinigung von Vertretern verschiedener Einrichtungen wie der Jugendpfleger, der Kirchen, der Bausch, Quint und Ehrang, des Jugendtreffs Ehrang-Quint etc., hat seine eigentlichen Treffen reduzieren müssen, weil die Beteiligten des Runden Tisches an der Initiierung der Projekte von LOS<sup>3</sup> mitgewirkt haben. Es kommt nun darauf an, dass der Runde Tisch Ehrang nun wieder reaktiviert wird. Der Jugendtreff Ehrang-Quint wird hierzu die Initiative ergreifen.

### 3.3.4 Vereine und Kinder- u. Jugendarbeit

In Ehrang-Quint gibt es eine Vielzahl von Vereinen, die ebenfalls Kinder- und Jugendarbeit anbieten. Eine wichtige Maßnahme zur Abstimmung und Koordinierung der vorhandenen Kapazitäten ist es, ein Zusammentreffen der Interessierten Vereine herbeizuführen, eine Bestandsaufnahme der Angebote vorzunehmen und in der Folge die Zusammenarbeit zu organisieren. Diese Maßnahme ist von den bestehenden Einrichtungen der Kinder- und Jugendarbeit und den Vereinsverantwortlichen und –mitgliedern zu leisten.

### 3.3.5 Kinderbetreuung

Um jungen Familien, insbesondere den Müttern mit Klein- und Kleinstkindern, die Gelegenheit zu geben, ihre Kinder kurzfristig in Obhut zu geben, soll eine „Betreuungsbörse“ eingerichtet werden, in der sich Leihomas, Leihopas, erwachsene aber auch jugendliche „Kinder-Sitters“ zur Betreuung von Kindern anbieten und auf die die Familien zurückgreifen können.

Die Maßnahme kann kurzfristig durch das Mitwirken von engagierten Bürgern und von Jugendlichen in Zusammenarbeit mit einer Einrichtung für Kinder- und Jugendarbeit umgesetzt werden.

### 3.3.6 LOS-Projekte

Die Arbeitsgruppe Soziales misst den LOS-Projekten einen sehr hohen Stellenwert bei. Sie fordert, dass die Projekte verlängert werden. Es besteht ein

**Umfassendes Angebot für Jugendliche im Jugendtreff**

**Ausbau des Kellers im Bürgerhaus zum „offenen Treff“**

**Reaktivierung des „Runden Tisches“**

**Koordinierung der vorhandenen Kapazitäten**

**Betreuungsbörse für junge Familien**

**LOS-Projekte zur Integrationsförderung**

<sup>3</sup> LOS = Lokales Kapital für Soziale Zwecke, Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

großes Interesse daran, aus den Projekten längerfristige Maßnahmen zu entwickeln. Wegen ihrer Bedeutung sollen an dieser Stelle die Berichte über die weiteren Projekte zitiert werden:

### **Streetworker für Ehrang-Quint**

Träger: Jugendtreff Ehrang-Quint e.V.

In Kooperation mit der Pfarrgemeinde St. Peter, die die Räumlichkeiten zur Verfügung stellt, begann das Mikroprojekt am 1.10.04. Ziel des Projektes ist die Kontaktaufnahme zu informellen Gruppen, die Einrichtung eines offenen Jugendtreffs und die Planung und Durchführung von gezielten Hilfsangeboten bei diesen Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Die Palette der Probleme reicht von Schulschwierigkeiten, Arbeitssuche, Alkohol-/ Drogenmissbrauch bis hin zu Straffälligkeiten.

Mit der Durchführung des Projektes wurde „streetlife“, Alexander Elsen, beauftragt, der mit dem ehrenamtlichen Jugendpfleger Michael Binder diese Gruppen gemeinsam betreut.

### **3.3.6.1 Integrationsangebote**

Die Eingliederung von nicht deutschen Bürgerinnen und Bürgern sowie von nicht (deutsch sprechenden) deutschen Aussiedlern in die Gemeinschaft der Bewohner des Stadtteils ist eine unbestritten wichtige Aufgabe. Initiativen hierzu wurden durch drei LOS-Projekte entwickelt, die unbedingt aufrechterhalten und weitergeführt werden müssen.

Die Projekte sind in „Texte für die Öffentlichkeitsarbeit zu LOS in Ehrang, Januar 2004“ beschrieben und werden hier zitiert:

### **Spielend Brücken schlagen**

Träger: Jugendgemeinschaftswerk/Caritasverband für die Region Trier e.V.

Das in der Trägerschaft des Jugendgemeinschaftswerks (Caritasverband für die Region Trier e.V.) entwickelte Kulturprojekt „Spielend Brücken schlagen“ ist an junge Menschen im Stadtteil Trier–Ehrang gerichtet. Es spricht jugendliche Zuwanderer und Einheimische an und ist ein Freizeitangebot und eine Maßnahme zur Entwicklung und Stärkung der sozialen Toleranz kultureller Vielfalt.

Das Mikroprojekt baut auf einer engen Kooperation mit dem Jugendtreff Ehrang-Quint e.V. auf. Der Jugendtreff hat sich in den letzten Jahren zu einer Begegnungsmöglichkeit der „alten“ und „neuen“ Jugendlichen im Stadtteil entwickelt. Mit kulturellen Angeboten wie dem geplanten Kulturprojekt können Jugendliche die vorhandenen Verschiedenheiten thematisieren und als Bereicherung erleben, wenn erst die Bereitschaft zu interkultureller Neugier geweckt wird. Die Wirkung bezieht sich dabei sowohl auf die Gruppe der Jugendlichen als auch über die Aufführung des Ergebnisses auf die Öffentlichkeit. Die Ziele des Projektes

1. Kulturaustausch zwischen Migranten und Einheimischen, Toleranz und Wertschätzung des Anderseins, Entdecken der eigenen Kultur und der Kultur des Anderen, gesellschaftliche Akzeptanz und Gewaltprävention.
2. Persönlichkeitsstärkung durch Nutzung der Ressourcen, Veränderung des defizitären Selbstbildes durch Anerkennung der Herkunftskomponenten, Erweiterung des Selbstwertgefühls, das Erlernen von neuen, kreativen Aus-

**Stärkung der  
sozialen Toleranz**

**Interkulturelles Ange-  
bot für Jugendliche**

drucksweisen.

3. Angebot, das bestehende Gemeinsamkeiten zwischen Jugendlichen mit Migrationshintergründen und Einheimischen verstärkt, Projekt mit migrationspezifischen Elementen für alle Jugendlichen.

4. Interesse an der kreativen Freizeitgestaltung. Die Gruppe unter der Leitung von Frau Tatjana Schlag wird sich zwei Mal pro Woche für je zwei Stunden in den neuen Räumlichkeiten des Jugendtreffs in der August-Antz-Straße 42 treffen.

Angestrebte Ergebnisse:

Es entwickeln sich außerinstitutionelle Kontakte zwischen einheimischen Jugendlichen und Jugendlichen mit Migrationshintergründen.

Es entsteht ein gemeinsamer Treffpunkt für beide Untergruppen. Die Jugendlichen haben Spaß an der interkulturellen Arbeit und erarbeiten zusammen eine kulturelle Aktion. Die Aktion wird der Öffentlichkeit präsentiert.

### **Deutschförderung für junge Migranten**

Träger: Jugendgemeinschaftswerk/ Caritasverband für die Region Trier e.V.  
In den Zeiten der schwachen wirtschaftlichen Konjunktur und des ständigen Abbaus von Arbeits- und Ausbildungsplätzen haben Migranten mit nicht ausreichenden Sprachkompetenzen und schlechten oder keinen Abschlusszeugnissen keine Chance auf eine Berufsausbildung. Nach wie vor steht der Erwerb deutscher Sprachkenntnisse an der ersten Stelle der Anforderungen an jugendliche Migranten, die als Seiteneinsteiger in das Bildungssystem starten. Den jungen Migranten ist es erst bei entsprechenden sprachlichen Fortschritten möglich, ihre Ressourcen in die Ausbildung und dann in das Berufsleben einzubringen.

Daher bieten wir Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen eine zusätzliche Sprachfördermöglichkeit im Nachmittagsbereich an, die in Altersgruppen differenziert wird. Die lokalen Kooperationspartner sind die Grundschule Trier-Ehrang, die Hauptschule Ehrang und die Learn-factory, die drei unterschiedlichen Altersgruppen betreuen: Grundschulalter, Jugendliche und junge Erwachsene.

Der Schwerpunkt der Arbeit ist der Sprachunterricht im berufsorientierenden Kontext. Altersgemäß wird das Wissen über das Berufsleben und die Vorbereitung auf die Berufsausbildung vermittelt. Vorgesehen ist hier die Nutzung der PC-Software „Deutsch als Fremdsprache“ und des Internets.

Wir streben folgende Ergebnisse an:

Die teilnehmenden Jugendlichen erreichen innerhalb eines durch die Förderung begleiteten Schuljahres ein Sprachniveau, das ihnen die Versetzung in die nächste Klassenstufe ermöglicht.

Nach dem 2. Förderjahr sollten sie sich in allen Schulfächern so beteiligen können, dass eine Notengebung möglich ist und der angestrebte Schulabschluss erreicht werden kann.

Junge Erwachsene sollen durch den Projektbesuch leichter einen Ausbildungsplatz bzw. eine Arbeitsstelle finden.

**Sprachfördermöglichkeiten für unterschiedliche Altersstufen**

**Verbesserung der Chancen auf dem Arbeitsmarkt**

### **Sprachkurse für AusländerInnen**

#### **Deutsch für Ausländerinnen und Ausländer**

Träger: Ausländerbeirat der Stadt Trier

Das Mikroprojekt begann am 01.11.03; die Lehrerin für die beiden Kurse begann mit ihrer Arbeit am 17.11.03 (Vorbereitung der Kurse, Bücherauswahl, Bestellung, etc.).

Der Unterricht begann für beide Geschlechter am Freitag, dem 05.12.03. Der Sprachkurs für die ausländischen Frauen findet jeweils dienstags und freitags in der Zeit von 17.00 bis 18.30 Uhr im ehemaligen Bürgeramt statt. Der Sprachkurs für die Männer findet im Anschluss an die Frauenkurse von 18.30 bis 20.00 Uhr am gleichen Veranstaltungsort statt. Parallel zu den Frauenkursen findet eine Kinderbetreuung statt.

#### **3.3.6.2 Angebote für Mütter / Väter mit Kleinkindern**

Auch diese Maßnahme wird schon als Projekt von LOS betrieben. In diesem Projekt ist zwar nur von Müttern die Rede, Väter, die die Rolle des Hausmannes übernommen haben, werden dort sicher auch betreut. Das Projekt muss aufrechterhalten und weiterbetrieben werden.

Das Projekt ist in „Texte für die Öffentlichkeitsarbeit zu LOS in Ehrang, Januar 2004“ beschrieben und wird hier zitiert:

#### **Müttercafé**

Träger: Palais e.V.

Im ehemaligen Ehranger Bürgeramt, Kyllstraße 1, steht ab Januar 2004 das „Müttercafé“ als Treffpunkt, Austauschforum und Beratungsangebot für Mütter aus dem Stadtteil Ehrang zur Verfügung. An voraussichtlich drei Vormittagen pro Woche haben (alleinerziehende) Frauen mit Kindern jeder Altersgruppe die Möglichkeit, sich mit anderen auszutauschen, Kinderkleidung und –spielzeug zu tauschen sowie bei Bedarf fachkundige Beratung zu allen Bereichen und Themen des familiären Lebens wahrzunehmen. Träger dieses Angebots ist der Verein Palais e.V.. Neben der Begleitung durch erfahrene Fachkräfte, die bei Bedarf auch an andere Einrichtungen weiter vermitteln und entsprechende Kontakte herstellen, ist auch für die Betreuung jüngerer Kinder während der Öffnungszeiten gesorgt.

### **Müttercafé als Treffpunkt für Frauen mit Kindern**

#### **3.3.6.3 Elterninitiativen**

Der Arbeitsgruppe Soziales ist es ein Anliegen, das auch Elterninitiativen im Stadtteil gefördert werden. Es sei hier beispielhaft auf die Elterninitiative für hyperaktive Kinder oder auf den Elternkreis an der Grundschule hingewiesen.

Die Gründung solcher Initiativen und die Organisation ihrer Arbeit ist eine Aufgabe der Eltern selbst. Es ist eine Aufgabe des noch zu gründenden Bürgervereins Ehrang-Quint, manchen Eltern hier bei Bedarf durch Information und Vermittlung Hilfestellung zu geben.

### **Gründung von Elterninitiativen**

#### **3.3.6.4 Weitere LOS-Projekte**

##### **Abenteuer Ökologie**

Träger: Palais e.V.

Wie in der letzten Zeit häufig in der Tagespresse berichtet wurde, nimmt die

Zahl der „Schulverweigerer“ unter Jugendlichen immer mehr zu. Das Projekt „Abenteuer Ökologie“, das in den beiden Stadtteilen Trier-Nord und Trier-Ehrang stattfinden wird, soll ein Abgleiten von gefährdeten Jugendlichen in eine dauerhafte Verweigerung des Schulbesuchs verhindern. In Form eines arbeitsweltorientierten Ansatzes mit klar definiertem Endprodukt (z.B. Renaturierung eines Bachlaufs unter fachlicher Anleitung) sollen die Jugendlichen in feste Arbeitsgemeinschaften integriert werden und typische Arbeitsmodalitäten wie Lohn- und Abgabenzahlung kennenlernen. Auch die notwendigen Arbeitstugenden wie Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit usw. sollen den ProjektteilnehmerInnen nahe gebracht werden. Träger dieser beiden Maßnahmen ist der Verein Palais e.V., der die Projekte in enger Kooperation mit den örtlichen (Haupt-)Schulen durchführen wird.

### **Integration der Jugendlichen durch Arbeitswelt orientierter Ansatz**

#### **Unterstützung des lokalen Netzwerks „Runder Tisch Ehrang“**

Träger: Verein Jugend und Arbeit e.V.

Der Verein Jugend und Arbeit e.V. unterstützt das lokale Netzwerk in Ehrang im Rahmen des Programms „LOS in Ehrang“ durch fachliche Beratung.

Dazu gehört neben der projektbegleitenden Beratung der lokalen AkteurInnen - z.B. durch Inputs im Rahmen der Netzwerktreffen oder Beratung einzelner Träger bei der Gestaltung der Mikroprojekte - und der internen Auswertung aller durchgeführten Mikroprojekte im Rahmen der ersten Förderperiode vor allem die Erstellung einer differenzierten und fundierten Bestandsaufnahme im Stadtteil.

Hierzu werden einerseits vorhandene quantitative Daten, z.B. zur Bevölkerungsentwicklung, zur Arbeitslosigkeit oder zum Sozialhilfebezug, aufbereitet und ausgewertet, andererseits rund 125 Interviews mit ExpertInnen, SchülerInnen, jungen Menschen und Erwachsenen in Ehrang-Quint durchgeführt.

Aus den Auswertungsergebnissen werden Empfehlungen für die Fortschreibung des lokalen Aktionsplans und die künftige Gestaltung von Mikroprojekten abgeleitet. Damit soll sichergestellt werden, dass die Förderung der Aktivitäten in Ehrang durch LOS auch für die nächste Förderperiode (01.07.04 bis 30.06.05) erfolgt, und dass die dann geplanten Mikroprojekte eng an den Problemlagen und Bedürfnissen der Arbeitslosen oder von Arbeitslosigkeit bedrohten Menschen im Stadtteil angelehnt sind.

### **Sicherstellung der LOS-Projekte in der nächst. Förderperiode**

#### **Assessmentcenter**

Träger: Bürgerservice GmbH

Viele SchülerInnen verlassen die Schule, ohne dabei eine klare Vorstellung ihrer beruflichen Perspektive zu haben.

Das fünftägige AC (Assessment-Center) der Bürgerservice GmbH dient dem Zwecke der vertieften Berufsorientierung von Jugendlichen der Abschlussklassen an Haupt- und Sonderschulen, wobei hier speziell die Gruppe der Benachteiligten Berücksichtigung findet.

Mit Hilfe des AC`s kann Klarheit in Bezug auf Neigungen, Fähigkeiten und Potenziale, die eine Eignung für einen bestimmten Beruf ausmachen, geschaffen werden.

Dadurch wird auch ein Beitrag geleistet, unnötige Ausbildungsabbrüche in näherer Zukunft aufgrund von Fehlentscheidungen zu vermeiden.

### **Förderung der Berufsorientierung von Jugendlichen**

### **Erarbeitung eines Leistungsbildes**

Die SchülerInnen können vor allem von der Kombination der Durchführung theoretischer Test- und Feststellungsmodulen sowie praktischer Tätigkeit in Werkstätten der Bürgerservice GmbH und deren Kooperationsbetrieben auf dem Betriebsgelände profitieren.

Um den intellektuellen und kognitiven Kompetenzen der Probanden Rechnung zu tragen, können jeweils Aufgaben und Verfahren verschiedener Schwierigkeitsniveaus gestellt werden.

Mittels systematisierter und standardisierter Auswertungen entstehen präzise Aussagen über die Leistungsfähigkeit der Teilnehmer.

Zum Abschluss eines jeden AC`s erhält jeder Jugendliche eine Ergebnisdarstellung in Form eines individuellen Profils - ergänzend dazu werden Förderempfehlungen ausgesprochen.

Die Vorteile des AC`s auf einen Blick:

- Ernsthaftigkeit durch Berufsnähe
- Überschaubare Aufgaben
- Klare Strukturen
- Hohe Transparenz
- Vermittlung von Kompetenzerlebnissen
- Zeitnahes Feedback

### **Lokal konzentrierte Suchtprävention**

#### **Suchtprävention im Stadtteil**

Träger: Suchtberatungsstelle „Die Tür“ e.V.

Neben der Suchtberatung und einigen weiteren besonderen Hilfeangeboten stellt der Arbeitsbereich der Suchtprävention seit Jahren einen Schwerpunkt der Angebote der Suchtberatung Trier e.V. dar. Leider mussten bislang aufgrund der geringen personellen Ausstattung Maßnahmen und Veranstaltungen vom Umfang her beschränkt werden und geografisch auf das Einzugsgebiet aufgeteilt werden. Im Rahmen des LOS-Programms ist es möglich, intensive, lokal konzentrierte, mittelfristig orientierte Maßnahmenpakete der Suchtvorbeugung umzusetzen.

Die Umsetzung des Projektes in Kooperation mit der Hauptschule Trier-Ehrang verspricht auch nach Beendigung Nachhaltigkeit, da die dann geschaffenen Strukturen der Suchtvorbeugung weiter wirken können und Suchtprävention so zur stadtteileigenen Selbstverständlichkeit und zum Selbstverständnis wird, welche von den Bewohnern sowie von öffentlichen Personen und Strukturen getragen werden.

Im Rahmen erster Veranstaltungen wurde der Kontakt zum Lehrerkollegium hergestellt. Im Rahmen eines Elternsprechtages bestand für Eltern die Möglichkeit, mit einer Mitarbeiterin der Suchtberatung in der Schule zu sprechen. Für das neue Jahr sind Informationsveranstaltungen für Eltern und Schüler/innen geplant. Die letzteren werden in geschlechtsgetrennten Gruppen durchgeführt werden, um den Unterschiedlichkeiten hinsichtlich des Alkohol- und Drogenkonsums zwischen Mädchen und Jungen gerecht zu werden.

#### **Fachberatung „Gender Mainstreaming“**

Träger: Büro DiWiSo

Das Mikroprojekt dient der Qualifizierung und Beratung der Teilnehmenden im Netzwerk und Begleitausschuss des Projektes LOS in Ehrang zum Themenbereich Gender Mainstreaming. Mit der fachlichen Unterstützung soll

sichergestellt werden, dass die von der Europäischen Union und der Bundesregierung geforderte Gleichstellung von Frauen und Männern im Projekt Berücksichtigung findet.

Die Durchführung des Mikroprojekts beinhaltet eine geschlechtsspezifisch orientierte Analyse des Sozialraums und der vorgelegten Projektkonzeptionen, einen Einführungsworkshop, die Beratung und Begleitung der Projektträger während der Projektlaufzeit sowie eine Abschlussreflektion. Am Ende der Laufzeit des bis 31.06.2004 angelegten Vorhabens werden Handlungsempfehlungen für die weitere Durchführung von LOS im Folgezeitraum gegeben.

Das Ziel des Mikroprojektes ist es darauf hinzuarbeiten, dass die Vorhaben, die im Rahmen von LOS durchgeführt werden, für die Bewohner und Bewohnerinnen im Stadtteil gleichermaßen von Nutzen sind und darauf hinwirken, bestehende Ungleichheiten zu beseitigen.

Die Durchführung des Mikroprojekts erfolgt durch das Büro DiWiSo, Uta Hemmerich-Bukowski

### **Stadtteilbüro für junge Arbeitslose**

Träger: TINA e.V.

Im neuen Jahr bietet die Beratungsstelle für junge Arbeitslose Beratungsstunden speziell für Ehranger Jugendliche und junge Erwachsene im ehemaligen Amtshaus in der Kyllstraße 1 an.

Jeden Dienstag und Donnerstag von 14.00 bis 16.00 Uhr stehen erfahrene Sozialpädagogen vor Ort bereit, um jungen Arbeitslosen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Vom einfachen Informationsgespräch über detaillierte Beratung bis zur Vermittlung in Maßnahmen oder Ausbildung und Arbeit reicht die Palette der Hilfsangebote. Anmeldungen sind nicht erforderlich. Wer sich außerhalb der angegebenen Zeiten beraten lassen will, kann unter der Tel.-Nr. 9794130 einen Termin ausmachen.

### **3.4 Attraktives Wohnen für Senioren**

Die Arbeitsgruppe sieht in der Schaffung von Wohnraum, der für Senioren attraktiv ist, eine wichtige Zukunftsaufgabe. Immer dann, wenn Häuser saniert werden oder Neubauten errichtet werden, sollen Wohnbereiche entstehen, die den Bedürfnissen alter Menschen besser entsprechen, als das in herkömmlichen Bauten der Fall ist. Hierzu gehören der barrierefreie Zugang in die Wohnung, Aufzüge zur Überwindung von Stockwerken, Vermeidung von Stufen innerhalb der Wohnung, altengerechte Sanitäreinrichtungen und viele andere Vorkehrungen mehr. Alte Menschen, insbesondere wenn Sie allein auf sich gestellt sind, brauchen ein Umfeld, in dem möglichst kurze Wege zum Einkauf von Produkten der täglichen Lebensführung zu überwinden sind und ein freundliches Umfeld gestaltet worden ist.

Hier ist auch die Verwaltung der Stadt gefordert, indem sie Baurichtlinien und Bauvorschriften vorgibt, die auch auf die Bedürfnisse von alten Menschen ausgerichtet sind.

Aus der AG kam der Wunsch, zentral im Ortskern, ein Seniorenheim einzurichten. Es könnte in Zusammenhang mit der Neugestaltung des Mühlengeländes errichtet werden.

### Einrichtung eines Seniorentreffs

#### 3.5 Seniorentreff

Für Senioren soll mit dem Seniorentreff die Möglichkeit einer Betreuung in vielfältiger Form eröffnet werden. Dies kann z.B. durch folgende Maßnahmen geschehen:

- Beratung bei Fragen in Notsituationen im Bereich der Pflege
- Hilfestellung bei Problemen und Wünschen im alltäglichen Leben und Freizeit
- Koordination und Vernetzung der ehrenamtlichen Seniorenarbeit - Leitung eines "runden Tisches" mit den örtlichen Seniorengruppenleitern
- Einrichten einer Seniorensseite in der Stadtteilzeitung, Öffentlichkeitsarbeit
- Gründung eines Gesprächskreises für pflegende Angehörige
- Seniorenversammlungen
- Vorträge für Senioren
- Projekte und Feste
- Gründung eines ehrenamtlichen Handwerkerhilfsdienstes von Senioren, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, anderen Senioren zu helfen. Sie kommen zum Beispiel, wenn der Wasserhahn tropft, eine Glühbirne ausgewechselt werden muss, ein Nagel in die Wand geschlagen werden muss, etc.
- Seniorengymnastik für rüstige und betagte Senioren

Der Seniorentreff soll kurz- bis mittelfristig entstehen. Diese Aufgabe ist eine Gemeinschaftsaufgabe, die sich die Stadtverwaltung, Ortsbeirat und engagierte Bürger werden teilen müssen.

### Sicherstellung der Einzelhandelsangebote

#### 3.6 Einzelhandelsangebote

Für viele Bürger ist es außerordentlich wichtig, dass ihre Versorgung vor Ort im Stadtteil dauerhaft sichergestellt ist. Nicht alle Bewohner des Stadtteils fahren täglich oder mehrmals in der Woche in die Innenstadt, wo sie Einkäufe einfach und in großer Auswahl der Produkte für sich erledigen können. Mütter, die kleine Kinder zu Hause versorgen müssen, sind darauf angewiesen, dass sie ihren Bedarf an Nahrungsmitteln, Körperpflegeprodukten, Kinderpflegemitteln, Medikamenten, etc., etc. vor Ort abdecken können. Ältere Menschen, die in ihrer Beweglichkeit aus gesundheitlichen, wirtschaftlichen oder sonstigen Gründen eingeschränkt sind, sind ebenfalls auf eine bestehende Nahversorgung angewiesen.

Deshalb muss alles getan werden, dass auch künftig die Einzelhandelsangebote aufrechterhalten werden.

Für die Versorgung von Menschen, die außerhalb des Ortskerns leben und in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, besteht das Problem, für Ihre Einkäufe die Entfernung zum Ortskern zu überwinden. Hier hat die Arbeitsgruppe einen Vorschlag erarbeitet, dessen Realisierung getestet werden muss:

#### Konzeption „Einkaufsbus für Ehrang-Quint“

Ein konzeptioneller Entwurf für einen Einkaufsbus in Ehrang-Quint, insbesondere für ältere BürgerInnen aus Ehrang-Quint, wurde entwickelt. Eine Grundlage dafür war die Durchführung einer Befragung ausgewählter älterer

MitbürgerInnen. Die Kosten für den Bus wurden recherchiert.

Es ist festzustellen, mit welchem Angebot auf die Bedürfnisse der Senioren in unserem Stadtteil eingegangen werden muss bzw. welche Bedürfnisse bei den Senioren bestehen. Die schlechte Situation hinsichtlich der Lebensmittelversorgung innerhalb von Ehrang/Quint ist dabei zu berücksichtigen. Ein „sog. Einkaufsbus“ für ältere und nicht mobile Bürgerinnen und Bürger kann hier Abhilfe schaffen. Insbesondere die Bürger der Randzonen „Vordere und Hintere Heide, Quint und Bausch“ sind zu bedienen.

Der „Einkaufsbus“ fährt innerhalb von Ehrang/Quint die entsprechenden Geschäfte an, wo die Bürgerinnen und Bürger einkaufen können. Zentrale Zusteige- und Aussteigepunkte sind noch zu klären.

Durch ein oder zwei ehrenamtliche Begleitpersonen – es gibt engagierte Mitbürgerinnen und Mitbürger unter uns - muss das Tragen der Einkäufe für die Teilnehmenden erleichtert werden. Die Fa. Kylltal-Müller hat sich auf Anfrage bereit erklärt, das Vorhaben zu unterstützen. Die Kosten belaufen sich für einen 50er Bus für einen Nachmittag auf ca. 75 – 100 Euro. Bei einer Auslastung von 50 Teilnehmenden beträgt der Pro-Kopf-Anteil für Hin- und Rückfahrt 1,50 bis 2,00 Euro.

Einen weiteren Nutzen entsteht durch die Realisierung des Projekts „Einkaufsbus“. Vielen älteren Mitbürgerinnen und Mitbürgern mangelt es an Gesprächspartnern, mit denen man das eine oder andere besprechen oder auch diskutieren kann. Vielen fehlt auch die Gelegenheit - mangels Beweglichkeit - alte Bekannte vom anderen Ende von Ehrang und Quint wiederzusehen. Mit dem „Einkaufsbus“ lassen sich auch diese Menschen wieder zusammenführen.

Für die Realisierung des Projektes „Einkaufsbus“ wird eine Stelle benötigt, die Bedarf und Angebot zwischen den Kunden, dem Begleitpersonal und dem Busunternehmen koordiniert.

Zur Klärung der Frage, ob das Projekt angenommen wird, ist eine Befragung durchzuführen und werbende Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben.

### **Einkaufsbus für ältere und nicht mobile BürgerInnen**

### **Klärung des Bedarfs**

#### 4 AG Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt

Die Arbeitsgruppe „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“ hat eine Reihe von Themen behandelt. Dabei haben die ersten drei Anliegen Vorrang, weil sie von den Teilnehmern der Zukunftskonferenz als die wichtigsten bewertet wurden. Diese sind:

die Verbesserung der Sicherheit der Bürger im Stadtteil  
 der Lärmschutz an den Bundesverkehrswegen  
 das Baden an Kyll und Mosel

#### Themenschwerpunkte der Arbeitsgruppe

Weitere Themen betreffen die Sauberkeit im Stadtteil, die Verminderung der Luftbelastung, die durch den Kraftfahrzeugverkehr und durch Industriebetriebe verursacht wird, sowie die Ortskernsanierung, die seit dem Jahre 1993 schrittweise durchgeführt wird.

Die Arbeitsgruppe „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“ hat im Vergleich zu den anderen Arbeitsgruppen doppelt so viele Ziele aufgestellt (Vgl. Tabelle 1, Tabelle 2 und Tabelle 3).

Arbeitsfeld „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“			
Nr.	Pkte	Ziele	Zeitraum
1	18	Vorhandenes Sicherheitsempfinden ist spürbar verbessert	2005
2	11	Alle Bundesverkehrswege haben Lärmschutzwände	2007
2*	5	Lärmspitzen beim Bahnverkehr sind um 50 % gesenkt (früher Ziel 7)	2008
3	9	Baden an Kyll und Mosel ist ermöglicht	2005/2015
4	8	Ehrang ist Standort für umweltfreundliche Produktionsbetriebe	2010
4*	2	Lärm- und Luftbelastung durch Hafenebetriebe wird jährlich um 10 % reduziert (früher Ziel 9)	2005/2015
4**	3	In der Servaisstraße sind verarbeitende Betriebe untersagt (früher Ziel 8)	2006/2009
5	5	Bebaute Umwelt ist erlebbar (Einnahmen)	2005
6	5	Die Ortskernsanierung ist erfolgreich abgeschlossen	2015
6*		Die Luftbelastung im Ortskern durch private Haushalte ist bis 2006 um 20 % und bis 2009 um 40 % reduziert (früher Ziel 12)	2006/2009
10	2	Alle Straßen, Fußwege und öffentliche Flächen sind sauber	2005
11	4	Ehrang-Quint ist ein lebenswerter Stadtteil	2010

Tabelle 5: Bereinigte Ziele zu „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“

Es zeigt sich im Nachhinein, dass das Ziel Nr. 7 „Lärmspitzen beim Bahnverkehr sind bis 2008 um 50 % gesenkt“ ein Teilziel von Ziel Nr. 2 „Alle Bundesverkehrswege haben Lärmschutzwände“ ist.

Ebenso sind die Ziele Nr. 8 „In der Servaisstraße sind verarbeitende (lärm-

erzeugende) Betriebe untersagt“ und Nr. 9 „Lärm- und Luftbelastung durch Hafенbetriebe wird jährlich um 10 % reduziert“ dem Ziel Nr. 4 „ Ehrang ist Standort für umweltfreundliche Produktionsbetriebe“ nachzuordnen.

Schließlich ist das Ziel Nr. 12 „Die Luftbelastung im Ortskern durch private Haushalte ist bis 2006 um 20 % und bis 2009 um 40 % reduziert“ dem Ziel Nr. 6 „Die Ortskernsanierung ist erfolgreich abgeschlossen“ unterzuordnen.

Ferner ist das Ziel Nr. 11 kein Ziel, dem man einige spezifische Maßnahmen zur Realisierung zuordnen könnte; es ist vielmehr identisch mit dem Oberziel für den Stadtteil.

Dementsprechend werden alle aufgestellten Ziele im Folgenden in der o.g. neuen Zuordnung aber dennoch vollständig behandelt (siehe Tabelle 7):

#### **4.1 Verbesserung der Sicherheit im Stadtteil**

Das Thema Sicherheit hat deshalb im Empfinden der Bürgerinnen und Bürger einen hohen Stellenwert erlangt, weil es eine Vielzahl von Gefahrenpunkten im Stadtteil gibt. Beispielhaft sind folgende Gefahrenquellen zu nennen:

- Fehlende Beleuchtung von Straßen und Gehwegen im Bereich „Bausch“, „Heide“, an der rechten Seite der „Ehranger Str.“ bis Bahnübergang und Radweg führend zur Mäusheckerhalle
- Keine eigene Polizeistation
- Bundesgrenzschutz im Bahnbereich tagsüber zu wenig präsent
- Gefahr durch zugeparkte Gehwege z.B. von Schrott-Lkw
- Am Radweg vom Hafen am Wasserwerk vorbei Richtung Fahrradweg Schweich/ Krankenhaus muss ungesichert eine viel befahrene Hauptstraße überquert werden
- Radwege entlang der „Ehranger Str.“ werden subjektiv als gefährlich empfunden, da die Straße bei Auto-Gegenverkehr zu eng ist
- Des Weiteren fehlt eine Endmarkierung der Fahrradwege (siehe auch Abschnitt 2.2.1 Radwege)
- An der Ecke „Laacher Weg/ August-Antz-Str.“ ist kein Bürgersteig vorhanden, so dass Fußgänger auf die Straße ausweichen müssen, wo sie aufgrund der Unübersichtlichkeit leicht vom Autoverkehr erfasst werden können
- Mopedfahren auf Rad- und Fußwegen

Die Arbeitsgruppe fordert deshalb, vorrangig und kurzfristig folgende Maßnahmen umzusetzen:

##### **4.1.1 Polizei-Präsenz**

Es ist die Polizei-Präsenz durch eine eigene Polizeistation sicherzustellen und durch vermehrte Fuß- und Fahrradstreifen zu verstärken.

### Installation von Straßenleuchten

#### 4.1.2 Straßenbeleuchtung

Nicht nur wegen der Verkehrssicherheit für Fußgänger, sondern auch zum Schutz gegen Übergriffe sowie zur Eingrenzung von schon beobachtetem Drogenmissbrauch an dunklen Wegstrecken sind an folgenden Punkten bzw. Strecken Beleuchtungen notwendig:

Im Wendekreis Drosselweg ist eine Straßenlaterne anzubringen

Es ist eine Beleuchtung an der Treppe „Malteser“, das ist der Treppenabgang vom Drosselweg hinunter zum Gebäude des Malteser Hilfsdienstes an der Ehranger Straße, anzubringen

Desgleichen ist eine Straßenbeleuchtung im gesamten Verlauf des Reutersweges zu installieren sowie an der rechten Seite der „Ehranger Str.“ bis Bahnübergang und Radweg führend zur Mäusheckerhalle

Auf die Notwendigkeit der Straßenbeleuchtung von Straßen und Gehwegen im Bereich „Bausch“, „Heide“ hat die Arbeitsgruppe „Verkehr“ hingewiesen.

### Maßnahmen zur Sicherung der Verkehrswege

#### 4.1.3 Sicherung der Verkehrswege

Maßnahmen zur Sicherung der Verkehrswege insbesondere für Fußgänger und Radfahrer sind im Folgenden zusammengestellt:

- am Radweg vom Hafen am Wasserwerk vorbei Richtung Fahrradweg Schweich/ Krankenhaus muss der Radweg verlegt werden, damit die viel befahrene Hauptstraße im kürzesten Weg und mit Übersicht überquert werden kann.
- Auf den Radwegen entlang der „Ehranger Str.“ müssen Beschilderungen bzw. farbliche Markierungen angebracht werden, die auf das Ende des Radweges bzw. auf die Weiterführung auf der gegenüberliegenden Seite hinweisen (siehe auch Abschnitt 2.2.1 Radwege).
- Solche Endmarkierungen der Fahrradwege sind auch in der Quinter Straße notwendig (siehe auch Abschnitt 2.2.1 Radwege).
- an der Ecke „Laacher Weg/August-Antz-Str.“ ist kein Bürgersteig vorhanden, so dass Fußgänger auf die Straße ausweichen müssen. Hier ist ein Verkehrsspiegel anzubringen, Darüber hinaus sind zur Reduzierung der Geschwindigkeit von Fahrzeugen Blumenkübel
- oder ähnliche Anlagen zu installieren.
- Das Mopedfahren auf Rad- und Fußwegen ist durch Beschilderung zu untersagen; die Einhaltung der Verkehrsvorschrift muss kontrolliert werden.

### Behinderung und Gefährdung der Fußgänger

#### 4.1.4 Zaun am Drosselweg

Am nördlichen Ende des Drosselweges ist der Bürgersteig durch einen Zaun abgesichert. Er verhindert, dass Fußgänger in das zur Ehranger Straße hin stark abschüssige Gelände des Malteser Hilfsdienstes stürzen. Der Zaun ist nicht auf der Grenze des Grundstückes errichtet worden, sondern der Einfachheit halber mitten auf dem Bürgersteig, denn hier fanden die Zaunpfosten aus Winkeleisen besseren Halt als auf dem unbefestigten Boden des abschüssigen und von Bäumen bestandenen Grundstückes. Den Fußgängern steht nur noch die Hälfte des ohnehin schmalen Bürgersteigs zur Verfügung.

Das Gelände und das Gebäude des Malteser Hilfsdienstes gehört der Stadt;

denn hier war ehemals eine Schule untergebracht. Die Verantwortlichen sind aufgefordert, die fehlerhafte Installation des Zaunes zu korrigieren.

#### 4.1.5 Notrufsäulen an der Ehranger Straße

Die Ehranger Straße führt von der Ecke Mäusheckerweg bis zur Bahnschranke an der Kyllüberquerung. An dieser Strecke liegt auch der Bahnhof von Ehrang. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe beurteilen auf Grund der Beobachtungen auf insbesondere abendlichen und nächtlichen Streifengängen die Ehranger Straße als gefährlich genug, dass entlang ihres Verlaufs unbedingt Notrufsäulen angebracht werden müssen.

#### Anbringen von Notrufsäulen

#### 4.1.6 Kiezläufer in Ehrang-Quint

Die Arbeitsgruppe „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“ ist aufgrund der Gegebenheiten in Ehrang-Quint im Zuge der Zukunftskonferenz zu der Überzeugung gekommen, dass Ehrang-Quint einen Kiezläufer braucht und diese Stelle unbedingt eingerichtet werden muss. Sie beruft sich dabei auf ein Modell aus Berlin, wo im Quartier Wollankstraße/Soldinerstraße seit Frühjahr 2002 die Stellen für 2 Kiezläufer eingerichtet wurden. Zur Veranschaulichung der Aufgaben eines Kiezläufers wird ein Bericht aus dem Internet zitiert:

#### Einrichtung eines Kiezläufers

*Der **Soldiner Kiez**<sup>4</sup> liegt am Nordrand des **Bezirks Mitte** im Ortsteil Gesundbrunnen und grenzt an die Bezirke Reinickendorf und Pankow. Die Panke, die dieses Gebiet in Nord-Süd-Richtung durchquert, bildet mit ihrem Grünzug und den angrenzenden Spiel- und Erholungsflächen für die rund 16.800 Kiezbewohner eine Oase der Entspannung. Im Westen wird das Gebiet durch die Drontheimer Straße, im Süden durch die Osloer Straße und im Osten durch die Grüntaler Straße begrenzt.*

*Städtebaulich wird das 71 ha große Quartiersmanagementgebiet durch Altbauten in Blockstruktur geprägt. Im nördlichen Bereich entlang der Wollankstraße befinden sich große Blöcke des sozialen Wohnungsbaus der 70er Jahre. Der Bezirk Mitte hat mit 25,7 % den höchsten Ausländeranteil der Stadt. Allein im Soldiner Kiez liegt der Anteil bei 34,5 %. Projekte zur Integration ausländischer Mitbürger erhalten deshalb besondere Bedeutung. Die beiden Kiezläufer waren ursprünglich als "mobile Einsatzkräfte" im Beschäftigungsförderungsprojekt "Berlin macht mit" als Umweltstreife, sogenannte Green-Cops, beschäftigt.*

*Nachdem mittels eines Quartierfonds 1 Mio. DM für den Kiez zur Verfügung gestellt wurde, entschloss sich die für die Fördergeldverteilung zuständige Bürgerjury, eine Festanstellung der beiden Cops vorzunehmen und deren Arbeit für zunächst ein Jahr zu finanzieren. Ihre Zuständigkeit begrenzte sich zunächst auf den Erhalt von Sauberkeit und Ordnung im Straßenbild. Im Mittelpunkt steht die permanente Müllentfernung auf den Straßen, Hinterhöfen, Dachböden und Kellerräumen. Die Hausmeister und im günstigsten Fall auch die Verursacher werden sofort kontaktiert, um die Probleme selbst zu beheben. Zusätzlich werden Aktionen zur Mülltrennung und Müllvermeidung durchgeführt. Jedoch auch lose Poller, defektes Straßenpflaster und andere Gefahrenstellen fallen in ihren Aufgabenbereich. Auch die Hundebesitzer*

<sup>4</sup> Kiez = Stadtteil, abgelegener Ort

bekommen hilfreiche Ratschläge zur sachgemäßen Entsorgung der "tierischen Überreste". Hilfreich für ihr Durchsetzungsvermögen sind ihre vielfältigen Kontakte zu Ordnungsamt, BSR, Veterinäramt und Schulen.

Im Laufe der Zeit haben sich durch Problemstellungen und Bedürfnisse im Kiez neue Aufgabenfelder aufgetan. Ein besonderes Anliegen ist den beiden die Situation der Kinder und Jugendlichen. Dazu gehören die morgendliche Schulwegbetreuung der Kinder im Pankegrünzug sowie die Wachsamkeit gegenüber anzutreffenden "Schulschwänzern". Zudem widmen sie ihre Aufmerksamkeit den Spielplätzen, führen mit Eltern und Kindern Aufräumaktionen durch, sammeln weggeworfenes Spritzbesteck ein und versuchen gemeinsam mit den auf dem Spielplatz "ansässigen" Alkoholkonsumenten andere Aufenthaltsplätze zu finden sowie die Hunde fernzuhalten. Durch ihre Uniformierung sind die Kiezläufer im Straßenbild leicht wahrzunehmen. Durch ihren hohen Bekanntheitsgrad und die mittlerweile erarbeitete Akzeptanz werden ihnen die Probleme und Bedürfnisse der Menschen quasi auf der Straße zugetragen. Da die Probleme unmittelbar angegangen, bzw. prompt weitergegeben werden, ergibt sich meist eine schnelle Lösung, was, im Blickwinkel der Öffentlichkeit betrachtet, sicherlich zu einem positiven Image und zur Steigerung der Glaubwürdigkeit beiträgt. Von erheblicher Bedeutung ist die Tatsache, dass eine Kontinuität der Arbeit erreicht wird. Da sich die soziale Gemengelage, offizielle und nichtoffizielle Kanäle, nicht dem kurzfristig Beschäftigten ergeben, sowie ein Vertrauen nur langfristig erarbeitet werden kann, ist eine längerfristige Beschäftigung der eingearbeiteten Kiezläufer erwünscht. Zahlreiche Kontakte zu Einrichtungen müssen geknüpft und gepflegt werden. Nicht zu unterschätzen sind die persönlichen Kontakte mit den Kiezbewohnern auf der Straße, mit Gewerbetreibenden, Kneipen- und Caf ewirten sowie den Migrantenvereinen und -organisationen. Durch diese soziale Einbindung gewinnen die Kiezläufer die entscheidende Möglichkeit, Präventionsarbeit zu betreiben. Ziel ist es, durch die st ndige Präsenz der Kiezläufer als "soziales Gewissen" für ein nachbarschaftliches Miteinander, ein Umdenken in den Köpfen hin zu mehr Aufmerksamkeit, Verantwortlichkeit und Zivilcourage zu erzeugen.

Die Arbeitsgruppe „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“ hat beschlossen, dass alle Funktionen des Kiezläufers, wie oben beschrieben, in Ehrang-Quint einzurichten sind.

#### **4.2 Lärmschutz an Bundesverkehrswegen**

Die Lagekarte von Ehrang-Quint zeigt, in welchem Maße Ehrang-Quint von stark befahrenen Bundesstraßen (Lkw, Pkw und Rad-Kfz) umgeben ist und durchquert wird; das sind:

- die Bundesstraße B53 entlang des östlichen Stadtteilgebietes
- die Bundesstraße B52, die die Autobahnen A602 und A64 verbindet und dabei von Osten kommend hochgelegen über die Ehranger Brücke f hrt und dabei den Ortsteil von Ehrang quert
- die Bundesstraße B422, die von Kordel kommend durch den Ortskern von Ehrang f hrt

Als Zubringer weiteren Verkehrs aus dem Norden ist noch die Landesstraße L46 zu nennen, die unmittelbar in den Ortsteil von Quint einmündet.

Schließlich verläuft die Eisenbahnstrecke entlang des gesamten Stadtteils,

wobei sie mit einem Streckenabschnitt mitten durch den Ortskern von Ehrang führt. Die Eisenbahnstrecke wird von Personenzügen, überwiegend aber von Güterzügen befahren.

Der Stadtteil ist dem entsprechend erheblich von Lärmbelastungen betroffen.

Die Arbeitsgruppe „Verkehr“ hat sich in den Abschnitten 2.1.1 und 2.1.2 ebenfalls mit dieser Situation befasst und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung innerhalb der Ortsteile aufgezeigt. Lärmmessungen, die von der Arbeitsgruppe „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“ selbst durchgeführt worden sind, belegen, dass gegen die Lärmbelastungen, wenigstens an bestimmten Streckenabschnitten, auch bauliche Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind.

#### 4.2.1 Lärmmessungen

Um die von der Arbeitsgruppe gemessenen Werte einschätzen zu können, sind in der nachfolgenden Tabelle einige Lärmeckwerte zusammengestellt worden.

30 dB(A)	Nächtlicher Immissionsgrenzwert in Wohnungen, entspricht Kühschrankbrummen
50 dB(A)	Straßenverkehrslärm in 30 m Abstand hinter geschlossenen Fenstern
70 dB(A)	Schreibmaschine in 1 m Abstand
90 dB(A)	Schwerer Lkw in 5 m Abstand
120 dB(A)	Schmerzgrenze

*Tabelle 6: Lärmeckwertewerte*

Auf den folgenden Seiten sind die Messpunkte und die Messwerte übersichtlich dargestellt.

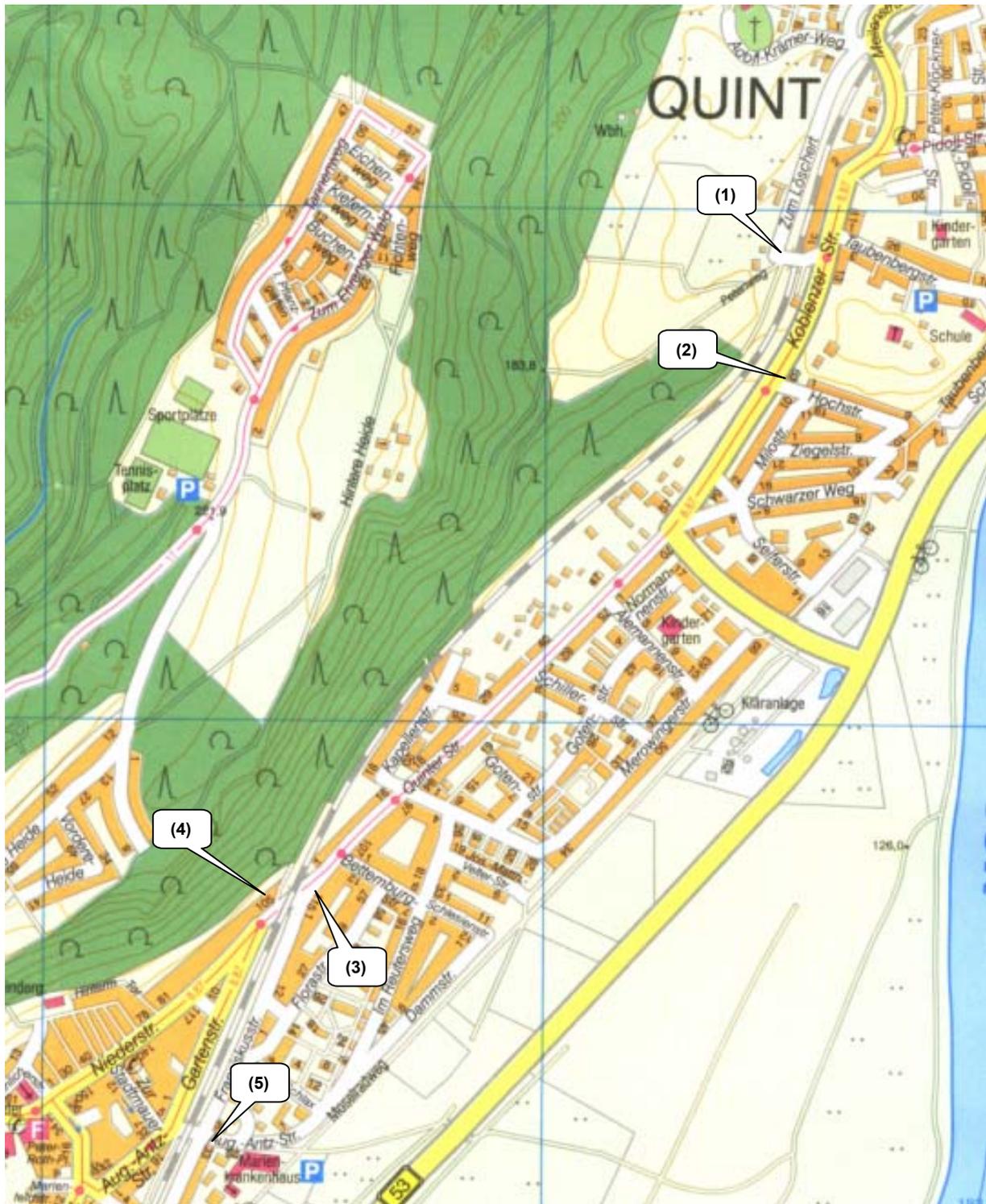


Abbildung 25: Ehrang-Quint – nördlicher Teil

Tabelle 7: Lärmmessungen an den Messpunkten (1) – (5):

(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
Überführung „Zum Löschert“		Ecke Quinter Straße-Hochstraße		Unterführung Quinter Straße		Niederstraße 107		Unterführung „DRK“	
Güterzug	94,1 dB (A)	Lkw	92,1 dB (A)	1 Pkw	69,0 dB (A)	Pkw max	82,1 dB (A)	Güterzug	84,9 dB (A)
		Pkw	85,3 dB (A)	3 Pkw's	75,5 dB (A)	Bus Kylltal	89,6 dB (A)		
		Motorroller	91,7 dB (A)	Güterzug	86,7 dB (A)	Stadtbus	87,5 dB (A)		
						Geländewagen	85,4 dB (A)		
						Lkw max	90,4 dB (A)		
						Kleintransporter	92,4 dB (A)		



Abbildung26: Ehrang-Quint – südlicher Teil

Tabelle 8: Lärmmessungen an den Messpunkten (6) – (11):

	(6)	(7)	(8)	(10)	(11)
	Laacher Weg 10	TeleKom Ehranger Str.	Schrottplatz Servaisstraße	Ecke Ehranger Straße-Hafenstraße	Umgehungsstraße B53 Unter dem Dostert
Güterzug	84,3 dB (A)	Stadtbus 89,9 dB (A)	Arbeitslärm 91,3 dB (A)	Lkw 80,3 dB (A)	Lkw's, Pkw's 88,4 dB (A)
Personenzug	69,8 dB (A)	Pkw's 69,3-79,8		Pkw 74,1 dB (A)	
Brücke B52 ohne Kfz	38,7 dB (A)	Kfz auf Brücke B52 53,7 dB (A)		Anfahrender Bus 71,5 dB (A)	
Brücke B52 mit Pkw	46,7 dB (A)			Anfahrender Lkw 77,5 dB (A)	
Brücke B52 mit Lkw	51,7 dB (A)		(9)		
August-Antz-Straße - Lkw	67,1 dB (A)		Bahnhof		
Pkw vor dem Haus	68,5 dB (A)		Güterzug 83,6 dB (A)		

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Protokoll der Lärmmessungen. Die Messpunkte und die Messwerte sind in die oben gezeigten Karten eingetragen worden.

### Lärmkataster Ehrang-Quint – AG „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“

erstellt von Joachim Wasniewski

(Messpkt.)/Ortsangabe	Datum	Uhrzeit	Lärmquelle	Lärmstärke
(9)/Bahnhof Ehranger Straße	18.02.04	22:45	Güterzug	83,6
(7)/Telekom Ehranger Straße	18.02.04	22:30	Stadtbus	89,9
-,-	18.02.04	22:32	Pkw's	69,3-79,8 dB (A)
-,-	18.02.04	22:38	Fahrzeuge auf Brücke B52	53,7 dB (A)
(11)/Umgehungsstraße B53 Unter dem Dostert	25.02.04	18:45-19:00	Lkw's, Pkw's	88,4 dB (A) maximal
(5)/Unterführung „DRK“ (Aug.-Antz-Str.)	18.02.04	22:16	Güterzug	84,9
(3)/Unterführung Quinter Straße	18.02.04	22:20	1 Pkw	69,0 dB (A)
-,-	18.02.04	22:22	3 Pkw	75,5 dB (A)
-,-	18.02.04	22:26	Güterzug	86,7 dB (A)
(1)/Auf Bahnüberführung „Zum Löschart“	25.02.04	18:34	Güterzug	94,1 dB (A)
(6)/Laacher Weg 10	18.02.04	21:28	Güterzug	84,3 dB (A)
-,-	26.02.04	00:45	Personenzug	69,8 dB (A)
-,-	26.02.04	00:24	Güterzug	82,7 dB (A)
-,-	26.02.04	00:30	Brücke B52 ohne Kfz	38,7 dB (A)
-,-	26.02.04	00:32	Brücke B52 mit Pkw	46,7 dB (A)
-,-	26.02.04	00:33	Brücke B52 mit Lkw	51,7 dB (A)
-,-	26.02.04	00:40	August-Antz-Straße - Lkw	67,1 dB (A)
-,-	26.02.04	00:42	Vor dem Haus	68,5 dB (A)
(2)/ Ecke Quinter Straße-Hochstraße			Lkw	92,1 dB (A)
-,-			Pkw	85,3 dB (A)
-,-			Motorroller	91,7 dB (A)
(4)/Niederstraße 107			Pkw max	82,1 dB (A)
-,-			Bus Kylltal	89,6 dB (A)
-,-			Stadtbus	87,5 dB (A)
-,-			Geländewagen	85,4 dB (A)
-,-			Lkw max	90,4 dB (A)
-,-			Kleintransporter	92,4 dB (A)
(8)/Schrottplatz Servaisstraße			Arbeitslärm	91,3 dB (A)
(10)/Ecke Ehranger Straße-Hafenstraße			Lkw	80,3 dB (A)
-,-			Pkw	74,1 dB (A)
-,-			Anfahrender Bus	71,5 dB (A)
-,-			Anfahrender Lkw	77,5 dB (A)

Tabelle 9: Protokoll der Lärmmessungen in Ehrang-Quint

## Maßnahmen zum Schutz gegen Lärm

Die VDI-Richtlinie 2058 setzt als Tages-Immissions-Richtwerte fest: für Gebiete mit überwiegender Industrie 65 dB(A), je 50% Wohnungen und Industrie 60 dB(A), überwiegend Wohnungen 55 dB(A). Nur Wohnungen 50 dB(A) und als Nachtrichtwerte je 15 dB(A) weniger.

Der Emissionsschutz umfasst alle Maßnahmen zur Verringerung der Schallerzeugung und Schallabstrahlung. Durch einen Teppich z.B. kann die Trittschallanregung um mehr als 20 dB(A) gesenkt werden. Die Schallabstrahlung wird z.B. durch Kapselung (Motoren) und Verwendung von Schalldämpfern (Auspuff, Baumaschinen) verringert.

Der Immissionsschutz verringert die Einwirkung von vorhandenem Lärm auf den Menschen. Dazu gehört bei Lärmarbeitern der individuelle Gehörschutz, z.B. Lärmschutz-Kapseln und Ohrenstöpsel. Der bauliche Schallschutz beruht überwiegend auf der Schalldämmung (Reflexion der Schallwellen) durch die Bauteile. Durch Schalldämpfung wird die Nachhallzeit eines Raumes verringert.

Die Messungen offenbaren die neuralgischen Punkte und Streckenabschnitte der übermäßigen Lärmbelastung und fordern deshalb folgende Maßnahmen:

- Es sind Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke von der Hafestraße bis zur Koblenzer Straße durchzuführen. Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass die Lärmspitzen bis zum Jahre 2008 um 50 % gesenkt worden sind
- Es sind beidseitig durchgehende Lärmschutzwände entlang der Ehranger Brücke – B52 zu errichten
- Es ist eine durchgehende Lärmschutzwand entlang der B53 vom Brauchwasserwerk bis zur Kreuzung B53/Unter dem Dostert zu errichten
- Es sind künftig amtliche Lärmmessungen regelmäßig durchzuführen und ein Lärmkataster zu erstellen und fortlaufend zu aktualisieren

### Notwendige Lärmschutzmaßnahmen

## 4.3 Reaktivieren von Strand- und Liegebad

Die Arbeitsgruppe beklagt, dass Freizeiträume, die in früheren Jahrzehnten (nach dem 2. Weltkrieg) schon einmal bestanden haben und von der Bevölkerung gern genutzt worden sind, heute nicht mehr zur Verfügung stehen.

### 4.3.1 Kaiserhammer Weiher

Der Kaiserhammer Weiher war früher einmal ein beliebter Bade- und Liegestandort. Die Arbeitsgruppe möchte, dass das in Privatbesitz (Angelsportverein) befindliche Gelände auch als sommerliches Freizeitgelände genutzt werden kann. Eine gastronomische Einrichtung an Stelle des alten Kaiserhammer-Geländes sollte errichtet werden.

### Nutzung als sommerliches Freizeitgelände

### 4.3.2 Baden an Kyll und Mosel

Nachdem die ehemals wegen der Umweltbelastungen zu berücksichtigenden Einschränkungen heute nicht mehr relevant sind, soll ein Strand- und Liegebad für Ehrang-Quint an der Kyll oder ersatzweise an der Mosel wieder eingerichtet werden.

### Wiedereinrichtung eines Strand- und Liegebades

Folgende Standorte sind als Alternativen zu untersuchen:

- Dritt-Türmchen (ehemaliger Standort)
- Mühlengelände
- Moselvorland

#### 4.4 Umweltfreundliche Produktionsbetriebe

Durch die Einrichtung des Industriegebietes im Hafengebiet ist der Ortsteil Ehrang von erheblichen Beeinträchtigungen durch Lärm-, Staub- und Geruchsmissionen betroffen, ebenso wie Pfalzel, Ruwer und die Kenner Ley.

##### 4.4.1 Betriebe im Hafengebiet

In den sechziger Jahren sind Firmen wie Trilag (Trierer Umschlag- und Lagerhausgesellschaft mbH), Michelin, Trierer Stahlwerk, GKN Driveline, Mead Verpackung und ART GmbH gegründet worden. Mit der Eröffnung der Moselschiffahrt nach der Kanalisation konnte auch der Hafen seiner Bestimmung zugeführt werden. Inzwischen hat sich, auch durch die Errichtung des Güterverkehrszentrums, eine Vielzahl von Unternehmen im sogenannten Hafengebiet angesiedelt, so dass derzeit rd. 60 Betriebe dort tätig sind. Die Mehrzahl der Betriebe ist im Hinblick aus Emissionen unproblematisch; es sind nur wenige Betriebe, die eine z.T massive Beeinträchtigung für die umliegenden Wohngebiete verursachen.

**Ehrang-Quint:  
Standort für  
umweltfreundliche  
Unternehmen**

Der Arbeitsgruppe ist die Bedeutung des in Ehrang existierenden Industrie- und Gewerbegebietes für die Schaffung von Arbeitsplätzen und Einkommen bewußt. Sie fordert aber die Stadt dazu auf, die notwendigen lärmindernden und luftverbessernden Maßnahmen gemeinsam mit den Betrieben und den zuständigen Landesbehörden in Angriff zu nehmen, damit Ehrang ein Standort für umweltfreundliche Unternehmen wird und die Lebensqualitäten der Bewohner nicht essentiell beeinträchtigt werden.

Ziel muss es sein, die Lärm- und Luftbelastung durch Hafenbetriebe jährlich um 10 % zu reduzieren.

##### 4.4.2 Betriebe in der Servaisstraße

**Umsiedelung  
best. Betriebe**

Wegen der unmittelbaren Nähe zum Ortskern werden die schrott- und glasverarbeitenden Betriebe (z.B. Fa. Kreber; siehe Abbildungen 26 bis 28) in der Servaisstraße als besonders belastend empfunden. Sie verursachen nicht nur Lärm und Schmutz, sondern verschandeln überdies das Ortsbild in besonderem Maße. An dieser Stelle, der Auffahrt zur Pfeiffersbrücke, befindet sich zu dem eine städtische Liegenschaft (ehemaliges Jugendheim), die vom Pächter (Schrotthändler) als Abstell- bzw. als Müllplatz benutzt wird.



Abbildung 27: Fa. Kreber 1



Abbildung 28: Fa. Kreber 2



Abbildung 29: Fa. Kreber 3



Abb.: 30: Müllplatz städt. Gelände

Die Arbeitsgruppe fordert die Stadt dazu auf, die notwendigen Maßnahmen gemeinsam mit den Betrieben zu ergreifen, um eine Umsiedlung dieser Betriebe zu ermöglichen.

#### 4.5 Bebaute Umwelt ist erlebbar

Die Ortsteile Ehrang und Quint genießen den Vorzug, dass sie im Norden und im Westen unmittelbar von freier Landschaft umgeben sind. Das sind der Trierer Wald, der Pfälzer Wald, das Kylltal und der Ehranger Wald.

Südöstlich grenzen Ehrang und Quint an landwirtschaftlich genutzte Flächen bis hin zum Lauf der Mosel, wobei die Eisenbahnlinie und die Bundesstraße B53 eine Barriere bilden. Nur im Süden grenzt Ehrang nach Osten hin an das Hafengebiet, das Bahngelände und den Stadtteil Pfalzel.

Im Zuge der Ortskernsanierung sind bereits eine Reihe von Maßnahmen durchgeführt worden, die das Ortsbild von Ehrang verschönert haben. Nach und nach werden weitere folgen.

Von Besonderheit sind die engen dichtbebauten Gassen zwischen Niederstraße, Hinterm Tor und der Fröhlicherstraße. Auch westlich der Kyllstraße findet man diese enge Bebauung mit Gassenbildung.

Die denkmalwerte Bausubstanz<sup>5</sup> ist auf die Hauptstraßenzüge Kyllstraße, Oberstraße und Niederstraße konzentriert. Auch die Seitengassen sind durch denkmalwerte, ortstypische Ensembles geprägt.

In weniger dicht bebauten Randlagen ist Baumbestand vorhanden. Als Ufergehölz an der Kyll existiert ein naturnaher Bewuchs, der im Bereich der e-

<sup>5</sup> Stadtplanung Trier, Ortserneuerung Ehrang, Teil 2, Vorbereitende Untersuchungen zum Städtebau, April 1989

### Beibehaltung der typischen Siedlungsstruktur

hemaligen Seiferschen Mühle in einen parkartigen hohen Baumbestand übergeht.

Die bestehenden Reste der Wallmauer prägen das historische Ortsbild.

Dementsprechend sieht das Ortskernsanierungskonzept auch die Beibehaltung der typischen Siedlungsstruktur des Ortskerns vor. Neue Gebäude müssen sich dem Siedlungsbild einfügen. Der historische Mauerring soll so weit wie möglich von einem Fußweg begleitet und damit öffentlich zugänglich werden.

Um die Anbindung des Stadtteils an den Landschaftsraum zu verbessern, sind u.a. die Fußwege an der Kyll auszubauen und an den Ortsmittelpunkt anzubinden.

### Erlebarmachung der bebauten Umwelt

Das Anliegen der Arbeitsgruppe „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“, die bebauten Umwelt erlebbar zu machen, wird mit dem Fortschreiten der Sanierungsarbeiten Rechnung getragen. Sie fordert jedoch dazu auf, diesen Aspekt der Ortskernsanierung möglichst rasch durchzuführen.

## 4.6 Ortskernsanierung

Die Ortskernsanierung wird seitens der Stadt seit dem Jahre 1993 betrieben. Eine Vielzahl von Pilotprojekten ist durchgeführt und abgeschlossen worden. Die Arbeitsgruppe fordert die Stadt auf, die Sanierungsmaßnahmen zügig fortzusetzen, so dass sie im Jahre 2015 abgeschlossen sind.

### 4.6.1 Geplante Maßnahmen

Zu den wichtigsten Maßnahmen zählen:

- Der Bau der B422neu
- Die Konversion des Mühlengeländes
- Weitere siehe Sachstandsbericht des Dezernats V

### Maßnahmen

### 4.6.2 Luftbelastung im Ortskern

### Reduzierung der Luftbelastung durch private Haushalte

Ein besonderes Anliegen der Arbeitsgruppe ist es, dass die Luftbelastung im Ortskern von Ehrang, die durch private Haushalte verursacht wird, bis zum Jahre 2006 um 20 % und bis zum Jahre 2009 um 40 % reduziert worden ist. Dieses Anliegen hat die Arbeitsgruppe anlässlich ihrer Sitzung am 26.02.2004 behandelt. Darin wurden folgende Sachverhalte festgehalten:

Zum Gespräch (mit der AG „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“) am 26.02.2004 waren Herr Weller vom Stadtplanungsamt und Herr Jung, Mitarbeiter von Herrn Prof. Helbig (Universität Trier), anwesend, um über das Thema Luftverschmutzung zu sprechen.

Nach dem amtlichen Untersuchungsbericht des rheinland-pfälzischen Umweltministeriums-Luftreinhaltung - gibt es für Ehrang keine Erfassung von Messwerten. Nach den Angaben von Herrn Jung könnten Messungen gemacht werden, aber wie geht man mit den Ergebnissen um, wenn keine Veränderungen vorgenommen werden können, u.a. aus Geldmangel bzw. durch das Fehlen der Ortsumgehung B422.

In Ehrang-Ortskern sind zwei Ursachen der Luftverschmutzung zu unterscheiden; nämlich die durch

- Gebäudeheizungen und
- Straßenverkehr

### **Luftverschmutzung durch Gebäudebeheizung**

Es werden immer noch fossile Brennstoffe in Öfen verbrannt; nicht alle Heizungsanlagen wurden saniert; Seitenstraßen zur Niederstraße wurden nicht ans Gasnetz angeschlossen, da angeblich nicht genügend Interessenten vorhanden waren.

Anfangs war die Heizungsumstellung (Sanierung) auf Gas gekoppelt mit der Komplett-Gebäudesanierung. Dies war finanziell für manchen Eigentümer nicht möglich. Zwischenzeitlich wurde gemäß Herrn Weller diese Einschränkung geändert. Nach der Änderung hätte dies der Öffentlichkeit intensiver vermittelt werden müssen.

Durch die Tal-Randlage findet je nach Wetterlage ein zu geringer Luftaustausch statt. Es bleibt eine Dunstglocke über dem Ortskern stehen.

### **Luftverschmutzung durch Verkehr**

- Trotz Ortskernsanierung wird der Verkehr nach Kordel immer noch in einer Schleife durch den Ort geführt.
- Starker Busverkehr - bei zweispuriger Befahrung ca. 270 Busse, das sind die Stadtbusse, Walscheid-Linie und RNV nach Schweich/Hetzerath, Schulbusse etc.. Oft fahren drei Busse verschiedener Betreiber unmittelbar hintereinander - wo ist hier der Verbund. Dazu kommen noch die Service-Fahrzeuge der Stadt (Müllabfuhr usw.).
- Da alle diese Fahrzeuge mit Diesel betrieben werden, entstehen zwangsläufig bei Verbrennung Rußpartikel. Gemäß schriftlicher Aussage der Stadtwerke fahren auf der Linie 8 - Busse der Euro-Norm I, 2 und 3. Die Abgasbelastung stellt für die enge Niederstraße und Kyllstraße infolge der Vielzahl der Fahrzeuge eine erhebliche gesundheitliche Belastung dar.
- Rußpartikel gelten als Krebserreger !!
- Gemäß Presseinformationen, hat die Stadt Saarbrücken ihre Dieselsebusse auf Erdgasbetrieb umgerüstet.

Die Wohnqualität ist trotz Sanierungsbemühungen zumindest für den Ortskern schlecht.

**Schlechte Wohnqualität im Ortskern**

Viele Ehranger wohnen hier und wollen auch noch weiterhin hier bleiben, daher muss etwas gegen die Luftverschmutzung getan werden !

### **4.7 Alle Straßen, Fußwege und öffentliche Flächen sind sauber**

Die Verunreinigung des Stadtteils durch achtloses Wegwerfen von Unrat und Abfällen, durch gezieltes Deponieren von Müll an vermeintlich versteckten Stellen und durch das Anlegen wilder Deponien hat in Ehrang-Quint Ausmaße angenommen, die trotz ehrenamtlicher Helfer und Helferinnen derzeit nicht mehr beherrscht werden kann.

Im Anhang ist eine Bilddokumentation eingefügt, die zahlreiche, aber nicht alle Beispiele von Verunreinigungen in Ehrang Quint zeigt, die im Folgenden aufgelistet sind:

- Mäushecker Schule – Verunreinigung durch Glasscherben (weggeworfene Flaschen insbesondere von Jugendlichen); Verunreinigung durch weggeworfene Friedhofslampen (von Besuchern des Friedhofs)

- Ehranger Straße gegenüber Aldi-Markt – starke Verschmutzung der Bushaltestelle und entlang der aufgestellten Container
- An mehreren Container-Standorten kommt es immer wieder zu einer starken Verunreinigung entlang der Containeranlage (insbesondere Kleider- und Schuhcontainer). Nach Säuberungseinsätzen durch Bürgerinnen und Bürger sind die Plätze trotzdem bald wieder ähnlich verschmutzt.
- Ehranger Str. / Bushaltestelle Aufgang Drosselweg – Verunreinigung der Bushaltestelle
- Starke Verunreinigung des gesamten Bahngeländes
- Hafengebiet – starke Verunreinigung hinter dem Firmengelände Theo Steil durch illegale Müllentsorgung
- Servaisstr., Pfeiffersbrücke, Radweg entlang der Kyll
- Kirchplatz
- Hintereingang der Grundschule
- Vordere Heide
- Franziskusstraße, Florastraße
- Krankenhaus, Unterführung der B53
- Damm – Radweg ober- und unterhalb
- Merowingerstraße, Wendeplatz Jugendtreff (wird allerdings bereits von den Jugendlichen gereinigt)
- Wiese an der Mosel
- Unterführung – zugewachsen, Sicht müsste durch Schneiden der Hecken freigegeben werden
- Schwarzer Weg / Weg zum Spielplatz
- Peterweg – dort sind die Sitzbänke verrottet
- Quint – der Stadtteil ist relativ sauber, dennoch werden einige wenige Beispiele vorgestellt.

### **Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit**

Um dem Problem der Verunreinigungen beizukommen, ist kurzfristig durch Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen etc. eine Sensibilisierung und Einsicht bei den BürgerInnen zu entwickeln. Dazu gibt es folgende Vorschläge:

- Es ist eine Ausstellung der Fotodokumentation zu erstellen, die an verschiedenen öffentlichen Stellen und in öffentlichen Einrichtungen gezeigt wird.
- Es ist ein „Dreck-weg“-Telefon im Rathaus einzurichten (ähnlich der Institution „Helga vom Rathaus“, die es früher einmal gab), bei dem alle BürgerInnen Informationen bezüglich Entsorgung von Müll, Zuständigkeiten der verschiedenen Ämter einholen und Beschwerden über verunreinigte Stellen etc. loswerden können.
- Bezüglich des verschmutzten Bahngeländes soll direkt auf die Bahn zugegangen werden. Im Rahmen des betrieblichen Verbesserungswezens der Bahn AG soll ein Anschreiben an diese formuliert werden, um auf das verunreinigte Gelände aufmerksam zu machen.
- Um eine Sensibilisierung unter den Schülern zu erlangen, sollen die Leiter der Schulen angesprochen werden, damit sie das Problem auch im Unterricht behandeln.
- Neben der Präventionsarbeit sind die Bürger aufzufordern, vor ihren

Häusern zu kehren und aufzuräumen: Außerdem sind wiederholt „Dreck-Weg-Aktionen“ zu organisieren, an denen sich Kinder, Jugendliche und Erwachsene beteiligen.

## 5 Die Bürgerbeteiligung in Ehrang-Quint

### 5.1 Auftakt

#### Auftaktveranstaltung am 10. Dez. 2003

Am 10. Dezember 2003 wurde mit der Auftaktveranstaltung in der Turnhalle der Grundschule St. Peter das Bürgerbeteiligungsverfahren im Stadtteil Ehrang-Quint gestartet. Ehrang-Quint ist der 15. Trierer Stadtteil, in dem dieses mehrmonatige Verfahren zur Stadtteilrahmenplanung durchgeführt wurde. Mit ihrer persönlichen Anwesenheit unterstrichen der Oberbürgermeister und die Stadtvorstandsmitglieder die Bedeutung der Veranstaltung.

40 Bürgerinnen und Bürger sowie 12 Verantwortliche nahmen insgesamt an der Veranstaltung teil.

Moderiert wurde die Veranstaltung im Auftrage des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik von Regina Gaitsch und weiteren Mitarbeitern von der TAURUS GmbH, Institut für Forschung und Beratung für Umwelt-, Wirtschafts- und Regionalentwicklung an der Universität Trier.

Die Bürger und Bürgerinnen wurden aufgefordert, Stärken und Schwächen von Ehrang-Quint zu nennen. Anschließend wurden die Beiträge eingesammelt und sortierten die Beiträge thematisch.

<b><u>Stärken von Ehrang und Quint</u></b>	<b><u>Schwächen von Ehrang und Quint:</u></b>
<b><u>Stichwort „Versorgung“</u></b>	<b><u>Stichwort „Versorgung“</u></b>
Noch gute Nahversorgung	Schlechte Versorgung in den Randgebieten
Geschäftevielfalt	Quint: wenige Geschäfte zu Fuß zu erreichen
Einkaufsmöglichkeiten	
Grundversorgung / Ortskern	<b><u>Stichwort „Wohnen u. Bauen“</u></b>
Ärztliche Versorgung gut	Zersiedelter Stadtteil
Einzelhandel vorhanden	Bauruinen
<b><u>Stichwort „Wohnen u. Bauen“</u></b>	<b><u>Stichwort „Soziales“</u></b>
Dörflicher Charakter in Ehrang	Zu wenig ruhige und gemütliche Plätze / öffentliche Räume
Dörflicher Charakter in Quint	Bürgerhaus fehlt
Historische Bausubstanz	Sozialstrukturen immer negativer
Sanierungsgebiet	Fehlendes Veranstaltungshaus
Grüne Umgebung ganz nah	Trotz Eingemeindung kein Gemeinschaftsgefühl
Hoher Wohnwert	
Nähe zu Trier	<b><u>Stichwort „Kinder, Jugendliche, Senioren“</u></b>
Überschaubare Größen	Kindergarten St. Peter
Naturnahe Wohnlage	Kinderhorte bzw. -krippen fehlen
Stadtteil im Grünen	Zu wenig Spielplätze
Die Welt ist hier noch in Ordnung	Versorgung älterer Menschen
Man fühlt sich heimisch	Mängel bei Jugendarbeit
Natürliche Umgebung	Seniorenheim fehlt
Näherholung	Mangelnde Unterstützung der Vereine
<b><u>Stichwort „Vereinsleben / Kultur“</u></b>	<b><u>Stichwort „Verkehr“</u></b>
Hohe Vereinsdichte	Verkehr, laut, schmutzig
Viele Vereine in Ehrang-Quint	„ÖPNV“, Trabantsiedlung
Kooperation der Vereine	Schlechte Verkehrsführung
Kulturveranstaltungen	Verkehrsentlastung erforderlich

<b><u>Stärken von Ehrang und Quint</u></b>	<b><u>Schwächen von Ehrang und Quint:</u></b>
Gutes Vereinsangebot	Mangelhafter Lärmschutz B52, B53
	Hohe Verkehrsdichte, ÖPNV-Anbindung
<b><u>Stichwort „Verkehr“</u></b>	Starke Verkehrsbelastung
ÖPNV-Anbindung	Schlechter Zustand von Straßen und Plätzen
Gute ÖPNV-Anbindung	ÖPNV, Problem in Niederstraße
Busanbindung zur Stadt	Verkehrsbelastung Koblenzerstraße
Gute Verkehrsanbindung	Koblenzerstraße: LKW, Raser trotz Übergang
Gute ÖPNV-Verbindung	Verkehr, öffentliche Sicherheit
Gute Verkehrsanbindung	Dauerparker Parkplatz „An der Langmauer“, Kindergarten St. Peter
Parkplatz August-Antz-Straße	Falschparker
Nähe zur Autobahn	Schlechte Planung
Umgehungsstraße	
	<b><u>Stichwort „Sicherheit und Sauberkeit, Umwelt“</u></b>
<b><u>Wirtschaft</u></b>	Lauter und schmutziger Stadtteil
Nahe Arbeitsplätze	Schlechte Talluft
	Luftbelastung (Industrie und Verkehr)
<b><u>Kinder und Jugendliche</u></b>	Lärm und Schmutz, Schrotthandel
Quint: viele Kinder und Jugendliche	Polizeistation, soz. Struktur
	Zu wenig „Ordnungshüter“
	Steigende Kriminalität
	Sicherheit, Ordnung, Sauberkeit auch im Hafengebiet
	Unsauberkeit: der Ort wirkt für Einheimische und Fremde abstoßend
	Keine Polizei vor Ort
	Gestaltung des Zugangs zur Bahn Ehrang-Ort
	Beleuchtung Schule / Veranstaltung

## 5.2 Arbeitsgruppenphase

### 5.2.1 Workshop 1

Der Workshop schloss unmittelbar an die Auftaktveranstaltung an. Die in der Auftaktveranstaltung benannten Stärken und Schwächen des Stadtteils wurden erläutert. Es ließen sich drei Themenschwerpunkte erkennen, zu welchen Arbeitsgruppen (AG) gebildet wurden:

AG I Verkehr

AG II Soziales: Kinder, Jugendliche, Senioren

AG III Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt

Es folgte eine zweistündige AG-Phase. Zum Abschluss kamen alle Anwesenden zu einer Schlussrunde im Plenum zusammen und es wurden die Arbeitsergebnisse der Gruppen vorgestellt.

Die Teilnehmer der Arbeitsgruppen wurden dazu angeregt, möglichst weitere Bewohner (insbesondere solche, welche die Zielgruppen repräsentieren) für die Mitarbeit in den Arbeitsgruppen zu motivieren.

### 5.2.2 Arbeitsgruppensitzungen

Insgesamt wurden von den drei Arbeitsgruppen je vier Sitzungen abgehalten. Daneben fanden weitere Treffen statt, die innerhalb der AG'en selbst initiiert wurden.

**Bildung von drei Themenschwerpunkten**

**Regelmäßige Arbeitsgruppensitzungen**

In den Sitzungen wurde Wert darauf gelegt, nicht nur einen problemorientierten Blick auf die Situation im Stadtteil zu werfen, sondern darüber hinaus Vorstellungen zu entwickeln, auf welche Weise sich Ehrang-Quint positiv entwickeln kann. Darauf aufbauende Visionen bilden den Rahmen für die Arbeit in den AG-Sitzungen.

Für die Arbeitsgruppe Verkehr melden sich zu Beginn 4 Interessierte. Die Gruppe wächst aber auf 13 Mitglieder an. Moderiert wird die AG von Frau Gensheimer.

Wesentliche Themen der AG sind: der ruhende und fließende Verkehr, die daraus resultierende Lärmbelastung, Gefahrenstellen für Verkehrsteilnehmer und der ÖPNV.

Für die Arbeitsgruppe Soziales: Kinder, Jugend, Senioren melden sich zu Beginn 6 Interessierte. Die Gruppe wächst aber auf 25 Mitglieder an. Moderiert wird die AG von Frau Gaitsch.

Für die Arbeitsgruppe Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt melden sich zu Beginn 9 Interessierte. In den Sitzungen der Arbeitsgruppe engagieren sich dann 17 Ehrang-Quinter. Moderiert wird die AG von Frau Driessen.

Soweit Bedarf besteht, werden vom Projektleiter des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik Daten und Unterlagen zu einzelnen Themen zur Verfügung gestellt sowie Gäste aus Fachämtern der Stadtverwaltung (Tiefbauamt, Herr Metzgen; Stadtplanungsamt, Herr Weller) hinzugezogen. Außerdem beraten von den Stadtwerken - Verkehrsbetriebe Herr Klasner; von der Universität Trier-FB Geowissenschaften (Klimatologie) in Sachen Luftbelastung Herr Jung sowie von der Suchtberatung „Die Tür“ Herr Andreas Stamm, von der Familienbildungsstätte „Remise e. V.“ Herr Dr. Everz, von der Pfarrei St. Peter Herr Hinzmann und Herr Binder, die Jugendpflegerin Frau Schmitz und der Streetworker Herr Opitz.

### 5.2.3 Workshop 2

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen wurden in einem zweiten Workshop am 12. März 2004 präsentiert und zur Diskussion gestellt. Damit sollte die Verbindung zwischen den AG'en sichergestellt, doppelter Themenbearbeitung vorgebeugt und die vorläufigen Ergebnisse auf eine breitere Basis gestellt werden.

Die Arbeitsgruppen stellten sich gegenseitig den Zwischenstand ihrer Ergebnisse vor und diskutierten diese anschließend gemeinsam. Im Workshop zusätzlich genannte Einzelthemen wurden den entsprechenden AG'en zur Bearbeitung zugeordnet.

### 5.3 Zieldiskussion

Eine erste Zieldiskussion wurde am 24. März 2004 nach dem 2. Workshop unter der Moderation des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik mit Vertretern der Arbeitsgruppen geführt. Das Ergebnis ist auf der folgenden Seite dargestellt. Als besonders wichtig wird folgendes Ziel eingestuft:

### **Ehrang-Quint präsentiert sich als sauberer und lebenswerter Stadtteil (2010-2015).**

Dieses Ziel soll gleichzeitig die Hauptzielsetzung für Ehrang-Quint sein.

## 2. Workshop am 12. März 2004

**Moderation durch  
das Amt für  
Stadtentwicklung  
und Statistik**

Zukunftsperspektive Ehrang-Quint \*



Legende:

Kursiv-fett: besonders wichtig  
Standard:wichtig

Abbildung 31: Zukunftsperspektive Ehrang-Quint – März 2004

\*Zielkonferenz vom 24. März 2004 im Amt für Stadtentwicklung und Statistik auf der Grundlage der bis dahin erzielten Arbeitsgruppenergebnisse

## Zukunftskonferenz am 15./16. Okt. 2004

### 5.4 Zukunftskonferenz

Zur endgültigen Ausarbeitung und Fertigstellung wurde eine zweitägige Zukunftskonferenz mit den Mitgliedern der Arbeitsgruppen im Oktober 2004 durchgeführt.

Die Zukunftskonferenz wurde vom Amt für Stadtentwicklung und Statistik moderiert.

Den Teilnehmern wurden zur Vorbereitung auf die Zukunftskonferenz Arbeitsgrundlagen zur Verfügung gestellt, die die Ergebnisse der bisher geleisteten Arbeiten in den Arbeitsgruppen enthielten. Zu bearbeiten waren die Themen der Arbeitsgruppen „Verkehr“, „Soziales“ und „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“. Dementsprechend wurden im Workshop aus den anwesenden Teilnehmern drei Arbeitsgruppen gebildet:

An der Zukunftskonferenz nahmen teil:

#### AG Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt

Christiane Boos

Luzia Brandt

Klaus Böhm

Guido Eberhardt

Matthias Gebauer

Roland Grundheber

Hans Hill

Roswitha Roos

Joachim Wasniewski

Uwe Wilke

#### AG Soziales

Alexander Elsen

Gabriela Böhm

Christiane Schiff

Siegfried Morbach

Susanne Schmitz

Sieglinde Saif

Leo Gohr

Günther Merzkirch

#### AG Verkehr

Sabine Brosius

Dieter Römer

Siglinde Hill

Werner Bach

Doris Heinz

Ralph Pütz

Marlies Pütz

Bernd Fries



Abbildung 32: AG Verkehr



Abbildung 243: AG Soziales



Abbildung 34: AG Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt

Auf der Grundlage der Ziele, die die Vertreter der Arbeitsgruppen im März 2004 zu ihren Arbeitsfeldern „Verkehr“, „Soziales“ und „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“ aufgestellt hatten, haben die Teilnehmer der Arbeitsgruppen die Ziele in der Zukunftskonferenz vollständig überarbeitet. Es ergab sich dabei, dass einige der schon einmal genannten Ziele gestrichenen und die Verbleibenden in ihrer Formulierung präzisiert wurden. Es kamen auch neue Ziele hinzu.

Die jeweils neu aufgestellten Ziele wurden je Arbeitsfeld nacheinander vom Plenum der Teilnehmer mit der Vergabe von Punkten nach ihrer Wichtigkeit bewertet.

Zu den jeweils drei wichtigsten Zielen jedes Arbeitsfeldes erarbeiteten die Arbeitsgruppen – jede für sich - die aus ihrer Sicht zur Erreichung der Ziele erforderlichen Maßnahmen. Diese wurden am Ende der Zukunftskonferenz von den SprecherInnen der Arbeitsgruppen je Arbeitsfeld dem Plenum vorgetragen, erläutert und ebenfalls zur Bewertung ihrer Wichtigkeit angestellt. Maßnahmen zu den weiteren Zielen sind in den Arbeitsgrundlagen zur Zukunftskonferenz sowie in den Protokollen, die von den Sitzungen der Arbeitsgruppen erstellt worden sind, genannt und werden in dem vorliegenden Bürgergutachten den entsprechenden Zielen zugeordnet.

### **Bewertung der Ziele im Plenum**

### **Entwicklung von Maßnahmen zu den drei wichtigsten Zielen**



Abbildung 35: Vortrag der Ergebnisse

Die Ziele und Maßnahmen sind im Kapitel 1 systematisch zusammengestellt.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Arbeitsgruppensitzungen im Frühjahr 2004 und der Zukunftskonferenz im Oktober 2004 ist das Bürgergutachten formuliert, im Redaktionsteam der Arbeitsgruppen abgestimmt und in der vorliegenden Fassung fertig gestellt worden.

## ANHANG

### 6 Stellungnahmen

#### 6.1 Stellungnahmen der Stadtwerke

Im Zuge der Gruppenarbeit hat sich ein Sachverständiger der Stadtwerke zu den diskutierten Problemfeldern geäußert. Seine Feststellungen werden im Folgenden wiedergegeben.

##### 6.1.1 Anzahl der Busse

Die genaueren Zahlen:

Stadtwerke Trier GmbH	81 Fahrten pro Richtung	
	einschl. Zusatzfahrten =	162 Fahrten
Rhein-Mosel- Verkehrsgesellschaft mbH	20 Fahrten pro Richtung =	40 Fahrten
Walscheid Bus-Reisen	10 Fahrten pro Richtung =	20 Fahrten
Fidei-Linie		
	Gesamte Ortsdurchfahrten:	<u>222 Fahrten</u>

Über Fahrten anderer Reise- oder Kleinbusse durch Ehrang, die mit dem Linienverkehr nichts zu tun haben, kann ich keine Angaben machen.

Die Angaben zu den technischen Details der Fahrzeuge habe ich beim Betriebsleiter der Werkstatt nachgefragt:

Auf der Linie 8 werden Fahrzeuge nach Euro 1, 2 und 3 eingesetzt, ab 2005 auch Euro 4.

Nach dem derzeitigen Stand der Technik setzen sich die Rußpartikel nach unten ab, da sie schwerer als Luft sind.

Mit der Einführung der EURO-Norm 4 wurden auch Rußpartikelfilter eingesetzt.

Die Stadtwerke verwenden schwefelarmen Dieselmotorkraftstoff, so dass die Entwicklung von Rußpartikeln gesenkt wird.

##### 6.1.2 Haltestelle Kyllstraße

Bei der Ortskernsanierung wurden der Bordstein und die Fahrbahnmarkierungen im Bereich des Peter-Roth-Platzes entfernt, um dem Platz ein anders Aussehen zu geben. In der Kyllstraße war es möglich, durch einen erhöhten Bordstein die Sicherheit der Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen deutlich zu verbessern. Auch im Hinblick darauf, dass sich die Linienführung eventuell ändern könnte, wäre ein Anfahren des Peter-Roth-Platzes nicht mehr möglich.

Bei allen Überlegungen sowie Planungen im Linienverkehr werden im Vorfeld selbstverständlich Experten hinzugezogen. Die unnötigen Staus in der Kyllstraße und der Niederstraße haben in den wenigsten Fällen unsere Bussen zu verantworten. Vielmehr die Parkmoral vieler Autofahrer verursacht dieses Problem.

### **6.1.3 Zu schnelles Fahren in der Niederstraße**

Durch die Länge und Breite eines Busses wird die Geschwindigkeit häufig höher eingeschätzt, als sie tatsächlich ist. Wir werden aber, wie wir es schon immer praktizieren, die Fahrer dazu anhalten, auf die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit zu achten, oder sogar langsamer zu fahren.

### **6.1.4 Verlegung der Streckenführung**

Einer Verlegung der Streckenführung aus der Niederstraße in die Gartenstraße könnten die Stadtwerke prinzipiell zustimmen. Wegen der geringen Fahrbahnbreite der August-Antz-Straße und der vorhandenen Bausubstanz ist dies jedoch schlecht umzusetzen. Zudem ist der Straßenzustand in der Gartenstraße derart mangelhaft, dass hier in kurzer Zeit erhebliche Schäden auftreten würden. Das Anlegen von zwei Haltestellen wäre darüber hinaus mit einem erheblichen Kostenaufwand verbunden.

### **6.1.5 Sternverkehr Linie 87**

Durch sinkendes Fahrgastaufkommen und den bestehenden Kostendruck mussten wir im Linienverkehr umstrukturieren. Um den Zeittakt für die Ortsteile Ehrang und Pfalzel aufrecht zu erhalten, wurden die Linien 7 und 8 im Sternverkehr als Linie 87 zusammengefasst. Während der Sternverkehrszeiten können wir mit anderen Fahrzeiten planen, als im Normalverkehr, so dass sich die Fahrzeit von Trier nach Quint mit Umfahrt über Pfalzel lediglich um drei Minuten verlängert hat.

### **6.1.6 Linie 17: Ehrang-Heide**

Zählungen auf der Linie 17 belegen, dass die Wagen pro Fahrt im Schnitt nur mit 3,7 Fahrgästen besetzt sind. Dies rechtfertigt betriebswirtschaftlich keinen dichteren Zeittakt.

### **6.1.7 Anruf-Sammel-Taxi**

Das Anruf-Sammel-Taxi ist ein über den Linienverkehr hinausgehendes Angebot. Deshalb müssen wir für diese Leistung einen zusätzlichen Fahrpreis verlangen.

### **6.1.8 Ruhender Verkehr**

Zur Frage, wie andere Verkehrsunternehmen mit diesem Problem umgehen, hier die von mir versprochenen Kontaktadressen:

in Solingen:	Herr Schleifenbaum	Tel. (02 12) 2 95 21 21
in Wuppertal:	Herr Hülschen	Tel. (02 02) 5 69 40 81

### **6.1.9 Probleme Taubenberg**

Die dort zur Zeit bestehenden Probleme wurden weitergeleitet und werden schnellstmöglich behoben.

## **6.2 Stellungnahmen Straßenverkehrsamt**

Kurzstellungnahme des Straßenverkehrsamts - Amt 36 - Verkehrsüberwachungsdienst und Straßenverkehrsbehörde - zum Protokoll der Arbeitsgruppe "Verkehr" vom 21.01.2004 "

### 6.2.1 Beidseitiges Parken in engen Straßen / Seitengassen

Wünsche für die Zukunft:

Stärkere Überwachung des ruhenden Verkehrs durch Ordnungsamt

Bessere Ausschilderung der Parkplätze

Parkplatz einrichten auf Gelände der abgerissenen Blumenfabrik

Amt 36:

In Ehrang finden durch das Straßenverkehrsamt (und nicht durch das Ordnungsamt) Kontrollen des ruhenden Verkehrs in regelmäßigen Abständen statt. Es wird empfohlen, die Bereiche, die verstärkt überwacht werden sollen, zu benennen. Der Verkehrsüberwachungsdienst wird im Rahmen der personellen Möglichkeiten entsprechendes veranlassen. Das Straßenverkehrsamt appelliert zugleich an die Eigenverantwortlichkeit der Kraftfahrzeugführer/innen- und -halter/-innen sowie an ein bewusst nachbar- und partnerschaftliches Parkverhalten in gegenseitiger Hilfestellung oder Absprache (soweit die Grundregeln der StVO zum Halten und Parken dies zulassen). Dies gilt insbesondere für Wohnbereiche, in denen wegen der Bebauungsdichte Parkraum fehlt und nicht geschaffen werden kann.

Aus verkehrsbehördlicher Sicht ist festzustellen, dass die Parkplätze anscheinend regelmäßig gut ausgelastet sind. Dies lässt darauf schließen, dass die Standorte bekannt sind. Eine Hinweisbeschilderung wird daher eher als kontraproduktiv angesehen. Eine Parkplatzhinweisbeschilderung, die zu einem öffentlichen Parkplatz führt, der keine Parkmöglichkeit mehr bietet, wird vom parkplatzsuchenden Verkehrsteilnehmer kritisch kommentiert werden.

Die Schaffung von weiterem Parkraum ist aus verkehrsbehördlicher Sicht grundsätzlich immer zu begrüßen. Für die Verwaltung stellt sich die Frage, ob an dieser Stelle tatsächlich so viel Bedarf ist, dass eine solche Maßnahme im vernünftigen Kosten- / Nutzenverhältnis steht?

### 6.2.2 ÖPNV

Gegenwärtige Probleme:

Schlechte ÖPNV-Anbindung Friedhofstraße / Ortsteil Heide

Fahrpreise im ÖPNV

Sternbusse über Pfalzel (zu lange Fahrtzeit) -> Umstieg auf Pkw

Wünsche für die Zukunft:

Verlegung der Buslinie von Niederstraße in Gartenstraße

Amt 36:

Die genannten Themen sind mit den Stadtwerken und der Verkehrsplanung zu besprechen.

### 6.2.3 Gefährliche Querungen Radwege – Straßen

Gegenwärtige Probleme:

Gefährliche Querungen Radwege – Straßen (z.B. Ende Pfeiffersbrücke / Schrotthandel, Richtung Schweich Einfahrt Wirtschaftsweg, Quinter Straße)

Wünsche für die Zukunft:

Verlegung der Radwege

Amt 36:

Für die Verkehrsplanung / Radwegeplanung ist das Tiefbauamt zuständig.

#### **6.2.4 Schilder, Umgehungsstraße, Fußgängerüberwege**

Gegenwärtige Probleme:

Schilderwald

Führung neue Umgehungsstraße

Geschwindigkeit in Quinterstraße

Wünsche für die Zukunft:

Öffnung des Verkehrsraums Ecke August-Antz-Straße/Kyllstraße (Fläche in städtischem Besitz) -> Aufhebung der scharfen Kurve

Fußgängerüberwege (Kyllstraße)

Amt 36:

Die vorhandenen Verkehrsschilder werden auf ihr verkehrsrechtliches Erfordernis einerseits und die damit zusammenhängenden Unterhaltungskosten andererseits überprüft.

Umgehungsstraße: Es handelt sich offensichtlich um eine planerische Maßnahme.

Fußgängerüberwege ( FGÜ): In der Kyllstraße sind FGÜ vorhanden, weitere sind wohl unter Berücksichtigung der Richtlinien über die Anlage von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ ) nicht möglich. Die dort genannten Kriterien treffen hier nicht mehr zu, wie z.B. erforderliche Distanzen zwischen 2 FGÜs, Verkehrsdichte im Verhältnis zum Fußgängeraufkommen, Bündelung der Fußgängerströme etc.)

## 7 Alkoholmissbrauch bei Jugendlichen

Die Probleme der Jugendlichen, vor allem bezüglich des Alkoholmissbrauchs, wurden breit diskutiert, u.a. mit einem Experten von „Die Tür e.V.“, einem Geschäftsinhaber, Jugendbetreuern und dem Streetworker der Stadt Trier. Die behandelte Thematik wurde in einem Abstrakt wie folgt zusammengefasst:

Die AG „Soziales: Kinder, Jugend, Senioren“ kommt unter Einbeziehung der Teilergebnisse anderer Arbeitsgruppen zu folgendem grundsätzlichen Ergebnis:

Im Stadtteil Ehrang-Quint existiert ein begrenztes Alkoholmissbrauchs-Problem bei Jugendlichen.

Innerhalb der Teildiskussionen ergab sich die Notwendigkeit, das Thema auf Existenz, Qualität, Quantität und Präventionsmöglichkeiten hin zu untersuchen. Es erfolgten im Wesentlichen die folgenden Diskurse zu diesem Thema:

### In welchen Dimensionen existiert das Problem ?

Die AG kommt zu dem Schluss, dass eine Minorität der Jugendlichen ein permanent immanentes Problem(PIP) mit Alkohol hat. Es wurde von der Arbeitsgruppe weiter eruiert, dass infolge verschiedener Gruppendynamiken und anderer äußerer Einflüsse insbesondere jüngere Jugendliche, die bisher nicht permanent auffällig sind, durch ältere Jugendliche möglicherweise einem erhöhten Risiko eines zukünftigen Alkoholmissbrauchs ausgesetzt sein könnten.

### Welche Teile der Gesamtpopulation Jugendlicher ist von diesem Problem betroffen ?

Die Altersgruppe der 11- bis 18-jährigen Jugendlichen in Ehrang- Quint umfasst 745 Personen, das sind 7,62 % der Gesamtbevölkerung (EQ). Aus den verschiedenen Aussagen anderer Arbeitsgruppen und von Einzelhändlern, welche alkoholische Getränke im Programm führen, und eigenen Beobachtungen lässt sich ableiten, dass eine Altersgruppe Jugendlicher zwischen 10 und 18 Jahren als betroffen erkennbar ist. Der „harte Kern“ (PIP- Gruppe) liegt wohl in der Altersgruppe der 15-18 jährigen. Die zu beobachtende Gruppenstärke liegt zwischen 3-10 Jugendlichen. Als weitere Gruppe Jugendlicher wurde die der Schüler genannt, in welcher es eine nicht unerhebliche Anzahl geben soll, die vor dem Unterricht und während der Pausen Alkohol konsumierten. Die Hinweise sind aufgrund konkreter Spuren des Alkoholkonsums auf und in unmittelbarer Umgebung des Schulgeländes deutlich sichtbar.

### Gibt es soziale Gemeinsamkeiten bei den auffälligen Jugendlichen ?

Aus den Erfahrungen anderer AG-Mitglieder konnte ersehen werden, dass die permanent auffälligen Jugendlichen häufiger aus Familien stammen, in denen soziale Probleme auftreten. Eine weitere Teilgruppe ergibt sich aus Jugendlichen, die durch ihre Eltern sich selbst überlassen sind.

### Welche Ursachen liegen dem Problem zugrunde ?

Erkennbar war aus der Arbeit der AG, dass es mindestens zwei temporäre Bezüge gibt.

In der AG wurden zum Einen als mögliche aktuelle Ursachen bestimmte

Trenderscheinungen, Idolbilder, die durch die Massenmedien vermittelt werden, aber auch depressive Erscheinungen in Form der allgemeinen Zukunftsaussichten ermittelt.

Konkret erkennbar ist aufgrund der allgemeinen und wirtschaftlichen Probleme die Arbeitsmarktsituation, die Lehrstellensituation sowie die der mediengesteuerten Popularität bestimmter Getränke und Trendscheinungen. Es ergibt sich weiter, dass das Problem progressive Tendenzen haben könnte.

Anfälligkeiten Jugendlicher durch familiäre Disposition zum Alkohol sind ebenfalls ermittelt worden, sie sind jedoch eine Erscheinung, die schon länger kulturell bekannt ist.

#### Beschaffungswege für alkoholische Getränke:

Eine legale Abgabe von alkoholischen Getränken ist durch die Gesetzeslage ausgeschlossen. Innerhalb der AG konnte festgestellt werden, dass der Einzelhandel bewusst keine alkoholischen Getränke an Jugendliche abgibt. Es konnten jedoch bei wenigen Jugendlichen Tendenzen ausgemacht werden, dass diese im Sinne der Beschaffung alkoholischer Getränke auch vor der Anwendung von Gewalt, Erpressung und Drohung nicht zurückschrecken. Der weitaus häufigste Fall der Beschaffung ist die Beschaffung über ältere Jugendliche oder gar über Erwachsene.

#### Präventionsüberlegungen:

Es wurde von der AG ermittelt, dass es auf der Ebene der Ursachen nur beschränkte, im Sinne einer Prävention, oder gar keine Einflussmöglichkeiten gibt. Erarbeitet wurde konkret, dass flankierende Maßnahmen auf der Ebene der bereits im Einzelhandel stattfindenden Präventionen sinnvoll wären. Anwesende Einzelhändler stimmten Überlegungen in Form von Plakataktionen u.a. als ergänzender Maßnahme zu. Wichtig wäre es zu ermitteln, ob und in welchem Umfang sich die Aussage bestätigt, dass Schüler während des Schulbesuches Alkohol konsumieren. Im Zuge dieser Überlegungen ist eine rigide Prävention direkt in den Schulen angezeigt und zu fordern.

#### Resümee:

Im Wesentlichen ergab sich innerhalb der AG die Meinung, dass es ein Alkoholproblem Jugendlicher innerhalb der vorgenannten Bezüge gibt. Jedoch ergab sich aufgrund kontroverser Diskussionen insbesondere mit in der Jugendarbeit offiziell tätigen Personen, dass man allgemein nicht, in Einzelfällen jedoch schon, von einem Suchtproblem sprechen kann. Festgestellt wurde weiterhin, dass dieses Problem progressiven Charakter haben könnte und daher Handlungsbedarf besteht. Allerdings zeigten sich während der folgenden Diskurse, dass es zwar lokale präventive Einflussmöglichkeiten gibt, diese aber aufgrund der bundesweit wirksamen Einflussgrößen, also außerhalb der lokalen Gegebenheiten, nur äußerst beschränkt sein können. Als eine praktikable Einflussgröße wurde der Ort der Beschaffung alkoholischer Getränke lokalisiert. Die bereits vorhandenen Bemühungen des Handels sollen durch gezielte plakative Maßnahmen unterstützt werden. Der Konsum von Alkohol während des Schulbesuches bedarf einer näheren Untersuchung.

### 8 Bilder zum Thema Sauberkeit



Altauto



Unterführung Marienkrankenhau



„Im Dreier“ – Richtung Heide



Schiffstraße (Lkw-Fahrer-Abfälle)



Gelände um Mäushecker Schule



Radweg im Hafengebiet (A.R.T.)



Florastraße



Mosel – km 185,2 - Fa. Theo Steil



Am Mäusheckerweg



Gelände am Mäusheckerweg



*Bahnübergang Ehranger Straße*



*Ehranger Straße – Ecke Layweg*



*Sitzbank*



*Sitzbank*



*Im Bereich der Kyllmündung*



*Am Kyllradweg*



*Unterhalb Bushalt Agrobstraße*



*Bushaltestelle*



*Vandalismus*



*Vandalismus*



Fleischentsorgung - illegal



Wilde Kippe



Umweltschaden



Umweltschäden 28.03.04



Kyllbrücke



Bahnhof Ehrang



Säubern und streichen



Kaiserhammer Weiher



Dreck-weg-Tag

**Abbildungen**

Abbildung 1: Zukunftsperspektive Ebran-Quint	13
Abbildung 2: Abzweigung von der B 53 nach Quint	24
Abbildung 3: Weiterleitung in Richtung Bernkastel-Kues	25
Abbildung 4: Ausfahrt nach Schweich-Issel	25
Abbildung 5: Einmündung in „Zur Kiesgrube“	26
Abbildung 6: Kreuzung L 47/L 46	26
Abbildung 7: Ruß an den Wänden	30
Abbildung 8: Gartenstraße (1)	30
Abbildung 9: Gartenstraße (2)	30
Abbildung 10: Haltestellen	31
Abbildung 11: Neuer Bushaltepunkt (1)	31
Abbildung 12: Neuer Bushaltepunkt (2)	32
Abbildung 13: Keine Einfahrt für die Feuerwehr	32
Abbildung 14: Radweg unterhalb Pfeiffersbrücke	33
Abbildung 15: Schlechte Einsicht nach links	33
Abbildung 16: Gefährliche Radwegführung	33
Abbildung 17: Momentaner und neuer Verlauf	34
Abbildung 18: Gefahrenstelle oberhalb der Steigung	34
Abbildung 19: Durchfahrtsperre bannt die Gefahr	35
Abbildung 20: Radweg aus der Luft gesehen	35
Abbildung 21: Quinter Straße – abgesenkter Bordstein (1)	36
Abbildung 22: Quinter Straße – abgesenkter Bordstein (2)	36
Abbildung 23: Radwegquerung sichtbar gemacht	36
Abbildung 24: Fußwege zw. Hinterer Heide und Quint	38
Abbildung 25: Ehrang-Quint – nördlicher Teil	64
Abbildung 26: Ehrang-Quint – südlicher Teil	65
Abbildung 27: Fa. Kreber 1	69
Abbildung 28: Fa. Kreber 2	69
Abbildung 29: Fa. Kreber 3	69
Abbildung 30: Müllplatz städtisches Gelände	69
Abbildung 31 Zukunftsperspektive Ehrang-Quint–März 2004	77
Abbildung 32: AG Verkehr	78
Abbildung 33: AG Soziales	78
Abbildung 34: AG Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt	78
Abbildung 35: Vortrag der Ergebnisse	79

**Tabellen**

Tabelle 1: Ziele „Verkehr“	11
Tabelle 2: Ziele „Soziales: Kinder, Jugendliche, Senioren“	11
Tabelle 3: Ziele „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“	12
Tabelle 4: Bereinigte Ziele zu „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“	21
Tabelle 5: Bereinigte Ziele zu „Sicherheit, Sauberkeit, Umwelt“	58
Tabelle 6: Lärmeckwertewerte	63
Tabelle 7: Lärmmessungen an den Messpunkten ①-⑤	64
Tabelle 8: Lärmmessungen an den Messpunkten ⑥-⑩	65
Tabelle 9: Protokoll der Lärmmessungen in Ehrang-Quint	66

