



# Trier-Süd



# Stadtteilrahmenplan Trier-Süd

## **Herausgeber:**

Baudezernat der Stadt Trier  
Rathaus  
Am Augustinerhof  
54290 Trier

## **Bearbeitung:**

Stadtplanungsamt der Stadt Trier  
Abteilung Städtebaulicher Entwurf, verbindliche Bauleitplanung und Sanierung

Trier, im Januar 2010

# VORWORT

---

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

Maßgeblich beeinflusst wurde der Charakter von Trier-Süd durch die grundlegenden siedlungsstrukturellen Veränderungen seit dem 19. Jahrhundert: Aus den zuvor eigenständigen Siedlungen St. Barbara, Löwenbrücken, St. Matthias und St. Medard entwickelte sich seit den 1890er Jahren durch Stadterweiterungen der heutige Stadtteil Trier-Süd als hochverdichteter, innenstadtnaher Stadtbezirk. Die letzte große Stadterweiterung im Gebiet von Trier-Süd erfolgte in den 1960er bis 1980er Jahren mit den Neubaumaßnahmen Schammat und Schammatdorf. Seither ist das Siedlungsgebiet von Trier-Süd nahezu vollständig städtebaulich erschlossen, Potenziale für die Siedlungsentwicklung bestehen lediglich durch die städtebauliche Umstrukturierung und Stadterneuerung einzelner Quartiere, wie z. B. des Herz-Jesu-Areals oder des Gerberviertels. Die verkehrsgünstige Lage des Stadtteils beinhaltet zugleich ein beachtliches Konfliktpotenzial, gerade die hohen Verkehrsbelastungen auf den Hauptdurchgangsstraßen wirken sich heute nachteilig auf die Wohn- und Erholungsfunktion im Stadtteil aus.

Der Stadtteilrahmenplan wird zu einer Zeit vorgelegt, zu der für Trier-Süd richtungweisende Entscheidungen getroffen und Veränderungen vollzogen werden: Die Neubautätigkeit im Herz-Jesu-Areal ist bereits weit gediehen, hier entsteht attraktiver Wohnraum für neue Bewohner von Trier-Süd. Auch für das Gerberviertel haben die städtebaulichen Planungen zur Umstrukturierung bereits ein fortgeschrittenes Stadium erreicht. Die Neubaumaßnahmen in der Aulstraße weisen auf die anstehenden Straßen- und Brückenbaumaßnahmen hin, die zu einer deutlichen Verbesserung im Verkehrsnetz führen werden. Der Schulstandort Friedrich-Wilhelm-Straße wird zu einem festen Bestandteil in der Trierer Schullandschaft ausgebaut und mit der Festlegung für einen Standort der Hauptfeuerwache werden sich weit reichende Konsequenzen ergeben. Die Zukunft des Stadtteils wird im Hinblick auf das Leitziel "Urbaner Stadtteil an der Mosel" besonders durch die Themen Verkehr (u. a. Saar-/Matthiasstraße, Bahnhaltepunkte) sowie Naherholung und Tourismus (insbes. Moselufer) geprägt sein.

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

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

Formal dient der Stadtteilrahmenplan als räumliches Entwicklungskonzept der Orientierung für die künftigen Entscheidungen im Stadtrat und in der Verwaltung. Er hat somit keine Rechtsverbindlichkeit gegenüber den Bürgern, sondern stellt eine Selbstbindung von Rat und Verwaltung dar. Auf dieser Basis wurde der vorliegende Stadtteilrahmenplan vom Rat der Stadt Trier in seiner Sitzung vom 17.12.2009 als räumliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Nunmehr sind bei allen zukünftigen Planungen und Beschlüssen mit Raumbezug die im Rahmenplan genannten Zielsetzungen in die Abwägung einzustellen, Abweichungen müssen begründet werden. Nur so wird gewährleistet, dass die langfristige Entwicklung des Ortes in der von den Bürgern, den politischen Gremien und der Verwaltung gewünschten Weise stattfindet.

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

Trier, im Januar 2010

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'S. Kaes-Torchiani' with a flourish at the end.

Simone Kaes-Torchiani

Beigeordnete

---

<b>1</b>	<b>ALLGEMEINE GRUNDLAGEN .....</b>	<b>8</b>
1.1	Der Stadtteilrahmenplan als planerisches Instrument.....	8
1.2	Stadtteilrahmenplanung in Trier .....	8
1.3	Der Stadtteil Trier-Süd im Überblick.....	9
<b>2</b>	<b>ERGEBNISSE AUS DEM BÜRGERGUTACHTEN.....</b>	<b>12</b>
<b>3</b>	<b>BESTANDSAUFNAHME UND -ANALYSE .....</b>	<b>16</b>
3.1	Grundsätzliches .....	16
3.2	Themenbereich Siedlungs- und Baustruktur .....	16
3.2.1	Siedlungsstruktur.....	16
3.2.2	Siedlungsentwicklung.....	17
3.2.3	Bauliche Nutzungen .....	18
3.2.4	Bausubstanz.....	19
3.2.5	Ortsbild .....	20
3.2.6	Wohnumfeld .....	20
3.3	Themenbereich Infrastruktur .....	22
3.3.1	Versorgung/Einzelhandel .....	22
3.3.2	Öffentliche Einrichtungen .....	22
3.3.3	Technische Infrastruktur.....	23
3.4	Themenbereich Verkehr.....	23
3.4.1	Straßennetz.....	23
3.4.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	25
3.4.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) .....	26
3.4.4	Fuß- und Radwege.....	27
3.5	Themenbereich Umwelt .....	28
3.5.1	Freiraumnutzungen .....	28
3.5.2	Grünflächen.....	29
3.5.3	Grünvernetzung.....	30
3.5.4	Immissionen .....	30
3.5.5	Hochwasser.....	31
3.6	Themenbereich Wirtschaft .....	31
3.6.1	Gewerbeflächen .....	31
3.6.2	Gewerbebetriebe.....	32
3.7	Themenbereich Soziales.....	32
3.7.1	Sozialstruktur.....	32
3.7.2	Sozialer Wohnungsbau .....	33
3.7.3	Soziale Infrastruktur.....	33
3.8	Themenbereich Freizeit .....	35
3.8.1	Kultur.....	36
3.8.2	Tourismus.....	36
3.8.3	Naherholung.....	37
3.8.4	Sport und Spiel.....	37
3.9	Auswertung rechtsverbindlicher Pläne und Programme.....	38
3.9.1	Landes- und regionalplanerische Vorgaben .....	38
3.9.2	Landespflegerische Vorgaben.....	38
3.9.3	Denkmalpflegerische Vorgaben .....	39

3.9.4	Bauleitplanerische Vorgaben .....	39
3.9.5	Sonstige Planungsvorgaben .....	40
3.10	Zusammenfassung der Ergebnisse .....	41
<b>4</b>	<b>ENTWICKLUNGSKONZEPT .....</b>	<b>43</b>
4.1	Grundsätzliches .....	43
4.1.1	Vorgehensweise .....	43
4.1.2	Leitziel .....	43
4.2	Themenbereich Siedlungs- und Baustruktur .....	43
4.2.1	Siedlungsstruktur .....	43
4.2.2	Siedlungsentwicklung .....	44
4.2.3	Bauliche Nutzungen .....	46
4.2.4	Bausubstanz .....	46
4.2.5	Ortsbild .....	47
4.2.6	Wohnumfeld .....	48
4.2.7	Stadtteilzentrum .....	48
4.3	Themenbereich Infrastruktur .....	49
4.3.1	Versorgung/Einzelhandel .....	49
4.3.2	Öffentliche Einrichtungen .....	51
4.3.3	Technische Infrastruktur .....	51
4.4	Themenbereich Verkehr .....	51
4.4.1	Straßennetz .....	51
4.4.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	53
4.4.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) .....	55
4.4.4	Fuß- und Radwege .....	56
4.5	Themenbereich Grünstruktur .....	57
4.5.1	Freiraumnutzungen .....	57
4.5.2	Grünflächen .....	58
4.5.3	Grünvernetzung .....	59
4.5.4	Immissionsschutz .....	59
4.5.5	Hochwasserschutz .....	60
4.5.6	Erholung und Freizeitnutzung .....	60
4.6	Themenbereich Wirtschaft .....	60
4.7	Themenbereich Soziales .....	61
4.8	Themenbereich Freizeit .....	63
4.8.1	Kultur .....	63
4.8.2	Tourismus .....	63
4.8.3	Naherholung .....	65
4.8.4	Sport und Spiel .....	65
4.9	Zusätzliche Maßnahmen .....	66
4.9.1	Weitere Maßnahmen aus dem Bürgergutachten .....	66
4.9.2	Maßnahmen außerhalb von Trier-Süd .....	67
4.10	Zusammenfassung der Ergebnisse .....	69
4.11	Planzeichnungen .....	71

# 1 ALLGEMEINE GRUNDLAGEN

---

## 1.1 Der Stadtteilrahmenplan als planerisches Instrument

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

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

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

## 1.2 Stadtteilrahmenplanung in Trier

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

---

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

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

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

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

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

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

### **1.3 Der Stadtteil Trier-Süd im Überblick**

Der Stadtteil Trier-Süd liegt am östlichen Moselufer in der breiten, ebenen Aue des Trierer Moseltals auf einer durchschnittlichen Höhe von rund 135 m ü. NN. Begrenzt wird der Stadtteil von der Moseltal-Bahnstrecke im Osten, der Mosel im Westen und dem Alleenring im Norden. Benachbarte Stadtteile auf dem östlichen Moselufer sind im Norden Mitte/Gartenfeld, im Osten Heiligkreuz und im Südosten Feyen/Weismark. Auf dem westlichen Moselufer grenzen die Stadtteile Trier-West/Pallien und Euren an. Besonders enge Verflechtungen bestehen aufgrund der historischen Entwicklung zur nördlich anschließenden Altstadt.

Der gesamte Stadtteil umfasst eine Fläche von rund 172,2 ha und bildet damit nach Filsch den flächenmäßig kleinsten Stadtteil Triers. Mit seinen ca. 9.500 Einwohnern zählt Trier-Süd hingegen zu den bevölkerungsreichsten Stadtteilen (4. von 19 Ortsbezirken) und weist mit mehr als 5.500 Einwohnern je km<sup>2</sup> die höchste Bevölkerungsdichte Triers auf. Demzufolge ist Trier-Süd als ein hochverdichteter, urbaner Siedlungskörper mit sehr geringem Freiflächenanteil zu charakterisieren.

Die geschichtlichen Ursprünge des Stadtteils reichen in die römische Zeit zurück. Das römische Trier erstreckte sich innerhalb seiner Stadtmauern nach Süden bis etwa auf Höhe der heutigen Töpferstraße. Südlich vor den Stadtmauern (im Bereich von St. Matthias) befand sich ein ausgedehntes Gräberfeld. Der Verlauf des Straßenzugs Saarstraße/Matthiasstraße/Medardstraße geht auf die römische Hauptstraße von Trier in Richtung Metz zurück.

Im Mittelalter konzentrierte sich das eigentliche Stadtgebiet Triers auf den Bereich der heutigen Altstadt innerhalb des Alleenrings. Im südlichen Anschluss entwickelten sich die kleineren Siedlungseinheiten bzw. Dörfer St. Barbara ("Barbeln"), Löwenbrücken, St. Matthias ("Mattheis") und St. Medard. Die dörflichen Strukturen der beiden Letztgenannten lassen sich noch heute erkennen. Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung des Stadtteils seit der Spätantike ist die Benediktinerabtei St. Matthias, deren Ursprünge bis ins 5. Jahrhundert zurückreichen.

In der Neuzeit ist die Entwicklung des Stadtteils maßgeblich geprägt worden vom Bau der Eisenbahnlinie um 1885 und von den Eingemeindungen in die Stadt Trier (1888: St. Barbara und Löwenbrücken; 1912: St. Matthias und St. Medard), die zu einer raschen Bautätigkeit führten. Aus nördlicher Richtung entwickelte sich so im direkten Anschluss an die Altstadt ein neuer Stadtteil: Auf die gründerzeitlichen Erweiterungen im Bereich St. Barbara und Löwenbrücken folgten die Siedlungsbauten der 1920/30er Jahre im Bereich Hohenzollernstraße, die Wohnzeilen aus den 1950er Jahren im Bereich Steinrausch sowie die Großwohnsiedlung Schammat aus den 1960er Jahren und das Schammatdorf aus den 1980er Jahren. Zu den jüngsten Entwicklungen zählen verschiedene Maßnahmen von Stadtumbau und Stadterneuerung, mit denen einzelne Siedlungsbereiche komplett verändert wurden und werden.

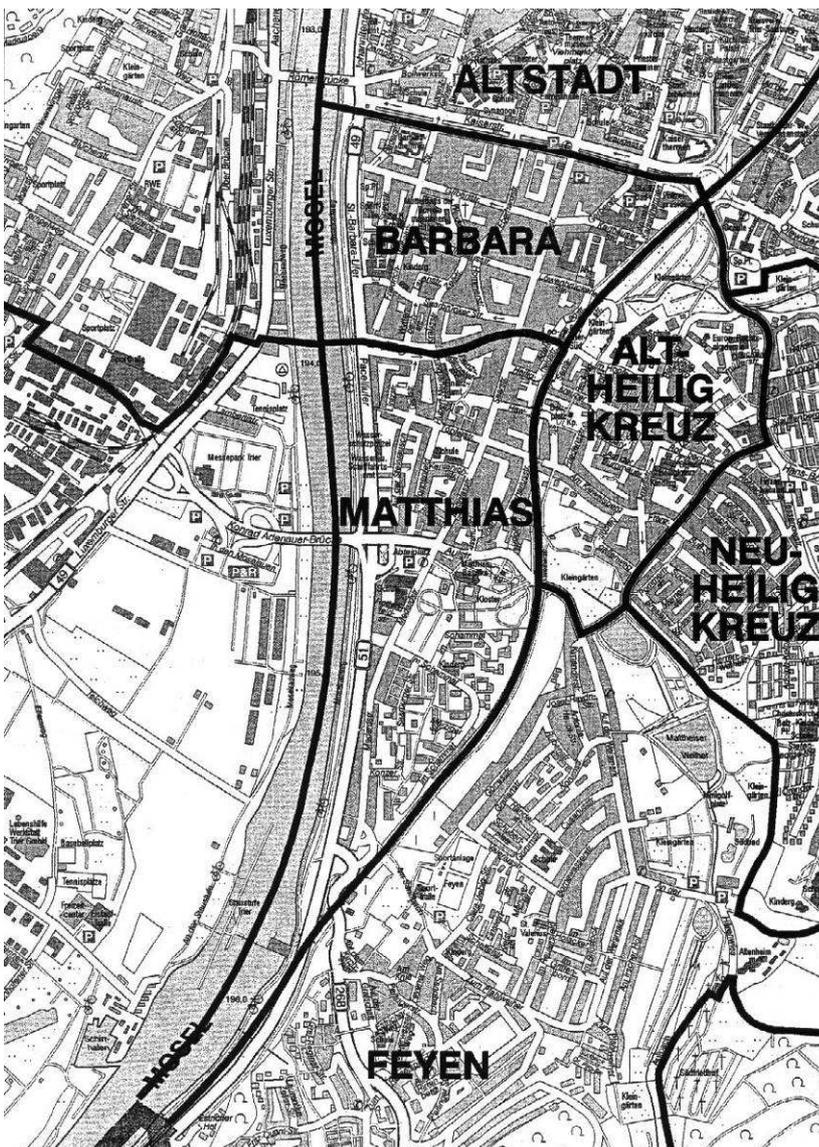


Abb. 1: Statistische Bezirke



Abb. 2: Luftbild Trier-Süd und Umgebung

## 2 ERGEBNISSE AUS DEM BÜRGERGUTACHTEN

Die Bürgerinnen und Bürger von Trier-Süd haben detaillierte und fundierte Zielaussagen und Maßnahmen für die Entwicklung ihres Stadtteils herausgearbeitet. Von diesen Maßnahmen werden im folgenden Maßnahmenkatalog jene aufgegriffen, die eine räumliche Relevanz aufweisen und sich somit in das Spektrum des Stadtteilrahmenplans einfügen lassen. Hierzu erfolgt im Einzelfall eine planerische Abwägung, bei der die im Bürgergutachten vorgeschlagenen Maßnahmen auf ihre Vereinbarkeit mit den Zielen des Stadtteilrahmenplans und den allgemeingültigen planerischen Grundsätzen überprüft werden. Infolge dessen können einige wenige Maßnahmen des Bürgergutachtens nicht in den Stadtteilrahmenplan übernommen werden. Dies gilt auch für all die Maßnahmen ohne räumliche Relevanz sowie außerhalb von Trier-Süd. Diese sind in Kapitel 3.9.1 gesondert aufgeführt und müssen an anderer Stelle berücksichtigt werden. In der folgenden Tabelle werden alle Ergebnisse des Bürgergutachtens zusammenfassend dargestellt.

ERGEBNISSE AUS DEM BÜRGERGUTACHTEN (BGA)		BERÜCKSICHTIGUNG IM STADTTEILRAHMENPLAN (SRP)		BERÜCKSICHTIGUNG IN ANDEREN PLÄNEN UND PROGRAMMEN BZW. AUF ANDEREN EBENEN
Ziele	Maßnahmen	Berücksichtigung (Kapitel / Themenbereich)	Keine Berücksichtigung (Begründung)	
<b>B.1 – Herz-Jesu-Krankenhaus</b>				
Konversion des ehemaligen Krankenhauskomplexes	Erhaltung des Parkgeländes		Konversion durch Entwicklung des neuen Wohnstandorts "Herz-Jesu-Garten" bereits weitgehend abgeschlossen.	
	Zukunftsfähige Folgenutzungen			
<b>B.2 – Grünflächen und Moselufer</b>				
"Stadtteil am Fluss" – Verbesserung des Moselzugangs	Absenkung der Moseluferstraße, Errichtung ebenerdiger Verbindungen	3.4.4 – Fuß- und Radwege		⇒ Mobilitätskonzept
	Unterquerungen der Moseluferstraße	3.4.4 – Fuß- und Radwege		⇒ Mobilitätskonzept
	Überbauung der Moseluferstraße mit Galerie, Anschluss an Fuß-/ Radwegebrücke zum anderen Moselufer	3.4.4 – Fuß- und Radwege		⇒ Mobilitätskonzept
	Umgestaltung des Moselufers	3.8.3 – Naherholung		
Sicherung und Schaffung von Grünzonen	Durchgrünung von Blockinnenbereichen (Sicherung des Grünbestands, Umwandlung bebauter Flächen)	3.5.3 – Grünvernetzung		
	Entwicklung öffentlicher Grünflächen (Bestand und Neuanlage)	3.5.2 – Grünflächen		

ERGEBNISSE AUS DEM BÜRGERGUTACHTEN (BGA)		BERÜCKSICHTIGUNG IM STADTTEILRAHMENPLAN (SRP)		BERÜCKSICHTIGUNG IN ANDEREN PLÄNEN UND PROGRAMMEN BZW. AUF ANDEREN EBENEN
Ziele	Maßnahmen	Berücksichtigung (Kapitel / Themenbereich)	Keine Berücksichtigung (Begründung)	
	Öffnung von privaten Grünflächen (Abtei, Krankenhaus, u.a.)	3.5.2 – Grünflächen		
Vernetztes Grün-system	Erhalt und Ausbau von begrünten Fuß-/ Radwegen	3.5.3 – Grünvernet-zung		
	Begrünung des Stra- ßenraums	3.5.3 – Grünvernet-zung		
	Freilegen von Bach- läufen	3.5.3 – Grünvernet-zung		
	Ausbau der Verbin- dungen zu angren- zenden Grünzonen	3.5.3 – Grünvernet-zung		
Platzgestaltung	Umgestaltung Leo- platz	3.2.5 – Ortsbild / 3.4.1 – Straßennetz		
	Umgestaltung Abtei- platz	3.2.5 – Ortsbild / 3.4.2 – Motorisierter Individualverkehr		
	Erhalt/Ausbau von Treffpunkten im Stra- ßenraum mit Baum- gruppen und Sitzge- legenheiten	3.2.6 – Wohnumfeld		
<b>B.3 – Integration behinderter Menschen</b>				
	Behindertengerechte Ausbaustandards im öffentlichen Raum		Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind auf der Ebene des Stadtteilrahmenplans nicht darstellbar bzw. haben keine direkte raumwirksame Relevanz. Hierfür sind von den zuständigen Stellen Detailplanungen zu erarbeiten und umzusetzen. Grundsätzliche Relevanz für dieses Themenfeld besitzen die Ziele zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (vgl. Kapitel 4.4).	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter ⇒ Eigeninitiative im Stadtteil ⇒ Zuständige Unternehmen
	Barrierefreie Geschäfte und Einrichtungen			
	Behindertengerechtes WC am Südbahnhof			
	Spielmöglichkeiten für behinderte Kinder			
	Rollstuhlgerechtes Taxi			
	Fahrplan für Sehbehinderte			
<b>B.4 – Barbarathermen</b>				
Aufwertung als antikes Denkmal	Archäologische Sanierung		Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind auf der Ebene des Stadtteilrahmenplans nicht darstellbar. Hierfür sind von den zuständigen Stellen Detailplanungen zu erarbeiten und umzusetzen.	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Ansprechendes Ausstellungs- bzw. Präsentationskonzept			

ERGEBNISSE AUS DEM BÜRGERGUTACHTEN (BGA)		BERÜCKSICHTIGUNG IM STADTEILRAHMENPLAN (SRP)		BERÜCKSICHTIGUNG IN ANDEREN PLÄNEN UND PROGRAMMEN BZW. AUF ANDEREN EBENEN
Ziele	Maßnahmen	Berücksichtigung (Kapitel / Themenbereich)	Keine Berücksichtigung (Begründung)	
	Übergangslösung: Aussichtsplattform mit wichtigen Informationen zur Anlage		Bereits realisiert.	
Einbindung in gesamtstädtisches Tourismuskonzept	Optimierung der Verkehrsanbindung für Touristen	3.8.2 – Tourismus		
	Konsequente touristische Beschilderung	3.8.2 – Tourismus		
<b>B.5 – Verkehr</b>				
Verkehrsberuhigung Saarstraße (Reduzierung des Durchgangsverkehrs)	Einbahnstraßenregelung bis jeweils Kreuzung Hohenzollernstr. (Durchfahrt für Busse)	3.4.1 – Straßennetz		⇒ Mobilitätskonzept
	Ausbau der Regionalbahn als Alternative	3.4.3 – Öffentlicher Personennahverkehr		⇒ Mobilitätskonzept
	Erhöhung der Sicherheit an Überwegen		Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind auf der Ebene des Stadteilrahmenplans nicht darstellbar. Für die Umsetzung der Maßnahmen sind die für den Straßenverkehr zuständigen Stellen verantwortlich.	⇒ Mobilitätskonzept ⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Attraktivierung der Ampelschaltungen für Radfahrer/Fußgänger (längere Grünphasen)			
Einbeziehung der Geschäftsleute zur Verbesserung der "Geschäftslage Saarstr."	3.3.1 – Versorgung / Einzelhandel			
Ausbau des ÖPNV	Ausbau der Regionalbahn	3.4.3 – Öffentlicher Personennahverkehr		⇒ Mobilitätskonzept
	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen		Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind auf der Ebene des Stadteilrahmenplans nicht darstellbar bzw. haben keine direkte raumwirksame Relevanz. Für die Umsetzung der Maßnahmen sind die für den ÖPNV bzw. Straßenverkehr zuständigen Stellen verantwortlich.	⇒ Mobilitätskonzept ⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter ⇒ Zuständige Unternehmen.
	Finanzielle Attraktivierung (Preissenkung)			
	Ausbau der Vorrangschaltung für Busse an Ampeln			
Errichtung von Abstellmöglichkeiten (PKW und Rad) an Bahnhaltepunkten	3.4.2 – Motorisierter Individualverkehr / 3.4.3 – Öffentlicher Personennahverkehr		⇒ Mobilitätskonzept ⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter	
Verbesserung des Radwegenetzes	Verbesserung der Radweganbindung an die Innenstadt	3.4.4 – Fuß- und Radwege		⇒ Mobilitätskonzept

ERGEBNISSE AUS DEM BÜRGERGUTACHTEN (BGA)		BERÜCKSICHTIGUNG IM STADTTEILRAHMENPLAN (SRP)		BERÜCKSICHTIGUNG IN ANDEREN PLÄNEN UND PROGRAMMEN BZW. AUF ANDEREN EBENEN
Ziele	Maßnahmen	Berücksichtigung (Kapitel / Themenbereich)	Keine Berücksichtigung (Begründung)	
	Sanierung / Ausbau der Radwege (Belag, Beleuchtung, Markierung, Beschilderung)			⇒ Mobilitätskonzept ⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Vermeidung des Zuparkens der Radwege			
	Ausbau des Angebots an Abstellplätzen			
	Ausbau der Beschilderung		Bereits realisiert.	
<b>B.6 – Kinder- und Jugendarbeit</b>				
Verbesserung des Spielraumangebots	Durchführung einer Spielraumanalyse		Bereits erfolgt.	⇒ Spielraumanalyse der Mobilien Spielaktion
	Feedback über Zustand der Spielplätze		Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind auf der Ebene des Stadtteilrahmenplans nicht darstellbar bzw. haben keine direkte raumwirksame Relevanz. Hierfür sind von den zuständigen Stellen Detailplanungen zu erarbeiten und umzusetzen. Grundsätzliche Relevanz für dieses Themenfeld besitzen die Ziele zum Themenbereich Soziales (vgl. Kapitel 4.7).	⇒ Eigeninitiative im Stadtteil ⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Patenschaften und Sponsoren gewinnen			
	Mitarbeit von Freiwilligen			
Mitspracherecht der Kinder				
Nutzung von Schulen für Ganztagsbetreuung	Bedarfsanalyse Ganztagsbetreuung, Prüfung anwendbarer Modelle			
Ausweitung des Angebots an Kinderbetreuung				
Verbesserung der Jugendarbeit	Öffentlichkeitsarbeit stärken			
	Bedürfnisanalyse bei Jugendlichen			
	Personalausbau für Jugendarbeit			
	Mehr Raumangebote / Treffpunkte	3.7 – Soziales		
<b>B.7 – Stadtteilmanager im Bürgerhaus Trier-Süd</b>				
Einrichtung der Stelle eines Stadtteilmanagers			Siehe Begründung zu Punkt B.6.	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
Errichtung eines Bürgervereins			Bereits erfolgt.	⇒ Eigeninitiative im Stadtteil
Errichtung eines Bürgerhauses		3.7 – Soziales		
<b>B.8 – Hundekotproblem</b>				
Beseitigung des Hundekotproblems			Keine Relevanz auf Ebene SRP.	⇒ Zuständige Behörden ⇒ Eigeninitiative
<b>B.9 – Wochenmarkt</b>				
Einrichtung eines Wochenmarkts	Abteiplatz für Wochenmarkt herrichten	3.3.1 – Versorgung / Einzelhandel		

## 3 BESTANDSAUFNAHME UND -ANALYSE

---

### 3.1 Grundsätzliches

Der Stadtteil Trier-Süd zeichnet sich durch ein vielfältiges Wirkungsgefüge von verschiedenen raumbezogenen Parametern aus. Gerade die siedlungsstrukturellen Gegebenheiten (Wohngebiete, Gewerbeflächen, Verkehrsstrassen) erfordern eine sehr differenzierte Sichtweise in dem zu erstellenden Stadtteilrahmenplan.

Aus diesem Grund werden in der folgenden Bestandsaufnahme und -analyse alle raumbezogenen Parameter dargestellt und untersucht, soweit sie für die Stadtteilrahmenplanung relevant sind. Inhaltliche Querbezüge zwischen einzelnen Sachverhalten werden dort aufgezeigt, wo sie für das Gesamtverständnis erforderlich sind. Am Ende dieses analytischen Teils werden alle Untersuchungsergebnisse in einer zusammenfassenden Übersicht, unterschieden nach Problemen und Chancen, dargestellt und die daraus resultierenden Handlungserfordernisse für die folgenden Planungsschritte aufgezeigt.

Eine derart umfassende Vorgehensweise erscheint unerlässlich, um die folgenden Planungsschritte auf ein tragfähiges Fundament von raumbezogenen Daten und Sachverhalten zum Stadtteil stellen zu können. Nur so kann der Stadtteilrahmenplan dem Anspruch gerecht werden, eine fachlich fundierte, örtlich geerdete und nachhaltig tragfähige Entwicklungskonzeption für Trier-Süd zu erstellen.

### 3.2 Themenbereich Siedlungs- und Baustruktur

Die Siedlungs- und Baustruktur von Trier-Süd wird hauptsächlich durch die Entwicklung von vorstädtischen Dörfern hin zum innenstadtnahen Stadtteil geprägt. Hauptentwicklungsrichtung war dabei von Norden (Alleering) nach Süden (Schammat).

#### 3.2.1 Siedlungsstruktur

Aufgrund der historischen Entwicklung lassen sich folgende Siedlungsbereiche abgrenzen:

- Straßenzug Saarstraße/Matthiasstraße: Haupterschließungsstraße als "Rückgrat" des Stadtteils. Straßenbegleitende Bebauung, unterschiedliche Entstehungszeiten und Baustile. Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzung in Erdgeschosszone und Wohnnutzung in den Obergeschossen.
- Zwischen Südallee und Saarbrücker Straße: Gründerzeitliche Stadterweiterung im Bereich des ehemaligen Dorfes St. Barbara (keine dörflichen Strukturen mehr erkennbar). Straßenbegleitende Bebauung mit durchgrünter Blockinnenbereichen. Im Bereich Südallee Nachverdichtung mit Wohnanlagen aus den 1970er Jahren. **Sonderflächen:** Römische Barbarathermen, Herz-Jesu-Areal (ehemaliges Krankenhaus, zukünftig Wohnanlage), Grund- und Hauptschule, Feuerwehr.

- Zwischen Südallee und Löwenbrückener Straße: Heterogene Siedlungsstruktur im Bereich des ehemaligen Dorfes Löwenbrücken (keine dörflichen Strukturen mehr erkennbar). Ausgedehnte Gewerbeflächen mit schmucklosen Zweckbauten, Wohnnutzung nur untergeordnet. **Sonderflächen:** Hallenbad und ehemaliges Polizeipräsidium.
- Zwischen Saarbrücker Straße und Töpferstraße: Stadterweiterung der Zwischenkriegszeit mit genossenschaftliche Wohnzeilen im Bereich Hohenzollernstraße und Gartenstadt-Siedlung im Bereich Lintzstraße. Auf dem Gelände der ehemaligen Tabakfabrik seit 1990er Jahren Komplex des Finanzamts, Wohnbebauung und Parkanlage.
- Zwischen Löwenbrückener Straße und Albanastraße: Heterogene Siedlungsstruktur, Blockrandbebauung mit Wohnnutzung und solitäre Gewerbe- bzw. Dienstleistungskomplexe.
- Zwischen Töpferstraße und Konrad-Adenauer-Brücke: Im Bereich Steinrausch Zeilenbauten aus den 1950er Jahren, im Nonnenfeld kleinteilige Reihenhausstruktur. **Sonderflächen:** Grundschule St. Matthias und Bolzplatz.
- Zwischen Albanastraße und Aulstraße: Kleinteilige Strukturen und verwinkelte Straßenzüge im Bereich des ehemaligen Dorfes St. Matthias. Bauliche Ergänzungen im Rahmen der laufenden Sanierungsmaßnahme.
- Bering der Abtei und Pfarrei St. Matthias: Stadtbildprägendes Ensemble mit Basilika, Klosteranlage, Pfarrzentrum, Freihof, Friedhof und ausgedehnter Parkanlage. Zäsur im Siedlungsgefüge, da keine öffentlichen Querungsmöglichkeiten.
- Medardstraße: Charakter eines Straßendorfs mit kleinteiligem Siedlungskern im Bereich der Medardkapelle und Erweiterung in südlicher Richtung. **Sonderflächen:** Medardschule.
- Schammat und Schammatdorf: "Schammat" als typische Großwohnsiedlung der 1960er Jahre mit zwei- bis achtgeschossigen Wohnblöcken und umgebenden Grünflächen. Zwischen Schammat und Abtei integriertes Wohnprojekt "Schammatdorf" mit behindertengerechten Wohnhöfen und Altenwohnungen.

Begrenzt bzw. umrahmt wird Trier-Süd von den Verkehrsstrassen Alleenring, Moselufer und Bahntrasse, welche klare Zäsuren im Siedlungsgefüge darstellen.

Am Beispiel von Trier-Süd lässt sich das städtische Wachstum im 19. und 20. Jahrhundert von der gründerzeitlichen Stadterweiterung bis zur aufgelockerten Großwohnsiedlung exemplarisch nachvollziehen. Dabei nehmen der Straßenzug Saarstraße/Matthiasstraße und der Bering von St. Matthias eine zentrale Bedeutung im gesamtstädtischen Siedlungsgefüge ein.

### 3.2.2 Siedlungsentwicklung

Aufgrund der hohen Siedlungsdichte und dem damit einhergehenden geringen Freiflächenanteil verfügt Trier-Süd über nahezu keine nennenswerten bislang unbebauten Flächenreserven. Ausnahmen bilden hierbei lediglich die nicht-öffentlichen Park- und Gartenflächen der Abtei St. Matthias sowie größere Blockinnenbereiche und Baulücken. Inwieweit eine Bebauung in diesen Bereichen jedoch planerisch sinnvoll ist, wird im Entwicklungskonzept eingehender dargestellt.

Ein hohes Potenzial zur Siedlungsentwicklung bieten hingegen die Flächen, für die Maßnahmen der Konversion bzw. des Stadumbaues anstehen: Neben dem Areal des ehemaligen Herz-Jesu-Krankenhauses, für das eine Umnutzung zu Wohnzwecken bereits eingeleitet ist, bietet der Bereich zwischen Südallee und Löwenbrückener Straße (Gewerbeflächen und Standort Polizeipräsidium) städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten.

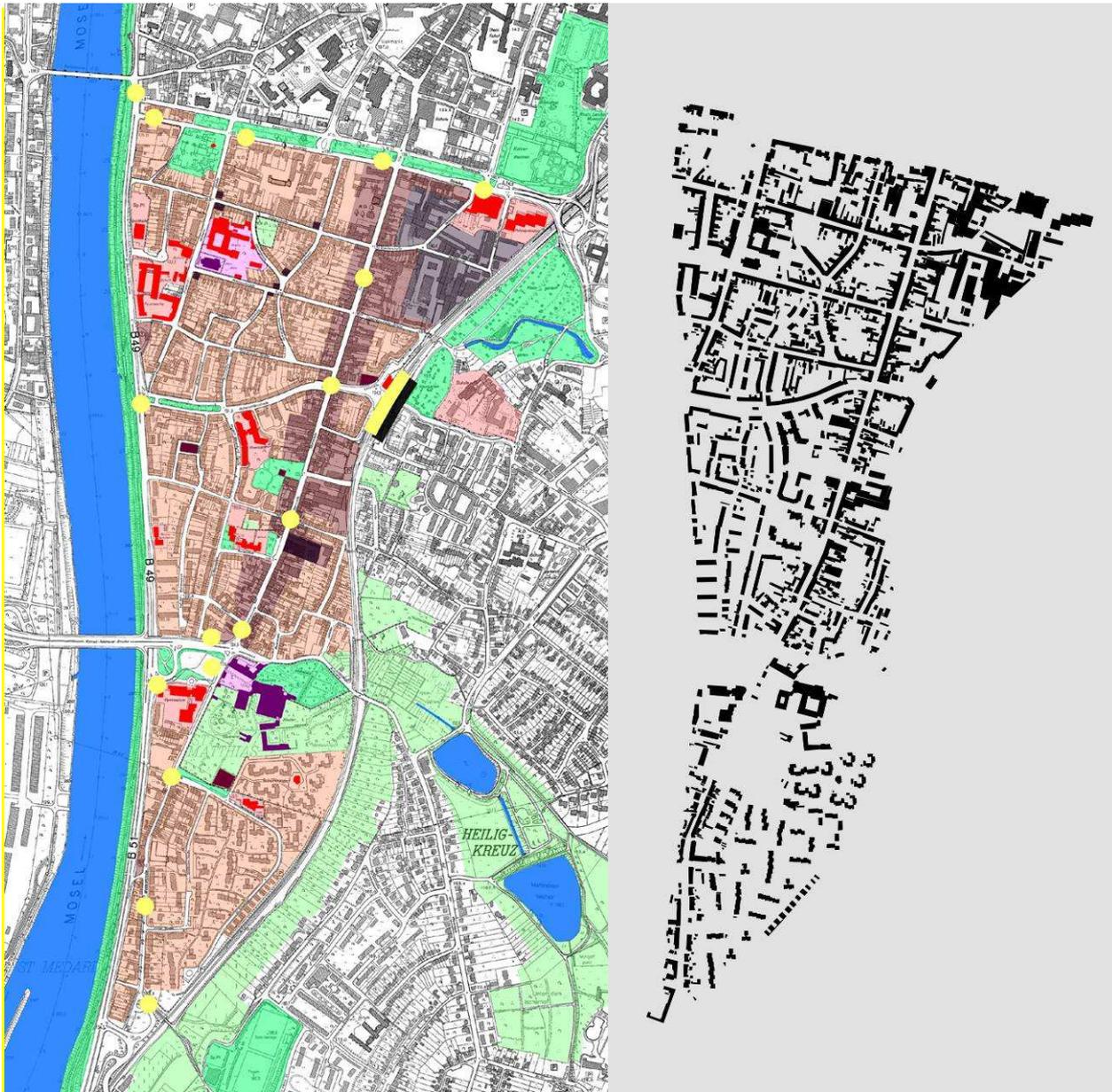


Abb. 3: Siedlungs- und Baustruktur

### 3.2.3 Bauliche Nutzungen

Die in Trier-Süd anzutreffenden Nutzungen umfassen nahezu das gesamte Spektrum städtischer Nutzungen:

- Wohnen: Von Einfamilienhäusern bis zu Geschosswohnungsbau. Auch Sonderformen, wie senioren- und behindertengerechte Wohnungen oder Kloster.
- Geschäfts- und Büronutzung: Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Beherbergungsbetriebe, Dienstleistungsbetriebe.
- Handwerks- und Produktionsbetriebe, einschließlich Gärtnereien, Lagerhäuser und -plätze.
- Gemeinbedarfseinrichtungen: Kindergärten, Schulen, kirchliche und soziale Einrichtungen, Sportstätten, Verwaltungsgebäude, Feuerwehr.
- Kulturdenkmale: Römische Barbarathermen, Klosterbering St. Matthias.

Insgesamt überwiegt im Stadtteil die Wohnfunktion, insbesondere südlich des Abteigeländes sind kaum andere Nutzungen anzutreffen. Lediglich entlang der Saarstraße / Matthiasstraße

besteht eine weitgehende Nutzungsmischung und der Bereich zwischen Gerberstraße und Löwenbrückener Straße ist gewerblich geprägt. Dabei handelt es sich fast ausschließlich um kleinteilige Nutzungen, Ausnahmen bilden hier lediglich einige großflächige Sondernutzungen (Schulen, Finanzamt, Stadtbad, Klosterbering, Barbarathermen, städtischer Betriebshof und A.R.T.).

In weiten Teilen von Trier-Süd zählen Nutzungskonflikte aufgrund der vorherrschenden Wohnfunktion, der kleinteiligen Strukturen bzw. der überwiegenden Verträglichkeit benachbarter Nutzungen nicht zu den vordergründigen Problemfeldern. Problematisch erscheint lediglich die unmittelbare Nachbarschaft von Wohnen und Gewerbe im Bereich Gerberstraße und Löwenbrückener Straße. Eine Beeinträchtigung der Wohnfunktion ergibt sich in Trier-Süd überwiegend durch die Verkehrsbelastungen.

### 3.2.4 Bausubstanz

#### Baualter

Bei der Zählung der Wohngebäude der Stadt Trier<sup>3</sup> wurde auch das Baualter der jeweiligen Gebäude ermittelt. Demnach lassen sich die Gebäude in Trier-Süd – unterschieden nach den Bezirken Barbara und Matthias – in folgende Entstehungszeiträume einordnen:

	Barbara	Matthias	Gesamtstadt
Bis 1900	20,4%	10,3%	11,7%
1901 – 1918	19,4%	12,0%	9,1%
1919 – 1948	17,7%	16,9%	15,9%
1949 – 1957	22,6%	22,3%	14,4%
1958 – 1968	9,1%	13,5%	19,4%
1969 – 1978	7,5%	15,5%	16,5%
1979 – 1987	3,2%	9,4%	13,0%

Diese Übersicht zeigt einerseits, dass Trier-Süd über einen breiten und weitgehend ausgewogenen Entstehungsbogen verfügt. Andererseits verdeutlicht sie die bereits aufgezeigte Siedlungsentwicklung aus Richtung Innenstadt nach Süden hin. Trotz der geringen Baulandreserven hat in den letzten zwei Jahrzehnten eine kontinuierliche bauliche Entwicklung stattgefunden. So wurden im Zeitraum von 1995 bis 2004 in Trier-Süd insgesamt 68 Wohngebäude mit 289 Wohnungen errichtet. (Im Vergleich: In Trier-Nord 85 Wohngebäude mit 324 Wohnungen; in Ehrang/Quint 121 Wohngebäude mit 212 Wohnungen).<sup>4</sup> Bei diesen Bauvorhaben handelt es sich ausnahmslos um Baulückenschließungen, Nachverdichtungen oder Neuerrichtungen nach Abriss.

#### Baulicher Zustand

Ein Zusammenhang zwischen Sanierungsbedarf und Baualter kann nicht festgestellt werden. Vielmehr befindet sich der Großteil der Bausubstanz, also auch der Altbauten, in einem sehr guten bis ausreichenden baulichen Zustand. Durch die städtebauliche Sanierungsmaßnahme

<sup>3</sup> STADT TRIER – AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK: Gebäude- und Wohnungszählung 1987. Stand Januar 1990.

<sup>4</sup> STADT TRIER – AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK: Statistische Daten für die Stadt Trier. Stand April 2004.

im Bereich Aulstraße / Medardstraße konnte der bauliche Zustand vieler Altbauten deutlich aufgewertet werden. Insgesamt gesehen besteht in Trier-Süd, vom Abriss und Neubau von Gewerbegebäuden im Bereich Gerberstraße / Karthäuser Straße und privat vorzunehmenden Renovierungsmaßnahmen zur Bestandssicherung einzelner Objekte abgesehen, kein planerischer Handlungsbedarf.

### 3.2.5 Ortsbild

Trier-Süd besitzt aufgrund seiner historischen Entwicklung sowie seiner Siedlungs- und Nutzungsstruktur ein durchaus heterogenes Ortsbild. Hier finden sich abwechslungsreiche Geschäftsstraßen ebenso wie typische Wohnstraßen oder schmucklose Gewerbestraßen. Das Spektrum der Gebäudetypen reicht von kleinteiligen historischen Gebäuden über Einfamilienhäuser in Reihenbauweise und Geschosswohnungsbauten bis hin zu großformatigen Zweck- und Gewerbebauten. Nachfolgend werden die Bereiche aufgeführt, die sich durch ihr positives oder beeinträchtigtes Ortsbild besonders herausheben:

#### Bereiche mit positivem Ortsbild

- Gründerzeitliche Straßenzüge im Bereich St. Barbara (insbesondere Eberhardstraße und Speestraße): Nahezu geschlossene Häuserzeilen mit weitgehend original erhaltener Bausubstanz, harmonisches städtebauliche Ensembles mit architektonisch aufwändigen Details.
- Siedlung Lintzstraße/Gallstraße: Gartenstadtähnliches Viertel mit positiver Raumwirkung (Straßenverlauf, Platzaufweitung) und harmonischer, charakteristischer Architektur.
- Alt-St. Matthias (Albanastraße / Maternusstraße): Dörflicher Charakter mit verwinkelter Straßenführung und kleinteiliger, teils historischer Bausubstanz. Positive Gestaltungsimpulse durch Sanierungsgebiet.
- Klosterbering St. Matthias: Matthias-Basilika als stadtbildprägendes Gebäude, Freihof mit angrenzender Bebauung als städtebaulich-architektonisch hochwertiger Platz, historische Klostergebäude, weitläufige Parkanlage mit altem Baumbestand.
- Alt-St. Medard: Dörflicher Charakter mit engem Straßenraum und kleinteiliger, überwiegend historischer Bausubstanz. Beeinträchtigungen: Mangelhafte Straßengestaltung, teilweise Sanierungsstau.

#### Bereiche mit beeinträchtigtem Ortsbild

- Blockinnenbereiche zwischen Südallee und Gilbertstraße: Überdimensionierte, schmucklose Wohnanlagen, Garagenhöfe, ausgedehnte Stellplatzfläche zwischen Eberhardstraße und Saarstraße.
- Gewerbeareal zwischen Südallee und Löwenbrückener Straße: Großformatige Zweckbauten mit teils mangelhafter Bausubstanz, hoher Versiegelungsgrad, im Bereich Gerberstraße Hinterhofcharakter, mangelhafte Straßenraumgestaltung.

### 3.2.6 Wohnumfeld

In enger Verbindung zum Ortsbild steht das Wohnumfeld. Dieses lässt sich in das direkte, wohnungsbezogene Wohnumfeld mit den grundstücksbezogenen privaten oder halböffentlichen Freiflächen (Zufahrten, Terrassen, Gärten, etc.) und das erweiterte Wohnumfeld mit den öffent-

lichen Straßen, Wegen, Plätzen und Grünflächen sowie die frei zugänglichen Anlagen (z.B. Spielplätze) unterteilen.

### **Private und halböffentliche Freiflächen**

Die Gestaltung privater oder halböffentlicher Freiflächen obliegt den jeweiligen Grundstückseigentümern und kann von planerischer Seite nur sehr bedingt beeinflusst werden in einem sehr guten bis ausreichenden baulichen und gestalterischen Zustand befindet und somit ein allgemein bedarfsgerechtes direktes Wohnumfeld vorhanden ist.

Die Gestaltung halböffentlicher Freiflächen, wie etwa der Außenbereiche der Wohnanlagen, obliegt ebenfalls den jeweiligen Grundstückseigentümern, weswegen auch hier die planerischen Einflussmöglichkeiten begrenzt sind. Da jedoch die Außenbereiche einiger Wohnanlagen im Stadtteil, wie z.B. in den Bereichen Steinrausch oder Schammat, Defizite in Gestaltung und Nutzbarkeit aufweisen, sind Konzepte und Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes aufzuzeigen. Dies ist umso wichtiger, weil gerade für die Bewohner von mehrgeschossigen Miethäusern die Gestaltung des direkten Wohnumfeldes maßgeblichen Einfluss auf die Wohnqualität hat. Ein besonderes Problem in diesem Zusammenhang stellen die Spielverbote auf den Grünflächen in den Bereichen Steinrausch und Schammat dar wodurch den dort wohnenden Kindern wichtige wohnungsnahe Spielräume vorenthalten werden.

### **Öffentlicher Raum**

Der öffentliche Raum ist in Trier-Süd überwiegend gleichzusetzen mit Verkehrsflächen. Aufgrund der städtebaulichen Struktur (straßenbegleitende Bebauung) wird der Teil nördlich der Aulstraße geprägt durch Wohn- und Erschließungsstraßen mit Gehwegen und straßenbegleitendem Parken. Die Aufenthaltsqualität dieser Straßen ist gering, lediglich die kleineren Platzaufweitungen an Straßeneinmündungen verfügen über Treffpunkt- und Aufenthaltsfunktionen. Als verkehrsreduzierte Straßen und Wege, die durch ihre Gestaltung bzw. Nutzung des Straßenraums zum Verweilen einladen, sind nördlich der Aulstraße lediglich der mittlere Abschnitt der Töpferstraße sowie die Maternus- und Albanastraße ausgebaut. Im Süden sind die Siedlungen Schammat und Schammatdorf als verkehrsreduzierte oder verkehrsberuhigte Zonen angelegt, gerade im Schammatdorf ist daher die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum besonders hoch.

Öffentliche bzw. frei zugängliche Räume finden sich über den gesamten Stadtteil verteilt. Hierzu zählen Leoplatz, Platz an der Lintzstraße, Abteiplatz, Abteifreihof, Platz am Schammatdorfzentrum sowie die Schulhöfe der beiden Grundschulen. In ihrer Gestaltung, Nutzung und Aufenthaltsqualität unterscheiden sich diese Plätze deutlich voneinander: Während der Platzcharakter beim Abteifreihof besonders hoch ist, handelt es sich beim Leoplatz und Abteiplatz um ungestaltete Verkehrsflächen, für die ein besonderer Bedarf zur Umgestaltung besteht

Als öffentliche Grünflächen übernehmen der Hubert-Neuerburg-Park und das Moselufer besondere Aufenthalts- und Naherholungsfunktionen. Überdies stellen die im Stadtteil vorhandenen Spiel- und Bolzplätze wichtige Kommunikations- bzw. Treffpunkte dar. Der Friedhof von St. Matthias ist zwar nicht zum engeren Wohnumfeld zu zählen, gilt jedoch als wichtiger kommunikativer Raum. Die Freiflächen Barbarathermen, Jüdischer Friedhof und Klosterpark St. Matthias können aufgrund ihrer überwiegenden Unzugänglichkeit für die Öffentlichkeit ihre mögliche Funktion als wohnungsnahe Freiräume nicht erfüllen.

### 3.3 Themenbereich Infrastruktur

An dieser Stelle werden aus dem Bereich Infrastruktur die Teilbereiche Versorgung/Einzelhandel, öffentliche Einrichtungen und technische Infrastruktur untersucht. Die Verkehrsinfrastruktur sowie die soziale Infrastruktur werden in eigenen Kapiteln behandelt

#### 3.3.1 Versorgung/Einzelhandel

Im Bereich Versorgung/Einzelhandel verfügt der Stadtteil Trier-Süd über ein überdurchschnittliches Angebot an unterschiedlichsten Betrieben. Hierzu zählen Lebensmittelmärkte (Discounter und Vollsortimenter), Lebensmittelfachgeschäfte (Backwaren, Reformhaus, Bioladen) sowie Spartengeschäfte (u.a. Drogerie, Schreibwaren, Blumen). Erweitert wird das Angebot durch Geschäfte mit Gütern des spezialisierten und gehobenen Bedarfs, wie etwa Geschenkartikel, Schmuck, Bekleidung oder Musikalienhandel. Eine gewisse Magnetfunktion besitzt die "Bastelstube" als großflächiger Anbieter im Segment „Bastel- und Heimwerkerbedarf“. Auch die Versorgung im Bereich des Gesundheitswesens ist überdurchschnittlich, im Stadtteil sind zahlreiche Ärzte (Allgemein- und Fachärzte) sowie mehrere Apotheken ansässig. Gleiches gilt für das Angebot an Dienstleistungen, welches u.a. in Hotels und Gaststätten, Friseursalons, Sonnenstudios, Videotheken, Kreditinstituten, Fotostudios, Postagentur, Reinigungen sowie Bestattungsinstituten besteht.

Die ansässigen Betriebe konzentrieren sich auf die Saarstraße/Matthiasstraße, die den Charakter einer vielseitigen Geschäftsstraße hat. Als sogenannte Erschließungslage stellt sie eine Verlängerung des innerstädtischen Haupteinkaufsbereichs in Fortsetzung der Neustraße dar. In den Seitenstraßen nördlich der Aulstraße finden sich nur vereinzelt Betriebe, allerdings ist die Saarstraße/Matthiasstraße von dort fußläufig gut zu erreichen. Ein Defizit in der Nahversorgung besteht im Bereich südlich der Aulstraße, wo es außer dem Mattheiser Klosterladen keinen Einzelhandelsbetrieb gibt.

Aufgrund des breiten Spektrums an Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten übernimmt Trier-Süd auch für angrenzende Stadtteile eine Versorgungsfunktion. Dies gilt besonders für den Stadtteil Feyen/Weismark, wo nahezu keine Einzelhandels- oder Dienstleistungsbetriebe ansässig sind.

#### 3.3.2 Öffentliche Einrichtungen

Neben den an anderer Stelle aufgeführten sozialen Einrichtungen sowie Sportstätten verfügt Trier-Süd über folgende stadtweit bedeutsame Einrichtungen:

- Stadtbad (Hallenbad),
- Polizeiinspektion,
- Betriebshof A.R.T., Stadtreinigung und Straßenbau,
- Feuerwehr/Rettungsdienst,
- Finanzamt,
- Wasser- und Schifffahrtsamt.

Die Gebäude des ehemaligen Polizeipräsidiums an den Kaiserthermen sind aufgrund baulicher Mängel bereits größtenteils außer Betrieb und sollen in naher Zukunft komplett aufgegeben werden. Auch das Betriebshofgelände wird nach Verlagerung der dortigen Einheiten frei wer-

den. Somit sind diese Areale schon jetzt in die Umstrukturierungsplanungen für den gesamten Bereich zwischen Südallee und Löwenbrückener Straße einzubeziehen.

### 3.3.3 Technische Infrastruktur

Der Stadtteil ist flächendeckend an die gängigen Ver- und Entsorgungssysteme angeschlossen. Derzeit besteht diesbezüglich kein Planungsbedarf.

Eine Besonderheit im städtischen Infrastrukturnetz stellt der so genannte Energietunnel der Stadtwerke dar, der vom moselseitigen Ende der Gilbertstraße unter der Mosel in die Luxemburger Straße nach Trier-West führt. In ihm werden verschiedene Versorgungsleitungen geführt.

## 3.4 Themenbereich Verkehr

Aufgrund seiner naturräumlichen und siedlungsstrukturellen Lage wird Trier-Süd von wichtigen überörtlichen Verkehrsachsen umgeben bzw. abgegrenzt, das Siedlungsgebiet des Stadtteils wird überdies von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen durchschnitten. Vordringliche Probleme bereiten daher das erhöhte Verkehrsaufkommen, die Trennwirkungen der Verkehrsstraßen sowie die Lärm- und Schadstoffbelastungen.

### 3.4.1 Straßennetz

#### Überörtliche Hauptverkehrsstraßen

Das Gebiet von Trier-Süd wird im Norden, Westen und Süden durch die Trassen folgender Bundes- und Landesstraßen begrenzt:

- B 49: Koblenz – Wittlich – Trier-Verteilerkreis – Trier-Süd – Konrad-Adenauer-Brücke – Wasserbilligerbrück (– Luxemburg)
- B 51: Köln – Bitburg – Trier-West – Konrad-Adenauer-Brücke – Trier-Süd – Konz – Saarburg - Saarbrücken
- B 268: Trier-Süd (Pellinger Straße, Einmündung Pacelliufer) – Feyen – Zerf – Saarbrücken
- L 143: Südallee (Alleenring) – Kaiserthermen – Olewig – Irsch – Filsch – Pluwig

Die Bundesstraßen 49 und 51 werden über die vierspurige Moseluferstraße (Barbaraufener bzw. Pacelliufer) sowie die sechsspurige Konrad-Adenauer-Brücke geführt, die B 268 ist zweispurig. Die L 143 verläuft an der nördlichen Grenze von Trier-Süd über den Alleenring (durch breiten Grünzug getrennte zweispurige Richtungsfahrbahnen).

#### Örtliche Hauptverkehrsstraßen

Im gesamtstädtischen Kontext übernehmen folgende Straßenzüge innerhalb des Stadtteils die Funktion von örtlichen Hauptverkehrsstraßen:

- Saarstraße – Matthiasstraße: Hauptachse des Stadtteils zwischen Südallee und Konrad-Adenauer-Brücke.
- Aulbrücke – Aulstraße – östlicher Brückenkopf Konrad-Adenauer-Brücke: Verbindung von den Stadtteilen Heiligkreuz und Weismark zum Moselufer.
- Hohenzollernstraße – Leoplatz: Verbindung von Heiligkreuz zum Moselufer

Bei der Saarstraße/Matthiasstraße bestehen erhebliche Konflikte zwischen der Hauptverkehrsstraßenfunktion und dem damit verbundenen hohen Verkehrsaufkommen, dem geringen Straßenquerschnitt, dem ruhenden Verkehr, dem Fuß- und Radverkehr sowie den angrenzenden Nutzungen (Handel, Dienstleistungen und Wohnen). Der geplante Ausbau der Aulstraße und der Neubau der Aulbrücke lassen auf sich warten. In all diesen Fällen besteht dringender Handlungsbedarf, um den Anforderungen an leistungsfähige Verkehrsstraßen genügen zu können.

### **Erschließungsstraßen**

Der übrige Stadtteil Trier-Süd wird im Wesentlichen von Erschließungsstraßen durchzogen. Hierzu zählen Wohnsammelstraßen mit überwiegender Erschließungsfunktion (u.a. Friedrich-Wilhelm-Straße, Hubert-Neuerburg-Straße, Medardstraße, Im Schammat) als auch um Anliegerstraßen bzw. -wege mit überwiegender Aufenthaltsfunktion. Einzelne Straßen oder Straßenzüge sind als verkehrsberuhigte Bereiche (so genannte Spielstraßen) oder Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Auch die zahlreichen Einbahnstraßenregelungen tragen zur Verkehrsberuhigung bei. Dadurch dass die Moseluferstraße weitgehend anbaufrei ist, enden fast alle zur Mosel führenden Wohnstraßen als Sackgassen. Gleiches gilt für die Straßen Auf der Steinrausch und Im Nonnenfeld, von denen keine Zufahrtmöglichkeit zur Konrad-Adenauer-Brücke besteht. Das Gebiet Schammat und Schammatdorf wird aufgrund der städtebaulichen Konzeption ausschließlich durch Stichstraßen erschlossen.

### **Brücken und Unterführungen**

Zu unterscheiden ist in diesem Zusammenhang zwischen Querungsmöglichkeiten der Mosel und der Bahnlinie.

Die Mosel zieht sich als natürliche Grenze von Süden nach Norden durch das Stadtgebiet Triers. Wichtige Elemente der städtischen Verkehrsinfrastruktur sind die Moselbrücken mit ihrer zentralen Verbindungsfunktion sowohl für den innerörtlichen als auch den überörtlichen Verkehr. Im Bereich von Trier-Süd befinden sich folgende Brücken:

- Römerbrücke (unmittelbar nördlich der Stadtteilgrenze bzw. des Alleenrings): Zwischen Trier-Süd bzw. Innenstadt und Trier-West, überwiegend innerörtliche Verbindungsfunktion, Sperrung für Schwerlastverkehr.
- Konrad-Adenauer-Brücke: Zwischen Trier-Süd und Trier-West/Euren, Hauptverbindung sowohl für städtischen Zielverkehr als auch für Durchgangsverkehr von/nach Süden und Schwerlastverkehr, Moselquerung im Zuge der B 49 und B 51.

Der Abstand zwischen diesen Brücken beträgt ca. 1,4 km. Andere Querungsmöglichkeiten der Mosel sind im Bereich von Trier-Süd nicht mehr bzw. noch nicht vorhanden. Die Personenfähre zwischen Trier-Süd und Trier-West ("Barbeler Fähre" auf Höhe der Hohenzollernstraße) hat vor vielen Jahren ihren Dienst eingestellt. Der Bau der Hohenzollernbrücke zwischen Trier-Süd und Trier-West konnte Anfang des 20. Jahrhunderts nicht realisiert werden. Für die Errichtung zusätzlicher Moselstege für Fußgänger und Radfahrer gibt es bislang lediglich Vorschläge, jedoch keine konkreten Planungen.

Als Querung der Bahnlinie und somit als Verbindung zu den benachbarten Stadtteilen Heiligkreuz und Feyen/Weismark fungieren Brücken und Unterführungen:

- Verteiler an den Kaiserthermen (Überführungen): Wichtiger Knoten im innerörtlichen Verkehrssystem.
- Unterführung Leoplatz – Im Hopfengarten: Nur innerörtliche Verbindungsfunktion.

- Unterführung Hawstraße: Nur untergeordnete Verbindungsfunktion.
- Aulbrücke: Derzeit als Behelfsbrücke mit eingeschränkter verkehrlicher Nutzbarkeit (Einbahnverkehr). Schwachstelle im gesamtstädtischen Straßennetz, dringender Handlungsbedarf.
- Brücke an der Pellingner Straße: Hauptverbindung für überörtlichen Verkehr (B 268).

Weitere Querungsmöglichkeiten bestehen in Unterführungen und Brücken für Fußgänger und Radfahrer. Trotz dieser Brücken und Unterführungen besteht gerade für den südlichen Teil des Stadtteils ein Defizit an Querungsmöglichkeiten, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer. Dies gilt besonders für die Mosel (Höhe Hohenzollernstraße oder Staustufe), aber auch für die Bahnlinie (Bereich Schammat und Schammatdorf).

### **Ausbauzustand**

Der Ausbauzustand des Straßennetzes ist überwiegend ausreichend und genügt den Anforderungen an die Anlage von Straßen. Überdies befinden sich einige Erschließungsstraßen in einem unbefriedigenden Zustand (schadhafter Straßenbelag oder Kopfsteinpflaster, enge oder fehlende Fußgängerwege).

### **3.4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

#### **Verkehrsaufkommen**

Im Gegensatz zu den westlichen Stadtteilen oder den Höhenstadtteilen und vergleichbar mit den innerstädtischen Stadtteilen Trier-Mitte und Trier-Nord ist in Trier-Süd der Anteil der Fußgänger mit 34% sehr hoch. Zusammen mit den Anteilen der Radfahrer (13%) und den der ÖPNV-Nutzer (13%) überwiegt in Trier-Süd der sogenannte "Umweltverbund". Dennoch ist das Verkehrsaufkommen im Stadtteil durch den motorisierten Individualverkehr bzw. PKW-Verkehr geprägt, knapp 40% aller Verkehrsteilnehmer nutzen das Auto.

Dies wird auch am hohen Verkehrsaufkommen deutlich. Die Straßen mit dem höchsten Verkehrsaufkommen (Fahrzeuge pro Tag) sind das Pacelliufer mit ca. 38.700, die Südallee/Kaiserstraße mit ca. 34.000, die Saarstraße mit ca. 17.800, die Aulstraße mit ca. 13.000 und die Hohenzollernstraße mit ca. 8.800. Trier-Süd ist demnach von vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen umgeben und durchschnitten, wodurch der Stadtteil erheblich beeinträchtigt ist. Gerade die Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen sowie die Immissionsbelastungen wirken sich nachteilig auf die angrenzenden Wohngebiete aus. Dies wird auch im Lärmaktionsplan entsprechend aufgeführt.

#### **Schleichverkehr**

Um die enge Ortslage St. Medard von Durchgangsverkehr freihalten zu können, ist die Medardstraße ab der Einmündung Im Schammat dem Anliegerverkehr vorbehalten. Überdies ist die Einfahrt in die Medardstraße von der Pellingner Straße aus nur Linienbussen und Radfahrern gestattet. Dennoch nutzen immer wieder unberechtigte Autofahrer diese Verbindung, auch verstärkte Verkehrskontrollen konnten diese Praxis bislang nicht unterbinden.

#### **Ruhender Verkehr**

Öffentliche Parkbauten sind im Stadtteil nicht vorhanden. Der Abteiplatz ist der einzige öffentliche Parkplatz mit größerem Stellplatzangebot. Die Parkplätze am Hallenbad und an der "Bas-

telstube" sind den Nutzern bzw. Kunden vorbehalten. Neuere Wohnanlagen verfügen über private Tiefgaragen, im gesamten Stadtteil finden sich außerdem Garagenhöfe und -zeilen.

Prägend ist jedoch der ruhende Verkehr im Straßenraum, also das Parken am Straßenrand. Gerade in Barbara sind bei geschlossener Bauweise und gleichzeitig alter Bausubstanz private Stellplätze nicht auf allen Grundstücken möglich oder in ausreichender Zahl vorhanden. Hier stellt der Straßenraum die einzige Möglichkeit zum Abstellen von Fahrzeugen dar. Es überwiegt das "wilde" Parken (straßenparalleles Parken je nach Platzangebot). Markierte Parkstreifen oder gar Parkbuchten sind hier nur vereinzelt anzutreffen, u. a. in der Saarstraße / Matthiasstraße oder der Eberhardstraße. In den Siedlungen Schammat und Schammatdorf sind Parkbuchten fester Bestandteil des städtebaulichen Konzepts.

Im nördlichen Barbara zwischen Südallee, Saarstraße, Nikolausstraße und Barbara-Ufer sind aufgrund des geringen Stellplatzangebots im Straßenraum und der Nähe zur Innenstadt Bewohnerparkzonen eingerichtet. Der Ausbau der Bewohnerparkzonen in südlicher und östlicher Richtung ist in Vorbereitung. Zur Entschärfung der Parkplatzknappheit können die Bewohnerparkzonen aber nur bedingt beitragen. Insgesamt gilt gerade in diesem hochverdichteten Stadtviertel das Parken als häufig thematisiertes Problem, das einer Lösung bedarf.

### **3.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

#### **Schienerverkehr**

Der Haltepunkt Trier-Süd liegt an der zweigleisigen Bahnlinie, die von Trier-Hauptbahnhof in Richtung Saartal, Obermosel und Luxemburg führt, und vom Regionalverkehr bedient wird.

Das Regionalbahn-Konzept für die Region Trier sieht für den Bereich von Trier-Süd drei weitere Haltepunkte vor: Kaiserthermen, St. Matthias und St. Medard. Derzeit ist nicht geklärt, wann es zu einer Einrichtung dieser Haltepunkte kommen wird.

#### **Busverkehr**

Entlang der Achse Saarstraße – Matthiasstraße – Medardstraße werden derzeit acht Haltestellen von städtischen Buslinien im Taktverkehr bedient und verbinden Trier-Süd mit den angrenzenden Stadtteilen. Die Fahrtzeit von St. Medard bis Trier-Innenstadt (Karl-Marx-Haus) beträgt 10 Minuten. Die Haltestelle Pacelliufer wird von Linien des Regionalverkehrs in Richtung Konz / Saartal, Hunsrück und Luxemburg angefahren. Auf diesen Linien besteht kein Taktverkehr.

Aufgrund des engen Straßenquerschnitts der Medardstraße in Alt-St. Medard und der damit verbundenen Konflikte zur dicht angrenzenden Wohnbebauung wurde und wird die Verlagerung der Bustrasse durch die Straße Im Schammat diskutiert. Da es aber auch gegen diese Trassenführung Einsprüche der Anwohnerschaft gibt, konnte eine endgültige Trassenführung noch nicht festgelegt werden. Inwiefern es in Verbindung mit dem Ausbau des Haltepunktes St. Medard zu einer Verlagerung der Bustrasse kommen wird, ist derzeit unklar.

#### **Bewertung**

Die Erschließung des Stadtteils Trier-Süd durch den ÖPNV lässt sich als gut bezeichnen. Diese grundsätzliche Aussage ist folgendermaßen zu differenzieren:

- Durch die Buslinienführung und den Bahnhofpunkt ist der gesamte Stadtteil an das ÖPNV-Netz angebunden. Die Taktfrequenz der Bahn- und Buslinien ist gut. Trier-Süd ist sowohl werktags als auch an Wochenenden mindestens halbstündlich zu erreichen.
- Die Innenstadt (Porta Nigra bzw. Hauptbahnhof) ist aus dem Stadtteil ohne Umsteigen zu erreichen. Dies gilt auch für die benachbarten Stadtteile Feyen/Weismark und Euren. Es fehlen durchgehende, umsteigefreie Verbindungen nach Heiligkreuz und Trier-West.
- Der Bahnhofpunkt befindet sich in Bezug zum Siedlungsschwerpunkt in einer zentralen Lage am östlichen Abschluss der Hohenzollernstraße, ist also von weiten Teilen des Siedlungsgebiet fußläufig zu erreichen.
- Die Bushaltestellendichte ist fast überall ausreichend, d.h. der Großteil des Siedlungsgebietes ist im 500m-Einzugsbereich der nächsten Bushaltestelle. Lediglich das westliche Barbara befindet sich in weiterer Entfernung von den Bushaltestellen in der Saarstraße oder an der Südallee.
- Der Ausbauzustand des Bahnhofpunkts ist ausreichend. Allerdings ist er nur über eine lange, steile Treppe von der Bahnunterführung Leoplatz / Im Hopfengarten zugänglich und somit nicht barrierefrei. Außerdem ist er durch Vandalismus in seiner Funktion und Aufenthaltsqualität sehr beeinträchtigt.
- An den Bushaltestellen sind Überdachungen und Bänke nicht durchgängig anzutreffen, dies gilt besonders für die Haltestellen entlang der Saar-/ Matthiasstraße, wo die Haltestellen lediglich durch entsprechende Schilder markiert sind.
- Das erhöhte Verkehrsaufkommen bzw. die Stauanfälligkeit in der Saar-/ Matthiasstraße führen zu erheblichen Behinderungen im Busverkehr (Verspätungen, längere Fahrtzeiten).

#### **3.4.4 Fuß- und Radwege**

##### **Straßenbegleitende Wege und Querungsmöglichkeiten**

Entlang der meisten Erschließungsstraßen existieren straßenbegleitende Gehwege, teilweise sind sie nur einseitig vorhanden. Die Straßen im Sanierungsgebiet Aulstraße (Albana- und Maternusstraße) sind als verkehrsberuhigte Bereiche im Mischprinzip ausgebaut.

Der Ausbauzustand der Gehwege reicht von solchen mit erheblichen baulichen Mängeln bis zu baulich einwandfreien Gehwegen. Überwiegend kann der Zustand als befriedigend bezeichnet werden. Ein Problem besteht überall dort, wo die Gehwege eine geringe Breite aufweisen und zudem noch von Autos zugeparkt werden.

Fußgängerüberwege ("Zebrastreifen") und ampelgesteuerte Querungsmöglichkeiten sind entlang der Hauptdurchgangsstraßen sowie im Bereich der Schulen und Kindergärten eingerichtet. Die Überwege in der Saar-/ Matthiasstraße weisen aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens ein Sicherheitsrisiko für Fußgänger, insbesondere für Kinder auf.

Die Erreichbarkeit des Moselufers ist durch die wenigen Querungsmöglichkeiten der Uferstraße (Bereiche Römerbrücke, Hohenzollernstraße, Konrad-Adenauer-Brücke, Pellingener Straße) stark eingeschränkt. Die Wohnbereiche sind so trotz Moselnähe vom Fluss abgetrennt. Auch eine Überquerung der Mosel gestaltet sich schwierig, da etwa im Bereich Hohenzollernstraße und Staustufe Brückenbauwerke fehlen. Hier gilt es, Abhilfe zu schaffen.

Für Fußgänger und Radfahrer gibt es zusätzliche Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie. Hierbei handelt es sich um die Unterführungen an der Löwenbrückener Straße, der Heiligkreuzer Straße, der Albanastraße und am Estricher Hof sowie die Brücke am Sandbach. Querungsmöglichkeiten fehlen vor allem im Bereich Schammat / Schammatdorf, aber auch in Fortsetzung der Kartäuser Straße bzw. Töpferstraße.

### **Verbindungswege**

Das Netz der straßenbegleitenden Fuß- und Radwege wird durch zahlreiche Verbindungswege ergänzt, die Fußgängern und Radfahrern vorbehalten sind. Solche Verbindungswege finden sich hauptsächlich in den Wohngebieten Schammat / Schammatdorf sowie Hubert-Neuerburg-Gelände. Die Querung der Blockinnenbereiche ist darüber hinaus nicht möglich, obwohl hierdurch attraktivere Wegeverbindungen geschaffen werden könnten. Auch konnte bislang ein durchgängiger Fuß- und Radweg entlang der Bahntrasse in Trier-Süd nicht verwirklicht werden. Hier sind lediglich Teilstücke vorhanden, ein Ausbau ist jedoch anzustreben.

### **Radwege**

Spezielle Radwege sind im Stadtteil kaum vorhanden, lediglich entlang der Moseluferstraße besteht eine durchgehende Verbindung. Die oben genannten Verbindungswege sowie der moselbegleitenden Wege können von Radfahrern und Fußgängern gleichermaßen benutzt werden, was gerade am Moselufer immer wieder zu Konflikten führt. Durch den Stadtteil zieht sich eine ausgewiesene Radroute, die parallel zur vielbefahrenen Saar-/ Matthiasstraße von der Südallee durch verkehrsarme Straßen (Eberhard-, Zell-, Kraus-, Hubert-Neuerburg-Straße, Im Nonnenfeld) nach St. Matthias führt. Die Einbahnstraßen dürfen von Radfahrern auch in entgegengesetzter Richtung befahren werden.

## **3.5 Themenbereich Umwelt**

Der Stadtteil Trier-Süd zeichnet sich durch einen verschwindend geringen Anteil an unbesiedeltem Freiraum, die natürliche Umwelt ist durch menschliche Einflüsse weitgehend überformt.

### **3.5.1 Freiraumnutzungen**

Trier-Süd ist ein Stadtteil mit sehr geringem Freiraumanteil, dem Außenbereich zuzurechnende Flächen sind nicht vorhanden. Die Nutzung der größeren Freiflächen im Stadtgefüge gliedert sich folgendermaßen:

- Grünflächen (Parks und parkähnliche Anlagen sowie Friedhöfe, s.u.).
- Moselufer (schmaler Grünstreifen mit flussnahen Vegetationsformen).

Diese Flächen erfüllen wichtige ökologische Funktionen (z.B. Stadtklima), aber auch für Landschaftsbild (Kulturlandschaft), Freizeit und Erholung sind sie von Bedeutung.

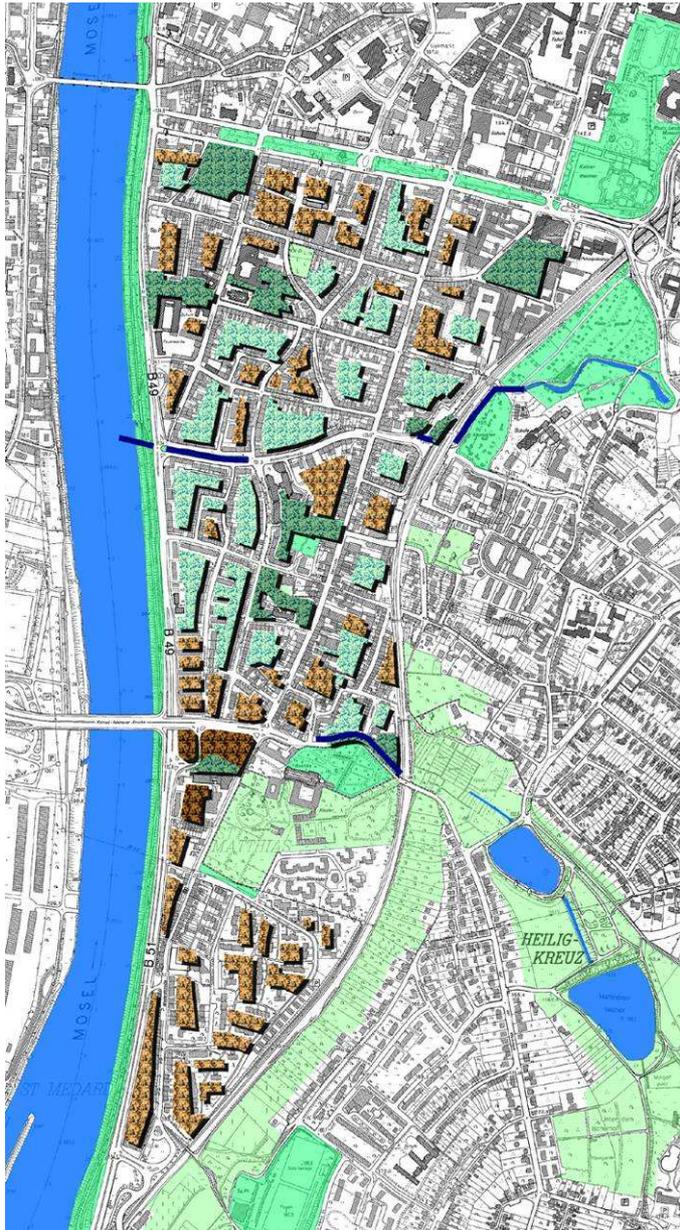


Abb. 4: Grünstruktur

### 3.5.2 Grünflächen<sup>5</sup>

Zu den Grünflächen sind neben Grünanlagen, Friedhöfen und Kleingartenanlagen auch Sport- und Spielflächen zu zählen. Letztere werden im Themenbereich Freizeit behandelt.

Einzigste öffentliche Grünanlage in Trier-Süd ist der Hubert-Neuerburg-Park. Darüber hinaus bestehen mit den Barbarathermen, dem Jüdischen Friedhof und dem Abteipark St. Matthias größere Grünanlagen, die der Öffentlichkeit jedoch nicht frei zugänglich sind. Durch die Nähe zum Park an den Mattheiser Weihern liegt der Bereich Matthias vollständig im Einzugsbereich von öffentlichen Grünanlagen. Im Bereich Barbara besteht hingegen aufgrund der Entfernung zu den größeren Grünanlagen ein Versorgungsdefizit, das durch die verdichteten Wohnformen und die schlechte Erreichbarkeit der freien Landschaft noch verstärkt wird.

<sup>5</sup> vgl. FAUNISTISCH-ÖKOLOGISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT (im Auftrag der Stadt Trier): Landschaftsplanung der Stadt Trier – Erläuterungstext – Stand Juni 1998.

Im Gebiet von Trier-Süd sind keine Kleingartenanlagen vorhanden, der gesamte Stadtteil befindet sich jedoch im Einzugsbereich der Kleingartenanlagen unmittelbar östlich der Bahnlinie. Zusammen mit den öffentlichen Grünflächen können diese Kleingartenanlagen dazu beitragen, das große Defizit an privaten Freiräumen zumindest teilweise zu kompensieren.

Der Friedhof St. Matthias ist als öffentliche Grünfläche ausgewiesen und übernimmt so ebenfalls die Funktion einer Grünanlage. Da sich der Friedhof in Eigentum der Pfarrei St. Matthias befindet, ist er im städtischen Friedhofskonzept nicht berücksichtigt. Von städtischer Seite liegt der Stadtteil Trier-Süd im Einzugsbereich des Südfriedhofs, welcher über ausreichende Flächenkapazitäten verfügt.

### **3.5.3 Grünvernetzung**

Zwischen den beiden Landschaftsräumen Moselufer und Mattheiser Wald bzw. Aulbachtal bestehen nur unzureichende Grünverbindungen. Lediglich der Bereich Abteipark und Friedhof St. Matthias sowie der angrenzende Abteiplatz stellen Trittsteine für die Grünvernetzung dar, die jedoch durch Verkehrsstrassen und bauliche Anlagen zerschnitten werden und somit kein zusammenhängendes Grünsystem ergeben. Der Grünzug östlich der Bahnlinie am Hang der Weismark leistet einen wichtigen Beitrag zur Grünvernetzung und ist auch für den Stadtteil Trier-Süd von zentraler Bedeutung. Allerdings ist auch dieser Grünzug in nördlicher Richtung durch die Bebauung von Alt-Heiligkreuz unterbrochen und findet erst in der Kleingartenanlage Tempelbezirk seine Fortsetzung.

Innerhalb des Siedlungsgebiets von Trier-Süd stellen die unbebauten Blockinnenbereiche, die Grünflächen der Wohnanlagen Schammat, Schammatdorf und Steinrausch sowie die oben aufgeführten Grünanlagen wichtige Trittsteine für ein vernetztes Grünkonzept dar.

Insgesamt ist die Grünvernetzung aufgrund der verdichteten baulichen Strukturen und des damit einhergehenden hohen Versiegelungsgrads unzureichend. Besonderer Planungsbedarf besteht daher, wie auch im Landschaftsplan dargestellt in der Schaffung neuer Grünverbindungen bzw. eines vernetzten Grünsystems.

### **3.5.4 Immissionen**

Der Stadtteil Trier-Süd ist erheblichen Immissionen ausgesetzt, die hauptsächlich auf die hohe Verkehrsbelastung zurückzuführen sind:

Die Hauptverkehrsstraßen (Uferstraße, Alleenring, Saar-/ Matthiasstraße und Pellingener Straße) stellen lineare Emissionsquellen dar, die mit ihrer kontinuierlichen, hohen Lärmbelastung sowie den verkehrsbedingten Schadstoffbelastungen die angrenzenden Wohnviertel erheblich beeinträchtigen. Dies gilt besonders für die Bebauung entlang des Moselufers, zu Hauptverkehrszeiten aber auch für die Saar-/ Matthiasstraße.

Auch die Bahnstrecke stellt eine lineare Emissionsquelle dar. Allerdings sind die Beeinträchtigungen trotz der hohen Taktfrequenz deutlich geringer als die der Hauptverkehrsstraßen, da es sich um punktuelle Emissionsereignisse (Lärm und Erschütterungen) handelt. Im Bereich Schammat und Schammatdorf bieten Lärmschutzwälle eine gewisse Abschirmung zwischen Bahnlinie und Wohnbebauung. In den Bereichen Euchariusstraße, Adelheidstraße und Leostraße fehlen bauliche Schutzvorrichtungen für die nahe angrenzenden Wohngebäude. Eine

ungehinderte Immissionsausbreitung wird durch die Hochlage der Bahntrasse zwischen Töpferstraße und Löwenbrückener Straße noch verstärkt.

Aufgrund dieser Belastungen bedarf es geeigneter Vorkehrungen und Maßnahmen zum Immissionsschutz.

### 3.5.5 Hochwasser

Aufgrund seiner Lage am rechten Ufer der Mosel ist Trier-Süd vom häufig wiederkehrenden Hochwasser betroffen. Dies gilt in erster Linie für das unbebaute Moselufer mit dem Fuß- und Radweg, welche schon bei normalen Hochwasserereignissen überflutet werden. Für das Siedlungsgebiet von Trier-Süd besteht mit der dammartig ausgebauten Uferstraße ein ausreichender Hochwasserschutz, so dass der Stadtteil als hochwasserfrei gelten kann. Eine geringe Gefährdung besteht für die tiefergelegenen Bereiche Speestraße, Friedrich-Wilhelm-Straße (Süd), Wyttenbachstraße, Hohenzollernstraße (West), Gallstraße, Lintzstraße, Hubert-Neuerburg-Straße, Töpferstraße (West) und Auf der Steinrausch, welche für ein 200-jährliches Hochwasserereignis als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen sind. Für den Bereich St. Medard und Schammat besteht lediglich eine Restgefährdung, sie liegen daher im ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet für extreme Hochwasserereignisse. Einschränkungen für die Siedlungsentwicklung resultieren aus diesen Ausweisungen nicht, da lediglich Bereiche im 100-jährlichen Überschwemmungsgebiet baulichen Restriktionen unterliegen.

## 3.6 Themenbereich Wirtschaft

Trier-Süd zählt zu den Trierer Stadtteilen, in denen neben der Funktion Wohnen auch die Funktion Arbeiten von Bedeutung ist. Die sich daraus ergebenden Verbindungen prägen den Stadtteil in besonderem Maß.

### 3.6.1 Gewerbeflächen

Der Flächennutzungsplan der Stadt Trier<sup>6</sup> enthält für Trier-Süd folgende Darstellungen: Als gewerbliche Bauflächen ist der Bereich Gerberstraße / Karthäuser Straße dargestellt. Gemischte Bauflächen sind entlang der Saar-/ Matthiasstraße und in deren östlichem Anschluss (Löwenbrückener Straße, Leostraße, Hawstraße) sowie westlich der Medardstraße ausgewiesen.

Derzeit werden diese Flächen in unterschiedlicher Weise für gewerbliche Zwecke genutzt. In den gemischten Bauflächen befinden sich überwiegend Wohngebäude mit einer Laden- und Dienstleistungszone in den Erdgeschossen. Reine Gewerbebauten sind hier die Ausnahme, dabei handelt es sich dann entweder um Büro- und Praxisgebäude oder um Handwerksbetriebe. Die als Industriegebiete ausgewiesenen Flächen werden nur für gewerbliche Zwecke (Produktion, Betriebshof) genutzt. Die Nutzungsintensität reicht von vollständiger Ausnutzung der Grundstücke bis hin zu Unternutzung oder Leerstand.

Das Erscheinungsbild des Gewerbeareals Gerberstraße / Karthäuser Straße ist unter städtebaulichen Aspekten (u.a. Bauformen, Außengestaltung, Versiegelung) überwiegend unattraktiv.

---

<sup>6</sup> STADT TRIER: Flächennutzungsplan 1982 – Fortschreibungsstand April 2006.

### 3.6.2 Gewerbebetriebe

Das Thema Einzelhandel / lokale Versorgung ist dem Themenbereich Infrastruktur zugeordnet , da hier die Versorgungsfunktion gegenüber der Wirtschaftsfunktion überwiegt.

Die Dienstleistungs-, Handwerks- und Produktionsbetriebe sind über den gesamten Stadtteil Trier-Süd verteilt. Eine Konzentration von Betrieben besteht dabei entlang der Saarstraße und Matthiasstraße (bis Höhe Aulstraße) sowie im östlichen Anschluss in Richtung Bahnlinie. Die Bandbreite der ansässigen Betriebe umfasst Büros und Handwerksbetriebe unterschiedlicher Sparten sowie einzelne Unternehmen des produzierenden Gewerbes.

Das Spektrum an Betrieben trägt dazu bei, dass die Bewohner einige wichtige Dienstleistungen im Stadtteil selbst in Anspruch nehmen können. Für die lokale Wirtschaftsstruktur (Wirtschaftskraft, Arbeitsplätze) sind die Gewerbebetriebe von zentraler Bedeutung, gerade auch als Arbeitgeber für Bewohner des Stadtteils. Dabei ist der Sektor Dienstleistungen in Trier-Süd besonders ausgeprägt.

## 3.7 Themenbereich Soziales

Trier-Süd verfügt über eine relativ ausgeglichene Bevölkerungsstruktur und ein vielfältiges Spektrum sozialer Infrastruktur. Planerischer Handlungsbedarf besteht hauptsächlich in der Bereitstellung von Angeboten für Jugendliche und Senioren.

### 3.7.1 Sozialstruktur<sup>7</sup>

#### Bevölkerungsentwicklung

Zum 31.12.2006 waren in Trier-Süd insgesamt 9409 Personen als wohnberechtigte Bevölkerung gemeldet, das sind 8,7% der Gesamtbevölkerung Triers (108102). Damit ist Trier-Süd nach Trier-Nord und Mitte/Gartenfeld der bevölkerungsreichste Stadtteil Triers.

Im Zeitraum von 1970 bis 2006 hat die Einwohnerzahl in Trier-Süd folgende Entwicklung genommen:

1970	12421	(100%)
1980	10521	(84,7%)
1990	10139	(81,6%)
2000	9448	(76,1%)
2006	9409	(75,8%)

Diese überwiegend rückläufige Bevölkerungsentwicklung steht in engem Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung. In den Stadtteilen mit großen Neubaugebieten ist die Bevölkerungszahl zwischen 1970 und 2005 deutlich gestiegen (z.B. Feyen 323% oder Tarforst 857%). In Trier-Süd hat seit dem Bau der Großwohnsiedlung Schammat (1960er Jahre) keine nennenswerte Neubautätigkeit stattgefunden, was sich in den Bevölkerungszahlen niederschlägt. Die neueren Wohnbauprojekte (z.B. Schammatdorf oder Töpferstraße) haben zu keinem nennenswerten Bevölkerungszuwachs führen können. Auch das aktuelle Wohnbauprojekt auf dem

<sup>7</sup> STADT TRIER – AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK: Statistische Daten für die Stadt Trier. Stand Mai 2007.

Herz-Jesu-Areal wird keine deutlichen Veränderungen in der Bevölkerungsentwicklung hervorrufen.

### **Haushaltsstruktur**

Die Bevölkerung von Trier-Süd lebte Ende 2005 in 6451 Haushalten, was einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 1,5 Personen je Haushalt entspricht. Dieser Wert liegt nur geringfügig unter dem Gesamtstadt-Wert von durchschnittlich 1,7 Personen je Haushalt. Auch die übrigen Haushaltsstrukturdaten entsprechen im Wesentlichen denen der Gesamtstadt. Lediglich in Barbara ist der Anteil der Haushalte ohne Kinder mit 91,2% deutlich höher als der gesamtstädtische Wert von 85,4%. Dies ist auf die hohe Zahl an Studierenden in diesem Stadtquartier zurückzuführen.

### **3.7.2 Sozialer Wohnungsbau**

Zu den Mietwohnungen zählen auch Wohnungen im Bereich des sozialen Wohnungsbaus, die Mietern mit entsprechenden Bezugsvoraussetzungen (soziale Kriterien) vorbehalten sind. Diese Wohnungen befinden sich hauptsächlich in Mehrfamilien-Wohnblöcken über den gesamten Stadtteil verteilt. Schwerpunkte bilden dabei die Bereiche Im Schammat und Auf der Steinrausch, wo die Wohnungen überwiegend von der Wohnungsbaugesellschaft gbt verwaltet werden. Für den überwiegenden Teil dieser Wohnungen gelten die Bestimmungen des sozialen Wohnungsbaus. Die Wohnungsvergabe erfolgt durch die gbt.

Preiswerter Wohnraum im Geschosswohnungsbau wird überdies von der gbt und der Gemeinnützigen Wohnungsgenossenschaft 1922 in den Straßen Pacelliufer, Töpferstraße, Hubert-Neuerburg-Straße, Hohenzollernstraße, Wytttenbachstraße, Krausstraße, Leostraße und Löwenbrückener Straße vorgehalten.

Aufgrund dieses Wohnungsangebots und des überwiegend guten Zustands der Wohnungen besteht in Trier-Süd kein weiterer Handlungsbedarf im Bereich des sozialen Wohnungsbaus.

### **3.7.3 Soziale Infrastruktur**

Trier-Süd verfügt über ein breites Spektrum sozialer Infrastruktur, das den im Stadtteil vorhandenen Bedarf weitestgehend zu decken vermag.

### **Gemeinschaftshaus**

Einziges Gemeinschafts- bzw. Bürgerhaus in Trier-Süd ist das Schammatdorfzentrum im gleichnamigen Schammatdorf, welches der Benediktinerabtei St. Matthias gehört, und vom Schammatdorf e.V. geführt wird. Aufgrund seiner Lage und Größe übernimmt diese Einrichtung in erster Linie Treffpunktfunktionen für die Bewohnerschaft des Schammatdorfs, welche hier zu diversen Festen und Veranstaltungen zusammenkommt. Einen Treffpunkt für den gesamten Stadtteil stellt das Schammatdorfzentrum nicht dar, auch wenn die Räumlichkeiten für Veranstaltungen der unterschiedlichsten Art angemietet werden können.

Somit fehlt in Trier-Süd bislang ein geeignetes Bürgerhaus mit Räumlichkeiten für die unterschiedlichsten Aktivitäten. Versammlungen werden in den Schulen, den Pfarrzentren oder auch in Gaststätten abgehalten.

## Kirchliche Einrichtungen

Die in Trier-Süd vorhandenen kirchlichen Einrichtungen werden überwiegend von der katholischen Kirche getragen. Das Gebiet des Stadtteils liegt in Gänze im Gebiet der katholischen Pfarrgemeinde St. Matthias, zu der überdies der Stadtteil Feyen/Weismark gehört. Folgende Einrichtungen werden von der Pfarrei geführt:

- Pfarrkirche Basilika St. Matthias (Matthiasstraße) mit angrenzendem Pfarrzentrum und Friedhof,
- Herz-Jesu-Kirche (Friedrich-Wilhelm-Straße),
- Pfarrheim und Kindergarten St. Barbara / Herz-Jesu (Friedrich-Wilhelm-Straße),
- Kindergarten St. Matthias (Im Schammat),
- Kindergarten St. Matthias (Töpferstraße).

Für das soziale Leben in Trier-Süd sind die kirchlichen Einrichtungen und Angebote von zentraler Bedeutung. Gerade im Bereich der Kinder- und Jugendarbeit, der Seniorenarbeit sowie bei Besuchsdiensten werden hier wichtige Aufgaben wahrgenommen. Kirchen und Pfarrheime stellen wichtige Treff- und Identifikationspunkte für den Stadtteil dar.

## Betreuungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche<sup>8</sup>

Für die Kinderbetreuung sind in Trier-Süd folgende Einrichtungen vorhanden:

- Hort Barbara (Barbaraufener): 3 Gruppen mit 50 Plätzen für Schulkinder.
- Kindertagesstätte Herz-Jesu (Friedrich-Wilhelm-Straße): 4 Gruppen mit 90 Plätzen, davon 80 Plätze für 3-6 Jahre alte Kinder und 10 Plätze für Kinder unter 3 Jahren.
- Integrative Kindertagesstätte St. Matthias / Im Schammat: 4 Gruppen mit 80 Plätzen, davon 74 Plätze für 3-6 Jahre alte Kinder (einschließlich 10 Plätze für Kinder mit Förderbedarf) und 6 Plätze für Kinder unter 3 Jahren.
- Kindertagesstätte St. Matthias / Töpferstraße: 3 Gruppen mit 75 Plätzen für 3-6 Jahre alte Kinder.
- Kindertagesstätte Spatzennest (Saarburger Straße): 2 Gruppen mit 30 Plätzen, davon 16 Plätze für 3-6 Jahre alte Kinder und 14 Plätze für Kinder unter 3 Jahren.

Mit diesen Angeboten wird der Bedarf an Kindergarten- und Hortplätzen weitestgehend gedeckt. Auch die fußläufige Erreichbarkeit dieser Einrichtungen ist aufgrund der räumlichen Verteilung über das gesamte Stadtteilgebiet gegeben. Lediglich im Bereich der Krippenplätze ist der Betreuungsausbau, sowohl hinsichtlich des Platzangebots als auch der dezentralen Versorgung, weiter zu entwickeln.

Für die Betreuung Jugendlicher befindet sich in Trier-Süd das Jugendzentrum Südpol e.V. (Friedrich-Wilhelm-Straße). Außerdem bietet die Pfarrjugend Trier-Süd der Pfarrei St. Matthias ein breites Angebot an Jugendaktivitäten.

Diese Angebote für Jugendliche reichen nicht aus. So fehlt im südlichen Stadtteil, insbesondere in der Siedlung Schammat, ein offenes Angebot für Jugendliche. Dass der Bedarf seitens der Jugendlichen gegeben ist, wird daran deutlich, dass sich Gruppierungen von Jugendlichen regelmäßig an verschiedenen Treffpunkten im öffentlichen Raum (z.B. Bushaltestellen o.ä.) versammeln.

---

<sup>8</sup> Statistische Daten entsprechend der Auflistungen des Jugendamts der Stadt Trier, Stand 2009.

## **Bildungseinrichtungen**

In Trier-Süd gibt es drei Regelschulen, die sich alle in städtischer Trägerschaft befinden:

- Grundschule Barbara (Friedrich-Wilhelm-Straße): 5 Klassen, 98 Schüler.
- Grundschule Matthias (Kentenichstraße): 8 Klassen, 154 Schüler.
- Pestalozzi-Hauptschule (Speestraße): 9 Klassen, 198 Schüler.

Weitere Regelschulen (Realschule oder Gymnasium) sind im Stadtteil selbst nicht vorhanden. Durch die Nähe zu den Standorten in der Innenstadt besteht hier jedoch kein Defizit.

Neben den Regelschulen befindet sich in Trier-Süd die Medardschule (Medardstraße), eine Förderschule mit den Schwerpunkten Lernen und Sprache, sowie die Lehranstalt für den Rettungsdienst (St. Barbara-Ufer).

Durch die vorhandenen Schulen wird der Bedarf im Stadtteil sowohl quantitativ als auch qualitativ gedeckt. Die Schulen sind aus den Wohngebieten gut zu erreichen.

## **Caritative Einrichtungen**

In Trier-Süd sind folgende caritative Einrichtungen vorhanden:

- Aidshilfe,
- Einrichtungen der Arbeiterwohlfahrt (AWO),
- Beratungs- und Begutachtungszentrum des Medizinischen Dienstes der Krankenversicherung Rheinland-Pfalz,
- Gesellschaft für psychologische und soziale Dienste,
- Mattheiser Hilfsdienst,
- Schammatdorf.

Überdies sind die zahlreichen caritativen Einrichtungen in der Innenstadt von Trier-Süd aus gut zu erreichen, so dass in diesem Bereich kein Defizit besteht.

## **Einrichtungen für alte Menschen**

Das Spektrum der seniorenspezifischen Einrichtungen beschränkt sich in Trier-Süd auf Altenwohnungen, u.a. im Schammatdorf, in der Medardstraße und der Löwenbrückener Straße. Stationäre Alteneinrichtungen oder Seniorenbetreuung sind in Trier-Süd nicht vorhanden. Somit besteht für alte Menschen im Stadtteil selbst keine Alternative zum selbständigen Wohnen in der Privatwohnung. Bei eintretender zunehmender Hilfs- oder Pflegebedürftigkeit sind die Senioren gezwungen, Trier-Süd zu verlassen, sofern keine häusliche Betreuung und Pflege möglich ist. Da in den angrenzenden Stadtteilen Mitte/Gartenfeld sowie Feyen/Weismark diverse stationäre Einrichtungen angesiedelt sind, besteht kein Bedarf zur Errichtung entsprechender Angebote in Trier-Süd.

## **3.8 Themenbereich Freizeit**

Trier-Süd verfügt über ein begrenztes Spektrum an Freizeitangeboten, das durch die vielfältigen Angebote in den angrenzenden Stadtteilen komplettiert wird. Die vorhandenen Potenziale in Tourismus und Naherholung könnten ausgebaut werden, um so die für den Stadtteil gewinnbringenden Entwicklungschancen zu nutzen.

### 3.8.1 Kultur

In Trier-Süd ist keine kulturelle Einrichtung im eigentlichen Sinn vorhanden. Einzelne kulturelle Veranstaltungen werden in den Räumen der katholischen Kirchengemeinde oder im Schammatdorfzentrum durchgeführt, auch der Freihof der Abtei St. Matthias fungiert als Aufführungs-ort. Hauptadressatenkreis für solche Veranstaltungen, wie etwa Konzerte oder Theateraufführungen, sind die Bewohner des Stadtteils. Trotz der fehlenden kulturellen Einrichtungen ist für Trier-Süd kein Bedarf an speziellen Angeboten festzustellen. Die wichtigsten kulturellen Institutionen in der Innenstadt sind von Trier-Süd aus gut zu erreichen.

### 3.8.2 Tourismus

Für die Stadt Trier ist der Tourismus von zentraler Bedeutung, gerade wegen der römischen Baudenkmäler kommen viele Touristen hierher. Der Interessenschwerpunkt der Touristen liegt innerhalb des Alleenrings, häufig besuchte Punkte außerhalb sind das Amphitheater, der Petrisberg, Zurlauben, St. Paulin und St. Matthias. Da die meisten Touristen im Schnitt nur ein bis zwei Tage in Trier verbringen, werden Ziele außerhalb der Innenstadt selten aufgesucht.

#### Touristische Zielpunkte

Die bislang einzigen beiden Anziehungspunkte für Touristen sind die Barbarathermen sowie der Bering von St. Matthias:

Die Barbarathermen werden, obwohl Teil des Unesco-Weltkulturerbes und in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt gelegen, derzeit ihrem Anspruch als Hauptsehenswürdigkeit Triers nicht gerecht. Aufgrund der erforderlichen archäologischen Sicherungsmaßnahmen ist das gesamte Areal seit Jahren und wohl noch auf Jahre hin nicht zugänglich. Lediglich von einer Aussichtsplattform an der Friedrich-Wilhelm-Straße werden Einblicke in das Gelände ermöglicht.

Im Bering von St. Matthias ist in erster Linie die Basilika mit dem Grab des Apostels Matthias von touristischem Interesse. Zusammen mit dem Freihof besteht ein für Touristen attraktives Ensemble, das wachsenden Zuspruch erfährt, insbesondere bei Radtouristen. Alle übrigen Sehenswürdigkeiten, wie etwa die römischen Grabkammern auf dem Mattheiser Friedhof, die Kreuzkapelle oder das Benediktinerkloster, sind nur im Rahmen von Führungen zugänglich.

Von touristischem Interesse, aber allgemein unzugänglich ist der jüdische Friedhof an der Weidegasse. Für Architekturinteressierte könnte die gründerzeitliche Bebauung in St. Barbara ein Ziel sein (Eberhardstraße).

Die Beschilderung bzw. touristischen Hinweise im Stadtteil sind vielfach unzureichend. Auch außerhalb des Stadtteils wird Trier-Süd als touristisches Ziel nicht ausreichend in Wert gesetzt, da entsprechende Hinweise nicht durchgängig zu finden sind. Inwieweit das neue touristische Informationssystem dieses Defizit beheben kann, lässt sich derzeit noch nicht feststellen.

#### Touristischer Verkehr

Obwohl Trier-Süd in unmittelbarer Nähe zu den innerstädtischen Sehenswürdigkeiten liegt, wird der Stadtteil von regulären Stadtrundfahrten oder Führungen nicht bedient, Gruppenführungen sind lediglich auf Anfrage möglich. Individual- oder Gruppentouristen sind auf die eigene Organisation ihres Programms in der Südstadt angewiesen.

Auch die Moselschifffahrt fährt Trier-Süd nicht an, obwohl auf diesem Moselabschnitt ein fahrplanmäßiger Ausflugsverkehr besteht. Anlegestellen für Sport- oder Freizeitboote sind im Stadtteil ebenfalls nicht vorhanden.

### **Touristische Wege**

Durch Trier-Süd führt der Moselradweg von der französischen Grenze bei Perl nach Koblenz. Auf diesem Weg radeln gerade im Sommer zahlreiche Gruppen- und Einzelreisende. Der Weg selbst ist im Bereich des Stadtteils in einem guten bis befriedigenden Zustand. Allerdings fehlen attraktive Rastplätze oder Zugänge zum Wasser. Außerdem besteht zwischen dem Uferweg und der Bebauung oberhalb des Straßendamms keine nähere Beziehung, Verbindungen sind nur durch Treppen und schmale Wege vorhanden. Für den durchfahrenden Radtouristen wird das Siedlungsgebiet von Trier-Süd somit nicht erlebbar.

### **3.8.3 Naherholung**

Einziges direkt erreichbares Naherholungsgebiet ist für Trier-Süd das Moselufer, das die Ortslage im Westen begrenzt. Die Moselpromenade mit dem Rad- und Fußweg bietet den Bewohnern verschiedene Erholungsmöglichkeiten, insbesondere zum Radfahren, Skaten oder Spaziergehen, aber auch als Ruhezone.

So wichtig das Moselufer für die Naherholung der Bewohner des Stadtteils ist, seine Nutzbarkeit ist auf verschiedene Weise eingeschränkt: Durch die oberhalb entlangführende vierspurige Bundesstraße sowie die Bahnlinie ist der gesamte Moselabschnitt in Trier-Süd erheblichen Lärmimmissionen ausgesetzt, die die Aufenthalts- und Erholungsqualitäten deutlich reduzieren. Auch die unzureichenden und unattraktiven Querungsmöglichkeiten der Moseluferstraße, die fehlenden Zugänge zum Wasser, die unzureichend gestalteten Ruhezone sowie das häufig auftretende Hochwasser vermindern die Attraktivität dieser Zone.

Außerhalb des Stadtteils liegen die Naherholungsgebiete Mattheiser Weiher und Mattheiser Wald, die auch für Trier-Süd wichtige Naherholungsfunktionen ausüben. Gerade das Gebiet um die Mattheiser Weiher mit seinem Parkcharakter übt auf die Bewohner von Trier-Süd eine hohe Anziehungskraft aus. Zusammen mit dem angrenzenden Mattheiser Wald besteht so ein ausgedehntes Naherholungsgebiet, in dem eine Fülle von Freizeitaktivitäten möglich sind. Die Erreichbarkeit der Mattheiser Weiher aus Trier-Süd wird jedoch durch die Bahntrasse eingeschränkt. Die einzige direkte Verbindung besteht über die Aulbrücke (vgl. Kapitel 3.4). Aus dem Wohngebiet Schammat sind mangels direkter Querungsmöglichkeiten von Bahnlinie und Abteipark erhebliche Umwege erforderlich.

### **3.8.4 Sport und Spiel**

#### **Sporteinrichtungen**

Das Angebot an Sporteinrichtungen in Trier-Süd setzt sich zusammen aus dem Hallenbad, der Schulsportanlage der Pestalozzi-Hauptschule, den Turnhallen der Matthias-Grundschule bzw. der Medardschule sowie die Bolzplätze im Nonnenfeld und Schammatdorf. Sportplätze oder Anlagen für andere Sportarten sind im Stadtteil nicht vorhanden, ließen sich jedoch aufgrund der nicht vorhandenen Flächenreserven in Trier-Süd auch nicht realisieren. Die nächstgelegene Sportanlage Feyen sowie die übrigen Sporteinrichtungen in den angrenzenden Stadtteilen können das Defizit reduzieren, so dass kein weiterer Planungsbedarf besteht.

## **Spielräume<sup>9</sup>**

Im Stadtteil sind folgende städtische Spielplätze vorhanden: Barbara-Ufer, Leoplatz, Lintzplatz, Park Neuerburg, Kentenichstraße, Albanastraße und Im Schammat. Darüber hinaus bieten die Bolzplätze (s.o.) sowie die Schulhöfe weitere öffentliche Spielräume. Das Angebot der öffentlichen, städtischen Spiel- und Bolzplätze wird durch weitere Spielräume ergänzt. Zu diesen Spielräumen zählen u.a. diverse private Spielplatzflächen sowie der Straßenraum der überwiegend verkehrsarmen Wohnstraßen und -plätze. Allerdings wird die Bespielbarkeit einiger privater Flächen, wie z.B. das Wohnumfeld der Wohnanlagen Im Schammat oder Auf der Steinrausch, durch Spielverbote oder Rückbau von Spielplätzen eingegrenzt bzw. unterbunden.

Die überwiegende Wohnbebauung im Bezirk Matthias liegt im 300m-Einzugsbereich der verschiedenen Spielflächen, eine direkte Erreichbarkeit ist somit gegeben. Der Bezirk Barbara ist durch ein Defizit an Spielräumen gekennzeichnet, die vorhandenen Spielräume liegen dezentral oder teilweise versteckt. Dies betrifft besonders den östlichen Bereich des Bezirks Barbara (Gerberviertel), wo keinerlei Spielräume vorhanden sind.

## **3.9 Auswertung rechtsverbindlicher Pläne und Programme**

Für die Erstellung des Stadtteilrahmenplans sind die für Trier-Süd relevanten Vorgaben der rechtsverbindlichen Pläne und Programme, sowohl der überörtlichen als auch der örtlichen Planungsebenen, zu berücksichtigen.

### **3.9.1 Landes- und regionalplanerische Vorgaben**

Im Landesentwicklungsprogramm (LEP III)<sup>10</sup> ist das Moseltal als Vernetzungsachse für den Arten- und Biotopschutz dargestellt und somit für die Sicherung und Entwicklung eines vernetzten Biotopverbundsystems von landesweiter Bedeutung. Dieses landesplanerische Ziel beinhaltet die Forderung, im Talraum durch Sicherung und Wiederherstellung der Offenlandbereiche und Vernetzungsbeziehungen sowie Renaturierung von Gewässern und Auen durchgängige Vernetzungsachsen zu schaffen und zu erhalten.

Der Regionale Raumordnungsplan Region Trier (RROP)<sup>11</sup> greift die Aussagen des LEP III auf, enthält darüber hinaus keine weiteren Vorgaben speziell für Trier-Süd.

### **3.9.2 Landespflegerische Vorgaben**

Für Trier-Süd bestehen aufgrund des sehr geringen Freiflächenanteils nur wenige landespflegerische Vorgaben:

### **Schutzgebiete und -objekte**

In Trier-Süd sind durch die Landespflegerbehörden nur verschiedene Bäume als Naturdenkmal geschützt, so z.B. im Abteipark. Weitere Schutzgebiete und -objekte sind nicht vorhanden.

---

<sup>9</sup> vgl. MOBILE SPIELAKTION e.V.: Spielraumplan – Stand April 2005.

<sup>10</sup> STAATSKANZLEI RHEINLAND-PFALZ – OBERE LANDESPFLANUNGSBEHÖRDE (HRSG.): Landesentwicklungsprogramm III. Mainz 1995.

<sup>11</sup> PLANUNGSGEMEINSCHAFT REGION TRIER: Regionaler Raumordnungsplan Region Trier. Trier 1985.

## Landschaftsplan<sup>12</sup>

Der Landschaftsplan der Stadt Trier übernimmt nachrichtlich die ausgewiesenen Schutzgebiete und -objekte sowie die ermittelten Biotoptypen. Darüber hinaus trifft er folgende planerische Aussagen:

- Der gesamte Bezirk Barbara wird als mit Freiräumen unterversorgter Stadtteil klassifiziert, für den die Verbesserung der Freiraumfunktion vordringlich ist.
- Für den nordöstlichen Bereich von Barbara (östlich der Saarstraße sowie nördlich der Gilbertstraße bis Weidegasse) ist eine verstärkte Durchgrünung als vordringliche Zielvorgabe formuliert.

Für künftige Entwicklungen innerhalb von Trier-Süd ist somit hauptsächlich auf eine verstärkte Durchgrünung sowie eine Schaffung neuer Grünverbindungen bzw. vernetzter Grünsysteme zu achten.

### 3.9.3 Denkmalpflegerische Vorgaben<sup>13</sup>

Die Denkmalliste führt in Trier-Süd verschiedene Denkmäler und sonstige Objekte. An dieser Stelle ist auf die Denkmalzonen und Einzelobjekte besonders hinzuweisen, deren Unterschutzstellung auch Auswirkungen auf mögliche zukünftige städtebauliche Entwicklungen hat:

- Denkmalzonen bestehen u. a. in der Eberhardstraße, Gilbertstraße, Speestraße, Nikolausstraße und Saarstraße.
- Eine Häufung von als Einzeldenkmälern klassifizierten Wohn-/Geschäftshäusern befindet sich in der Gilbertstraße, der Saarstraße und der Südallee. Weitere Einzeldenkmäler sind auch in anderen Straßen zu finden.
- Zu den denkmalgeschützten Sonderbauwerken zählen u. a. die kirchlichen Bauwerke, die Barbarathermen, der Jüdische Friedhof, das Hallenbad sowie der Südbahnhof.

Bei der städtebaulichen Entwicklung sind die denkmalpflegerischen Vorgaben in besonderer Weise zu berücksichtigen. Hierdurch ergeben sich Restriktionen für bestimmte Planungsvorhaben, aber auch Chancen für eine gezielte Positionierung einzelner Stadtquartiere, wie etwa der o. g. Denkmalzonen.

### 3.9.4 Bauleitplanerische Vorgaben

#### Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Trier<sup>14</sup> enthält für Trier-Süd differenzierte Darstellungen:

- Als gewerbliche Bauflächen sind die Areale im Bereich Gerberstraße und Karthäuserstraße dargestellt.

---

<sup>12</sup> FAUNISTISCH-ÖKOLOGISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT (im Auftrag der Stadt Trier): Landschaftsplanung der Stadt Trier – Entwicklungskonzeption – Stand 1998.

<sup>13</sup> vgl. Denkmalliste unter [http://www.gdke-rlp.de/relaunge/sites/kulturdenkmaeler\\_kreis.php](http://www.gdke-rlp.de/relaunge/sites/kulturdenkmaeler_kreis.php)

<sup>14</sup> STADT TRIER: Flächennutzungsplan 1982 – Fortschreibungsstand Oktober 2007.

- Als gemischte Bauflächen sind die Bebauung entlang der Saarstraße / Matthiasstraße, im Bereich Löwenbrückener Straße, Leostraße und Hawstraße sowie westlich der Medardstraße ausgewiesen.
- Als Flächen für den Gemeinbedarf sind die verschiedenen öffentlichen Einrichtungen im Stadtteil, wie z.B. Polizei, Feuerwehr, Schulen oder kirchliche Einrichtungen, ausgewiesen.
- Sonderbauflächen sind für die Bereiche Finanzamt (Zweckbestimmung Verwaltung) und Schammatdorf (Zweckbestimmung Alteneinrichtung) festgelegt.
- Alle übrigen Siedlungsflächen sind als Wohnbauflächen dargestellt.
- Als innerstädtische Hauptverkehrswege sind die Bundesstraßen 49 und 268 einschließlich der Anschlussstellen, die Hohenzollernstraße, die Aulstraße sowie die Bahnlinien gekennzeichnet.

In Trier-Süd sind gemäß der Abgrenzungen des Flächennutzungsplans Baulandreserven nur im Innenbereich (Baulückenschließung bzw. Nachverdichtung der Blockinnenbereiche) vorhanden.

### **Bebauungspläne**

Für den Stadtteil Trier-Süd besteht derzeit folgendes Planrecht:<sup>15</sup>

- 13 rechtsverbindliche Bebauungspläne gemäß § 8ff BauGB,
- 3 Bebauungspläne im Aufstellungsverfahren.

Diese aufgezählten Bebauungspläne decken im Wesentlichen den westlichen und südlichen Teil des Siedlungsgebietes von Trier-Süd ab. Das übrige Siedlungsgebiet gilt gemäß § 34 BauGB als unbeplanter Innenbereich.

### **3.9.5 Sonstige Planungsvorgaben**

Im Stadtteil Trier-Süd läuft derzeit ein förmliches Sanierungsverfahren im Bereich Aulstraße-Matthiasstraße-Medardstraße. Dessen Abschluss soll nach Ausbau der Aulstraße sowie der Medardstraße erfolgen.

Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen oder weitere Planungsvorgaben sind nicht vorhanden.

---

<sup>15</sup> STADT TRIER: Planrechtübersicht der Stadt Trier, Stand Dezember 2003.

### 3.10 Zusammenfassung der Ergebnisse

In dieser zusammenfassenden Übersicht werden sowohl die Potenziale und Probleme des Stadtteils als auch die sich daraus ergebenden Handlungserfordernisse in tabellarischer Form aufgezeigt. Sie dienen als Grundlage für die weiteren Planungsschritte in den folgenden Kapiteln.

Themenbereich	Potenziale	Probleme	Handlungsbedarf
2.2.1 Siedlungsstruktur	Prägende Siedlungseinheiten (u.a. gründerzeitliche Stadterweiterung, Bering St. Mathias).	Umgrenzung durch vielbefahrene Hauptverkehrsstraßen.	Verbindungen zu angrenzenden Siedlungseinheiten ausbauen, Trennungen überwinden.
2.2.2 Siedlungsentwicklung	Konversionsflächen Herz-Jesu-Areal und Gerberstraße.	Keine unbebauten Flächenreserven.	Integrierte Siedlungsentwicklung durch behutsame Nachverdichtung und Konversion.
2.2.3 Bauliche Nutzungen	Breites Nutzungsspektrum, insbesondere vielfältige Wohnformen.	Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Produktion/Gewerbe im Bereich Gerberstraße.	Ausbau einer verträglichen Nutzungsmischung. Verlagerung störender Betriebe.
2.2.4 Bausubstanz	Überwiegend guter Zustand der Einzelgebäude.	Im Bereich Gerberstraße z.T. mangelhafte Bausubstanz der Gewerbegebäude.	Anreize für private Erhaltungsmaßnahmen. Abriss von Gewerbegebäuden in der Gerberstraße.
2.2.5 Ortsbild	Bereiche mit charakteristischem, teilweise stadtbildprägendem Erscheinungsbild.	Blockinnenbereiche und Gewerbeareal Gerberstraße mit mangelnder städtebaulicher Gestaltung.	Defizitäre Bereiche aufwerten, positive Bereiche pflegen und positionieren.
2.2.6 Wohnumfeld	Überwiegend bedarfsgerechte Gestaltung des Wohnumfelds.	In weiten Teilen hoher Versiegelungsgrad. Nutzungseinschränkungen für Außenbereiche einiger Wohnanlagen. Kaum Straßen und Plätze als kommunikative Räume.	Verbesserungsmaßnahmen: Platzgestaltung, Aufwertung der Straßenräume. Treffpunkte schaffen. Durchgrünung und Entsiegelung.
2.3.1 Versorgung/ Einzelhandel	Überdurchschnittliches Einzelhandelsangebot.	Versorgungslücke im südlichen Stadtteil (Schammat, St. Medard)	Stärkung des lokalen Einzelhandels. Nahversorgungsangebot im südlichen Stadtteil schaffen.
2.3.2 Öffentliche Einrichtungen	Diverse öffentliche Einrichtungen vorhanden. Nähe zu weiteren Einrichtungen in der Innenstadt.		Kein Handlungsbedarf.
2.3.3 Technische Infrastruktur	Flächendeckender Anschluss an Ver- und Versorgungsleitungen.		Kein Handlungsbedarf.
2.4.1 Straßennetz	Leistungsfähige und bedarfsgerechte Erschließungsstraßen.	Überlastete Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkte. Schlechter Ausbauzustand einzelner Straßen, Brücken und Unterführungen.	Ausbau und Sanierung des vorhandenen Straßennetzes. Neubau der Aulbrücke.
2.4.2 Motorisierter Individualverkehr		Überhöhtes Verkehrsaufkommen auf Hauptdurchgangsstraßen. Schleichverkehr in der Medardstraße. Parken im Straßenraum, zu wenig Stellplätze.	Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung. Schleichverkehr unterbinden. Schaffung zusätzlicher, wohnstandortnaher Stellplätze.
2.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr	Sehr gute Bus- und Bahnverbindungen.	Behinderung des Busverkehrs durch allgemeine Verkehrsstaus.	Weitere Attraktivierung des ÖPNV als Alternative zum MIV (Vorrang für Busse, Neubau von Haltepunkten).
2.4.4 Fuß- & Radwege	Beschilderte Radroute, Moselelradweg.	Fehlende Wegeverbindungen und Querungsmöglichkeiten (Trennwirkungen). Beeinträchtigung durch hohes Verkehrsaufkommen.	Neue Wegeverbindungen und Querungsmöglichkeiten einrichten. Ausbau bestehender Wege.

Themenbereich	Potenziale	Probleme	Handlungsbedarf
2.5.1 Freiraumnutzungen		Sehr geringer Freiraumanteil.	Schutz und Pflege des Außenbereichs.
2.5.2 Grünflächen	Abteipark St. Matthias als private Grünanlage.	Defizit bei öffentlichen Grünanlagen. Geringe Durchgrünung im nördlichen Stadtteil. Einschränkungen bei Naherholung am Moselufer.	Verbesserte Durchgrünung, Schaffung innerörtlicher Grünanlagen.
2.5.3 Grünvernetzung	Moselufer und Mattheiser Weiher bzw. Wald als umrahmende Landschaftsräume.	Fehlende Grünverbindungen & -zäsuren. Defizit in der Freiraumversorgung.	Schaffung eines vernetzten Grünsystems.
2.5.4 Immissionen		Belastungen durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe.	Maßnahmen zur Emissionsreduzierung und zum Immissionsschutz.
2.5.5 Hochwasser	Nur geringe Gefährdung, ausreichender Hochwasserschutz.		Kein Handlungsbedarf.
2.6.1 Gewerbeflächen	Entwicklungspotenziale durch Umnutzung bisheriger Gewerbeflächen.	Städtebauliche Gestaltungsmängel.	Städtebauliche Überplanung der vorhandenen Gewerbeflächen.
2.6.2 Gewerbebetriebe	Große Bandbreite an Dienstleistungs-, Handwerks- und Produktionsbetrieben.	Einzelne Nutzungen in Zuordnung zum Wohnen problematisch.	Verträgliche Zuordnungen zwischen Wohnen und Gewerbe.
2.7.1 Sozialstruktur		Rückläufige Bevölkerungsentwicklung.	Stärkung des Wohnstandorts.
2.7.2 Sozialer Wohnungsbau	Breites Angebot an Wohnraum.		Kein Handlungsbedarf.
2.7.3 Soziale Infrastruktur	Kirchliche Einrichtungen, Schammattorfzentrum.	Fehlendes Gemeinschaftshaus, zu wenige Angebote für Kinder und Jugendliche.	Erhalt und Ausbau vorhandener Infrastruktur, insbesondere für Kinder und Jugendliche.
2.8.1 Kultur	Nähe zu kulturellen Einrichtungen der Innenstadt.	Keine kulturellen Einrichtungen.	Kein Handlungsbedarf.
2.8.2 Tourismus	Barbarathermen und St. Matthias als touristische Zielpunkte. Moselradweg.	Keine Einbindung in gesamtstädtisches Konzept. Fehlende touristische Infrastruktur.	Stärkung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor. Integration in gesamtstädtisches Konzept. Ausbau und Pflege der touristischen Infrastruktur.
2.8.3 Naherholung	Moselufer als Naherholungsgebiet.	Nutzbarkeit des Moselufers für Bewohner und Erreichbarkeit weiterer Naherholungsgebiete eingeschränkt.	Pflege und Aufwertung des Moselufers. Verbindungen zu weiteren Naherholungsgebieten schaffen bzw. ausbauen.
2.8.4 Sport & Spiel	Hallenbad.	Defizite bei Spielräumen.	Ausbau vorhandener Einrichtungen. Ergänzender Neubau von Spielräumen.
2.9.1 Landes- & Regionalplanung	Moseltal als Vernetzungssache für Arten- und Biotopschutz.		Kein Handlungsbedarf.
2.9.2 Landespflge	Einzelne Naturdenkmale.	Defizite in der Freiraumversorgung bzw. Durchgrünung im Siedlungsbereich. Fehlende Grünverbindungen.	Verbesserte Durchgrünung, neue Grünverbindungen im Siedlungsbereich.
2.9.3 Denkmalpflege	Denkmalzonen und Einzeldenkmale als Chancen für die städtebauliche Entwicklung.	Einschränkungen für städtebauliche Entwicklungen (z.B. Abriss, Umbau).	Kein Handlungsbedarf.
2.9.4 Bauleitplanung		Sehr geringe Baulandreserven. Unbeplante Innenbereiche gem. § 34 BauGB.	Integrierte Siedlungsentwicklung mit verträglichen Nutzungszuordnungen.

## 4 ENTWICKLUNGSKONZEPT

---

### 4.1 Grundsätzliches

#### 4.1.1 Vorgehensweise

Die Struktur des folgenden Entwicklungskonzepts orientiert sich an der Struktur der Bestandsaufnahme und -analyse in Kapitel 2. Auch hier werden zu allen räumlich relevanten Themenfeldern Aussagen getroffen, die ihrerseits das Leitziel für die Stadtteilentwicklung konkretisieren. Dabei handelt es sich um Vorschläge für vielfältige Maßnahmen, die unter planerischen Gesichtspunkten für die künftige Entwicklung des Stadtteils Trier-Süd sinnvoll sind. Das Spektrum dieser Maßnahmen reicht von grundsätzlichen Entwicklungsansätzen für ganze Siedlungseinheiten bis hin zu konkreten Einzelmaßnahmen für bestimmte Standorte. Entsprechend des Charakters des Stadtteilrahmenplans als informelles städtebauliches Planungsinstrument mit grobem Maßstab (ganzer Stadtteil) wird an dieser Stelle auf minuziöse Detailplanungen verzichtet. Derartige Detailplanungen sind für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen jeweils gesondert und unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zu erarbeiten.

#### 4.1.2 Leitziel

Der Stadtteil Trier-Süd ist aufgrund seiner Lage im Stadtgefüge und seiner vielfältigen Nutzungsangebote bestens dazu geeignet, eine neue urbane Gesamtqualität zu entwickeln. Die gesamte Stadtteilentwicklung von Trier-Süd sollte sich dabei an folgendem Leitziel orientieren:

**"Trier-Süd: Urbaner Stadtteil an der Mosel"**

In diesem Leitziel kommt zum einen die nachhaltige Fortentwicklung der urbanen Qualitäten des Stadtteils zum Ausdruck, zum anderen aber auch die Stärkung des Stadtteilbezugs zur Mosel im Kontext der gesamtstädtischen Zielsetzung "Stadt am Fluss" (vgl. Kapitel 4.9.2).

### 4.2 Themenbereich Siedlungs- und Baustruktur

#### 4.2.1 Siedlungsstruktur

In Anbetracht der siedlungsstrukturellen Trennwirkungen durch die Bahntrasse, die Moseluferstraße und die Mosel bedarf es verschiedener Maßnahmen, die zur stärkeren siedlungsstrukturellen Vernetzung von Trier-Süd mit den angrenzenden Siedlungseinheiten beitragen helfen:

- Ausbau von räumlichen Verbindungen bzw. Überwindung vorhandener Trennungen zwischen Trier-Süd und den umgebenden Siedlungseinheiten durch Über- oder Unterführungen bzw. Brücken (vgl. Kapitel 4.4) sowie Grünzüge (vgl. Kapitel 4.5.4).
- Ausbau von funktionalen Verbindungen durch Neuordnung von Nutzungen (z.B. Wohnen und Arbeiten oder Wohnen und Versorgung).

In diesem Zusammenhang sollte auch darauf geachtet werden, die siedlungsstrukturelle Verbindung des südlichen Stadtteils (St. Medard und Schammat) an den Siedlungsschwerpunkt nördlich der Aulstraße zu stärken.

#### **4.2.2 Siedlungsentwicklung**

##### **Grundsätzliches**

Als städtischer Siedlungskörper verfügt Trier-Süd über einen sehr geringen Freiflächen- bzw. Außenbereichanteil (vgl. Kapitel 1.3 und 3.2). Entsprechend den Zielen einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist daher auf eine behutsame Nachverdichtung bei möglichst weit reichendem Schutz intakter Grünflächen zu achten.

Bei sämtlichen baulichen Entwicklungen in der Ortslage Trier-Süd sind folgende grundsätzliche Restriktionen zu beachten:

- Die Zuordnung der Wohngebiete zu den umgrenzenden und durchquerenden Hauptverkehrsstraßen beinhaltet für weite Teile des Stadtteils grundsätzliche Nutzungskonflikte hinsichtlich Lärm- und Schadstoffimmissionen (vgl. Kapitel 3.5.4). Verbesserungen im Verkehrssystem können zwar eine Reduzierung der Konflikte bewirken, eine vollkommene Unterbindung möglicher Beeinträchtigungen kann jedoch nicht gewährleistet werden.
- Aufgrund der verdichteten Bauweise und der begrenzten Freiflächen besteht ein Defizit an Flächen für den ruhenden Verkehr (vgl. Kapitel 3.4.2). Gerade im nördlichen Stadtteil, wo aufgrund der geschlossenen Häuserzeilen Parken nur im Straßenraum möglich ist, haben neue Bauvorhaben in besonderer Weise den Nachweis der erforderlichen Stellplätze zu berücksichtigen.
- Nahezu der gesamte Stadtteil gründet auf römischen Siedlungsresten. Im Sinne der Bodendenkmalpflege bestehen Grabungsschutzgebiete und Verpflichtungen zur archäologischen Untersuchung von Erdbewegungen (vgl. Kapitel 3.9.2). Verzögerungen in der Bauphase sowie der Verzicht auf Kellergeschosse können vielfach die Folge sein.

##### **Baulückenschließung**

Die vorhandenen Baulücken sollten durch solche Bauvorhaben geschlossen werden, die sich hinsichtlich Bau- und Nutzungsstruktur in die umgebende Bebauung einfügen.

##### **Innen- bzw. Nachverdichtung**

Eine Innen- bzw. Nachverdichtung durch ergänzende Wohnbebauung ist in bestimmten Blockinnenbereichen des Stadtteils gemäß Darstellung im Flächennutzungsplan und unter Berücksichtigung der vorhandenen Erschließungs-, Bau- und Grünstruktur möglich. Da der Schutz der vorhandenen Grünstrukturen (private Gärten mit hohem Grünanteil) mit Blick auf die notwendige Durchgrünung (vgl. Kapitel 4.5.3) Vorrang hat, ist in diesen Bereichen eine Nachverdichtung nur bei nachweisbarem Erfordernis und in beschränktem Umfang sinnvoll. Empfohlen wird daher lediglich eine aufgelockerte Bebauung mit Einfamilienhäusern (Reihen- oder Doppelhäuser), die über Wohnwege erschlossen werden können. Zusätzliche Wegeverbindungen (Fuß- und Radwege) zur Integration in das Siedlungsgefüge wären erforderlich. Wichtige Voraussetzung für die Erschließung dieser Blockinnenbereiche ist das Freihalten der vorhandenen Baulü-

cken an den umgebenden Straßen. Außerdem ist vielfach die Beseitigung von Nebenanlagen erforderlich.

### **Neuordnungsbereich Gerberviertel**

Nachdem die Konversion des Herz-Jesu-Areals bereits in die Realisierungsphase gekommen ist (Abriss Krankenhausgebäude, archäologische Untersuchungen, Satzungsbeschluss Bebauungsplan, Errichtung neuer Wohngebäude), bleibt für Trier-Süd in erster Linie der städtebauliche Neuordnungsbereich Gerberviertel. In diesem Bereich zwischen Südallee, Saarstraße, Löwenbrückener Straße und Bahnlinie besteht aufgrund der derzeitigen Bau- und Nutzungsdefizite und Gemengelageproblematik sowie der geplanten Aufgabe des städtischen Betriebshofs und der geplanten Verlegung des Polizeipräsidiums dringender Handlungsbedarf zur Stadterneuerung (vgl. Kapitel 4.2.4). Dabei ist auch der besonderen stadtstrukturellen und städtebaulichen Relevanz dieses Gebietes Rechnung zu tragen. Gerade die Lage am Allenring und somit am südlichen Innenstadtrand sowie die unmittelbare Nachbarschaft zu den Kaiserthermen (UNESCO-Weltkulturerbe), aber auch die stadtbildprägende Bedeutung von Stadtbad und Polizeipräsidium erfordern ein umfassendes und qualitativvolles städtebauliches Gesamtkonzept.

Vor diesem Hintergrund wurde für das Gebiet im März 2008 der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan BS 41 "Zwischen Südallee und Löwenbrückener Straße" gefasst, eine Veränderungssperre wurde im Januar 2009 beschlossen. Angestrebt wird ein verträgliches Nebeneinander von bestehender Gewerbenutzung und neu zu entwickelnder Wohnnutzung im Blockinnenbereich des Plangebiets. Dabei sind die Umnutzungserfordernisse durch erfolgte oder absehbare Betriebsaufgaben, der hohe Wohndruck auf die Innenstadtgebiete, die Erweiterungsplanungen für das Stadtbad sowie die Standortprüfungen für eine neue Hauptfeuerwache besonders zu berücksichtigen. Zudem soll im Hinblick auf die vorhandenen Versorgungsstrukturen in Trier-Süd entlang der Saarstraße eine Einzelhandelsentwicklung im Gebiet unter Berücksichtigung des Einzelhandelskonzepts der Stadt Trier gesteuert werden. Grundlegende Voraussetzung für die Entwicklung dieses Gebietes ist eine neue Erschließungsstruktur mit zusätzlichen Straßen, Wegen und einem Quartiersplatz sowie eine verstärkte Durchgrünung als Bestandteil eines vernetzten Grünsystems.

### **Neuordnungsbereich Friedrich-Wilhelm-Straße / Barbaraufer**

Die aktuellen Planungsprozesse zur Verlagerung der Feuerwache an einen neuen Standort (vgl. Kapitel 4.3.2) sowie zur Einrichtung einer Realschule plus am Standort Friedrich-Wilhelm-Straße (vgl. Kapitel 4.7) erfordern eine Überplanung des gesamten Bereichs. Die eventuell erforderliche Konversion des bisherigen Feuerwehrgeländes wäre auf die Entwicklung des Schulstandorts abzustimmen, um künftige Nutzungskonflikte zu vermeiden. Grundsätzlich eignet sich dieser Standort aufgrund seiner zentralen, verkehrsgünstigen Lage für öffentliche Einrichtungen, die besonders gut zu erreichen sein sollten.

### **Neuordnungsbereich Aulstraße**

Im Vergleich zu den Neuordnungsbereichen Herz-Jesu-Areal und Gerberviertel handelt es sich bei der Aulstraße um einen kleineren und weniger bedeutsamen Entwicklungsbereich. Derzeit stellt sich die städtebauliche Situation infolge der problematischen Straßenführung und der ausgedehnten Brachflächen als unbefriedigend dar. Zu den Planungszielen für diesen Bereich zählt neben dem funktionalen und gestalterisch ansprechenden Ausbau der Aulstraße und den

Neubau der Aulbrücke (vgl. Kapitel 4.4.1) die Herausbildung einer städtebaulichen Raumkante durch die Errichtung architektonisch qualitätvoller Wohngebäude im Bereich zwischen Mater-nusstraße und Ludolfstraße. Dabei ist der unmittelbaren Nachbarschaft zum Bering von Basilika und Abtei St. Matthias besonders Rechnung zu tragen.

### **Stadterneuerungsbereich Schammat**

Die Großwohnsiedlung Schammat bedarf aufgrund der Sanierungsbedürftigkeit der Gebäude und der sozialen Probleme einer integrierten Stadterneuerungsplanung, wie sie in ähnlicher Weise auch für andere Siedlungen aus den 1960er Jahren gegeben ist. Eine zukunftsfähige Entwicklung der Siedlung sollte neben der Sanierung der Wohnungsbestände und der Verbesserung des Wohnumfelds auch Um- bzw. Neubauplanungen beinhalten. So ließe sich durch eine angepasste Nachverdichtung mit breit gefächertem Wohnungsangebot die Struktur der gesamten Siedlung aufwerten. Derartige Maßnahmen erfordern jedoch auch Ergänzungen im Bereich der sozialen und verkehrlichen Infrastruktur, wie z.B. die Einrichtung von Gemeinschaftsräumen (vgl. Kapitel 4.7) oder die direktere Einbindung in das Stadtbusnetz (vgl. Kapitel 4.4.3).

### **4.2.3 Bauliche Nutzungen**

Trier-Süd verfügt über eine Nutzungsvielfalt, welche auch zukünftig zu erhalten und auszubauen ist. Dazu sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Nutzungsintensivierung der derzeitigen Brachflächen bzw. untergenutzten Flächen (vgl. Kapitel 4.2.2).
- Umnutzung von Flächen und Gebäuden für zukunftsorientierte Nutzungen.
- Ausbau der Nutzungsmischung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit. Dabei auf verträgliche Zuordnung der einzelnen Nutzungen achten.

Zu den Flächen mit besonderem Entwicklungsbedarf zählen die im vorherigen Kapitel aufgeführten Bereiche, für die verschiedene Nutzungsalternativen bestehen. Ein besonderes Augenmerk ist bei allen Maßnahmen auf eine verträgliche Zuordnung der einzelnen Nutzungen hinsichtlich der verschiedenen Immissionen zu legen. Dies gilt besonders für die Übergangsbereiche zwischen Wohnen und Gewerbe, wie etwa im Bereich Gerberviertel.

### **4.2.4 Bausubstanz**

#### **Sanierungsgebiet**

In den derzeit noch bestehenden Sanierungsgebieten Aulstraße/Matthiasstraße sowie Medardstraße sind die baulichen Sanierungsmaßnahmen weitestgehend abgeschlossen. Die Bausubstanz konnte hier deutlich aufgewertet werden. Weiterer Handlungsbedarf besteht hier nicht.

Inwieweit der Entwicklungsbereich Gerberviertel als städtebauliches Sanierungsgebiet förmlich festgesetzt werden sollte, wäre im Rahmen entsprechender vorbereitender Untersuchungen gem. § 141 BauGB zu prüfen (vgl. Kapitel 4.2.2). Die Mängel in der Bausubstanz in diesem Bereich lassen jedoch eine Sanierungsbedürftigkeit erkennen.

## Einzelmaßnahmen

Für die in Privatbesitz befindlichen Gebäude, für die ein erkennbarer Bedarf zum Erhalt bzw. zur Verbesserung der Bausubstanz besteht, können an dieser Stelle keine Empfehlungen gegeben werden. Letztlich liegt es im Ermessen der jeweiligen Eigentümer, ob und wie sie derartige bauliche Maßnahmen durchführen. Allerdings können Anreize unterschiedlicher Art (z.B. finanzielle Förderung, fachkundige Beratung, Wettbewerbe) die privaten Eigentümer zu Erhaltungsmaßnahmen animieren.

Priorität haben Maßnahmen zur Bestandserhaltung, hauptsächlich bezogen auf die Außenhaut der Gebäude (Dach und Fassade). Bei allen nach außen sichtbaren baulichen Maßnahmen ist das Einfügungsgebot in die umgebende Bebauung zu achten. Im Inneren der Gebäude ist die Bausubstanz nach aktuellen Maßstäben so zu sanieren, dass zeitgemäße Wohn- und Arbeitsräume entstehen.

### 4.2.5 Ortsbild

Einheitliche Gestaltungs- bzw. Entwicklungsmaßstäbe für eine Aufwertung des Ortsbilds in Trier-Süd können aufgrund der vielfältigen Siedlungs- und Baustruktur nicht aufgezeigt werden. Dies wäre planerisch auch nicht sinnvoll, da nicht die Vereinheitlichung des Ortsbilds Ziel der Maßnahmen sein kann (vgl. Kapitel 4.2.1). Es ist vielmehr durch verschiedene städtebauliche und gestalterische Maßnahmen ein in allen Siedlungseinheiten ansprechend gestaltetes und jeweils charakteristisches Ortsbild herbeizuführen. In folgenden Siedlungseinheiten bzw. Bereichen sind Maßnahmen zur Aufwertung des Ortsbilds erforderlich bzw. ratsam:

- Saarstraße / Matthiasstraße:  
Funktionale und gestalterische Aufwertung des Straßenraums (vgl. Kapitel 4.4.1).
- Gerberviertel (zwischen Südallee und Löwenbrückener Straße):  
Beseitigung der städtebaulichen Missstände und gestalterische Aufwertung als Bestandteil des Gesamtkonzepts für den Entwicklungsbereich (vgl. Kapitel 4.2.2).
- Leoplatz:  
Funktionale und ansprechende Platzgestaltung (Ordnung der Verkehrsflächen, Ausweitung und Gestaltung der Aufenthaltsflächen, auch Außengastronomie); Einbeziehung des Haltepunktes Trier-Süd in Gestaltungskonzept; ggf. Freilegen eines Abschnitts des Altbachs.
- Hohenzollernstraße:  
Funktionale und ansprechende Gestaltung des begrünten Mittelstreifens.
- Wohnsiedlung Neu-St. Barbara (Gallstraße, Lintzstraße, Töpferstraße):  
Erhalt und Pflege der charakteristischen Bausubstanz durch Gestaltungsempfehlungen und Fördermaßnahmen. Ggfs. Erhaltungssatzung gemäß § 172 Abs. 1 Nr. 1 BauGB. Funktionale und ansprechende Platzgestaltung (Schwerpunkt wohnungsnaher Aufenthalt).
- Aulstraße:  
Beseitigung der städtebaulichen Missstände und gestalterische Aufwertung als Bestandteil des Gesamtkonzepts für den Entwicklungsbereich (vgl. Kapitel 4.2.2).
- Abteiplatz:  
Funktionale und ansprechende Platzgestaltung (Ordnung der Verkehrsflächen, Ausweitung und Gestaltung der Aufenthaltsflächen, touristische Infrastruktur); Einbeziehung des zu entwickelnden Wochenmarktkonzepts (vgl. Kapitel 4.3.1).

- **Medardstraße:**  
Erhalt und Pflege der charakteristischen Bausubstanz von Alt-St. Medard durch Gestaltungsempfehlungen und Fördermaßnahmen; funktionale und gestalterische Aufwertung des Straßenraums (vgl. Kapitel 4.4.1).
- **Stadteingang Süd (Einmündung Pacelliufer / Pellingier Straße):**  
Gestalterische Aufwertung des südlichen Stadteingangs durch Beseitigung störender Baukörper und Werbeanlagen sowie Gestaltungsvorgaben; ggf. Errichtung eines baulichen Akzents.
- **Moselufer:**  
Funktionale und gestalterische Aufwertung des Moselufers (Wege, Zugänge zum Wasser, Sitzgelegenheiten, Begrünung); Einbeziehung in Konzept "Stadt am Fluss"; im Bereich Staustufe stärkere Eingrünung visuell störender Bauwerke.

#### 4.2.6 Wohnumfeld

Eine Aufwertung des Wohnumfelds als wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Wohnzufriedenheit ist besonders in folgenden Bereichen erforderlich:

- Saarstraße / Matthiasstraße,
- Auf der Steinrausch,
- Schammat.

Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung sind:

- Aufwertung des Straßenraums (Markierung von Stellplätzen und Bereichen mit Parkverbot, Erneuerung des Straßenbelags und der Gehwege, Begrünung).
- Aufwertung der Wegeverbindungen (Belag, Beleuchtung, Eingrünung).
- Einrichtung von Treffpunkten und Aufenthaltsplätzen für die Bewohner (Spielplätze, Grillplätze, Sitzgruppen, u.ä.)
- Aufwertung bestehender Grünanlagen und Schaffung zusätzlicher öffentlicher Grünflächen. Dabei auch Schaffung vielfältiger Nutzungsmöglichkeiten, wie z.B. dem Anlegen kleiner Mietergärten (vgl. Kapitel 4.5.3).
- Errichtung funktionaler und gestalterisch ansprechender Standplätze für Fahrräder und Abfallbehältnisse.

In die Detailplanung und Umsetzung dieser Maßnahmen sind die Bewohner der Wohngebiete zu integrieren. Nach Möglichkeit sollten sie ihre eigenen Vorstellungen, vielleicht auch durch Eigenleistungen, verwirklichen können. Hierfür würden sich etwa die Gestaltung der Plätze (vgl. Kapitel 4.2.5) eignen. Insgesamt kann diese Vorgehensweise zu einem verantwortungsvolleren Umgang der Bewohner mit ihrem Wohnumfeld sowie einer stärkeren Identifizierung bzw. Verbundenheit beitragen helfen.

#### 4.2.7 Stadtteilzentrum

In diesem Zusammenhang wird der Begriff "Stadtteilzentrum" nicht für ein einzelnes Gebäude mit der Funktion eines Gemeinschaftshauses (vgl. Stadtteilzentrum Trier-Nord) verwendet, sondern steht für die räumliche Mitte bzw. den funktionalen Kernbereich des Stadtteils Trier-Süd. Wichtige Kriterien für ein derartiges Stadtteilzentrum sind dessen zentrale Lage innerhalb des Stadtteils sowie seine funktionale Bedeutung als Versorgungsschwerpunkt und kommunikativer Treffpunkt für alle Bewohner.

Das Stadtteilzentrum von Trier-Süd wird durch den Straßenzug Saarstraße / Matthiasstraße als siedlungsstrukturelle Mitte und zentrale Verkehrsachse des Stadtteils mit einer vorhandenen Konzentration von Einzelhandels- und Gewerbebetrieben gebildet. Die bandartige Struktur dieses zentralen Bereichs lässt die Herausbildung eines engeren Kernbereichs nur schwer zu. Dennoch sollte dem Kreuzungsbereich Saarstraße / Hohenzollernstraße sowie dem angrenzenden Leoplatz aufgrund der zentralen Lage im Stadtteil sowie der Einbindung in das Verkehrsnetz eine Kernfunktion innerhalb der größeren Zone zukommen.

Für die Herausbildung des Stadtteilzentrums sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs (vgl. Kapitel 4.3.1).
- Einbindung der angrenzenden sozialen und sonstigen Einrichtungen in die Konzeption des Stadtteilzentrums.
- Schaffung attraktiver räumlicher Verbindungen zwischen dem Stadtteilzentrum sowie den angrenzenden Siedlungseinheiten, insbesondere in Richtung Schammat, aber auch in Richtung Innenstadt / Neustraße.
- Verkehr: Entlastung der Saarstraße / Matthiasstraße vom Durchgangsverkehr. Schaffung ausreichender Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe (u.a. Quartiersparkhäuser oder Stellplatzanlagen), dadurch Entlastung des Straßenraums vom ruhenden Verkehr. Verbesserung der Erreichbarkeit mit Bahn und Bus (u.a. Haltepunkt Trier-Süd, Busverbindung Feyen/Weismark). Ausbau der Fuß- und Radwege.
- Durchgrünung des Stadtteilzentrums (sowohl Grünflächen als auch straßenbegleitendes Grün). Einbeziehung in das Konzept der Grünvernetzung (vgl. Kapitel 4.5.3).

Grundsätzlich wünschenswert sind attraktive Gestaltungselemente (u.a. Gebäude, Plätze, Wege und Straßen, Grünflächen) und ein breit gefächertes Spektrum unterschiedlicher, stadtteilrelevanter Nutzungen. Denn ein lebendiges Stadtteilzentrum kann nur dann entstehen, wenn die unterschiedlichen Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger berücksichtigt sowie in einem ansprechenden Rahmen räumlich konzentriert werden.

Mit der Schaffung eines Stadtteilzentrums ist für Trier-Süd nicht nur die Herausbildung einer räumlichen und funktionalen Mitte als Rückgrat des Stadtteils verbunden. Das Stadtteilzentrum ist vielmehr auch ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung der Identität sowie Zusammengehörigkeit der Bewohner, gerade auch der verschiedenen Quartiere. Es kann daher auch eine Keimzelle für positive Entwicklungsimpulse auf das soziale Miteinander im Stadtteil werden.

## **4.3 Themenbereich Infrastruktur**

### **4.3.1 Versorgung/Einzelhandel**

#### **Versorgungsschwerpunkt Saarstraße / Matthiasstraße**

Die Achse Saarstraße / Matthiasstraße ist als lokaler und stadtteilübergreifender Versorgungsschwerpunkt und Stadtteilzentrum (vgl. Kapitel 4.2.7) aufzuwerten und auszubauen. Im öffentlichen Raum bedarf es dabei der Aufwertung des Straßenraums zur attraktiven Einkaufszone durch Erneuerung des Straßenbelags und der Gehwege, Markierung von Parkständen, Begrünung mit Bäumen und Pflanzbeeten, Umgestaltung der Bushaltestellen sowie Aufstellen von Sitzgelegenheiten. Ein System von Hinweisschildern zu den einzelnen Betrieben kann die An-

gebotsvielfalt visuell verdeutlichen und die Orientierung begünstigen. Die konkreten Maßnahmen sind mit den Maßnahmen der Ortsbildgestaltung (vgl. Kapitel 4.2.5) abzustimmen bzw. können Teil von ihnen sein.

Bei der Aufstellung eines gesamtstädtischen Entwicklungskonzepts zur Festlegung zentraler Versorgungsbereiche ist auch die Achse Saarstraße / Matthiasstraße als Versorgungsschwerpunkt zu sichern.

Damit verbunden sollte die Durchführung "Privater Initiativen zur Stadtentwicklung" gemäß § 171f BauGB sein. Mittels eines derartigen Innovationsbereichs oder "Business Improvement Districts" ließe sich der Versorgungsbereich Saarstraße / Matthiasstraße auch und gerade durch den Einsatz der Eigentümer und Mieter sichern und zielgerichtet entwickeln. Aufgrund der vorhandenen Einzelhandelsstruktur und der günstigen Standorteigenschaften eignet sich dieser Bereich in besonderer Weise für die Durchführung einer solchen Maßnahme.

### **Nahversorgung in St. Medard / Im Schammat**

Die im Süden des Stadtteils (St. Medard / Im Schammat) vorhandene Lücke in der Nahversorgung lässt sich unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen nicht schließen. Die Schließung der vorhandenen Einzelhandelsbetriebe (u.a. Lebensmittelmarkt in der Saarburger Straße, Bäckerei und Metzgerei in der Medardstraße) hat schon vor längerer Zeit deutlich gemacht, dass die mangelnde Nachfrage aus diesem Wohnbereich sowie die derzeitigen Einzelhandelsstrukturen einer wirtschaftlichen Betriebsführung entgegenstehen. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der fehlenden Flächenreserven können keine planerischen Voraussetzungen für die erneute Ansiedlung von zeitgemäßen Einzelhandelsbetrieben geschaffen werden. Inwiefern spezielle Betreiberkonzepte, wie z.B. das Modell "Nachbarschaftsladen", in diesem Wohnbereich realisiert werden könnten, entzieht sich den stadtplanerischen Steuerungsmöglichkeiten. Hier bedarf es entsprechender Maßnahmen in den Bereichen Wirtschaftsförderung und Gemeinwesenarbeit.

### **Wochenmarkt auf dem Abteiplatz**

Im Bürgergutachten wurde zur Förderung der stadtteilbezogenen Kommunikation die Einrichtung eines Wochenmarkts vorgeschlagen. Überdies könnte auf diese Weise die Versorgung mit vorzugsweise regionalen Frischprodukten verbessert werden.

Als städtebaulich geeigneter Standort für einen Wochenmarkt in Form eines pendlerorientierten "Feierabendmarktes" bietet sich aufgrund der Flächenkapazität und -beschaffenheit sowie der verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Lagegunst der Abteiplatz an. Hier ließe sich ohne großen baulichen Aufwand (Beschilderung, Versorgungsanschlüsse, etc.) ein wirtschaftlicher und sozialer Akzent setzen, von dem positive Impulse für den Stadtteil zu erwarten wären. Außerdem ließe sich eine derartige Nutzung gut in das gestalterische Gesamtkonzept für den Abteiplatz integrieren (vgl. Kapitel 4.2.5).

Alternative Standorte für Marktstände könnten die Platzsituationen entlang der Saarstraße / Matthiasstraße (Kreuzungsbereiche Kantenichstraße bzw. Hawstraße) sowie der Leoplatz sein. Diese könnten aufgrund ihrer weniger verkehrsgünstigen Lage eher Versorgungsfunktionen für den Stadtteil oder die jeweiligen Wohnquartiere übernehmen. Für die Etablierung eines Marktplatzes wären sie jedoch weniger geeignet.

## **Weitere Versorgungsangebote**

Grundsätzlich sollte die Ansiedlung weiterer Einzelhandelsbetriebe unterstützt werden, da sie zur Sicherung der Nahversorgung beitragen können. Die Ansiedlung sollte jedoch nicht zur Bildung neuer Versorgungsschwerpunkte und somit zur Konkurrenz mit den bestehenden Betrieben führen. Außerdem ist darauf zu achten, dass städtebaulich verträgliche Bauweisen gewählt werden. Auf die standardisierten Bauten der Discounter sollte zukünftig verzichtet werden. Stattdessen sollten derartige großflächige Einzelhandelsunternehmen in Gebäudekomplexe integriert werden.

### **4.3.2 Öffentliche Einrichtungen**

#### **Feuerwache**

Die Verlagerung der Hauptfeuerwache weg vom verkehrsgünstigen Standort Barbaraufer wird derzeit geprüft. In der Diskussion um mögliche Alternativstandorte sind auch drei Standorte in Trier-Süd: Polizeipräsidium, Gerberstraße und Löwenbrückener Straße. Die beiden letztgenannten sind aufgrund der problematischen Erschließung und der konflikträchtigen Gemengelage aus planerischer Sicht ungeeignet. Überdies weisen sie eine hohe Attraktivität für die Entwicklung innenstadtnaher, attraktiver Wohnstandorte auf. Sofern ein Verbleib am bisherigen Standort absolut unmöglich sein und kein besserer Standort gefunden werden sollte, würde in Trier-Süd nur der Standort Polizeipräsidium in Frage kommen. Dabei müssten die Planungen für die Feuerwache in die Gesamtplanung für den Neuordnungsbereich Gerberviertel integriert werden und der exponierten städtebaulichen Situation gegenüber den Kaiserthermen besonders Rechnung tragen.

#### **Sonstige Einrichtungen**

Die übrigen öffentlichen Gemeinschaftseinrichtungen werden im Bereich "Soziales" (vgl. Kapitel 4.7) näher thematisiert.

### **4.3.3 Technische Infrastruktur**

Die kontinuierliche Wartung und Pflege der vorhandenen technischen Infrastruktur zählt nicht zu den raumrelevanten Maßnahmen des Stadtteilrahmenplans.

## **4.4 Themenbereich Verkehr**

### **4.4.1 Straßennetz**

#### **Ausbau / Umbau**

Zu den Bereichen mit besonderem Aus- bzw. Umbaubedarf zählen:

- Saarstraße / Matthiasstraße:  
Der Funktion des Straßenzugs Saarstraße / Matthiasstraße als Hauptachse des Stadtteils mit Handels- und Dienstleistungsnutzungen sowie als Wohnstraße sollte gegenüber der Verkehrsfunktion mehr Bedeutung beigemessen werden. Hierzu ist die gestalterische Qualität des Straßenraums durch bauliche Maßnahmen (u. a. Verbreiterung der Gehwege, Mar-

kierung von Parkständen, Begrünung und Möblierung) aufzuwerten. Ziel sollte sein, die Aufenthaltsqualität des Straßenzugs zu verbessern. Eine Integration dieser Maßnahmen in ein Gesamtkonzept zur Verbesserung des Versorgungsbereichs Saarstraße (vgl. Kapitel 4.3.1) ist erforderlich.

Voraussetzung für den funktionsgerechten Umbau ist die Durchführung wirksamer Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens, insbesondere des quartiersfremden Durchgangsverkehrs (vgl. Kapitel 4.4.2), sowie zur Verbesserung der Parkraumsituation.

- Leoplatz:

Der Umbau bzw. die Umgestaltung des Leoplatzes zählt zu den Maßnahmenvorschlägen des Bürgergutachtens. In Anlehnung an die dortige Konzeption ist ein Detailkonzept für die Platzgestaltung zu entwickeln. Voraussetzung für diese Konzeption ist die Änderung der Verkehrsführung im Kreuzungsbereich mit eindeutiger Markierung der Fahrspuren. Neben einer verbesserten Übersichtlichkeit könnte so auch ein zusammenhängender Platzbereich mit Aufenthaltsqualität geschaffen werden, bei dem auch der angrenzende Spielplatz, der Zugang zum Haltepunkt sowie die Gastronomie im Bahnhofsgebäude zu integrieren sind.

Wesentliche Elemente der Detailkonzeption sollten sein: Herausbildung eines städtischen Platzes mit entsprechender Oberflächengestaltung, Begrünung und Möblierung, Möglichkeiten zur Bestuhlung durch angrenzende Gastronomie und Teilfreilegung des Altbachs. Dem Bahnhaltepunkt ist eine funktional und gestalterisch ansprechende Fahrradabstellanlage zuzuordnen. Der Taxistand und die Parkstände sind durch entsprechende Markierungen in das Gesamtkonzept zu integrieren. Die Fahrbahnen sind mit einer Asphaltdecke zu versehen, lediglich der Abschnitt der Leostraße zwischen Spielplatz und Bahnhofsgebäude sollte zwecks Geschwindigkeitsreduzierung weiterhin gepflastert sein.

- Aulstraße:

Die Aulstraße als Teil der Hauptverkehrsstraße von der Konrad-Adenauer-Brücke zur Straßburger Allee ist verkehrsgerecht auszubauen, wozu eine Verbesserung des Straßenverlaufs und ein dem Verkehrsaufkommen angepasster Querschnitt erforderlich sind. Der Anschluss an die zu erneuernde Aulbrücke (s. u.) sowie der weitere Verlauf in Richtung Straßburger Allee sind bei diesen Ausbauplanungen zu berücksichtigen.

Der Straßenquerschnitt sollte neben ausreichend breiten Fahrspuren auch Grünstreifen sowie getrennte Geh- und Radwege enthalten. Gerade entlang der Friedhofsmauer ist ein ausreichender Abstand zu den Fahrspuren vorzusehen.

- Aulbrücke:

Die Aulbrücke ist durch einen kompletten Neubau zu ersetzen, da die derzeitige Behelfsbrücke keine Dauerlösung darstellen kann. Hierfür ist die Aulbrücke in Verbindung mit der neuen Straßentrasse von der Aulstraße durch das Kleingartenareal zur Straßburger Allee an geeigneter Stelle neu zu errichten.

Der Neubau der Aulbrücke ist Voraussetzung für den Bau des Bahnhaltepunkts St. Matthias, da von der Brücke die Zugänge zu den Bahnsteigen führen sollen. Überdies kann auch der Fuß- und Radweg in Richtung Schammatt erst mit dem Bau der Brücke realisiert werden, da eine Verknüpfung zwischen Weg und Brücke erforderlich ist. Schließlich muss mit dem Brückenbau die Zufahrtssituation zum Park bzw. Friedhof St. Matthias geändert werden.

- **Medardstraße:**  
Nach Verlegung der Bustrasse in die Straße Im Schammat (vgl. Kapitel 4.4.3) ist die Medardstraße zwischen Einmündung Im Schammat und ehemaliger Wendeschleife als verkehrsberuhigte Wohnstraße auszubauen. Dabei ist der Abschnitt im alten Ortskern aufgrund des begrenzten Straßenquerschnitts im Mischprinzip anzulegen, der südlichere Teil mit straßenbegleitenden Parkständen und Gehwegen. Die Durchfahrt von Norden (aus Richtung Innenstadt) sollte dem Anlieger- und Linienverkehr vorbehalten sein, die von Süden aus der Pellingener Straße lediglich dem Linienbusverkehr.

Darüber hinaus sind in verschiedenen Erschließungs- und Wohnstraßen im gesamten Stadtteil die Fahrbahndecken zu erneuern. Dies gilt insbesondere für die Straßenzüge, in denen sehr schadhafte Fahrbahndecken vorhanden sind.

### **Neubau**

Eine neue Erschließungsstraße ist im Bereich zwischen Gerberstraße / Karthäuser Straße und Löwenbrückener Straße erforderlich, um das heutige städtische Betriebshofgelände für künftige andere städtische Nutzungen zu erschließen. Der Bedarf und die Lage dieser Straße sind im Rahmen der Gesamtkonzeption für diesen Entwicklungsbereich zu prüfen (vgl. Kapitel 4.2.2).

Im Zusammenhang mit der Verlagerung der Bustrasse im Bereich St. Medard / Schammat (vgl. Kapitel 4.4.3) ist zwischen der Straße Im Schammat und der Medardstraße bzw. Konzer Straße ein neues Verbindungsstück auszubauen, das jedoch ausschließlich dem Busverkehr vorbehalten sein sollte.

Überdies ist das Straßennetz in Trier-Süd nahezu vollständig ausgebaut, weitere neue Straßenzüge können im Stadtteil aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit auch nicht ausgebaut werden.

## **4.4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

### **Verkehrsaufkommen**

Der Bau neuer Hauptverkehrsstraßen oder Veränderungen in der Verkehrsführung würden lediglich zu einer Verlagerung, nicht jedoch zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens führen. So hätte eine bereits diskutierte Einbahnstraßenregelung in der Saarstraße ein erhöhtes Verkehrsaufkommen beispielsweise auf der Moseluferstraße zur Folge. Sämtliche Einzelmaßnahmen, sowohl im Stadtteil selbst als auch darüber hinaus, können nur vor dem Hintergrund eines gesamtstädtischen Verkehrskonzepts entwickelt werden (vgl. Kapitel 4.9.2).

Eine wirkliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens ist nur möglich, wenn der Anteil des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des sogenannten Umweltverbunds (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) abnimmt. Es braucht daher eine Attraktivierung der Fuß- und Radwege sowie des ÖPNV in Trier-Süd wie in der Gesamtstadt (vgl. Kapitel 4.4.3), damit die Bewohner in ihm eine wirkliche Alternative zum eigenen PKW sehen. Grundsätzlich sind die Voraussetzungen für eine Stärkung des Umweltverbunds in Trier-Süd aufgrund der Nähe zur Innenstadt und der fehlenden Steigungen günstig. Allerdings sind auch Maßnahmen notwendig, um den motorisierten Durchgangsverkehr durch den Stadtteil zu reduzieren.

## Ruhender Verkehr

Um die derzeitige Parksituation im Straßenraum entschärfen und langfristig den Bedarf an öffentlichem und wohnungsbezogenem Parkraum decken zu können, sind in Trier-Süd zusätzliche Parkmöglichkeiten zu schaffen. Dies gilt besonders für den Bezirk Barbara, wo aufgrund der fehlenden Einstellmöglichkeiten auf den Grundstücken der Parkdruck im Straßenraum besonders hoch ist.

- **Parkierungsbauwerke:**

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit, insbesondere im nördlichen Stadtteil, der Restriktionen durch die Bodendenkmalpflege und der eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten sind bauliche Maßnahmen von größerem Umfang (Parkhaus, Tiefgarage, Sammelgaragen) fragwürdig. Überdies würden sich größere Bauwerke bzw. -flächen für den ruhenden Verkehr nur schwer in das Siedlungsgefüge integrieren lassen, auch der Bau weiterer Garagenhöfe ist aus städtebaulicher Sicht (Versiegelung, Gestaltung) nicht sinnvoll. Lediglich im Entwicklungsbereich Gerberstraße könnte und müsste im Abhängigkeit vom Gesamtkonzept ein leistungsfähiges Parkangebot bereitgestellt werden. Hier würde sich der Bau einer Quartiersgarage anbieten, welche zusammen mit den Stellplätzen für das Hallenbad in einem gestalterisch und funktional hochwertigen Parkhaus untergebracht werden könnte.

- **Parkplätze:**

Die vorhandenen, halb-öffentlichen Parkplätze im Bereich Gerberstraße (Hallenbad) und Südallee (gegenüber Bastelstube) sollten in das Gesamtkonzept für den Entwicklungsbereich Gerberstraße (vgl. Kapitel 4.2.2) einbezogen werden. Anstelle der vorhandenen Flächen sollte hier mit dem Bau eines Parkhauses (s.o.) eine geeignete Alternative für das Abstellen von Fahrzeugen aufgezeigt werden.

Der Abteiplatz sollte auch künftig als öffentlicher Parkplatz genutzt und entsprechend bewirtschaftet werden. Allerdings ist hierzu eine grundlegende städtebauliche Umgestaltung erforderlich (vgl. Kapitel 4.2.5), die die Platzaufteilung, Oberflächengestaltung und Begrünung umfasst. Die Funktion Parken sollte durch stadtteilbezogene Nutzungen, wie z.B. Wochenmarkt (vgl. Kapitel 4.3.1), ergänzt werden.

Ein neues Parkplatzangebot mit Park-and-Ride-Funktion sollte mit dem Ausbau des Bahnhofshaltespunkts St. Medard auf der Fläche der ehemaligen Wendeschleife am südlichen Ende der Medardstraße in Form eines ansprechend gestalteten Parkplatzes geschaffen werden.

- **Parken im Straßenraum:**

Das Ausweisen markierter Parkstände im Straßenraum empfiehlt sich an allen dafür geeigneten Stellen. Gerade im Zuge der Straßenausbaumaßnahmen (vgl. Kapitel 4.4.1) sollte ein besonderes Augenmerk auf die Erschließung zusätzlicher Parkstände gerichtet werden. Durch diese Ordnungsmaßnahmen wird sich der Bedarf zwar nur teilweise decken lassen, sie können jedoch zur Vermeidung von Konflikten durch wildes Parken beitragen helfen.

- **Bewohnerparkzonen:**

Die bestehenden Bewohnerparkzonen im nördlichen Stadtteil sollten infolge des hohen Parkdrucks nach Süden ausgeweitet werden. Oberste Priorität für eine Ausweitung hat der Bereich zwischen Nikolausstraße und Hohenzollernstraße. Aber auch im südlichen Anschluss bis zur Konrad-Adenauer-Brücke / Aulstraße sollte die Einrichtung einer Bewohnerparkzone geprüft werden.

### 4.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

#### Regionalbahnkonzept

Für Trier-Süd stellt die Umsetzung des Regionalbahnkonzepts eine Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes sowie eine Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadt und Region dar. Überdies kann mit der Einrichtung eines Taktverkehrs ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen und somit zur Erhöhung der Lebensqualität im Stadtteil geleistet werden.

Das Regionalbahnkonzept sieht für den Einzugsbereich von Trier-Süd den Neubau folgender Haltepunkte vor: Kaiserthermen (Verkehrsknoten Alleenring), St. Matthias (Aulbrücke) und St. Medard (Feyener Brücke / Brücke am Sandbach). Hinzukommt der bestehende Haltepunkt Trier-Süd, der komplett zu sanieren und mit barrierefreien Zugängen zu versehen ist. Bei allen Haltepunkten ist auf eine Verknüpfung in das Stadtbusnetz, eine optimale Integration in das Fuß- und Radwegenetz (vgl. Kapitel 4.4.4), die Bereitstellung von Parkflächen für PKW und insbesondere Fahrräder sowie eine barrierefreie Zugänglichkeit zu achten. Dem Haltepunkt St. Medard sollte ein Parkplatz auf der Fläche der ehemaligen Wendeschleife zugeordnet werden.

Die Haltepunkte eignen sich gemäß dem Grundsatz "Stadt der kurzen Wege" besonders als Kristallisationspunkt für städtebauliche Entwicklungen unter Berücksichtigung diverser städtischer Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung, Freizeit). Dies gilt besonders für den Haltepunkt Kaiserthermen und den angrenzenden Entwicklungsbereich Gerberstraße sowie für den Haltepunkt St. Matthias und die Neubebauung entlang der Aulstraße.

#### Bustrassen

Von den Sanierungszielen des Sanierungsgebiets Medardstraße steht noch die Umsetzung des Ausbaus der Medardstraße ab Einmündung Im Schammatt aus (vgl. Kapitel 4.4.1), welche in Abhängigkeit zur Führung der Bustrasse der Linie in Richtung Feyen steht. Aufgrund des geringen Straßenquerschnitts der Medardstraße im Altortbereich ist eine Verlagerung der Bustrasse in das Wohngebiet Schammatt vorzunehmen. Hierbei sollte die Bustrasse über die Straße Im Schammatt und ein neu auszubauendes Verbindungsstück zur Medardstraße bzw. Konzer Straße geführt werden (vgl. Kapitel 4.4.1).

Nach dem Ausbau der Aulbrücke (vgl. Kapitel 4.4.1) und der Einrichtung des neuen Haltepunkts St. Matthias sollte zwecks direkter Umstiegsmöglichkeit Bus-Bahn eine weitere Bushaltestelle im Bereich der Aulbrücke eingerichtet werden.

Die Bushaltestellen entlang der Saarstraße und Matthiasstraße sollten baulich und gestalterisch aufgewertet werden. Hierzu zählt insbesondere die Installation von Fahrgastunterständen in geeigneter Ausführung.

Weitere Maßnahmen, wie etwa die Einrichtung einer Vorrangschaltung für Busse an der Kreuzung Saarstraße / Hohenzollernstraße oder die Intensivierung des Taktverkehrs, weisen keine räumliche Relevanz auf und sind deshalb nicht Gegenstand dieses Stadtteilrahmenplans.

## Weitere Maßnahmen

Im Hinblick auf die derzeit in Arbeit befindliche gesamtstädtische Konzeption "Stadt am Fluss" (vgl. Kapitel 4.9.2) sollten die Einsatzmöglichkeiten von ÖPNV auf dem Wasser ("Wasserbus") geprüft werden.

### 4.4.4 Fuß- und Radwege

#### Straßenbegleitende Gehwege

Das Netz der straßenbegleitenden Gehwege ist einerseits durch Reparaturmaßnahmen in seinem Bestand zu sichern, andererseits durch den Neubau von erforderlichen Wegen zu ergänzen. Wesentliche Maßstäbe sind dabei die Sicherheit für Fußgänger sowie Barrierefreiheit und Gestaltungsqualität.

#### Verbindungswege

Die vorhandenen Verbindungswege (Fuß- und Radwege) innerhalb des Siedlungsgebiets sind in Ausbauzustand und Gestaltung auf ein allgemein zufrieden stellendes Niveau zu bringen. Dies gilt besonders für die Wege entlang der Bahnlinie, wie etwa zwischen Karthäuser Straße und Löwenbrückener Straße oder Heiligkreuzer Straße und Hawstraße.

Die Aufwertung dieser Wege steht im Zusammenhang mit der Schaffung einer durchgängigen Wegeverbindung entlang der Bahnlinie zwischen Kaiserthermen und St. Medard. Hierzu sind die Lücken zwischen den bestehenden Wegen und Straßen durch neue Wegstrecken zu schließen. Ein solcher Neubau ist erforderlich zwischen Hawstraße und Töpferstraße, zwischen Aulstraße und Im Schammat sowie zwischen Im Schammat und Medardstraße (vgl. Kapitel 4.4.1).

#### Querungsmöglichkeiten

Die vorhandenen Unterführungen zur Kreuzung der Bahnlinie sind zu sanieren und nach Möglichkeit barrierefrei auszubauen. Zur Reduzierung der Trennwirkung durch die Bahnlinie sollten zusätzliche Querungsmöglichkeiten an den Standorten Töpferstraße und Im Schammat errichtet werden. Dabei sollten eher Überführungen mit Zugangsrampen errichtet werden, da sie nutzungsfreundlicher sind (bessere Einsehbarkeit, mehr Sauberkeit).

Entlang der Moseluferstraße sind zusätzliche Querungsmöglichkeiten anzulegen. In einer Minimallosung sind ampelgesteuerte Überwege einzurichten, um die direkte Verbindung zwischen Stadtteil und Moselufer zu verbessern. Geeignete Standorte sind auf der Höhe von Nikolausstraße, Töpferstraße / Auf der Steinrausch sowie Medardstraße. Die Schaltung dieser Lichtsignale sollte mit den vor- bzw. nachgeschalteten Ampeln an den Straßenkreuzungen gekoppelt sein, um keine zusätzlichen Rotphasen zu erzeugen.

Als Optimallösung wurde im Bürgergutachten der Bau von Unterquerungen (mit Hochwassertoren) vorgeschlagen, durch die ein niveaugleicher Zugang zum Moselufer ermöglicht würde. Geeignete Standorte hierfür sind auf der Höhe von Gilbertstraße oder Hohenzollernstraße.

Zur Überwindung der Barriere Mosel und zur Schaffung direkter, attraktiver Wegeverbindungen über die Grenzen des Stadtteils hinaus wird die Errichtung eines Moselstegs zwischen Trier-Süd und Trier-West (Höhe Hohenzollernstraße) empfohlen. Da dieser Steg den Fußgängern

und Radfahrern vorbehalten sein sollte, ist eine bauliche schmale, filigran gestaltete Ausführung ausreichend.

## **Radwege**

Das bestehende Radwegenetz ist entsprechend der Planungsinhalte des Mobilitätskonzepts (vgl. Kapitel 4.9.2) weiter auszubauen. Hierzu zählen neben der Ausweisung weiterer Fahrradrouten, der beidseitigen Befahrbarkeit von Einbahnstraßen und dem Markieren von Schutzstreifen für Radfahrer auch der Ausbau neuer Verbindungswege und neuer Querungsmöglichkeiten (s.u.).

Besonderes Augenmerk ist hierbei auf eine Optimierung der Radwegeführung im Bereich von Verkehrsknoten zu legen. Hierzu zählen u.a. folgende Kreuzungsbereiche:

- Südallee / Friedrich-Wilhelm-Straße,
- Südallee / Saarstraße,
- Südallee / Kaiserthermen,
- Saarstraße / Hohenzollernstraße,
- Hohenzollernstraße / Krausstraße / Hubert-Neuerburg-Straße,
- Matthiasstraße / Aulstraße.

Zur Optimierung gehören dabei u.a. eine direkte, übersichtliche Wegeföhrung, die Einrichtung weiterer Fahrradschleusen und deren hindernisfreie Erreichbarkeit (d.h. ohne "Vorbeimogeln" an stehenden Autos).

Parallel zum Ausbau des Radwegenetzes ist das Angebot an funktionalen Fahrradabstellanlagen zu erweitern. Dies gilt besonders für den Bahnhofstunkt Trier-Süd, wo ein entsprechendes Angebot bei der Umgestaltung des Leoplatzes (vgl. Kapitel 4.4.1) zu berücksichtigen ist.

Auf den Ausbau des Moselradwegs und die bessere Verknüpfung mit der Ortslage Trier-Süd wird im Kapitel Freizeit eingegangen (vgl. Kapitel 4.8).

## **4.5 Themenbereich Grünstruktur**

### **4.5.1 Freiraumnutzungen**

Der unbesiedelte Freiraum mit seinen Nutzungen und Funktionen ist durch geeignete Maßnahmen zu schützen und fortzuentwickeln. Hierzu zählen:

- Vernetzung von Freiraum und Grünflächen im Siedlungsbereich durch Grünzüge und "grüne Trittsteine".
- Freilegen des verrohrten Bachlaufs des Altbachs bei der Platzgestaltung Leoplatz.
- Aufwertung und Pflege des Moseluferbereichs.
- Behutsame Fortentwicklung des Freiraums für Zwecke der Naherholung und des Tourismus im Sinn von städtischen Naturerlebnisräumen.

## 4.5.2 Grünflächen

### Grünanlagen

Der Hubert-Neuerburg-Park ist als einzige vorhandene öffentliche Grünanlage in seiner Struktur zu erhalten und zu pflegen. Hierbei ist besonders die Funktion als wohnungsnaher Erholungsraum für die Bewohner des Stadtteils zu stärken. Inwieweit der derzeit etablierte inoffizielle Treffpunkt für Jugendliche bei den Planungen zu berücksichtigen ist, wird in Kapitel 3.8.4 behandelt.

Bei der Errichtung zusätzlicher öffentlicher Grünanlagen ist weniger das Anlegen eines weiteren großflächigen Parks als vielmehr die Schaffung kleinerer Grünanlagen in unmittelbarer Nähe zu den Wohnstandorten erforderlich. In ihrer Gestaltung sind diese Grünanlagen an den Bedürfnissen der Bewohner (wohnungsnaher Erholung und Treffpunkt) und Touristen (attraktive Aufenthaltsbereiche) zu orientieren.

In folgenden Bereichen sind Grünanlagen zu entwickeln:

- Herz-Jesu-Areal:  
Grünplanung in Verbindung mit Umgestaltung und Neubebauung des ehemaligen Krankenhausareals (vgl. Kapitel 4.2.2). Erhalt des noch vorhandenen Baumbestands sollte höchste Priorität haben. Vernetzung mit der angrenzenden Herz-Jesu-Kirche und dem benachbarten Schulhof und Spielplatz St. Barbara ist herbeizuführen.
- Neuordnungsbereich Gerberviertel:  
Grünplanung als Teil der städtebaulichen Gesamtkonzeption (vgl. Kapitel 4.2.2). Grünanlage als Beitrag zur Aufwertung des Wohnumfelds. Ggf. Bezug zu Außenflächen des Hallenbads herstellen. Integration in stadtteilübergreifendes vernetztes Grünsystem, insbesondere Verbindung zum Areal Kaiserthermen / Palastgarten sowie Kleingartenanlage Tempelbezirk.
- Moselufer:  
Grünplanung als Schwerpunkt bei der Gesamtkonzeption für das Naherholungsgebiet Moselufer (vgl. Kapitel 4.8.3). Integration in stadtteilübergreifendes vernetztes Grünsystem.
- Blockinnenbereiche:  
Bei Entwicklung weiterer Bauflächen (vgl. Kapitel 4.2.2) an zentralen Stellen kleinere Grünanlagen (Spielplätze, "Westentaschenparks") als kommunikative Treffpunkte einplanen. Außerdem auf Erhalt vorhandener Gehölzstrukturen und verstärkte Durchgrünung im Privatgartenbereich achten.

Die Öffnung der übrigen Grünanlagen (Barbarathermen, Jüdischer Friedhof und Abteipark St. Matthias) für die Öffentlichkeit kann nicht zum Ziel des Stadtteilrahmenplans gemacht werden. Die Sicherung der Bau- und Bodendenkmäler sowie des Klosterparks hat Vorrang vor der öffentlichen Nutzbarkeit. Als flankierende Maßnahme ist in diesem Zusammenhang allerdings auf die Verbesserung der Erreichbarkeit der benachbarten Naherholungsgebiete (Mattheiser Weiher, Moselufer) hinzuweisen (vgl. Kapitel 4.8.3).

### Weitere Grünflächen

Auf die Schaffung zusätzlicher Spielflächen wird in Kapitel 3.8.4 eingegangen. Hinsichtlich der sonstigen Grünflächen (Friedhöfe und Kleingärten) in Trier-Süd und den angrenzenden Stadtteilen besteht kein räumlicher Planungsbedarf. Pflege- und Gestaltungsmaßnahmen liegen im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Fachämter.

### 4.5.3 Grünvernetzung

In Anbetracht des geringen Freiflächenanteils im Stadtteil Trier-Süd ist es erforderlich, durch geeignete Maßnahmen ein vernetztes Grünsystem zu schaffen, das seinerseits in die gesamtstädtische bzw. interkommunale Grünvernetzung eingebunden ist. Dieses Grünsystem setzt sich zusammen aus Grünzügen im Außenbereich und "grünen Trittsteinen" im Siedlungsbereich.

Hinsichtlich der Grünzüge bedarf es folgender Maßnahmen:

- Schutz und Fortentwicklung des vorhandenen Grünzugs im Aulbachtal / Aulstraße. Entwicklung neuer, hochwertiger Grünstrukturen im Zusammenhang mit den Ausbauplanungen Aulstraße (vgl. Kapitel 4.2.2).
- Moseluferzone als Grünzug erhalten und entwickeln (vgl. Kapitel 4.8.3).
- Integration des Grünstreifens in der Hohenzollernstraße in einen Grünzug, Ergänzung der Grünstrukturen in Richtung Kleingartenanlage bzw. Südbahnhof.
- Schaffung eines bahnparallelen Grünzugs mit Querbezug zu Grünflächen jenseits der Bahnlinie, Einbindung in städtebauliche Gesamtkonzeption.

Folgende Maßnahmen im Siedlungsbereich sollten aufgrund ihres Trittsteincharakters zu einer verstärkten Durchgrünung beitragen:

- Aufwertung vorhandener privater und öffentlicher Grünflächen (Gärten, Grünanlagen, Friedhof, Bolz- und Spielplätze).
- Schaffung zusätzlicher Grünanlagen (vgl. Kapitel 4.5.2).
- Schaffung von Treffpunkten im öffentlichen Raum mit Begrünung und Sitzgelegenheiten.
- Begrünung bislang versiegelter Flächen, insbesondere im Entwicklungsbereich Gerberstraße (vgl. Kapitel 4.2.2).
- Bei Inanspruchnahme der Blockinnenbereiche für Siedlungszwecke auf weitestgehenden Erhalt vorhandener Grünstrukturen und verstärkte Durchgrünung achten.
- Bei Straßenausbau auf straßenbegleitende Bepflanzungen (Bäume und Pflanzbeete) achten.

### 4.5.4 Immissionsschutz

Im Bereich des Immissionsschutzes sind folgende räumlich relevante Maßnahmen durchzuführen:

- Gewerbeflächen Karthäuser Straße:  
Als kurzfristige Maßnahme zur Vermeidung der Nutzungskonflikte und Reduzierung der Immissionsbelastungen sollten in den bestehenden Gewerbebetrieben bauliche Maßnahmen zum Immissionsschutz vorgenommen werden. Mittel- bis langfristig sollte eine Verlagerung der produzierenden Betriebe angezielt werden. Ergänzend hierzu ist künftig auf eine verträgliche Nutzungszuordnung und konfliktvermeidende Flächenausweisungen zu achten (vgl. Kapitel 4.6).
- Lärmschutz entlang der Bahntrasse:  
Entsprechend des Lärmsanierungsprogramms der Deutschen Bahn AG ist für den Bahnabschnitt durch Trier-Süd lediglich auf der Heiligkreuzer Seite zwischen Hawstraße und Am Kiewelsberg der Bau von Lärmschutzwänden erforderlich. Für Trier-Süd sind nur passive Schallschutzmaßnahmen, wie z. B. der Einbau von Lärmschutzfenstern, vorgesehen.

- **Lärmschutz entlang der Durchgangsstraßen:**  
In Ergänzung zu den Bereichen mit Lärmschutz (u.a. St. Medard) sollten weitere aktive oder passive Maßnahmen zum Einsatz kommen. Überwiegend wird es sich hierbei aufgrund der baulichen Gegebenheiten um dem Einbau von Lärmschutzfenstern handeln müssen. Im Bereich Steinrausch sollten überdies Lärmschutzwände errichtet werden, eventuell käme hier auch die Errichtung von Gebäudequerriegeln mit Lärmschutzfunktion in Betracht.

#### **4.5.5 Hochwasserschutz**

Die dammartig ausgebaute Uferstraße gewährleistet im Bereich von Trier-Süd einen ausreichenden Hochwasserschutz für 100-jährliche Hochwasserereignisse. Somit besteht hier kein weiterer Handlungsbedarf.

#### **4.5.6 Erholung und Freizeitnutzung**

Die landschaftsbezogenen Maßnahmen in den Bereichen Erholung und Freizeitnutzung sind in Kapitel 3.8 aufgeführt.

## **4.6 Themenbereich Wirtschaft**

### **Gewerbeflächen**

Im innerstädtischen Zusammenhang mit einer hohen Bebauungsdichte und den damit einhergehenden Nutzungskonflikten genügen die reinen Gewerbeflächen nicht mehr den Ansprüchen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie den städtebaulichen Standards. Daher sollten in Trier-Süd hauptsächlich gemischte Bauflächen und allgemeine Wohngebiete die Ansiedlung von nicht-störenden Gewerbebetrieben ermöglichen. Bei der Bauleitplanung ist diesem Anspruch durch geeignete Flächenausweisungen Rechnung zu tragen.

Für die Gewerbeflächen des Entwicklungsbereichs Gerberstraße sollte die städtebauliche Gesamtkonzeption (vgl. Kapitel 4.2.2) eine weitgehende Umnutzung zu gemischten Bauflächen zugrundelegen, da dieser Bereich aufgrund seiner hohen Lagegunst eine hervorragende Eignung für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen aufweist. Lediglich im Bereich Gerberstraße / Karthäuser Straße sind die bestehenden und zu erhaltenden Gewerbebetriebe durch die Ausweisung von Gewerbeflächen planungsrechtlich sichern. Dabei sind diese so zu entwickeln, dass sie einerseits den Ansprüchen der Wirtschaft genügen, sich andererseits bestmöglich in das umgebende Siedlungsgefüge integrieren. Hierzu bedarf es allgemeingültiger städtebaulicher Standards, die ein Mindestmaß an gestalterischer und ökologischer Qualität gewährleisten helfen.

### **Gewerbebetriebe**

Sofern es sich um Nutzungen handelt, die im hochverdichteten Trier-Süd keine Nutzungskonflikte verursachen, ist das Spektrum der in vorhandenen Dienstleistungs-, Handwerks- und Produktionsbetriebe zu erhalten und durch zukunftsorientierte Betriebsformen zu ergänzen. Hierzu sind die notwendigen siedlungsstrukturellen und baulichen Voraussetzungen zu schaffen, insbesondere durch die Festsetzung von zulässigen baulichen Nutzungen in der Bauleitplanung. Auf die gezielte Ansiedlung bestimmter Betriebe hat die räumliche Planung jedoch keinen direk-

ten Einfluss. Sie kann lediglich dazu beitragen, durch Bauleitplanung sowie bedarfsgerechte und ansprechende Erschließung und Gestaltung der Gewerbeflächen die Ansiedlung von Betrieben positiv zu beeinflussen.

Die vorhandenen Gewerbebetriebe, die aufgrund verschiedener Emissionen Nutzungskonflikte mit der benachbarten Wohnnutzung verursachen, sollten – soweit möglich – aus dem Stadtteil in die Gewerbe- und Industriegebiete der Stadt ausgelagert werden. Bei einem Verbleib im Stadtteil ist den Ansprüchen des Immissionsschutzes sowie der Stadtgestaltung Rechnung zu tragen. Durch geeignete bauleitplanerische Festsetzungen sollten störende Nutzungen künftig ausgeschlossen werden.

### **Arbeitsmarkt**

Auf die Entwicklung des Arbeitsmarktes in Trier-Süd hat die räumliche Planung keinen direkten Einfluss. Durch die oben genannten Maßnahmen können jedoch die notwendigen siedlungsstrukturellen und baulichen Voraussetzungen für günstige Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt geschaffen werden.

## **4.7 Themenbereich Soziales**

Die meisten Maßnahmen aus dem Themenbereich Soziales, die im Bürgergutachten enthalten sind (z.B. Kinder- und Jugendarbeit oder Integration behinderter Menschen) weisen keine direkte räumliche Relevanz auf und können deshalb nicht Bestandteil dieses Stadtteilrahmenplans sein. Hierzu bedarf es stattdessen geeigneter sozialplanerischer Konzepte durch die entsprechenden Fachstellen sowie Initiativen aus dem Stadtteil. An dieser Stelle werden daher nur jene Maßnahmen aufgeführt, die mit stadtplanerischen Mitteln behandelt werden können.

### **Bürgerzentrum/Gemeinschaftshaus**

Im Bürgergutachten wurde die Errichtung eines Bürgerzentrums gefordert. Im Stadtteilrahmenplan kann diese Bürgerplanung nicht weiter verfolgt werden. Zum einen steht der vorgeschlagene Standort im Herz-Jesu-Areal wegen der erfolgten Umnutzung nicht mehr zur Verfügung. Zum anderen erscheint der Neubau eines Bürgerzentrums in Anbetracht der vorhandenen Gemeinschaftseinrichtungen (Pfarrzentren Herz-Jesu und St. Matthias, Schammatdorfzentrum, etc.) planerisch nicht vertretbar.

Stattdessen sollten die Potenziale der vorhandenen Strukturen genutzt und unter Einbeziehung der Nutzungsmöglichkeiten in öffentlichen Einrichtungen (z.B. Schulen oder Finanzamt) oder Gastronomiebetrieben zu einem Netz gemeinschaftlicher Einrichtungen ausgebaut werden. Dabei sind die Nutzungszuordnungen der verschiedenen Räumlichkeiten für die benötigten Zwecke sowie die Möglichkeiten baulicher Veränderungen (Um- und Ausbau) zu prüfen.

### **Schulstandorte**

Der derzeit in Erarbeitung befindliche Schulentwicklungskonzept 2020+ (vgl. Kapitel 4.9.2) sieht die Errichtung einer Realschule plus am Standort Friedrich-Wilhelm-Straße vor. Hierbei sollen in den Gebäuden der jetzigen Pestalozzi-Hauptschule sowie der ehemaligen Montessori-Schule die Pestalozzi-Hauptschule und die Robert-Schumann-Realschule (Kaiserstraße) zu einer neu-

en Schule zusammengeschlossen werden. Die genauen Modalitäten dieser Neustrukturierung sowie deren städtebauliche Auswirkungen können derzeit noch nicht abgeschätzt werden. Jedoch bedarf der Ausbau des Schulstandorts einer städtebaulichen Planung, die auch den Bezug zu den angrenzenden Siedlungsbereichen herstellt.

Die Zukunft der beiden Grundschulstandorte (Barbara und Matthias) ist derzeit noch nicht endgültig entschieden. Somit bedarf es der genauen Abwägung der Argumente für den Erhalt beider Standorte oder für die angedachte Schließung des Standortes Matthias. Aus planerischer Sicht sollte ein Erhalt beider Standorte favorisiert werden, gerade auch im Hinblick auf die räumliche Erreichbarkeit sowie die sozialen Problemlagen in den Bereichen Steinrausch und Schammat und die diesbezügliche sozialpädagogische Aufgabe der Matthias-Grundschule.

Am Standort der Medardschule als Förderschule besteht nach Abschluss der umfangreichen Sanierungsarbeiten kein weiterer baulicher Handlungsbedarf.

### **Jugendtreffpunkte**

Im Bürgergutachten wurde die Ausweitung der Raumangebote für Jugendliche vorgeschlagen. Der Neubau eines eigenen Jugendzentrums erscheint planerisch nicht sinnvoll, allenfalls die Einrichtung zusätzlicher Jugendräume oder ähnlicher Treffpunkte lassen sich unter finanziellen Aspekten realistisch darstellen. Eine Konkretisierung derartiger Konzepte, wozu auch die Vernetzung der verschiedenen sozialen Einrichtungen im Stadtteil gehören müsste, entzieht sich jedoch den stadtplanerischen Steuerungsmöglichkeiten, sie ist vielmehr Aufgabe der Sozialplanung bzw. Gemeinwesenarbeit.

Ebenfalls vorgeschlagen wurde die Einrichtung von Treffpunkten für Jugendliche im öffentlichen Raum, wie etwa in Form von Pavillions an öffentlichen Plätzen bzw. den von den Jugendlichen frequentierten Orten. Die Umsetzung derartiger Baumaßnahmen kann jedoch nur in Verbindung mit einer begleitenden Jugendarbeit erfolgen, bei der die Bedarfe der Jugendlichen ermittelt, die bauliche Umsetzung gesteuert und die pflegliche Nutzung kontrolliert werden. Daher ist über die konkreten Standorte und die bauliche Ausführung derartiger Treffpunkte in einem eigenen Planungsprozess zu befinden.

### **Altersgerechtes Wohnen**

Da der Bedarf nach altersgerechten Wohnformen zukünftig steigen wird, sollten in Trier-Süd zusätzliche Angebote dieser Art eingerichtet werden. Hierbei sollte es sich weniger um stationäre Alteneinrichtungen (Wohn- und Pflegeheime) handeln, als vielmehr um so genannte alternative bzw. innovative Wohnformen, wozu betreutes Wohnen, integriertes Wohnen sowie gemeinschaftliches Wohnen zählen. Bei diesen Wohnformen kann dem Wunsch alter Menschen nach selbstbestimmtem Wohnen und Verbleib im angestammten Wohnumfeld sowie den Anforderungen an altersgerechte Wohnverhältnisse und soziale Integration am ehesten entsprochen werden.

Welcher Standort und welche Wohnform im konkreten Fall gewählt werden sollte, kann im Stadtteilrahmenplan nicht vorgegeben werden. Eine derartige Entscheidung ist abhängig von der Nachfrage bzw. den Bedürfnissen der potenziellen Bewohner. Anhand einer Vielzahl von positiven Vergleichsbeispielen in ganz Deutschland können mögliche Varianten überprüft werden. Bei der Entwicklung künftiger Wohnbaustandorte sollten Flächen für altersgerechtes Wohnen vorgesehen werden, dies gilt besonders für den Entwicklungsbereich Gerberviertel.

## **Altersgerechte Infrastruktur**

Mit Blick auf die zukünftige demographische Entwicklung und die daraus resultierenden Handlungserfordernisse sind in Trier-Süd weitere Einrichtungen der altersgerechten Infrastruktur anzusiedeln. Diese sollten über Räumlichkeiten für Beratungsdienste, medizinische Behandlung, Tagespflege und -betreuung, Verpflegung, Freizeit- und Bildungsangebote sowie Versammlungen verfügen. Der Standort für derartige Einrichtungen sollte bei künftigen baulichen Entwicklungen besonders geprüft werden. Darüber hinaus sind bei Maßnahmen im öffentlichen Raum die Bedürfnisse der alten Menschen stärker zu berücksichtigen (z.B. abgesenkte Bordsteine oder breite Bürgersteige). Damit könnte auch dem im Bürgergutachten formulierten Ziel "Integration behinderter Menschen" entsprochen werden.

## **Gemeinwesenarbeit im Wohnbereich Im Schammat**

Angesichts der wachsenden sozialen Problemlagen im Wohnbereich Im Schammat (so genanntes "Großes Schammat"), erscheint auch hier die Etablierung einer Gemeinwesenarbeit planerisch geboten. Diese sozialplanerische Aufgabe könnte ggf. durch Maßnahmen der Städtebauförderung (Soziale Stadt oder Stadtumbau) flankiert werden, sofern die entsprechenden Voraussetzungen nachgewiesen wären.

## **4.8 Themenbereich Freizeit**

Der Ausbau des bislang begrenzten Spektrums an Freizeitangeboten in Trier-Süd bezieht sich hauptsächlich auf die vorhandenen Potenziale in den Bereichen Tourismus und Naherholung. Für die Bereiche Kultur sowie Sport und Spiel besteht kaum Ausbaupotenzial, die vielfältigen Angebote in den angrenzenden Stadtteilen machen einen Ausbau auch nicht erforderlich. Grundsätzlich sind alle freizeitbezogenen Maßnahmen als integrativer Bestandteil von gesamtstädtischen Konzeptionen und Entwicklungen im Freizeitsektor umzusetzen.

### **4.8.1 Kultur**

Trotz der fehlenden kulturellen Einrichtungen und wegen der Nähe zu den wichtigsten kulturellen Institutionen und Angeboten in der Innenstadt ist für Trier-Süd kein Handlungsbedarf in diesem Bereich gegeben.

### **4.8.2 Tourismus**

Bislang übernimmt Trier-Süd im gesamtstädtischen Kontext lediglich eine ergänzende touristische Funktion zu den Hauptzielpunkten in der Innenstadt. Daher sind die vorhandenen Potenziale im Bereich Tourismus und Fremdenverkehr zielgerichtet auszubauen und in ein gesamtstädtisches Tourismuskonzept zu integrieren. Hierdurch kann auch die touristische Attraktivität bzw. Vielfalt der gesamten Stadt aufgewertet werden.

### **Beschilderung**

Eine für diesen Themenbereich allgemein erforderliche Maßnahme ist die Optimierung der touristischen Beschilderung. Hierzu zählen einerseits die wegweisende Beschilderung für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger außerhalb und innerhalb des Stadtteils, andererseits das Aufstel-

len von Informationstafeln an Zielpunkten und zentralen Orten im Stadtteil. Außerhalb von Trier-Süd, insbesondere entlang des Moselradwegs, sind sowohl Wegweiser mit Entfernungsangabe (z.B. "Basilika St. Matthias – 200m") als auch mehrsprachige Hinweistafeln zum touristischen Angebot anzubringen. Im Stadtteil selbst sollte das Spektrum der Beschilderung von Wegweisern zu historischen Bauwerken und touristisch relevanten Einrichtungen (Gastronomie und Einzelhandel), über mehrsprachigen Erläuterungstafeln an Einzelobjekten bis hin zu Übersichtstafeln mit Plänen und allgemeinen Informationen reichen. Dabei ist auf ein einheitliches, charakteristisches Erscheinungsbild zu achten, das sich an dem gesamtstädtischen touristischen Informationsleitsystem orientiert.

### **Sehenswürdigkeiten**

Für die markanten Sehenswürdigkeiten des Stadtteils ist ein Ausbau der touristischen Infrastruktur durch folgende Maßnahmen erforderlich:

- Abtei und Basilika St. Matthias: Ergänzung der touristischen Infrastruktur, wie z.B. Errichtung eines gastronomischen Angebots und Museums, Aufstellen weiterer Hinweisschilder, Verbesserung der Erreichbarkeit zum/vom Moselufer. In diesem Zusammenhang auch Aufwertung des Abteiplatzes und ggf. Ergänzung durch tourismusorientierte Bauwerke.
- Barbarathermen: Archäologische Sicherung der gesamten Anlage und Erschließung für touristische Zwecke. Errichtung einer festen, ansprechend gestalteten Aussichtsplattform für Einblicke außerhalb der Öffnungszeiten.
- Jüdischer Friedhof: Aufstellen von Hinweisschildern im Straßenraum von Gilbertstraße bzw. Weidegasse.

### **Anlegestellen**

Im Zuge der derzeitigen Konzepterstellung "Stadt am Fluss" für die Gesamtstadt (vgl. Kapitel 4.9.2) wird auch die Errichtung zusätzlicher Anlegestellen für die Ausflugs- und Passagierschiffe sowie die Freizeit- und Sportboote thematisiert. Inwieweit im Trier-Süder Moselabschnitt, etwa im Bereich der Römerbrücke, eine solche Anlegestelle realisiert werden könnte, wird derzeit noch geprüft.

Unabhängig von diesem Projekt sollte eine zusätzliche Anlegestelle für die lokalen Ausflugschiffe im Bereich Konrad-Adenauer-Brücke / St. Matthias eingerichtet werden. Dies wäre eine sinnvolle Ergänzung im Netz der touristischen Infrastruktur und könnte St. Matthias als stadtwert bedeutsame Sehenswürdigkeit auch für den Flusstourismus erreichbar machen. Außerdem könnte der übliche Schiffsrundkurs ab Zurlauben bis Pfalzel im Norden (mit Zustiegsstelle) und zur Staustufe im Süden durch eine südliche Zustiegsstelle ergänzt werden.

### **Moselradweg**

Um den Moselradweg als attraktive Freizeitroute aufwerten zu können, sind im gesamten Stadtgebiet umfassende Maßnahmen erforderlich, die ebenfalls Bestandteil des Konzepts "Stadt am Fluss" (vgl. Kapitel 4.9.2) sind. Entlang des Stadtteils Trier-Süd ist der Moselradweg in das Konzept zur Umgestaltung des Moselufers einzubeziehen (vgl. Kapitel 4.8.3). Rastplätze und Fahrradabstellanlagen sowie eine ortsbezogene Beschilderung sollten speziell auf die Bedürfnisse der Radtouristen ausgerichtet sein. Das touristische Potenzial sollte sich Ortsfremden auch von der Mosel her erschließen lassen können. Gastronomische Einrichtungen mit Außenbewirtschaftung sollten zusätzlich zum längeren Verweilen einladen.

### 4.8.3 Naherholung

#### Moselufer

Für die Bewohner von Trier-Süd ist das Moselufer eines der beiden direkt erreichbaren Naherholungsgebiete. In dieser Funktion ist es funktional und gestalterisch aufzuwerten. Dabei sind sowohl die ökologischen Belange (vgl. Kapitel 4.5) als auch die übergeordneten Entwicklungsziele für den gesamten Uferbereich im Stadtgebiet Triers als Teil eines grenzübergreifenden vernetzten Grünsystems (vgl. Kapitel 4.9.2) zu berücksichtigen. In Trier-Süd sind folgende Teilbereiche zu unterscheiden:

- Uferzone entlang des Siedlungsbereichs zwischen Römerbrücke und Staustufe:  
Ausbau des vorhandenen Uferwegs als repräsentative Promenade mit Aufenthaltsqualitäten. Der Ausbau sollte einen hochwertigen Belag, eine gepflegte Begrünung sowie einzelne Sitzbänke umfassen. Die vorhandenen Zugänge von der Uferstraße sind zu erneuern und gestalterisch aufzuwerten. An geeigneten Stellen sollten Aufweitungen für einladende, funktionale Rastplätze mit Tischen, Bänken und Fahrradständern sowie befestigte Zugänge zum Wasser angelegt werden.
- Uferzone südlich der Staustufe:  
In diesem Wegabschnitt sollten an geeigneten Punkten weitere Sitzbänke aufgestellt werden. Überdies sind Pflegemaßnahmen beim Randbewuchs sowie Instandsetzungsmaßnahmen beim Wegbelag vorzunehmen. Die Unterführung zum Estricher Hof ist funktional und gestalterisch aufzuwerten.

Sämtliche Maßnahmen sind hinsichtlich Materialwahl und Ausstattungsdetails hochwassergeeignet auszuführen. Die Erreichbarkeit der Moseluferzone aus dem Siedlungsgebiet von Trier-Süd ist durch zusätzliche Querungsmöglichkeiten der Uferstraße zu verbessern (vgl. Kapitel 4.4.4).

#### Weitere Naherholungsgebiete

Die Erreichbarkeit des angrenzenden Naherholungsgebiets Mattheiser Weiher ist im Zuge des Neubaus der Aulbrücke und des Ausbaus der Aulstraße sowie neuer Wegeverbindungen entlang der Bahnlinie zu verbessern (vgl. Kapitel 4.4.1 und 4.4.4).

### 4.8.4 Sport und Spiel

#### Sporteinrichtungen

Die verschiedenen Sporteinrichtungen des Stadtteils sind in ihrem Bestand zu erhalten, zu renovieren und zu ergänzen. Weiterer Handlungsbedarf besteht in diesem Bereich nicht.

#### Spielräume

Um den Bedarf nach gut erreichbaren, vielseitig nutzbaren Spielräumen im gesamten Stadtteil decken zu können, ist sowohl die Sanierung und kontinuierliche Pflege vorhandener Spielplätze als auch die Neuerrichtung von Spielplätzen für diverse Aktionsmöglichkeiten erforderlich.

Im Zuge der städtebaulichen Umstrukturierungsmaßnahmen im nördlichen Stadtteil (Entwicklungsbereiche Herz-Jesu und Gerberviertel) ist die Neuerrichtung von Spielplätzen erforderlich.

Hierbei soll im Bereich Herz-Jesu der Schulhof der Barbara-Grundschule als öffentlicher Spielplatz umgestaltet werden. Gleichzeitig ist zu gewährleisten, dass die vertraglich zugesicherten Spielpunkte im Herz-Jesu-Garten zeitnah und funktional realisiert werden. Für das Gerberviertel ist bei Konkretisierung der Planungen an geeigneter Stelle ein vielseitig nutzbarer Spielplatz einzuplanen. Die Zugänge aller Spielplätze müssen gesichert und ggf. durch eine ergänzende Beschilderung optimiert werden. Außerdem ist auf eine verstärkte Bespielbarkeit des Wohnumfelds in den Wohngebieten Im Schammat und Auf der Steinrausch durch Aufhebung der Spielverbote hinzuwirken.

## **4.9 Zusätzliche Maßnahmen**

### **4.9.1 Weitere Maßnahmen aus dem Bürgergutachten**

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung haben die Bürgerinnen und Bürger von Trier-Süd weitere Maßnahmen für eine künftige Entwicklung ihres Stadtteils vorgeschlagen. Da diese jedoch keine räumliche Relevanz aufweisen, können sie im Stadtteilrahmenplan keine weitere Berücksichtigung finden und werden daher an dieser Stelle lediglich benannt. Zu deren Berücksichtigung bzw. Umsetzung sei auf die unten aufgeführten Planungen und Programme verwiesen (vgl. auch Tabelle in Kapitel 2).

#### **Bereich Integration behinderter Menschen**

- Behindertengerechte Ausbaustandards im öffentlichen Raum
- Barrierefreie Geschäfte und Einrichtungen
- Behindertengerechtes WC am Südbahnhof
- Spielmöglichkeiten für behinderte Kinder
- Rollstuhlgerechtes Taxi
- Fahrplan für Sehbehinderte

#### **Bereich Barbarathermen**

- Archäologische Sanierung
- Ansprechendes Ausstellungs- und Präsentationskonzept

#### **Bereich Verkehr**

- Erhöhung der Sicherheit an Überwegen in der Saarstraße
- Attraktivierung der Ampelschaltungen für Radfahrer / Fußgänger (längere Grünphasen)
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- Finanzielle Attraktivierung im ÖPNV (Preissenkung)
- Ausbau der Vorrangschaltung für Busse an Ampeln
- Sanierung / Ausbau der Radwege (Belag, Beleuchtung, Markierung, Beschilderung)
- Vermeiden des Zuparkens von Radwegen
- Ausbau des Angebots an Abstellplätzen

## **Bereich Kinder- und Jugendarbeit**

- Feedback über Zustand der Spielplätze
- Patenschaften und Sponsoren für Spielplätze gewinnen
- Mitarbeit von Freiwilligen und Mitspracherecht der Kinder bei der Verbesserung des Spielraumangebots
- Bedarfsanalyse Ganztagsbetreuung, Prüfung anwendbarer Modelle
- Ausweitung des Angebots an Kinderbetreuung
- Verbesserung der Jugendarbeit (Bedarfsanalyse, Öffentlichkeitsarbeit, Personalausbau)

## **Weitere Bereiche**

- Einrichtung der Stelle eines Stadtteilmanagers
- Beseitigung des Hundekotproblems

### **4.9.2 Maßnahmen außerhalb von Trier-Süd**

Neben den speziell für Trier-Süd aufgezeigten Maßnahmen werden an dieser Stelle ergänzende Vorschläge für gesamtstädtische Entwicklungen formuliert. Die konkrete Situation in Trier-Süd hat gezeigt, dass räumliche Planungen und Maßnahmen zur Stadtentwicklung oftmals nicht auf die Gebiete einzelner Stadtteile begrenzt werden können, sondern eine integrierte Sichtweise auf Ebene der Gesamtstadt erfordern.

### **Gesamtstädtischer Schulentwicklungskonzept 2020+**

Die Entwicklung der Schulstandorte in Trier-Süd kann nur im Zusammenhang mit der gesamtstädtischen Schulentwicklung vorgenommen werden. Dabei sind neben vergleichbaren Standortfaktoren, wie z.B. Sanierungsbedarf oder Schülerzahlentwicklung, auch die jeweils spezifischen Rahmenbedingungen, wie etwa die soziale Einbindung in das Quartier, zu berücksichtigen. Der derzeit in Erarbeitung befindliche Schulentwicklungskonzept 2020+ lässt noch keine abschließende Aussage über die Zukunft der Schulstandorte in Trier-Süd zu.

### **Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept**

Einige Maßnahmen aus dem Themenbereich Verkehr (vgl. Kapitel 4.4), wie z.B. der Ausbau der Aulstraße bzw. der Neubau der Aulbrücke, die Umgestaltung der Saarstraße oder der Bau der Bahnhaltedpunkte St. Matthias und St. Medard, können nur im Blick auf das gesamtstädtische Verkehrssystem gesehen werden. Daher sind diese Maßnahmen mit dem gesamtstädtischen Mobilitätskonzept zu verknüpfen.

### **Gesamtstädtisches Gewerbeflächenmanagement**

Die Entwicklung und Vermarktung von Gewerbeflächen hat durch ein gesamtstädtisches Konzept bzw. Management zu erfolgen. Denn nur so kann gewährleistet werden, dass alle Flächen im Stadtgebiet gemäß ihrer Standorteigenschaften gleichberechtigt entwickelt werden können. Bei einer Entscheidung für die Ansiedlung einer größeren gewerblichen Nutzung an einem konkreten Standort muss erkennbar sein, dass eine planerische Abwägung zwischen allen potenziellen Standorten stattgefunden hat. Für Trier-Süd bedeutet dies, dass das Gerberviertel – im

Falle einer gewerblichen Entwicklung – Bestandteil eines solchen gesamtstädtischen Gewerbeflächenmanagements zu sein hat.

### **Gesamtstädtisches Entwicklungskonzept "Stadt am Fluss"**

Die planerische Entwicklung und Umgestaltung der Moseluferzone kann nicht isoliert für den Stadtteil Trier-Süd betrieben werden. Vielmehr ist die Einbindung in das gesamtstädtische Entwicklungskonzept "Stadt am Fluss" für den kompletten Moselabschnitt zwischen Zewen und Quint erforderlich, bei dem wiederum das System der Flusslandschaft über die Stadtgrenzen Triers hinaus Berücksichtigung findet. Dieses Konzept soll in einer stadtteilübergreifenden Perspektive Ziele und Maßnahmen für die Entwicklung dieses bedeutsamen Stadt-, Natur- und Erholungsraums beinhalten. Dabei sind dann funktionale und gestalterische Teilbereiche zu definieren, deren Detailplanung auf Stadtteilebene vorgenommen werden kann.

### **Gesamtstädtisches Tourismuskonzept**

Der Tourismus gewinnt für die Stadt Trier mehr und mehr an Bedeutung. Aber nicht nur die Innenstadt mit ihren bekannten Sehenswürdigkeiten und ihrer ausgebauten touristischen Infrastruktur ist für Besucher interessant, sondern auch in den anderen Stadtteilen findet sich eine Vielzahl von touristisch relevanten Stätten. Diesem Umstand muss ein gesamtstädtisches Tourismuskonzept Rechnung tragen, das alle in der Gesamtstadt vorhandenen touristischen Zielpunkte, Einrichtungen und Angebote berücksichtigt und miteinander vernetzt. Dies kann sowohl durch die Ausweisung von Themenrouten und eine einheitliche Beschilderung als auch durch entsprechendes Marketing und vielseitige Angebote erfolgen.

Der Stadtteil Trier-Süd mit seinen Sehenswürdigkeiten ist für den Tourismus durchaus attraktiv. Deren verstärkte Einbindung in das gesamtstädtische Tourismuskonzept kann eine Bereicherung der touristischen Attraktivität Triers darstellen und zugleich positive Impulse auf die Entwicklung von Trier-Süd ausüben.

## 4.10 Zusammenfassung der Ergebnisse

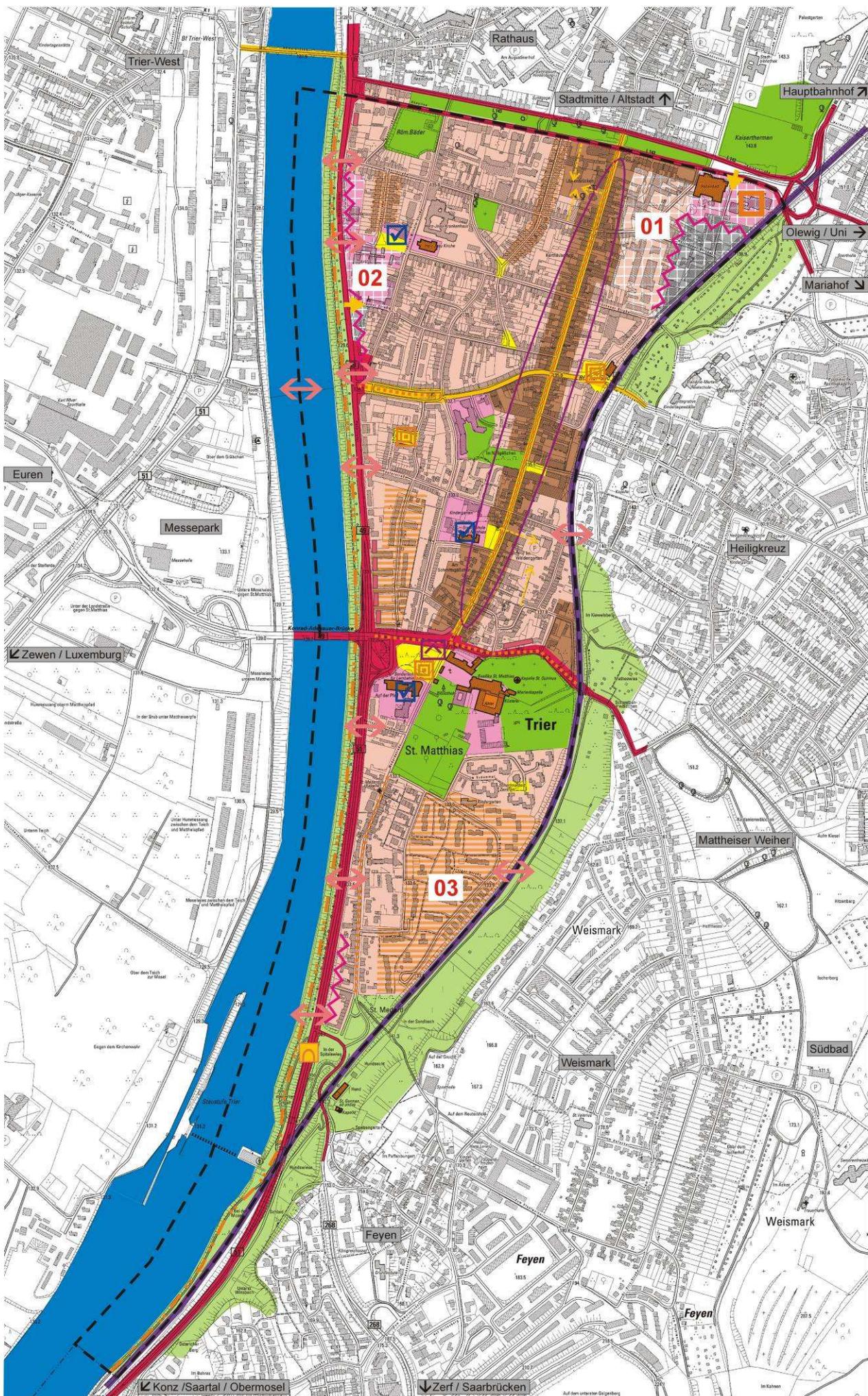
Themenbereich	Maßnahmen des Stadtteilrahmenplans	Übernahme aus Bürgergutachten (Kapitel)
3.2.1 Siedlungsstruktur	Ausbau räumlicher Verbindungen bzw. Überwindung von Trennungen zwischen Siedlungseinheiten durch Straßen, Wege, Brücken, Grünzüge	
	Ausbau funktionaler Verbindungen durch Neuordnung von Nutzungen	
3.2.2 Siedlungsentwicklung	Baulückenschließung	
	Behutsame Innen- / Nachverdichtung von Blockinnenbereichen, Freihalten vorhandener Baulücken als Zuwegungsmöglichkeiten	
	Städtebauliches Gesamtkonzept für Neuordnungsbereich Gerberviertel (Stadterneuerung / Konversion)	
	Städtebauliches Gesamtkonzept für Neuordnungsbereich Friedrich-Wilhelm-Straße / Barbaraufer	
	Bauliche Entwicklung im Bereich Aulstraße	
	Stadterneuerungskonzept für Siedlung Schammat	
3.2.3 Bauliche Nutzungen	Nutzungsintensivierung von derzeitigen Brachflächen (Gerberviertel)	
	Umnutzung von Flächen und Gebäuden	
	Ausbau der Nutzungsmischung, dabei auf verträgliche Zuordnung achten	
3.2.4 Bausubstanz	Abschluss / Ausweisung von städtebaulichen Sanierungsgebieten (Aulstraße / Matthiasstraße / Medardstraße sowie Gerberviertel)	
	Anreize für private Erhaltungsmaßnahmen	
3.2.5 Ortsbild	Saarstraße / Matthiasstraße: Funktionale und gestalterische Aufwertung des Straßenraums	B.5.1
	Gerberviertel: Beseitigung der städtebaulichen Missstände und gestalterische Aufwertung als Teil des Gesamtkonzepts	
	Leoplatz: Funktionale und ansprechende Platzgestaltung; Einbeziehung des Haltepunkts Trier-Süd in Gestaltungskonzept	B.2.3
	Hohenzollernstraße: Funktionale und ansprechende Gestaltung des begrünten Mittelstreifens	B.2.3
	Wohnsiedlung Neu-St. Barbara: Erhalt und Pflege der charakteristischen Bausubstanz	
	Aulstraße: Beseitigung der städtebaulichen Missstände und gestalterische Aufwertung als Teil des Gesamtkonzepts	B.2.3
	Abteiplatz: Funktionale und ansprechende Platzgestaltung; Einbeziehung des zu entwickelnden Wochenmarktes	B.2.1
	Medardstraße: Erhalt und Pflege der charakteristischen Bausubstanz; funktionale & gestalterische Aufwertung des Straßenraums	
	Stadteingang Süd: Gestalterische Aufwertung	
	Moselufer: Funktionale und gestalterische Aufwertung; Einbeziehung in Konzept "Stadt am Fluss"	B.2.2
3.2.6 Wohnumfeld	Aufwertung des Straßenraums	
	Aufwertung der Wegeverbindungen	
	Einrichtung von Treffpunkten und Aufenthaltsplätzen	B.2.1
	Aufwertung bestehender Grünanlagen, Schaffung neuer Grünanlagen	B.2.1
	Errichtung von Standplätzen für Fahrräder und Abfallbehältnisse	

Themenbereich	Maßnahmen des Stadtteilrahmenplans	Übernahme aus Bürgergutachten (Kapitel)
3.2.7 Stadtteilzentrum Saarstraße / Matthiasstraße	Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs	B.5.1
	Einbindung angrenzender Einrichtungen	
	Schaffung attraktiver räumlicher Verbindungen	
	Entlastung vom Durchgangsverkehr, Schaffung ausreichender Parkmöglichkeiten, Verbesserung der Erreichbarkeit Bus / Bahn	B.5.1
	Durchgrünung, Einbeziehung in vernetztes Grünkonzept	B.2.1
3.3.1 Versorgung/ Einzelhandel	Ausbau des Versorgungsschwerpunkts Saarstraße / Matthiasstraße (lokal und stadtteilübergreifend); Initiierung einer Quartiersgemeinschaft	B.5.1
	Ausbau der Nahversorgung im Bereich St. Medard / Im Schammatt	
	Einrichtung eines Wochenmarktes auf dem Abteiplatz	B.9
	Zusätzliche Versorgungsbereiche nur in Abstimmung zu Bestand	
3.3.2 Öffentliche Einrichtungen	Standortplanungen für die Feuerwache	
3.3.3 Technische Infrastruktur	Keine Maßnahmen	
3.4.1 Straßennetz	Saarstraße / Matthiasstraße: Funktionale und gestalterische Aufwertung des Straßenraums	B.5.1
	Leoplatz: Funktionale und ansprechende Platzgestaltung	B.2.3
	Aulstraße: Ausbau als Hauptverkehrsstraße	
	Aulbrücke: Neubau in Verbindung mit Straßenausbau	
	Medardstraße: Ausbau als verkehrsberuhigte Wohnstraße i. V. m. geänderter Bustrassenführung durch das Schammatt (teilweise Neubau der Bustrasse)	
	Erneuerung von Fahrbahndecken	
	Erschließungskonzept für Entwicklungsbereich Gerberviertel	
3.4.2 Motorisierter Individualverkehr	Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens	
	Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten (Ausweisungen im Straßenraum, neue Parkflächen), insbesondere im Entwicklungsbereich Gerberviertel	
	Schaffung eines Parkangebots am Ende der Medardstraße i. V. m. Ausbau des Bahnhofpunkts	B.5.2
	Einrichten weiterer Bewohnerparkzonen	
3.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr	Neubau DB-Haltestellen Kaiserthermen, St. Matthias und St. Medard als Teil des Regionalbahnkonzepts	B.5.2
	Sanierung des Haltestellen Trier-Süd	
	Neue Bustrassenführung im Bereich St. Medard / Im Schammatt	
	Wiedereinführung des Bustaktverkehrs über die Aulstraße zur Weismark, Einrichtung einer Haltestelle am neuen Bahnhofpunkt	
	Direkte Umstiegsmöglichkeiten Bus – Bahn	B.5.2
	Funktionale und gestalterische Aufwertung der Bushaltestellen in der Saarstraße / Matthiasstraße	
3.4.4 Fuß- und Radwege	Schaffung einer durchgängigen Wegeverbindung parallel zur Bahnlinie zwischen Kaiserthermen und St. Medard	
	Sanierung der Bahnunterführungen, Neubau zusätzlicher Querungsmöglichkeiten	
	Anlegen zusätzlicher Querungsmöglichkeiten der Moseluferstraße	B.2.2
	Bau eines Moselstegs zwischen Trier-Süd und Trier-West	B.2.2
	Ausbau des Radwegenetzes, insbes. Optimierung der Radwegführung im Bereich von Verkehrsknoten	B.5.3

Themenbereich	Maßnahmen des Stadtteilrahmenplans	Übernahme aus Bürgergutachten (Kapitel)
3.5.1 Freiraumnutzungen	Vernetzung von Freiraum und Grünflächen im Siedlungsbereich durch Grünzüge und "grüne Trittsteine"	B.2.3
	Freilegen des verrohrten Bachlaufs des Altbachs am Leoplatz	B.2.3
	Aufwertung und Pflege des Moseluferbereichs	B.2.3
	Behutsame Fortentwicklung des Freiraums für Zwecke der Naherholung und des Tourismus	
3.5.2 Grünflächen	Erhalt und Pflege des bestehender Grünanlagen	B.2.3
	Schaffung kleinerer Grünanlagen als Bestandteil von städtebaulichen Gesamtkonzepten für Entwicklungsbereiche	B.2.3
3.5.3 Grünvernetzung	Schutz und Fortentwicklung des vorhandenen Grünzugs Aulbachtal / Aulstraße	B.2.3
	Moseluferzone als Grünzug erhalten und entwickeln	B.2.2
	Integration des Grünstreifens in der Hohenzollernstraße in einen Grünzug	B.2.3
	Schaffung eines bahnparallelen Grünzugs	B.2.3
	Aufwertung vorhandener Grünflächen, Schaffung zusätzlicher Grünanlagen	B.2.1
	Begrünung bislang versiegelter Flächen	B.2.1
	Erhalt von Grünstrukturen in Blockinnenbereichen bei Bebauung	B.2.1
3.5.4 Immissionsschutz	Bauliche Maßnahmen zum Immissionsschutz im Bereich Karthäuser Straße	
	Lärmschutz entlang der Bahntrasse	
	Lärmschutz entlang der Durchgangsstraßen	
3.5.5 Hochwasserschutz	Keine Maßnahmen	
3.6 Wirtschaft	Verträgliche Entwicklung der Gewerbeflächen im Gerberviertel	
	Erhalt und nachhaltige Entwicklung des Spektrums von Gewerbebetrieben, dabei auf verträgliche Zuordnung zwischen Wohnen und Gewerbe achten	
3.7 Soziales	Ausbau und Vernetzung sozialer Einrichtungen	B.7.1
	Schaffung von altersgerechten Wohnformen und Infrastruktur	
	Funktionale und gestalterische Aufwertung der Jugendräume, Einrichtung von Treffpunkten im öffentlichen Raum	B.6.5
	Etablierung einer Gemeinwesenarbeit im Wohnbereich Schammat	B.7.1
3.8.1 Kultur	Keine Maßnahmen	
3.8.2 Tourismus	Aufstellen zusätzlicher touristischer Informationstafeln und Wegweiser	B.4
	Ausbau der touristischen Infrastruktur an markanten Sehenswürdigkeiten (St. Matthias, Barbarathermen, Jüdischer Friedhof)	B.4
	Einrichtung einer Schiffsanlegestelle im Bereich Konrad-Adenauer-Brücke / St. Matthias	
	Ausbau / Attraktivierung des Moseluferwegs	B.2.2
3.8.3 Naherholung	Aufwertung des Moselufer, einschließlich Umfeld (Erreichbarkeit, Ausbauszustand, Gestaltung)	B.2.2
3.8.4 Sport und Spiel	Sanierung der Sportanlagen, Aufwertung des Umfelds	
	Sanierung vorhandener Spielplätze, Verbesserung der Zugänge	B.6.1
	Errichtung neuer Spielplätze in den Bereichen Herz-Jesu und Gerberviertel, Aufhebung der Spielverbote in Wohnanlagen	B.6.1

## 4.11 Planzeichnungen

*Siehe folgende Doppelseiten*



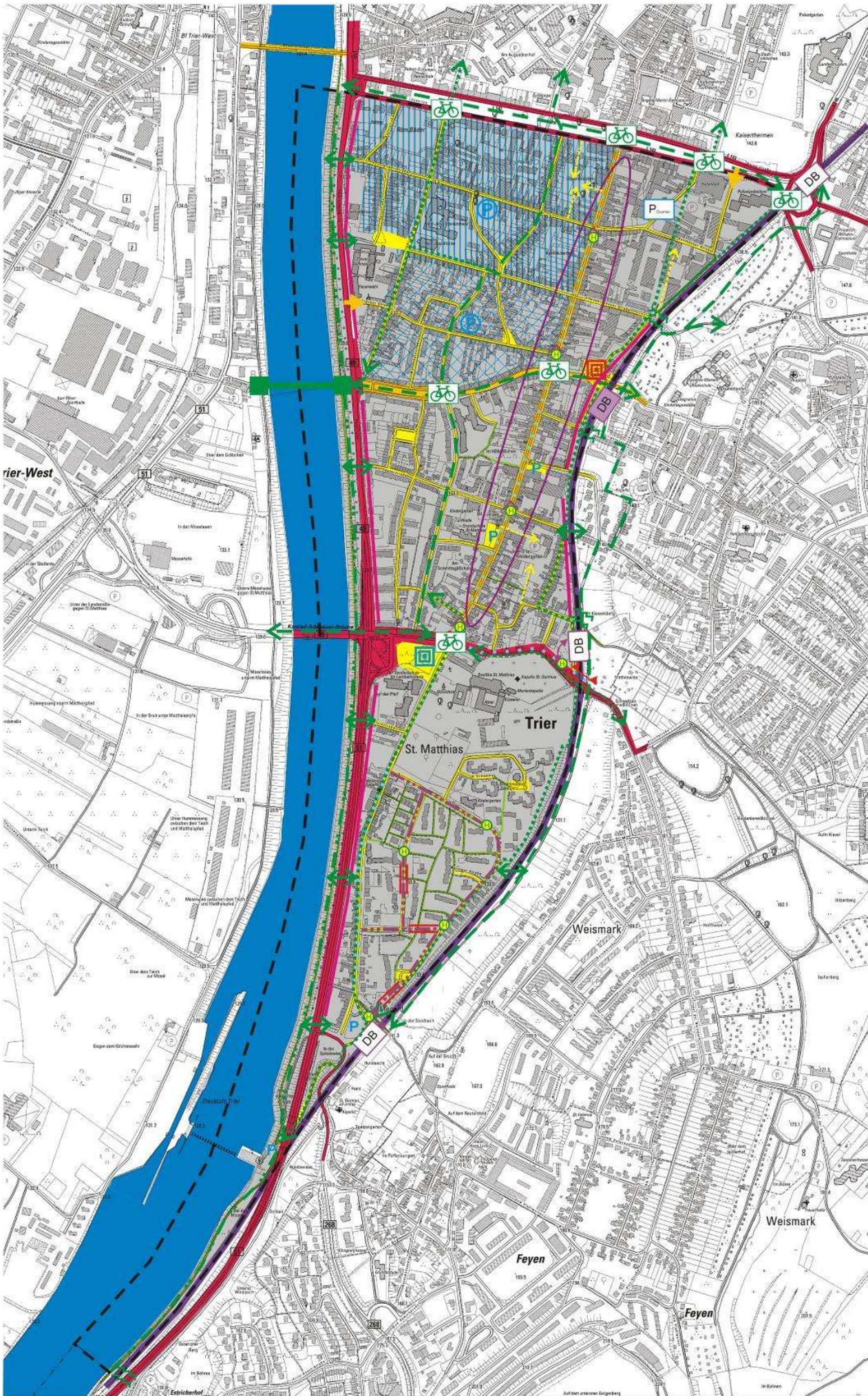
- ### Flächennutzung
- Wohnbauflächen
  - Gemischte Bauflächen
  - Bauflächen für öffentliche Zwecke
  - Überörtliche Hauptverkehrsstraßen
  - Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen
  - Öffentliche Platzflächen
  - Bahnhöfe
  - Gewässerflächen
  - Grünflächen (Parks & Grünanlagen)
  - Grünflächen (Garten- & Offenland)

- ### Planungsziele
- Entwicklung von Wohnbauflächen
  - Entwicklung von Flächen für Sondernutzungen
  - Neuordnung von gewerblichen Flächen
  - Abbau der Nutzungskonflikte
  - Verbesserung der Verbindung / Verknüpfung
  - Erschließungsansatz Entwicklungsbereich
  - Erschließungsansatz Blockinnenbereich
  - Platzgestaltung, Umfeldverbesserung
  - Gestalterische Aufwertung Städteingang
  - Ausbau und Aufwertung des Straßenraums
  - Aufwertung des Moselufers
  - Aufwertung des Wohnfelds
  - Erhalt und Pflege der Denkmalszone
  - Erhalt/Pflege des ortsbildprägenden Bauwerks
  - Bauliche Schließung der Raumkante
  - Bau einer städtebaulichen Dominante
  - Ausbau Stadtteilzentrum / Versorgungsschwerpunkt
  - Einrichtung eines Wochenmarktes
  - Erhalt und Ausbau des Schulstandorts
- 01** Neuordnungsbereich Gerberviertel
- 02** Neuordnungsbereich Barbarauf
- 03** Stadterneuerungsbereich Schammatt

Grenze Stadtbezirk

# STADTTEILRAHMENPLANUNG TRIER-SÜD

① Entwicklungskonzept Siedlungs- und Infrastruktur



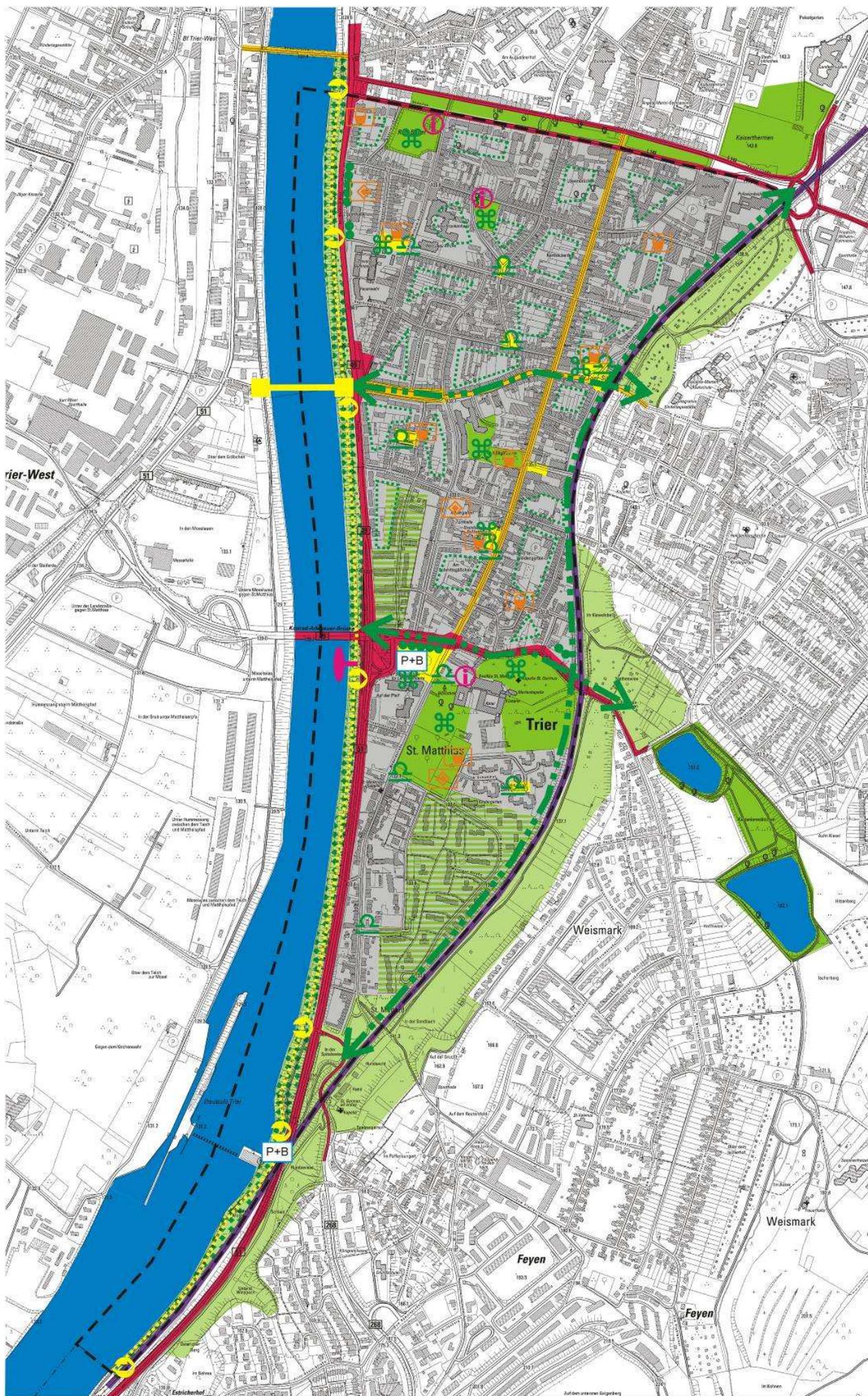
- ### Flächennutzung
- Siedlungsflächen
  - Gewässerflächen
  - Überörtliche Hauptverkehrsstraßen
  - Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen
  - Erschließungsstraßen und Platzflächen
  - Fuß- und Radwege (Auswahl)
  - Bahnhöfe
  - Bewohnerparkzone Bestand

- ### Planungsziele
- Ausbau / Umbau der Straßentrasse
  - Neubau Straßenbrücke
  - Neubaualternative Straße (nur für Linienbusse)
  - Platzgestaltung
  - Erschließungsansatz Entwicklungsbereich
  - Erschließungsansatz Blockinnenbereich
  - Integriertes Verkehrskonzept
  - Einrichtung einer Bewohnerparkzone
  - Bau einer Quartiersgarage
  - Sicherung der vorhandenen Parkflächen
  - Platzgestaltung, Schwerpunkt Parken
  - Neubau DB-Haltepunkt (Regionalbahnkonzept)
  - Sanierung DB-Haltepunkt (Regionalbahnkonzept)
  - Mögliche neue Busstrasse, mögliche Haltestelle
  - Direkte Umstiegsmöglichkeit Bus - Bahn
  - Aufwertung Bushaltestelle (u.a. Unterstand)
  - Ausbau neuer Radwegeverbindungen
  - Ausbau / Attraktivierung bestehender Radwege
  - Ausbau / Attraktivierung Moseluferweg
  - Sanierung / Umbau Fußgängerunterführung
  - Zusätzliche Querungsmöglichkeit Fuß / Rad
  - Moselsteg für Fußgänger & Radfahrer
  - Optimierung Radwegführung an Kreuzung
  - Aktiver Lärmschutz entlang Straße & Bahn

Grenze Stadtbezirk

# STADTTEILRAHMENPLANUNG TRIER-SÜD

② Entwicklungskonzept Verkehr



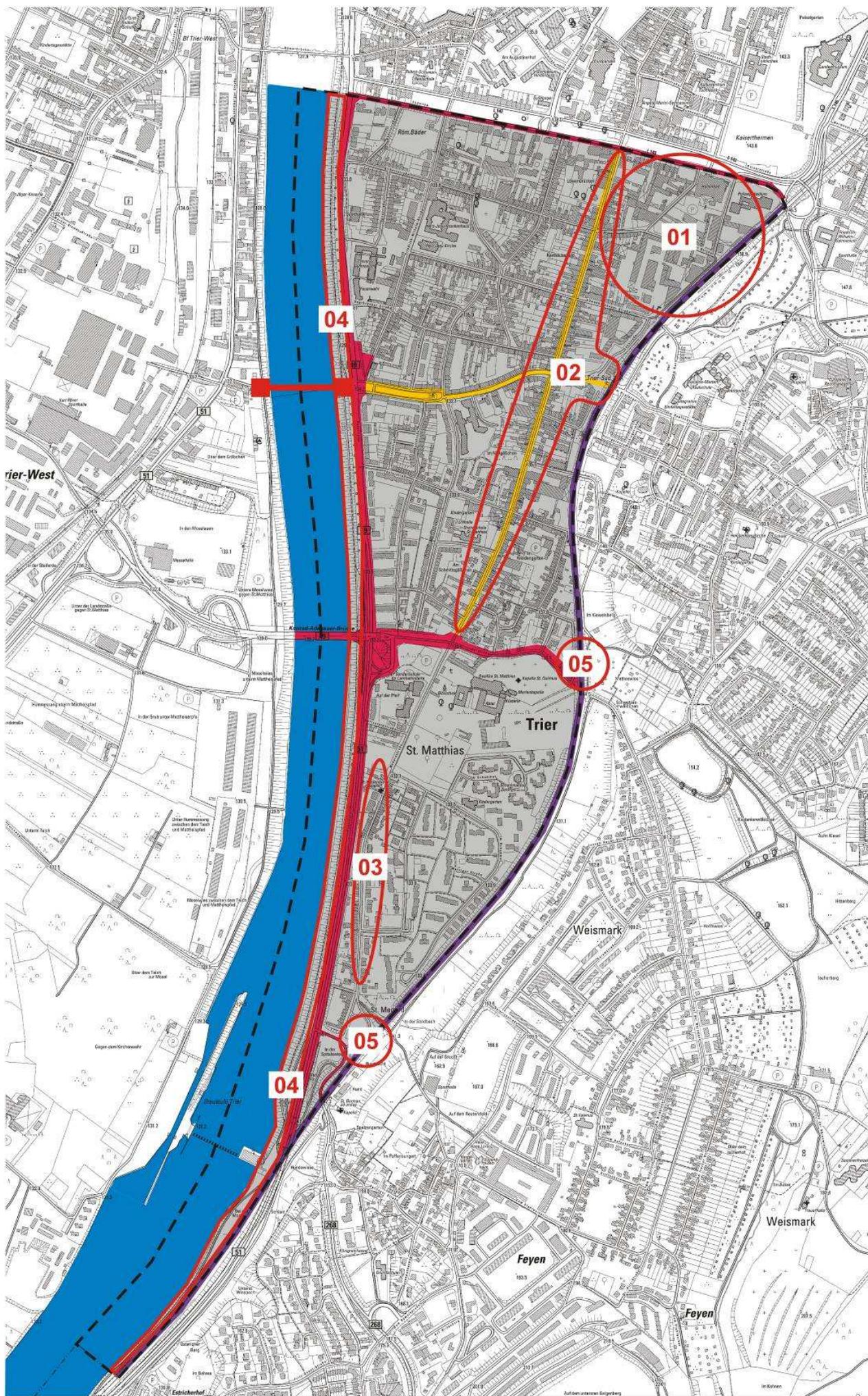
- ### Flächennutzung
- Wohnbauflächen
  - Gemischte Bauflächen
  - Bauflächen für öffentliche Zwecke
  - Überörtliche Hauptverkehrsstraßen
  - Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen
  - Öffentliche Platzflächen
  - Bahnhöfe
  - Gewässerflächen
  - Grünflächen (Parks & Grünanlagen)
  - Grünflächen (Garten- & Offenland)

- ### Planungsziele
- Ausbau / Entwicklung von Grünzügen
  - Aufwertung / Pflege Moselufer
  - Maßnahmen zur Wohn-Umfeldverbesserung
  - Durchgrünung Blockinnenbereiche
  - Sicherung / Pflege Grünanlagen
  - Treffpunkte im Straßenraum mit Begrünung
  - Schaffung einer grünen Raumkante (Baumreihe)
  - Ausbau der touristischen Infrastruktur
  - Einrichten einer Schiffsanlegestelle
  - Schaffung eines Park-And-Bike-Angebots
  - Touristische Wegweiser Moselufer > Trier-Süd
  - Ausbau / Attraktivierung Moselufers
  - Moselweg für Fußgänger & Radfahrer
  - Erhalt / Ausbau von Sporteinrichtungen
  - Ausbau / Neubau von Spielplätzen

Grenze Stadtbezirk

# STADTTEILRAHMENPLANUNG TRIER-SÜD

③ Entwicklungskonzept Grünstruktur und Freizeit



**Flächennutzung**

- Siedlungsfläche
- Überörtliche Hauptverkehrsstraßen
- Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen
- Bahnflächen
- Gewässerflächen

**Schlüsselprojekte**

(Nummerierung beinhaltet keine Prioritätensetzung)

- 01 Städtebauliches Gesamtkonzept für Entwicklungsbereich Gerberviertel
- 02 Gesamtkonzept für Saar-/Matthiasstraße (Stadtteilzentrum, Verkehrsplanung), inkl. Platzgestaltung Leoplatz
- 03 Verkehrsberuhigter Ausbau Medardstraße i.V.m. geänderter Bustrassenführung durch das Schammat
- 04 Aufwertung des Moselufers, Ausbau des Uferwegs, Neubau von Querungsmöglichkeiten von Uferstraße & Mosel
- 05 Neubau der Bahnhaltepunkte St. Matthias / St. Medard als Teil des Regionalbahnkonzepts

Grenze Stadtbezirk

**STADTTEILRAHMENPLANUNG TRIER-SÜD**