

# Stadtteilrahmenplan Pfalzel

## **Herausgeber:**

Baudezernat der Stadt Trier  
Rathaus  
Am Augustinerhof  
54290 Trier

## **Bearbeitung:**

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

Trier, im Februar 2007



---

# VORWORT

---

Wer diesen Stadtteilrahmenplan liest, merkt deutlich: Pfalzel ist ein gewachsener Stadtteil, der auf eine lange historische Vergangenheit zurückblicken kann und heute mit seinem Ortskern ein städtebauliches und kulturhistorisches Kleinod aufzuweisen hat. Und es wird deutlich, dass Pfalzel für seine Bewohner Heimat ist, mit der sie sich identifizieren und für die sie sich einsetzen. Ausdruck der hohen 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 Pfalzels durch die grundlegenden siedlungsstrukturellen Veränderungen der letzten Jahrzehnte: War der Ort bis Ende der 1950er Jahre durch seine Randlage abseits der Durchgangsstraßen und direkt an der Mosel begünstigt, so wurde mit der Entwicklung des Hafengebiets als großflächiges Industrie- und Gewerbegebiet zu Beginn der 1960er Jahre ein siedlungsstruktureller Umbruch vollzogen. Großflächige Neubaugebiete nördlich und westlich des alten Ortskerns trugen zusätzlich zur siedlungsstrukturellen Veränderung bei. So hat sich Pfalzel vom dörflichen Moselort im Grünen zu einer von Verkehrsstraßen und Industriegebiet umgebenen Siedlungsinsel mit historischem Kern und großflächigen Erweiterungen entwickelt. Durch diese Entwicklungen wurden Nutzungskonflikte zwischen Ortslage und Hafengebiet bzw. Verkehrsstraßen hervorgerufen, die Immissionsbelastungen wirken sich heute nachteilig auf die Wohn- und Erholungsfunktion im Stadtteil aus.

Der Stadtteilrahmenplan wird zu einer Zeit vorgelegt, zu der für Pfalzel richtungsweisende Entscheidungen getroffen und Veränderungen vollzogen werden: Die Neubautätigkeit im Baugebiet zwischen Mäusheckerweg und Eltzstraße schreitet voran, hier entsteht attraktiver Wohnraum für neue Bewohner Pfalzels. Als Folge eines umfangreichen Abstimmungs- und Untersuchungsprozesses konnten durch bauliche Maßnahmen im Hafengebiet die Immissionsbelastungen für die Ortslage Pfalzel deutlich reduziert werden, weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Situation stehen bevor. Die ausgedehnten Bahnflächen zwischen Pfalzel und Ehrang werden mittelfristig nach Aufgabe der Bahnbetriebszwecke für andere Nutzungen zur Verfügung stehen. Schon jetzt werden hierfür die wichtigsten Rahmenbedingungen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung festgelegt. Die unmittelbar bevorstehende Eröffnung der Bundesstraße B 53neu sowie die geplante Errichtung des Bahnhalt punkts am Mäusheckerweg sind weitere Verkehrsprojekte, die für die Entwicklung Pfalzels von Bedeutung sind. Die Zukunft des Stadtteils wird überdies durch die Themen Tourismus und Naherholung geprägt sein, weswegen ein besonderes Augenmerk auf den Ausbau der touristischen Infrastruktur und die Umgestaltung des Moselufers als Naherholungsraum zu richten ist.

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

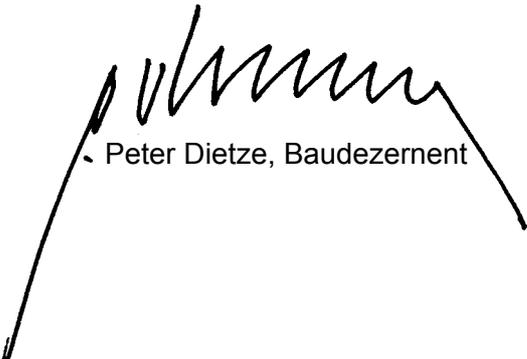
Die räumlich relevanten Aussagen des Bürgergutachtens sind als wichtige Grundlage in den Stadtteilrahmenplan eingeflossen. Alle weiteren Zielaussagen des Bürgergutachtens sind aber

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. Bei allen zukünftigen Planungen und Beschlüssen mit Raumbezug sind 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 Bürgervereine hierzu zeigen, dass die weitere Entwicklung des Stadtteils auch von den Bürgerinnen und Bürgern intensiv mitgetragen wird. Gleichzeitig möchte ich alle ermutigen, sich weiter für die Entwicklung von Pfalzel zu engagieren.

Trier, im Februar 2007



Peter Dietze, Baudezernent

# 0 INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>ALLGEMEINE GRUNDLAGEN .....</b>	<b>7</b>
1.1	Der Stadtteilrahmenplan als planerisches Instrument .....	7
1.2	Stadtteilrahmenplanung in Trier .....	7
1.3	Der Stadtteil Pfalzel im Überblick .....	8
<b>2</b>	<b>BESTANDSAUFNAHME UND -ANALYSE .....</b>	<b>10</b>
2.1	Grundsätzliches .....	10
2.1.1	Vorgehensweise .....	10
2.1.2	Ergebnisse aus dem Bürgergutachten .....	10
2.2	Themenbereich Siedlungs- und Baustruktur .....	10
2.2.1	Siedlungsstruktur .....	11
2.2.2	Siedlungsentwicklung .....	12
2.2.3	Bauliche Nutzungen .....	13
2.2.4	Bausubstanz .....	13
2.2.5	Ortsbild .....	14
2.2.6	Wohnumfeld .....	14
2.3	Themenbereich Infrastruktur .....	16
2.3.1	Versorgung/Einzelhandel .....	16
2.3.2	Öffentliche Einrichtungen .....	16
2.3.3	Technische Infrastruktur .....	16
2.4	Themenbereich Verkehr .....	17
2.4.1	Straßennetz .....	17
2.4.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	18
2.4.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) .....	19
2.4.4	Fuß- und Radwege .....	21
2.5	Themenbereich Umwelt .....	22
2.5.1	Landschaftsbild .....	22
2.5.2	Freiraumnutzungen .....	23
2.5.3	Grünflächen .....	23
2.5.4	Grünvernetzung .....	23
2.5.5	Immissionen .....	24
2.5.6	Hochwasser .....	25
2.5.7	Erholung und Freizeitnutzung .....	25
2.6	Themenbereich Wirtschaft .....	25
2.6.1	Gewerbeflächen .....	25
2.6.2	Gewerbebetriebe .....	26
2.6.3	Arbeitsmarkt .....	26
2.7	Themenbereich Soziales .....	27
2.7.1	Sozialstruktur .....	27
2.7.2	Sozialer Wohnungsbau .....	27
2.7.3	Soziale Infrastruktur .....	28
2.8	Themenbereich Freizeit .....	29
2.8.1	Kultur .....	30
2.8.2	Tourismus .....	30
2.8.3	Naherholung .....	31
2.8.4	Sport und Spiel .....	31

2.9	Auswertung rechtsverbindlicher Pläne und Programme .....	32
2.9.1	Landes- und regionalplanerische Vorgaben .....	32
2.9.2	Landespflegerische Vorgaben .....	32
2.9.3	Denkmalpflegerische Vorgaben .....	33
2.9.4	Bauleitplanerische Vorgaben .....	34
2.9.5	Sonstige Planungsvorgaben .....	35
2.10	Zusammenfassung der Ergebnisse .....	35
<b>3</b>	<b>ENTWICKLUNGSKONZEPT .....</b>	<b>38</b>
3.1	Grundsätzliches .....	38
3.1.1	Vorgehensweise .....	38
3.1.2	Ergebnisse aus dem Bürgergutachten .....	38
3.1.3	Leitvorstellung .....	43
3.2	Themenbereich Siedlungs- und Baustruktur .....	44
3.2.1	Siedlungsstruktur .....	44
3.2.2	Siedlungsentwicklung .....	44
3.2.3	Bauliche Nutzungen .....	47
3.2.4	Bausubstanz .....	47
3.2.5	Ortsbild .....	48
3.2.6	Wohnumfeld .....	50
3.3	Themenbereich Infrastruktur .....	51
3.3.1	Versorgung/Einzelhandel .....	51
3.3.2	Öffentliche Einrichtungen .....	51
3.3.3	Technische Infrastruktur .....	52
3.4	Themenbereich Verkehr .....	52
3.4.1	Straßennetz .....	52
3.4.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	53
3.4.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) .....	54
3.4.4	Fuß- und Radwege .....	55
3.5	Themenbereich Landschaft und Freiraum .....	56
3.5.1	Landschaftsbild .....	56
3.5.2	Freiraumnutzungen .....	56
3.5.3	Grünflächen .....	57
3.5.4	Grünvernetzung .....	57
3.5.5	Immissionsschutz .....	58
3.5.6	Hochwasserschutz .....	59
3.5.7	Erholung und Freizeitnutzung .....	59
3.6	Themenbereich Wirtschaft .....	59
3.7	Themenbereich Soziales .....	60
3.8	Themenbereich Freizeit .....	62
3.8.1	Kultur .....	62
3.8.2	Tourismus .....	62
3.8.3	Naherholung .....	64
3.8.4	Sport und Spiel .....	65
3.9	Zusätzliche Maßnahmen .....	66
3.9.1	Weitere Maßnahmen aus dem Bürgergutachten .....	66
3.9.2	Maßnahmen außerhalb von Pfalzel .....	67
3.10	Zusammenfassung der Ergebnisse .....	68
3.10.1	Tabellarische Übersicht aller Maßnahmen .....	68
3.10.2	Schlüsselprojekte .....	71
3.10.3	Planzeichnung .....	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 Pfalzel im Überblick

Der Stadtteil Pfalzel liegt am linken Moselufer nordöstlich der Trierer Innenstadt. Benachbarte Stadtteile auf dem linken Moselufer sind im Norden Ehrang-Quint und im Westen Biewer. Auf dem rechten Moselufer grenzen die Stadtteile Ruwer-Eitelsbach und Trier-Nord an.

Durch das Gebiet von Pfalzel ziehen sich wichtige überregionale Verkehrsverbindungen: Die Bundesstraße 53 in Richtung Koblenz, ferner die Moseltal-Bahnstrecke nach Koblenz sowie die Mosel selbst als internationale Wasserstraße.

Pfalzel liegt in der breiten, ebenen Aue des Trierer Moseltals auf einer durchschnittlichen Höhe von rund 130 m ü. NN. Die Mosel beschreibt hier aus westlicher Richtung kommend einen 45°-Bogen nach Norden hin und bildet so im Süden und Osten die natürliche Grenze des Stadtteils. Am gegenüberliegenden Ufer mündet auf der Höhe Pfalzels die Ruwer in die Mosel.

Der gesamte Stadtteil umfasst eine Fläche von rund 238,5 ha und zählt damit zu den kleineren Stadtteilen Triers (16. von 19 Ortsbezirken). Die Flächennutzung des Stadtteils gliedert sich folgendermaßen:

- Siedlungsflächen (Wohn- und Mischgebiete): 52,6 ha
- Industrie- und Gewerbeflächen: 48,6 ha
- Verkehrsflächen (inkl. Bahnanlagen): 41,7 ha
- Freiflächen (Grünflächen & landwirtschaftliche Flächen): 62,0 ha

Demnach lässt sich Pfalzel als städtischer Siedlungskörper mit relativ geringem Freiflächenanteil charakterisieren.

Pfalzel verfügt über eine vielfältige Geschichte. In seinen Ursprüngen geht der Ort auf eine palastartige Burganlage aus dem 4. Jahrhundert zurück, die als "palatium" (=kleine Pfalz) bezeichnet wurde und sehr wahrscheinlich in engem Bezug zum kaiserlichen Hof in Trier stand. Im 7. Jahrhundert wurde in dem Gebäude ein Benediktinerinnenkloster gegründet, welches 1027 in ein Kanonikerstift umgewandelt wurde. Der Bering dieses Stifts wurde mit Torhaus, Kreuzgang, Kapellen und Wirtschaftsgebäuden ergänzt und schließlich mit einer wehrhaften Wallmauer umgeben. Diese ist in weiten Teilen bis heute erhalten. Im Umfeld von Burg und Stift entwickelte sich eine zivile bäuerliche Ansiedlung mit eigener Wehrmauer. Diese Siedlung erlangte 1346 Stadtrechte. In kurtrierischen Zeit umfasste das Amt Pfalzel 54 Ortschaften im Trierer Umland, darunter auch weite Teile des heutigen Stadtgebiets. Bis 1930 gehörten Biewer und Ehrang zur Bürgermeisterei Pfalzel. Nach mehreren kommunalen Umgliederungen im 19. und 20. Jahrhundert wurde Pfalzel schließlich 1969 nach Trier eingemeindet.

Bis Ende der 1950er Jahre war Pfalzel durch seine Randlage abseits der Durchgangsstraßen und direkt an der Mosel begünstigt. Lediglich von dem ausgedehnten Bahngelände gingen geringfügige Beeinträchtigungen für die benachbarten Wohngebiete aus. Der siedlungsstrukturelle Umbruch wurde mit der Entwicklung des Hafengebiets als großflächiges Industrie- und Gewerbegebiet zu Beginn der 1960er Jahre vollzogen. Mit dieser Fläche wurden die Insellage Pfalzels weiter ausgebaut und Nutzungskonflikte durch Immissionen herbeigeführt. Großflächige Neubaugebiete nördlich und westlich des alten Ortskerns trugen zusätzlich zur siedlungsstrukturellen Veränderung bei. So hat sich Pfalzel vom dörflichen Moselort im Grünen zu einem von Verkehrsstraßen und Industriegebiet umgebenen vorstädtischen Siedlungsgebilde entwickelt.

## **2 BESTANDSAUFNAHME UND -ANALYSE**

---

### **2.1 Grundsätzliches**

Der Stadtteil Pfalzel zeichnet sich durch ein vielfältiges Wirkungsgefüge von verschiedenen raumbezogenen Parametern aus. Gerade die siedlungsstrukturellen Gegebenheiten (Ortslage, Hafengebiet, Bahngelände) erfordern eine sehr differenzierte Sichtweise im zu erstellenden Stadtteilrahmenplan.

#### **2.1.1 Vorgehensweise**

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 Potenzialen und Problemen, 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 Pfalzel zu erstellen.

#### **2.1.2 Ergebnisse aus dem Bürgergutachten**

In diese Bestandsaufnahme und -analyse sind die Ergebnisse aufgenommen, die von den Bürgerinnen und Bürgern des Stadtteils Pfalzel im Rahmen des Bürgerbeteiligungsverfahrens erarbeitet und im Bürgergutachten niedergeschrieben wurden. Zusammen bilden sie eine wesentliche Grundlage für die folgenden Ausführungen. Auf eine Hervorhebung bzw. Kennzeichnung der Ergebnisse aus dem Bürgergutachten wird dabei an dieser Stelle bewusst verzichtet, da dies das Textverständnis bzw. die Lesbarkeit beeinträchtigen würde. Stattdessen sind die Ergebnisse nahtlos in den Gesamttext eingearbeitet. Im Anhang zu diesem Stadtteilrahmenplan sind die Ergebnisse aus dem Bürgergutachten in tabellarischer Form vollständig wiedergegeben. Des Weiteren sei auf den Erläuterungsbericht des Bürgergutachtens verwiesen.

### **2.2 Themenbereich Siedlungs- und Baustruktur**

Die Siedlungs- und Baustruktur Pfalzels wird hauptsächlich durch die Entwicklung vom eigenständigen, historisch gewachsenen Ort hin zum Trierer Stadtteil geprägt. Besondere Entwicklungsimpulse gingen und gehen dabei vom Hafengelände aus.

### 2.2.1 Siedlungsstruktur

Aufgrund der historischen Entwicklung befindet sich der gewachsene Ortskern am Moselufer, von wo sich die Ortslage in nördlicher und westlicher Richtung ausgedehnt hat. So lassen sich folgende Siedlungsbereiche abgrenzen:

- Historischer Ortskern: Kleinteilige, dörfliche anmutende Siedlungsstruktur mit verwinkelten, engen Straßen und Gassen und einzelnen Platzaufweitungen. Historische Bausubstanz, überwiegend ein- bis zweigeschossige, traufständige Reihenbebauung.
- Pfalzgrafenstraße: Heterogene Baustruktur mit zwei- bis dreigeschossiger, traufständiger Reihenbebauung, freistehenden Einzelgebäuden sowie Komplex von Grundschule und Turnhalle.
- Pfalzeler Straße: Nahezu geschlossener Straßenzug mit überwiegend zwei- bis dreigeschossiger, traufständiger Reihenbebauung. Vornehmlich Wohnnutzung, vereinzelt Dienstleistung und Gewerbe.
- Im Flürchen / Am Bahndamm: Durch Bahntrasse von der Ortslage Pfalzel abgetrennter Siedlungskörper. Straße Am Bahndamm nur einseitig angebaut. Zweigeschossige Reihenbebauung, teilweise auch Einzel- und Doppelhäuser. Gefahr der weiteren Zersiedlung am westlichen Ende der Straße Im Flürchen.
- Zwischen Pfalzeler Straße und Eltzstraße: Offene Bebauung mit überwiegend zweigeschossigen Einzel- oder Doppelhäusern. Große, durchgrünte Blockinnenbereiche. Zwischen Eltzstraße und Straße Am Mühlenteich Erschließungsarbeiten für Neubaugebiet.
- Steinbrückstraße / Pfalzeler Stern / Im Bungert / Ringstraße (südlicher Ast): Heterogene, meist kleinteilige Baustruktur mit zwei- bis dreigeschossiger, traufständiger Reihenbebauung, freistehenden Einzelgebäuden; auch dreigeschossige Wohnanlage.
- Nordöstlich der Wallmauer: Friedhof und Sportanlagen mit entsprechenden Funktionsgebäuden.
- Zwischen Eltzstraße und Mittelweg: Neubaugebiet der 1960er und 1970er Jahre mit großzügigen Straßenquerschnitten. Überwiegend zweigeschossige Einzel- und Doppelhäuser. Am Mittelweg auch Reihenhäuser, zwischen Rothildisstraße und Ludwig-Uhland-Straße fünf dreigeschossige Wohnblöcke. An der Rothildisstraße in der Achse der Freiherr-vom-Stein-Straße ein siebengeschossiger Wohnblock.
- Industrie- und Gewerbegebiet Trierer Hafen: Meist großvolumige Baukörper in schmuckloser Zweckbauweise. Dazugehörige versiegelte Außenflächen (Lager- und Parkflächen). Noch weitläufige Brach- bzw. Offenlandflächen.
- Bahngelände: Mehrgleisiger Verschiebebahnhof mit Bahnbetriebswerk.

Aufgrund dieser Siedlungsstruktur besitzt der Stadtteil Pfalzel zwar eine gewachsene Ortsmitte mit einigen zentralen Funktionen, sie stellt jedoch eine von der übrigen Ortslage weitgehend isolierte Siedlungseinheit dar. Den eigentlichen Siedlungsschwerpunkt in zentraler Lage bildet der Bereich Steinbrückstraße / Pfalzeler Stern.

Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Verkehrsstrassen (Bahnlinie und Bundesstraße) bilden eine Zäsur im Siedlungsgefüge, die nur an wenigen Stellen durch Querungsmöglichkeiten aufgebrochen wird. Auch vom Industrie- und Gewerbegebiet geht eine Trennwirkung aus, da es nur unzureichend durch öffentliche Wegeverbindungen erschlossen ist. Die Mosel stellt ebenfalls eine deutliche Trennung dar, die im Bereich des Stadtteils kaum überwunden werden kann.

Infolge dieser Gegebenheiten lässt sich der Stadtteil Pfalzel als isolierte Siedlunginsel mit historischem Kern und großflächigen Erweiterungen charakterisieren. Diese ausgeprägte Insellage führt zu erheblichen Nachteilen für die Erholungs- und Wohnfunktion.

### 2.2.2 Siedlungsentwicklung

Aufgrund der natürlichen Grenze durch die Mosel und ihren Überschwemmungsbereich sowie der siedlungsstrukturellen Grenzen durch Verkehrsstrassen und Hafengebiet stehen für weitere Siedlungsentwicklungen entsprechend der Ausweisungen im Flächennutzungsplan folgende Innen- bzw. Randbereiche der Ortslage zur Verfügung:

- Zwischen Eltzstraße und Am Mühlenteich (ca. 8 ha): Neubaugebiet "Ortsauffüllung Pfalzel", mit rechtskräftigem Bebauungsplan BP 10. Erschließung und erste Bauvorhaben wurden bereits begonnen.
- Blockinnenbereich zwischen Am Mühlenteich und Philosophenweg.
- Blockinnenbereich zwischen Philosophenweg und Pfalzeler Straße.
- Blockinnenbereich zwischen Pfalzeler Straße und Am Kändelchen.
- Östlich des Mittelwegs.
- Einzelne Baulücken in der gesamten Ortslage, einschließlich des Hafengebiets.

Überdies ist zu erwarten, dass mittelfristig ein Großteil der Bahnanlagen einer anderen Nutzung zugeführt werden kann. Hierzu müssten aber erst entsprechende Änderungen auf der Ebene der Flächennutzungsplanung vorgenommen werden.

Die Zusammenstellung der möglichen Bauflächen macht deutlich, dass Pfalzel ein hohes Entwicklungs- bzw. Baulandpotenzial besitzt. Allerdings sind nicht alle dieser Flächen uneingeschränkt verfügbar. So kann bei den durchgrüneten Blockinnenbereichen die ökologische Wertigkeit einer baulichen Entwicklung entgegenstehen, auch Erschließungsfragen wären zu klären. Die Fläche am Mittelweg ist den Immissionen aus dem Hafengelände direkt ausgesetzt. Das Bahnareal wäre einer umfassenden Konversion zu unterziehen, die auch die Beseitigung von Altlasten beinhalten müsste. Für die gesamte Ortslage, insbesondere für die Fläche am Mittelweg, ist eine potenzielle Hochwassergefahr gegeben.

Eine derzeit zu erwartende Entwicklung ist die Erweiterung der Siedlungsfläche am westlichen Ende der Straße Im Flürchen. Zwar handelt es sich hierbei gemäß Darstellungen im Flächennutzungsplan um eine Grünfläche im Außenbereich. Aber mit Hilfe einer Ergänzungs- bzw. Einbeziehungssatzung gemäß § 34 Abs. 4 Nr. 3 BauGB könnten das bestehende Anwesen sowie die angrenzenden Grundstücke in den Innbereich einbezogen werden und somit Baurecht erhalten. Eine derartige Entwicklung ist allerdings planerisch nicht sinnvoll, da durch sie eine weitere lineare Zersiedlung und Ausdehnung in den Grünzug zwischen Pfalzel und Biewer begünstigt würde.

Aus all diesen Ausführungen wird deutlich, dass für die weitere Siedlungsentwicklung im Stadtteil Pfalzel eine umfassende Konzeption erforderlich ist, die alle planungsrelevanten Aspekte (auch über die Grenzen des Stadtteils hinaus) berücksichtigt. Grundsätzlich wird jegliche Neuausweisung vor dem Hintergrund der Immissionsproblematik aus dem Hafengebiet (vgl. Kapitel 2.5.5) zu überprüfen sein.

### 2.2.3 Bauliche Nutzungen

Entsprechend der Darstellungen im Flächennutzungsplan (vgl. Kapitel 2.9.4) überwiegt in Pfalzel die Funktion Wohnen. Mit Ausnahme der gewerblichen Fläche an der Eltzstraße, Höhe Rothildisstraße besteht die gesamte Ortslage aus Wohngebieten unterschiedlicher Prägung (reine oder allgemeine Wohngebiete sowie Mischgebiete). Eine Durchmischung der Funktionen Wohnen und Arbeiten (Handel und Dienstleistungen, Handwerk und Gewerbe) ist in diesem Bereich ansatzweise vorhanden. Die gewerblichen Flächen im Hafengebiet sind überwiegend der Funktion Produktion vorbehalten.

Innerhalb der Ortslage Pfalzel zählen Nutzungskonflikte aufgrund der nur in Ansätzen gegebenen Durchmischung der Funktionen Wohnen und Arbeiten bzw. der überwiegenden Verträglichkeit benachbarter Nutzungen nicht zu den vordergründigen Problemfeldern. Erhebliche Nutzungskonflikte hingegen bestehen aufgrund der Immissionsproblematik zwischen den Wohn- und Gewerbenutzungen, also zwischen Ortslage und Hafengebiet. Die Lösung dieser Problematik zählt zu den vordringlichen planerischen Aufgaben (vgl. Kapitel 2.5.5 und Kapitel 3.5.5).

### 2.2.4 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 Pfalzel in folgende Entstehungszeiträume einordnen:

	Pfalzel	Gesamtstadt
Bis 1900	10,3%	11,7%
1901 – 1918	7,2%	9,1%
1919 – 1948	15,7%	15,9%
1949 – 1957	13,8%	14,4%
1958 – 1968	23,7%	19,4%
1969 – 1978	21,0%	16,5%
1979 – 1987	8,2%	13,0%

Diese Übersicht zeigt, dass die Ortslage Pfalzel hauptsächlich durch die Neubautätigkeiten der 1960er und 1970er Jahre geprägt ist, insbesondere durch die Erschließung des Baugebiets zwischen Altort und Hafengelände. In den letzten zwei Jahrzehnten hat im Stadtteil keine nennenswerte bauliche Entwicklung stattgefunden. So wurden im Zeitraum von 1995 bis 2002 in Pfalzel insgesamt 20 Wohngebäude mit 64 Wohnungen errichtet. (Im Vergleich: In Trier-Nord 85 Wohngebäude mit 324 Wohnungen; in Ehrang/Quint 121 Wohngebäude mit 212 Wohnungen).<sup>4</sup> Als Ursache dafür ist die mangelnde Mobilisierung der vorhandenen Baulandreserven anzusehen (vgl. Kapitel 2.2.2).

<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.

## 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. Insgesamt besteht für diese Gebäude kein planerischer Handlungsbedarf. Bei einzelnen Objekten erscheinen zur Bestandssicherung jedoch Renovierungsmaßnahmen geboten, welche vom jeweiligen Eigentümer zu erbringen sind.

Ein besonderer Handlungsbedarf zur Bestandserhaltung und Sanierung besteht bei Gebäuden in der Golostraße, der Burgstraße und am Kirchplatz, wo der Verfall schon weit fortgeschritten ist und somit auch das historische Ortsbild erheblich beeinträchtigt wird.

### 2.2.5 Ortsbild

Auf den ersten Blick erweckt Pfalzel den Anschein eines Moseldorfes mit historischem Ortskern und neuzeitlichen Erweiterungen. Bei genauerer Betrachtung wird jedoch deutlich, dass der Stadtteil aufgrund seiner historischen Entwicklung sowie seiner Siedlungs- und Nutzungsstruktur ein heterogenes Ortsbild besitzt. Hier finden sich dörflich oder ländlich anmutende Straßenzüge ebenso wie typische Wohnstraßen oder schmucklose Industriestraßen. Das Spektrum der Gebäudetypen reicht von kleinteiligen, mittelalterlichen Gebäuden über Einfamilienhäuser in Reihenbauweise und Geschosswohnungsbauten bis hin zu standardisierten Zweckbauten in Fertigbauweise und großformatigen Industrieanlagen. Eine detaillierte Wiedergabe des gesamten Ortsbildes ist an dieser Stelle nicht sinnvoll. Vielmehr werden im Folgenden die Bereiche aufgeführt, die sich durch ihr positives oder beeinträchtigtes Ortsbild besonders herausheben:

Bereich mit positivem Ortsbild:

- Historischer Ortskern: Dörflicher Charakter mit verwinkelten, meist engen Straßen und Gassen sowie einzelnen Platzaufweitungen. Kleinteilige, historische Bausubstanz mit bedeutenden Einzelbauten. Reizvolle Blickbeziehungen und Raumwirkung. Zur Mosel hin charakteristisches, ansprechendes Ortsbild.

Bereiche mit beeinträchtigtem Ortsbild:

- Industrie- und Gewerbegebiet Trierer Hafen: Überdimensionierte, schmucklose Zweckbauten in Einfachbauweise. Mangelnde städtebauliche und grünordnerische Gestaltung des Außenbereichs, insbesondere ausgedehnte, versiegelte Parkflächen. Visuell störende Nutzungen, wie z.B. Schrotthalden.
- Bahngelände: Großflächiges Gleisareal und bahnbezogene Zweckbauten als optische und funktionale Fremdkörper im Siedlungsgefüge. Aufgrund reduzierter Nutzungen zunehmender Sanierungsstau bzw. Verfall. Tunnelsituation ("Sieben Bögen") wegen Enge, unzureichender Beleuchtung und Baumängeln als Ortseingang ungenügend und unattraktiv.

### 2.2.6 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 öffentlichen 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 (Gestaltungssatzungen, Pflanzgebote, o.ä.). Der Einsatz derartiger planerischer Instrumente erscheint in Pfalzel derzeit nicht erforderlich, da sich der überwiegende Teil der privaten Freiflächen (soweit aus dem öffentlichen Raum einsehbar) in einem sehr guten bis ausreichenden baulichen und gestalterischen Zustand befindet und somit ein allgemein bedarfsgerechtes direktes Wohnumfeld vorhanden ist.

## Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum ist in Pfalzel vielfach als Wohnumfeld mit Aufenthaltsqualitäten zu werten. Es gibt einige verkehrsreduzierte Straßen und Wege, die durch ihre Gestaltung bzw. Nutzung des Straßenraums zum Verweilen einladen. Dies gilt besonders für den alten Ortskern mit seinen Gassen und Plätzen, die über kommunikationsstiftende Anlagen und ortsbildprägende gestalterischen Elemente verfügen. In den Wohnstraßen nördlich und westlich des Ortskerns ist der Straßenraum zwar überwiegend als Verkehrsfläche ausgestaltet, eignet sich aufgrund seiner meist geringen Verkehrsbelastung aber auch zum Spielen. Überdies stellen die im Stadtteil vorhandenen Spiel- und Bolzplätze wichtige Kommunikations- bzw. Treffpunkte dar. Friedhof und Sportanlagen sind als einzige öffentliche Grünflächen im Stadtteil nicht zum engeren Wohnumfeld zu zählen, sind jedoch wichtige kommunikative Räume.

## Versiegelungsgrad

Im Rahmen der Biotoptypenkartierung zum Landschaftsplan<sup>5</sup> wurde für die Siedlungsbereiche der Versiegelungsgrad bestimmt, also der Anteil der versiegelten oder bebauten Fläche eines Grundstücks. Demnach ergibt sich für Pfalzel:

- Versiegelungsgrad 1 (0 – 24 %): Siedlungsbereich westlich der Bahntrasse (Im Flürchen und Am Bahndamm) sowie nordöstlich der Sportanlagen.
- Versiegelungsgrad 2 (25 – 49 %): Baugebiet zwischen Eltzstraße und Mittelweg, Pfalzgrafenstraße, Philosophenweg und Am Mühlenteich.
- Versiegelungsgrad 3 (50 – 74 %): Alter Ortskern, Pfalzeler Straße, Steinbrückstraße, Im Bungert, Zur Wallmauer, Büschweg, Industrie- und Gewerbeflächen.
- Versiegelungsgrad 4 (75 – 100 %): Keine Flächen bestimmt.

Somit ist die besiedelte Fläche des Stadtteils zu großen Teilen auch versiegelte Fläche. Die grundstücksbezogenen Freiflächen sind vielerorts durch Zufahrten, Wege, Terrassen, Lagerflächen, etc. befestigt, der Grünanteil ist dementsprechend gering. Ausnahmen bilden hier die großen durchgrüneten Blockinnenbereiche, die sich positiv auf die siedlungsklimatischen Gegebenheiten sowie die Lebens- bzw. Wohnqualität auswirken.

In diesem Zusammenhang ist in erster Linie im Industrie- und Gewerbegebiet sowie bei der Überplanung des Bahnareals auf eine verstärkte Durchgrünung durch Maßnahmen zur Entsiegelung bzw. Vermeidung zusätzlicher Versiegelungen zu achten.

---

<sup>5</sup> FAUNISTISCH-ÖKOLOGISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT (im Auftrag der Stadt Trier): Landschaftsplanung der Stadt Trier – Bestand Biotoptypen – Stand 1993.

## **2.3 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 (vgl. Kapitel 2.4 & 2.7.3).

### **2.3.1 Versorgung/Einzelhandel**

In Pfalzel sind zur Versorgung des täglichen Bedarfs einige Einzelhandelsbetriebe mit kleinen Verkaufsflächen ansässig. Hierzu zählen ein kleiner Lebensmittelmarkt, Lebensmittelfachgeschäfte (Back- und Fleischwaren) sowie Spartengeschäfte (u.a. Drogerie, Schreibwaren, Blumen). Erweitert wird das Angebot durch einzelne Geschäfte mit Gütern des spezialisierten und gehobenen Bedarfs, wie etwa Geschenkartikel, Schmuck, Bekleidung oder Autos.

Die Versorgung im Bereich des Gesundheitswesens ist ausreichend, im Stadtteil sind zwei Ärzte und eine Apotheke ansässig. Gleiches gilt für das Angebot an Dienstleistungen, welches u.a. in Hotels und Gaststätten, Friseursalons, Sonnenstudio, Sparkasse, Postagentur, Reinigung sowie Fahrschule besteht.

### **2.3.2 Öffentliche Einrichtungen**

Neben den an anderer Stelle aufgeführten Betreuungs- und Bildungseinrichtungen (vgl. Kapitel 2.7.3) sowie Sportstätten (vgl. Kapitel 2.8.4) verfügt Pfalzel über das Feuerwehrhaus in der Residenzstraße. Sonstige Verwaltungsstellen oder öffentliche Einrichtungen sind in Pfalzel nicht vorhanden. Ein Defizit oder Handlungsbedarf lässt sich hieraus nicht ableiten.

### **2.3.3 Technische Infrastruktur**

Der Stadtteil ist flächendeckend an die gängigen Ver- und Entsorgungssysteme angeschlossen. Zu den vorhandenen Anlagen der technischen Infrastruktur zählen u.a. Pumpwerke, Regenklärbecken sowie Umspannwerke. Es handelt sich dabei um kleinere Anlagen an unterschiedlichen Standorten. Derzeit besteht hierbei kein Planungsbedarf.

Durch den Stadtteil führen Hochspannungsfreileitungen, die sowohl eine siedlungsstrukturelle Entwicklungssperre (keine Neubauten im Bereich von Freileitungen) als auch eine visuelle Beeinträchtigung des Landschafts- und Ortsbilds und eine Beeinträchtigung der Wohnqualität darstellen.

Die Errichtung einer Mobilfunkanlage auf dem Gebäude Mittelweg 2 (Eigentümer Gemeinnützige Baugesellschaft Pfalzel) im Februar 2006 stieß in der Pfalzeler Bürgerschaft auf breite Ablehnung und führte sogar zur Bildung einer "Bürgerinitiative gegen Mobilfunksender im Wohngebiet". Dieser Vorfall verdeutlicht die Brisanz dieses Themenkomplexes, liegt aber außerhalb der zu behandelnden Inhalte dieses Stadtteilrahmenplans.

## 2.4 Themenbereich Verkehr

Aufgrund seiner naturräumlichen und siedlungsstrukturellen Lage wird das Pfälzeler Siedlungsgebiet zwar von wichtigen überörtlichen Verkehrsachsen umgeben bzw. abgegrenzt, die Ortslage selbst ist jedoch frei vom Durchgangsverkehr. Vordringliche Probleme bereiten daher die Trennwirkungen der Verkehrsstrassen sowie die Lärm- und Schadstoffbelastungen.

### 2.4.1 Straßennetz

#### Überörtliche Hauptverkehrsstraßen

An der nördlichen Grenze von Pfalzel verläuft mit der B 53 eine überörtliche Hauptverkehrsstraße, die von Trier in östlicher Richtung durch das Moseltal nach Koblenz führt. In der Gemarkung Pfalzel befindet sich die vierspurige Trasse der B 53 neu (Ortsumgehung Biewer) derzeit in Bau, sie wird in einem Bogen zwischen Bahngelände und Ortslage durch den Stadtteil geführt. Anschlussstellen werden im Westen zwischen Biewer und Pfalzel sowie im Norden im Hafengebiet eingerichtet.

Für den überregionalen Verkehr ist die B 53 wegen der parallel verlaufenden A 1 / 48 von untergeordneter Bedeutung, sie dient hauptsächlich der Anbindung des Moseltals. Innerhalb Triers wird sie mit der Fertigstellung der Ortsumgehung Biewer bereits in naher Zukunft an Bedeutung gewinnen, gerade für den Schwerlastverkehr aus dem Gebiet des Trierer Hafens. Mit der Neutrassierung der B 53 erhält die Ortslage Pfalzel eine weitere Begrenzung im Siedlungsgefüge, die die vorhandene Insellage weiter verstärkt. Außerdem sind für die Ortslage durch die dicht angrenzende Linienführung der Straßentrasse weitere Lärm- und Schadstoffimmissionen zu erwarten.

#### Örtliche Hauptverkehrsstraßen

Die Ortslage Pfalzel wird mit dem als K 13 klassifizierten Straßenzug Mäusheckerweg – Eltzstraße an das örtliche und überörtliche Straßennetz angeschlossen. Diese Straßen nehmen überwiegend Quell- und Zielverkehr von und nach Pfalzel (einschließlich Hafengebiet) auf, für den sonstigen örtlichen und den überörtlichen Verkehr sind sie von untergeordneter Bedeutung. Der Mäusheckerweg wird im Bereich der Bahnunterführungen ("Sieben Bögen") in enger Troglage geführt, wodurch eine "Nadelöhr-Situation" den Ortseingang bestimmt.

#### Erschließungsstraßen

Die Ortslage Pfalzel wird im Wesentlichen von Erschließungsstraßen durchzogen. Hierzu zählen Wohnsammelstraßen mit überwiegender Erschließungsfunktion (u.a. Pfälzeler Straße, Steinbrückstraße, Ringstraße, Freiherr-vom-Stein-Straße, Rothildisstraße) als auch um Anliegerstraßen bzw. -wege mit überwiegender Aufenthaltswirkung. Einzelne Straßen oder Straßenzüge sind als verkehrsberuhigte Bereiche (so genannte Spielstraßen) oder Tempo-30-Zonen ausgewiesen und/oder dem Anliegerverkehr vorbehalten. Der alte Ortskern von Pfalzel wird durch ein Geflecht von verwinkelten, engen Straßen und Gassen durchzogen, ergänzt von einzelnen Platzaufweitungen.

## **Knotenpunkte**

Einzigster Verkehrsknoten im Stadtteil ist der so genannte "Pfalzeler Stern", an dem sechs Straßen sternförmig aufeinandertreffen. Hier wird auch die K 13 (Mäusheckerweg – Eltzstraße) mit dem Netz der örtlichen Erschließungsstraßen verknüpft, so dass ein Großteil des in den Ortsteil hinein- bzw. herausführenden Verkehrs diesen Knoten passiert. Die Verkehrsführung ist an diesem Knotenpunkt aufgrund der baulichen Situation und unzureichenden Beschilderung unübersichtlich.

## **Brücken**

Die Mosel zieht sich als natürliche Grenze von Süden nach Norden durch das Stadtgebiet Triers, wichtige Elemente der städtischen Verkehrsinfrastruktur sind die Moselbrücken. In Pfalzel besteht mit der Eisenbahnbrücke lediglich eine Querungsmöglichkeit für den Bahnverkehr sowie Fußgänger und Radfahrer. Die nächstgelegenen Straßenbrücken sind die Kaiser-Wilhelm-Brücke zwischen Pallien und Innenstadt (Entfernung von Pfalzel ca. 4,5km) sowie die Brücke der B 52 zwischen Ehrang und Kenn (Entfernung von Pfalzel ca. 2,5km). Solange die Planungen zur Errichtung einer Nordbrücke zwischen Biewer und Trier-Nord (Verteilerkreis) nicht realisiert sind, ist die Erreichbarkeit der benachbarten Stadtteile Trier-Nord und Ruwer nur auf Umwegen möglich. Die fehlenden Querungsmöglichkeiten der Mosel stellen einen Standortnachteil für Pfalzel dar.

## **Ausbauzustand**

Der Ausbauzustand des Straßennetzes ist überwiegend ausreichend und genügt den Anforderungen an die Anlage von Straßen. Einen mangelhaften Ausbauzustand weist der Straßenabschnitt des Mäusheckerwegs im Bereich der "Sieben Bögen" auf: Schadhafter Straßenbelag, enge Fußgängerwege, unzureichende Beleuchtung. Diese Wegesituation ist in ihrem baulichen Zustand als Ortseingang und Schulweg aufzuwerten.

### **2.4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

#### **Verkehrsaufkommen**

Das Verkehrsaufkommen im Stadtteil wird durch den motorisierten Individualverkehr bzw. PKW-Verkehr dominiert, die anderen Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) spielen nur eine untergeordnete Rolle. Dies wird anhand des Kraftfahrzeugbestands deutlich: Auf 3.685 Einwohner kamen 2.103 Kraftfahrzeuge (Stand 31.12.2005).

Die Gesamtverkehrsnachfrage<sup>6</sup> verteilt sich auf das Straßennetz in Pfalzel folgendermaßen: Das höchste Verkehrsaufkommen besteht auf den Ortseingangsstraßen Mäusheckerweg und Eltzstraße (K13) mit rund 3.000 PKW-Fahrten pro Tag. In den Erschließungsstraßen der Wohngebiete wird das Verkehrsaufkommen fast ausschließlich durch Anwohnerverkehr verursacht und ist entsprechend gering (im Schnitt unter 1.000 PKW-Fahrten pro Tag). Zwar ist dieses Verkehrsaufkommen relativ gering, für die jetzige Situation der Ortseingangsstraßen, besonders im Bereich der "Sieben Bögen" am Mäusheckerweg, stellt es jedoch schon eine problematische Belastung dar.

---

<sup>6</sup> vgl. Verkehrsanalyse Schaechterle-Siebrand 1990/93. In: SCHOLZEN, RAIMUND: S. 6 ff.

### **Schleichverkehr**

Zusätzlich zu den qualifizierten Straßenverbindungen Mäusheckerweg und Eltzstraße führen zwei weitere Wege aus der Ortslage Pfalzel heraus. Es handelt sich dabei um zwei befestigte Wirtschaftswege, die die Fortsetzung der Straßen Im Flürchen und Am Bahndamm bilden und nach Biewer führen. Beide Wege sind offiziell für den Durchgangsverkehr gesperrt, werden jedoch häufig als Schleichwege genutzt. Aufgrund der Wegebeschaffenheit und der Straßenverhältnisse in Biewer (Levelingstraße bzw. Achterweg) sind diese Wege für den motorisierten Durchgangsverkehr ungeeignet.

### **Ruhender Verkehr**

Öffentliche Parkbauten sind im Stadtteil nicht vorhanden. Im Bereich der Sportanlagen sowie im Industriegebiet an der Eltzstraße befinden sich öffentliche Parkplätze mit größerem Stellplatzangebot.

Im gesamten Stadtteil prägt der ruhende Verkehr im Straßenraum, also das Parken am Straßenrand, das Erscheinungsbild. Bei geschlossener Bauweise und gleichzeitig alter Bausubstanz sind private Stellplätze nicht auf allen Grundstücken möglich oder in ausreichender Zahl vorhanden. Hier stellt der Straßenraum die einzige Möglichkeit zum Abstellen von Fahrzeugen dar, sofern der Straßenquerschnitt dies überhaupt zulässt. Markierte Parkstreifen oder gar Parkbuchten sind nur vereinzelt anzutreffen. Es überwiegt das "wilde" Parken (straßenparalleles Parken je nach Platzangebot), wobei gerade bei engem Straßenquerschnitt auch der Gehweg mitbenutzt wird. Dadurch wird die Nutzbarkeit der Gehwege für Fußgänger eingeschränkt. Vor diesem Hintergrund besteht Bedarf an zusätzlichen, wohnstandortnahen Stellplätzen, insbesondere in den Bereichen Alter Ortskern, Pfalzeler Straße, Steinbrückstraße und Im Bungert.

## **2.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

### **Schienerverkehr**

Pfalzel liegt an der so genannten Moselstrecke von Trier nach Koblenz. Diese elektrifizierte Hauptbahn wird von Trier-Hauptbahnhof kommend zwischen Trier-Nord und Pfalzel über eine zweigleisige Moselbrücke geführt. Ab dem Haltepunkt Pfalzel verbreitert sich der Bahnkörper zu einem mehrgleisigen Verschiebebahnhof mit Bahnbetriebswerk. Dieses rund 42,6 ha große Areal, welches sich bis nach Ehrang erstreckt, ist in einer Umstrukturierungs- bzw. Auflösungsphase begriffen. Auf der Höhe des Mäusheckerwegs zweigt die so genannte Weststrecke in Richtung Trier-West – Igel – Luxemburg ab. Diese zweigleisige, elektrifizierte Nebenbahn wird derzeit nur für den Güterverkehr genutzt, der Personenverkehr ist 1983 eingestellt worden. Seither fehlt auf dem linken Moselufer eine durchgehende, umsteigefreie ÖPNV-Verbindung. Die Möglichkeit einer Wiederinbetriebnahme für den Personenverkehr steht im Zusammenhang mit den Planungen für den Aufbau eines Stadtbahn-Systems im Raum Trier, das auch im Bereich Mäusheckerweg einen weiteren Haltepunkt vorsieht.

Der Haltepunkt Pfalzel wird von Regionalbahnen folgender Linien bedient:

- DB 474 (Trier Hbf – Bitburg-Erdorf – Gerolstein – Köln): Täglich im Stunden-Takt bis Trier Hbf bzw. Gerolstein und im 2-Stunden-Takt weiter nach Köln.
- DB 690 (Trier Hbf – Wittlich – Cochem – Koblenz): Täglich im Stunden-Takt. Einzelne Züge durchgehend von/nach Saarbrücken und Kaiserslautern.

- DB 692 & 690 (Perl – Wincheringen – Trier Hbf – Wittlich): Werktags im Stunden-Takt, davon teilweise nur von/nach Wincheringen.

Im Gesamtverkehr wird die Strecke Pfalzel – Trier Hbf, auf der die Fahrzeit 4 bis 6 Minuten beträgt, stündlich von drei Zügen je Richtung bedient. Dabei betragen die Intervalle zwischen den einzelnen Zügen 10 bis 25 Minuten.

### **Busverkehr**

Der Stadtteil ist durch folgende städtischen Buslinien an den ÖPNV angebunden:

- SWT-Linie 7 (Trierer Hafen – Pfalzel – Biewer – Pallien – Kaiser-Wilhelm-Brücke – Innenstadt – Kernscheid – Irsch): Werktags zwischen 7 Uhr und 18:30 Uhr im 30-Minuten-Takt. 8 Haltestellen im Stadtteil.
- SWT-Linie 87 (Quint – Ehrang – Pfalzel – Biewer – Pallien – Kaiser-Wilhelm-Brücke – Innenstadt – Olewig – Tarforst): Abends und am Wochenende 30-Minuten-Takt. 4 Haltestellen im Stadtteil.

Die Fahrzeit von Pfalzel-Ortsmitte bis Trier-Innenstadt (Porta Nigra) beträgt je nach Linienführung 16 bis 20 Minuten.

### **Bewertung**

Die Erschließung des Stadtteils Pfalzel durch den ÖPNV lässt sich als befriedigend bezeichnen. Diese grundsätzliche Aussage ist folgendermaßen zu differenzieren:

- Durch die Buslinienführung und den Bahnhofpunkt ist der gesamte Stadtteil an das ÖPNV-Netz angebunden.
- Die Innenstadt (Porta Nigra bzw. Hauptbahnhof) ist aus dem Stadtteil ohne Umsteigen zu erreichen. Dies gilt auch für die benachbarten Stadtteile Biewer und Ehrang. Allerdings fehlt eine durchgehende, umsteigefreie Verbindung auf dem linken Moselufer zwischen Quint und Zewen, wie sie etwa durch die Bahnlinie auf der Weststrecke möglich wäre. Die Stadtteile auf dem gegenüberliegenden Moselufer (Ruwer und Trier-Nord) sind nur mit Umsteigen in der Innenstadt zu erreichen.
- Der Bahnhofpunkt befindet sich in Bezug zum Siedlungsschwerpunkt in einer dezentralen Lage am westlichen Ortsrand, d.h. der überwiegende Teil der Ortslage ist weiter als 500m vom Haltepunkt entfernt.
- Die Bushaltestellendichte ist überall ausreichend, d.h. kein Punkt des Siedlungsgebietes ist weiter als 500m von der nächsten Bushaltestelle entfernt.
- Der Ausbauzustand des Bahnhofpunkts und der Bushaltestellen ist ausreichend. Überdachungen und Bänke sind jedoch eher die Ausnahme. Der Bahnhofpunkt ist nur über eine lange, steile Treppe von der Bahnunterführung Pfalzeler Straße / Im Flürchen zugänglich und somit nicht barrierefrei.
- Die Taktfrequenz der Bahn- und Buslinien ist ausreichend, Pfalzel ist sowohl werktags als auch an Wochenenden mindestens halbstündlich zu erreichen.
- Das erhöhte Verkehrsaufkommen bzw. die Stauanfälligkeit am Knotenpunkt Brückenkopf Kaiser-Wilhelm-Brücke führen zu erheblichen Behinderungen im Busverkehr (Verspätungen, längere Fahrzeiten). Nicht zuletzt dadurch bietet die Bahnverbindung eine schnellere Erreichbarkeit der Innenstadt.

## 2.4.4 Fuß- und Radwege

### **Straßenbegleitende Wege und Querungsmöglichkeiten**

In Pfalzel existieren an den meisten Erschließungsstraßen straßenbegleitende Gehwege. In Teilabschnitten dieser Straßen sind Gehwege nur einseitig vorhanden, in den meisten Gassen im alten Ortskern fehlen Gehwege ganz. Die Straßen im Neubaugebiet "Ortsauffüllung Pfalzel" werden 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. Ungenügend ist der Zustand am Mäusheckerweg im Unterföhrungsbereich der "Sieben Bögen", wo die Gehwege zu eng und schlecht beleuchtet sind.

Fußgängerüberwege ("Zebrastrreifen") sind nur am Pfalzeler Stern eingerichtet, ampelgesteuerte Querungsmöglichkeiten oder Querungshilfen (Mittelinseln, Einengungen) sind aufgrund der geringen Verkehrsbelastung nicht vorhanden. Aus diesem Grund sind auch keine straßenbegleitenden Radwege ausgewiesen.

### **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 sowie im Außenbereich. Über die Bahnbrücke verläuft ein Fuß- und Radweg, der eine direkte Anbindung nach Trier-Nord ermöglicht. Spezielle Querungsmöglichkeiten des Industrie- und Gewerbegebiets sowie der Bahnanlagen fehlen oder stellen keine attraktiven Verbindungen dar. So wird der Moselradweg im Bereich des Trierer Hafens nicht am Moselufer, sondern mitten durch das Industrie- und Gewerbegebiet geführt.

Während sich die Verbindungswege innerhalb der Wohngebiete in einem überwiegend guten bzw. befriedigenden Zustand befinden, weisen einzelne Wegeabschnitte im Außenbereich Mängel hinsichtlich Belag, Eingrünung und Beleuchtung auf. Insgesamt unzureichend ist die richtungweisende, einheitliche Beschilderung der Verbindungswege, an vielen Knotenpunkten im Stadtteil finden sich keine oder nur einseitig ausgerichtete Hinweisschilder.

### **Wanderwege**

Direkt am Moselufer verläuft der Moselradweg, ein durchgehend befestigter und beschilderter Fuß- und Radweg. Auf die Bedeutung dieses Wegs für Tourismus, Naherholung und Freizeitaktivitäten wird in Kapitel 2.8 eingegangen. Weitere Wanderwege sind in Pfalzel nicht vorhanden.

### **Bewertung**

Die Verbindung zwischen Pfalzel und Innenstadt bzw. rechtem Moselufer ist infolge der Querungsmöglichkeit über die Bahnbrücke für Fußgänger und Radfahrer besser als für den motorisierten Verkehr. Allerdings fehlt ein zusätzlicher Fußgänger- und Radfahrersteg zwischen Pfalzel und Ruwer/Ruwertal. Innerhalb des Stadtteils gehen von den Verkehrsstrassen Trennwirkungen aus, die nur unzureichend durch Querungsmöglichkeiten für Fußgänger oder Radfahrer überwunden werden können. Die Wegeverbindungen durch das Hafengebiet sind für Fußgänger und Radfahrer äußerst unattraktiv. Darüber hinaus schränken der teilweise mangelhafte bauliche Zustand sowie die Beeinträchtigungen durch parkende Fahrzeuge die Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwege ein.

## 2.5 Themenbereich Umwelt

Der Stadtteil Pfalzel zeichnet sich durch einen verhältnismäßig geringen Anteil an unbesiedeltem Freiraum und eine einseitige Landschaftsform aus (vgl. Kapitel 1.3). Die natürliche Umwelt ist durch menschliche Einflüsse weitgehend überformt.

### 2.5.1 Landschaftsbild<sup>7</sup>

Im Landschaftsplan wird die gesamte Gemarkung Pfalzel nicht in Landschaftsbildeinheiten, sondern in Stadtbildeinheiten eingeteilt. Diese Einteilung wird damit begründet, dass es sich in Pfalzel um überwiegend bebautes Gebiet und anthropogen beeinflusste Landschaftsteile handelt. Es werden folgende Stadtbildeinheiten unterschieden:

- Wohn- und Mischgebiet Alter Ortskern Pfalzel:  
Hohe Vielfalt (unterschiedliche Gebäude- und Fassadentypen, dazwischen z.T. nur wenig Strukturen), geringe Durchgrünung (kaum Freiflächen oder Gehölze), geringe Eigenartveränderung (kaum Überformung der historischen Strukturen).
- Neubaugebiet nördlich des Alten Ortskerns Pfalzel:  
Hohe Vielfalt (verschiedenartige Ein- und Mehrfamilienhäuser, hoher Gartenanteil mit Strukturvielfalt, teilweise auch strukturreiche Offenlandbereiche, z.B. mit Streuobst), hohe Durchgrünung (hoher Privatgarten- und Gehölzanteil), mittlere Eigenartveränderung (Entwicklungen der letzten 50 Jahre).
- Gewerbegebiet Trierer Hafen:  
Mittlere Vielfalt (noch große unbebaute Flächen, verschiedene Offenlandstrukturen, bebaute Flächen mit meist großen Hallen), geringe Durchgrünung (Sukzessionsflächen), sehr hohe Eigenartveränderung (Entwicklung von landwirtschaftlich geprägten Flächen zu Gewerbegebiet). Visuelle Belastungen besonders durch ausgedehnte Bahnanlagen, großvolumige Zweckbauten und Freileitungen.
- Sonderfläche Bahngelände Ehrang-Pfalzel:  
Geringe Vielfalt (wenig strukturiertes Gebiet ohne visuelle Abwechslung), geringe Durchgrünung (kaum naturnahe Elemente, in Teilbereichen vermitteln Ruderalfluren fehlende menschliche Nutzung), geringe Eigenartveränderung. Visuelle Beeinträchtigungen durch die ausgedehnten Bahnanlagen.
- Moselaue als innerstädtische Offenlandbereiche mit landwirtschaftlicher Nutzung:  
Hohe Vielfalt (Nutzungs- und Biotopmosaik aus Grünland, Ackerland, Brachland und Streuobst, Hecken und Gebüsche als landschaftsgliedernde Elemente), hohe Durchgrünung (kaum Bebauung), mittlere Eigenartveränderung (Bereich Kiesgruben). Visuelle Beeinträchtigungen durch Freileitungen.

Wesentliche Entwicklungsziele sind die Vermeidung weiterer Inanspruchnahme des unbesiedelten Freiraums für Siedlungszwecke sowie die behutsame Sicherung und landschaftsgerechte Gestaltung der kleinstrukturierten Ortsrandbereiche unter dem Leitbild der "dörflichen Stadt". Darüber hinaus gilt es, die ästhetisch geringwertigen Stadtbereiche zu strukturieren und visuell störende Elemente in das Stadt- bzw. Landschaftsbild einzubinden.

---

<sup>7</sup> vgl. FAUNISTISCH-ÖKOLOGISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT (im Auftrag der Stadt Trier): Landschaftsplanung der Stadt Trier – Anhang 2 – Stand Juni 1998.

### 2.5.2 Freiraumnutzungen

Pfalzel ist ein Stadtteil mit geringem Freiraumanteil im Außenbereich: Fast Dreiviertel der Gemarkung besteht aus Siedlungsfläche (vgl. Kapitel 1.3). Die Nutzung der Flächen im Außenbereich gliedert sich folgendermaßen:

- Gehölzflächen (Immissionsschutz-Pflanzung zwischen Ortslage und Hafengebiet).
- Landwirtschaftliche Flächen (Ackerflächen in der Moselaue).
- Sonstiges Grün- oder Offenland (u.a. Wiesen, Streuobstbestände, Gartenanlagen, Ruderalfluren).

Diese Flächen erfüllen eine Vielzahl von ökologischen Funktionen (z.B. Biotope, Boden, Grundwasser, Klima), aber auch für das Landschaftsbild (Kulturlandschaft), Freizeit und Erholung sowie Land- und Forstwirtschaft sind sie von Bedeutung. Zur Schutzwürdigkeit dieser Flächen sind im Landschaftsplan klare Aussagen enthalten (vgl. Kapitel 2.9.2).

### 2.5.3 Grünflächen<sup>8</sup>

Zu den Grünflächen sind neben öffentlichen Grünanlagen, Friedhöfen und Kleingartenanlagen auch Sport- und Spielflächen zu zählen. Letztere werden im Themenbereich Freizeit behandelt (vgl. Kapitel 2.8).

In Pfalzel ist der Friedhof nordöstlich der Wallmauer als öffentliche Grünfläche ausgewiesen. Der vorhandenen Fläche von 10.000 m<sup>2</sup> steht ein ermittelter Flächenbedarf von 15.860 m<sup>2</sup> gegenüber. Für die zur Realisierung einer Friedhofserweiterung kämen Flächen zwischen Wallmauer und Ringstraße in Frage.

Öffentliche Grün- bzw. Parkanlagen sind in Pfalzel nicht vorhanden. Allerdings stellen die Offenlandflächen entlang der Mosel sowie westlich und östlich der Ortslage frei zugängliche Grünflächen dar. Aufgrund der zahlreichen Wegeverbindungen zwischen Ortslage und Außenbereich ist die Erreichbarkeit der wohnortnahen Grünflächen gewährleistet. Deren Nutzbarkeit als Naherholungsmöglichkeiten ist jedoch eingeschränkt (vgl. Kapitel 2.8.3).

Überdies wird das Defizit an öffentlichen Grünanlagen durch den hohen Privatgartenanteil kompensiert. Daher stellt das Fehlen von Kleingartenanlagen für Pfalzel kein Defizit dar. Allerdings ist zu prüfen, inwieweit durch Öffnung der durchgrüneten Blockinnenbereiche zusätzliche innerörtliche Grünanlagen geschaffen werden können.

### 2.5.4 Grünvernetzung

Zwischen den beiden ausgedehnten Landschaftsräumen Moselufer und Pfalzeler Wald bzw. Trierer Stadtwald bestehen nur unzureichende Grünverbindungen. Lediglich westlich der Ortslage Pfalzel ist aufgrund der Grünzäsur im Siedlungsband zwischen Biewer und Ehrang ein durchgehender Grünzug zwischen Mosel und Wald vorhanden. Weitere Grünvernetzungen werden durch die ausgedehnten Flächen von Bahnareal und Hafengebiet verhindert. In der Ortslage Pfalzel stellen die unbebauten Blockinnenbereiche mit ihrem hohen Grünanteil (nördlich der Pfalzeler Straße und Wallmauer) wichtige Trittsteine für ein vernetztes Grünkonzept dar. Besonderer Planungsbedarf besteht daher, wie auch im Landschaftsplan dargestellt (vgl. Kapi-

---

<sup>8</sup> vgl. FAUNISTISCH-ÖKOLOGISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT (im Auftrag der Stadt Trier): Landschaftsplanung der Stadt Trier – Erläuterungstext – Stand Juni 1998.

tel 2.9.2), in der Schaffung neuer Grünverbindungen bzw. eines vernetzten Grünsystems (vgl. Kapitel 3.5.4).

### **2.5.5 Immissionen**

Der gesamte Stadtteil Pfalzel ist erheblichen Immissionen ausgesetzt, die auf verschiedene Verursacher zurückzuführen sind.

#### **Lärm**

Hinsichtlich der Lärmimmissionen sind folgende Quellen zu unterscheiden:

- Lineare Lärmquellen: Verkehrsstrassen (Autobahn, Bundesstraße, Bahnstrecke).
- Punktuelle Lärmquellen: Betriebsstätten im Gebiet des Trierer Hafens.

Die größten Beeinträchtigungen gehen dabei von der Autobahn aus. Die Trassenführung auf dem gegenüberliegenden Moselufer lässt eine ungehinderte Schallausdehnung über die Mosel hinweg zu. Daraus ergibt sich eine kontinuierliche, hohe Lärmbelastung der gesamten Moseluferzone, einschließlich der angrenzenden Bebauung. Besonders betroffen hiervon sind der alte Ortskern sowie die Bereiche Pfalzgrafenstraße, Pfalzeler Straße und Im Flürchen. Für diese Wohnlagen bedeuten die Lärmimmissionen eine erhebliche Minderung der Wohnqualität, die gesamte Moseluferzone ist dadurch in ihrer Naherholungseignung stark beeinträchtigt.

Die Belastungen durch die Bahnstrecke, welche deutlich geringer sind als die der Autobahn, resultieren hauptsächlich aus der Hochlage der Bahntrasse im Bereich der Moselbrücke und des Haltepunkts. Hiervon sind die angrenzenden Wohnlagen in den Straßen Am Bahndamm, Pfalzeler Straße und Philosophenweg betroffen.

Über die künftigen Lärmbelastungen durch die B 53 neu liegen bislang nur modellhafte Annahmen vor, konkrete Aussagen können vor Inbetriebnahme der Straße nicht getroffen werden.

Punktuelle Lärmquellen sind die Betriebsstätten der beiden Schrotthändler im Gebiet des Trierer Hafens bzw. am Rand der Bahnanlagen. Durch das Verladen und Behandeln des anfallenden Schrotts entstehen zeitweise erhebliche Lärmbelastungen, die in ihrer Intensität von den Pfalzeler Bürgern als besonders störend empfunden werden.

#### **Luftschadstoffe**

Die im gesamten Stadtteil verstärkt auftretenden Belastungen durch Luftschadstoffe werden mit den Betrieben im Industrie- und Gewerbegebiet des Trierer Hafens in Verbindung gebracht. Hierzu wurden bereits zahlreiche Untersuchungen durchgeführt die Maß und Verursacher der Schadstoffbelastungen klären sollen. Als Hauptemittenten wurden die Firma Steil (Schrotthandel) sowie das Stahlwerk ermittelt, in deren Produktionsabläufe durch veraltete Technik und unsachgemäßen Umgang Luftschadstoffe freigesetzt werden. Die gemessenen Schadstoffeinträge (insbesondere Blei und Cadmium) auf Pfalzeler Gebiet überschreiten teilweise die gesetzlich zulässigen Grenzwerte. Bei den Untersuchungen wurden weder die Firma Hochscheider (Schrotthandel) noch die Autobahn als mögliche Schadstoffemittenten berücksichtigt.

Die überaus komplexen Zusammenhänge dieser Thematik können an dieser Stelle nicht eingehender dargestellt werden. Hierzu sei auf die Untersuchungsergebnisse und weiteren Ausführungen der entsprechenden Stellen verwiesen.

### **2.5.6 Hochwasser**

Aufgrund seiner Lage am linken Ufer der Mosel ist Pfalzel vom häufig wiederkehrenden Hochwasser betroffen. Dies gilt in erster Linie für das unbebaute Moselufer mit dem Fuß- und Radweg und den daran anschließenden Offenlandflächen, welche schon bei normalen Hochwasserereignissen überflutet werden. Bei einem höheren Wasserstand am Pegel Trier von etwa 9,00m (mittlerer Pegelstand um 3,00m) liegen auch die moselseitigen Siedlungsflächen entlang der Straße Im Flürchen im Überschwemmungsbereich. Der alte Ortskern von Pfalzel verfügt infolge der Errichtung eines Hochwasserschutzsystems, bestehend aus einer Kombination von Mauer und Damm sowie mobiler Wände, über einen Schutz vor Überschwemmungen bis zu einem Pegelstand von 11,50m. Durch diese Maßnahmen konnte die Hochwassergefahr für Pfalzel erheblich reduziert werden. Dennoch besteht für die gesamte Ortslage eine Restgefährdung, d.h. bei einem extremen Hochwasserereignis könnte der komplette Siedlungsbereich überschwemmt werden.

Infolge des so genannten "Jahrhunderthochwassers" im Dezember 1993 wurde der Verlauf der gesetzlichen Überschwemmungsgrenze anhand eines 50-jährlichen Hochwasserereignisses neu festgesetzt. In der Gemarkung Pfalzel verläuft diese Grenze am moselseitigen Ortsrand und schließt bebaute Flächen im Flürchen und an den Sportanlagen mit ein. Für ein 100-jährliches Hochwasserereignis liegen weite Teile des Ortskerns von Pfalzel im Überschwemmungsgebiet. Diese fachplanerische Festsetzung ist für alle Planungen und baulichen Maßnahmen bindend. Eine weitere Versiegelung ist innerhalb des Überschwemmungsgebietes möglichst zu unterlassen. Erforderliche Eingriffe sind so durchzuführen, dass einerseits der Wasserabfluss nicht gestört wird, andererseits künftige Nutzungen durch Hochwasserereignisse so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Somit ist im Bereich innerhalb der Überschwemmungsgrenze eine künftige Siedlungsentwicklung nur eingeschränkt möglich.

### **2.5.7 Erholung und Freizeitnutzung**

Auf die in Pfalzel für die Erholung und Freizeitnutzung bedeutsamen Landschafts- bzw. Freiräume wird in Kapitel 2.8 eingegangen.

## **2.6 Themenbereich Wirtschaft**

Pfalzel zählt zu den Trierer Stadtteilen, in denen neben der Funktion Wohnen die Funktionen Arbeiten und Produktion einen zentralen Stellenwert haben. Der südliche Teil des Industrie- und Gewerbelandes Trierer Hafen gehört zum Stadtteil Pfalzel. Die sich daraus ergebenden Verbindungen prägen Pfalzel in besonderem Maß.

### **2.6.1 Gewerbeflächen**

Der Flächennutzungsplan der Stadt Trier<sup>9</sup> enthält für Pfalzel folgende Darstellungen: Als gewerbliche Bauflächen sind der gesamte Bereich nördlich der Hafenbahntrasse zwischen Bahnanlagen und Hafengelände (mit Fortsetzung in der Gemarkung Ehrang) sowie eine kleinere Fläche zwischen Eltzstraße und Büschweg (Höhe Rothildisstraße) dargestellt. Als gemischte

---

<sup>9</sup> STADT TRIER: Flächennutzungsplan 1982 – Fortschreibungsstand April 2006.

Bauflächen sind Bereiche im alten Ortskern, an der Pfalzeler Straße, am Steinbrückweg, am den Pfalzeler Stern sowie am Mittelweg ausgewiesen.

Derzeit werden diese Flächen in unterschiedlicher Weise für gewerbliche Zwecke genutzt. In den gemischten Bauflächen in der Ortslage befinden sich fast ausschließlich Wohngebäude und nur einige wenige Gewerbebauten. Die Fläche am Mittelweg ist noch unbebaut, auch an der Eltzstraße sind noch freie Flächen vorhanden. Die als Industriegebiete ausgewiesenen Flächen im Hafengebiet werden nur für gewerbliche Zwecke genutzt. Die Nutzungsintensität reicht von vollständiger Ausnutzung der Grundstücke bis hin zu Brach- bzw. Offenlandflächen.

Das Erscheinungsbild der vorhandenen Gewerbeflächen im Hafengebiet ist unter städtebaulichen Aspekten (u.a. Bauformen, Außengestaltung, Versiegelung) überwiegend unattraktiv (vgl. Kapitel 2.2.5). Das Ausmaß der städtebaulichen Gestaltungsmängel auf den Gewerbeflächen ist auch gut von den Aussichtspunkten der Moselhöhen (z.B. Ehranger Kanzel oder Kenner Lay) zu erkennen, wodurch der sonst so schöne Ausblick auf das Moseltal erheblich beeinträchtigt wird. Künftig wird der Gestaltung der Gewerbeflächen im Hafengebiet ein besonderes Augenmerk zu widmen sein.

### 2.6.2 Gewerbebetriebe

Das Thema Einzelhandel / lokale Versorgung ist dem Themenbereich Infrastruktur zugeordnet (vgl. Kapitel 2.3.1), da hier die Versorgungsfunktion gegenüber der Wirtschaftsfunktion überwiegt.

Die Dienstleistungs-, Handwerks- und Produktionsbetriebe sind über den gesamten Stadtteil Pfalzel verteilt. Eine Konzentration von Betrieben besteht dabei im Hafengebiet. Die Bandbreite der ansässigen Betriebe umfasst Büros und Handwerksbetriebe unterschiedlicher Sparten sowie diverse Unternehmen des produzierenden Gewerbes. Zu den Großbetrieben im Pfalzeler Hafengebiet zählen die Michelin-Reifenfabrik, das Rass-Moselstahlwerk bzw. Trierer Stahlwerk sowie der Schrotthändler Hochscheider. Von diesen verfügt Michelin über die größte Produktionsfläche (148.000m<sup>2</sup>) und die größte Belegschaft (220 Mitarbeiter).

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 genannten Großbetriebe von zentraler Bedeutung, gerade auch als Arbeitgeber für etliche Bewohner des Stadtteils. Als Wirtschaftsstandort zählt Pfalzel somit zu den bedeutenden Standorten Triers.

### 2.6.3 Arbeitsmarkt

Die allgemeine Lage auf dem Arbeitsmarkt spiegeln die aktuellen Arbeitslosenzahlen (Stand Dezember 2005) wieder:

	Pfalzel	Gesamtstadt	Trier-West	Nells Ländchen
18 – 65jährige	2415	76420	3725	2700
Arbeitslose Anzahl	140	4166	439	305
Arbeitslose in %	5,8%	5,5%	11,8%	11,3%

Somit ist Arbeitslosigkeit für Pfalzel kein außerordentliches Thema, wie es etwa für Trier-West oder Nells-Ländchen mit jeweils mehr als 11% Arbeitslosen der Fall ist. Dennoch darf die relativ niedrige Quote nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch für Pfalzel die Erhaltung und Schaf-

fung von Arbeitsplätzen eine wichtige Bedeutung hat. Dies gilt besonders im Blick auf das Industrie- und Gewerbegebiet Trierer Hafen.

## 2.7 Themenbereich Soziales

Pfalzel verfügt über eine relativ ausgeglichene Bevölkerungsstruktur und ein begrenztes Spektrum sozialer Infrastruktur. Planerischer Handlungsbedarf besteht hauptsächlich in der Mobilisierung neuer Bauflächen zur Stabilisierung der Bevölkerungszahl.

### 2.7.1 Sozialstruktur<sup>10</sup>

#### Bevölkerungsentwicklung

Zum 31.12.2005 waren in Pfalzel insgesamt 3685 Personen als wohnberechtigte Bevölkerung gemeldet, das sind 3,3% der Gesamtbevölkerung Triers (111028).

Im Zeitraum von 1970 bis 2005 hat die Einwohnerzahl in Pfalzel folgende Entwicklung genommen:

1970	4122	(100%)
1980	4234	(102,7%)
1990	4037	(97,9%)
2000	3729	(90,5 %)
2005	3685	(89,5%)

Diese überwiegend rückläufige Bevölkerungsentwicklung steht in engem Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung (vgl. Kapitel 2.2.2). In den Stadtteilen mit großen Neubaugebieten ist die Bevölkerungszahl zwischen 1970 und 2005 deutlich gestiegen (z.B. Feyen 323% oder Tarforst 857%). In Pfalzel hat seit Anfang der 1980er Jahre keine nennenswerte Neubautätigkeit stattgefunden, was sich in den Bevölkerungszahlen niederschlägt. Im Zuge der Erschließung des Neubaugebiets "Ortsauffüllung Pfalzel" ist mittelfristig mit einer deutlichen Bevölkerungszunahme zu rechnen.

#### Haushaltsstruktur

Die 3684 Bewohner Pfalzels lebten Ende 2002 in 1973 Haushalten, was einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 1,9 Personen je Haushalt entspricht. Dieser Wert liegt nur geringfügig über dem Gesamtstadt-Wert von durchschnittlich 1,7 Personen je Haushalt. Auch die übrigen Haushaltsstrukturdaten entsprechen im Wesentlichen denen der Gesamtstadt.

### 2.7.2 Sozialer Wohnungsbau

Zu den Mietwohnungen zählen auch Wohnungen im Bereich des sozialen Wohnungsbaus, die Mietern mit entsprechenden Bezugsvoraussetzungen (soziale Kriterien) vorbehalten sind.

---

<sup>10</sup> STADT TRIER – AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK: Statistische Daten für die Stadt Trier. Stand April 2006.

Der Gemeinnützigen Baugenossenschaft Pfalzel e.G. gehören in Pfalzel rund 30 Wohngebäude mit etwa 200 Wohneinheiten. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Mehrfamilien-Wohnblöcke in den Straßen Rothildisstraße, Ludwig-Uhland-Straße, Eichendorffstraße, Zur Wallmauer und Mittelweg. Weitere Einzelobjekte befinden sich in den Straßen Scholasterei, Steinbrückstraße und Pfalzeler Straße, neue Objekte sind für das Gebiet "Ortsauffüllung Pfalzel" vorgesehen. Für den überwiegenden Teil dieser Wohnungen gelten die Bestimmungen des sozialen Wohnungsbaus. Die Wohnungsvergabe erfolgt durch die Baugenossenschaft.

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

### **2.7.3 Soziale Infrastruktur**

Pfalzel verfügt über ein eingeschränktes Spektrum sozialer Infrastruktur, das den im Stadtteil vorhandenen Bedarf nur teilweise zu decken vermag.

#### **Kirchliche Einrichtungen**

Die in Pfalzel vorhandenen kirchlichen Einrichtungen werden alle von der katholischen Kirche getragen. Das Gebiet des Stadtteils ist deckungsgleich mit der katholischen Pfarrgemeinde St. Maria und St. Martin. Zur Pfarrei gehören folgende Einrichtungen:

- Pfarrkirche St. Maria und St. Martin (Kirchplatz),
- Ehemalige Pfarrkirche St. Martin (Adulastraße), jetzt Pfarr- und Jugendheim,
- Wegekappelle an der Pfalzeler Straße, Einmündung Philosophenweg,
- Kindergarten St. Adula (siehe unten).

Zur Pfarrgemeinde zählen 2790 Katholiken (Stand 01.01.2003), das entspricht rund 76% der Einwohner des Stadtteils.<sup>11</sup> Die Seelsorge wird derzeit von einem Pfarrer und einer Gemeindefreierent in übernommen.

Für das soziale Leben in Pfalzel 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. Kirche und Pfarrheim stellen wichtige Treff- und Identifikationspunkte für den Stadtteil dar.

Außer den katholischen Einrichtungen befinden sich in Pfalzel keine Einrichtungen anderer Glaubensgemeinschaften.

#### **Betreuungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche**

Die Kinderbetreuung wird in Pfalzel durch den Katholischen Kindergarten St. Adula in der Stiftstraße übernommen. Für die Betreuung Jugendlicher gibt es keine eigenen Einrichtungen, allerdings versieht die Katholische Pfarrgemeinde Aufgaben der Jugendarbeit im Pfarr- und Jugendheim (s.o.).

---

<sup>11</sup> STADT TRIER – AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK: Statistische Daten für die Stadt Trier. Stand April 2006.

## **Bildungseinrichtungen**

Einzigste Bildungseinrichtung ist die städtische Gregor-von-Pfalzel-Grundschule in der Pfalzgrafenstraße. Unmittelbar westlich des Stadtteils befindet sich das Schulzentrum Mäusheckerweg, in dem alle übrigen Schularten angesiedelt sind. Durch diese Schulen wird der Bedarf im Stadtteil Pfalzel sowohl quantitativ als auch qualitativ gedeckt.

Die Grundschule ist aufgrund ihrer Lage am Rand des alten Ortskerns aus der gesamten Ortslage über kindgerechte Wegeverbindungen gut zu erreichen. Demgegenüber stellt die Wegeverbindung zum Schulzentrum Mäusheckerweg eine problematische Schulwegsituation dar: Zwischen Ortslage Pfalzel und Schulzentrum verläuft der Mäusheckerweg als Schulweg auf einer Strecke von 350m durch die so genannten "Sieben Bögen". Die enge Trassenführung der Straße in Troglage, die sieben dicht aufeinanderfolgenden Bahnunterführungen, die unzureichende Beleuchtung, die engen Gehwege und das Verkehrsaufkommen machen diesen Straßenabschnitt zu einem für Kinder gefährlichen und beängstigenden Weg. Hier bedarf es kurz- und mittelfristiger Lösungen zur Entschärfung der Problematik und Aufwertung der gesamten Wegeverbindung.

## **Gemeinschaftshaus**

Als Gemeinschafts- bzw. Bürgerhaus fungiert in Pfalzel das alte Amtshaus an der Ecke Residenzstraße / Golostraße. In diesem dreiflügeligen Gebäudekomplex, der sich in städtischem Besitz befindet, sind Veranstaltungs- und Vereinsräume untergebracht. Aufgrund seiner Lage im alten Ortskern und seinen baulichen Möglichkeiten bzw. Qualitäten hat sich dieses Gebäude als Treffpunkt der Pfalzeler Bürgerschaft etabliert.

## **Caritative Einrichtungen**

In Pfalzel sind aufgrund des geringen Bedarfs keine caritative Einrichtungen vorhanden. Die nächstgelegenen Einrichtungen für benachteiligte Bevölkerungsgruppen befinden sich in der Innenstadt und in Trier-West.

## **Einrichtungen für alte Menschen**

Senioren-spezifische Einrichtungen (stationäre Alteneinrichtungen, Altenwohnungen, Seniorenbetreuung, etc.) sind in Pfalzel 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, Pfalzel zu verlassen, sofern keine häusliche Betreuung und Pflege möglich ist. Da für alte Menschen jedoch der Verbleib im angestammten Wohnumfeld meist von zentraler Bedeutung ist, ist über die Bereitstellung entsprechender Einrichtungen im Stadtteil nachzudenken (vgl. Kapitel 3.7).

## **2.8 Themenbereich Freizeit**

Bislang zählt Pfalzel im Bewusstsein der Trierer Bevölkerung wohl nicht zu den Stadtteilen mit besonderen Freizeitangeboten. Die folgenden Ausführungen machen jedoch deutlich, dass gerade die Potenziale in Tourismus und Naherholung auszubauen sind, um so die für den Stadtteil gewinnbringenden Entwicklungschancen zu nutzen.

### **2.8.1 Kultur**

In Pfalzel ist keine kulturelle Einrichtung im eigentlichen Sinn vorhanden. Einzelne kulturelle Veranstaltungen werden in den Räumen des alten Amtshauses, der Schule oder der katholischen Kirchengemeinde durchgeführt. Hauptadressatenkreis für solche Veranstaltungen, wie etwa Konzerte oder Theateraufführungen (teilweise auch von Pfalzeler Vereinen), sind die Bewohner des Stadtteils. Trotz der fehlenden kulturellen Einrichtungen ist für Pfalzel kein Bedarf an speziellen Angeboten festzustellen.

### **2.8.2 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. Dies gilt besonders für die touristischen Anziehungspunkte auf dem westlichen Moselufer, wozu neben den Schlössern Monaise und Quint sowie den Moselhöhen in Trier-West/Pallien auch der alte Ortskern von Pfalzel zählt.

#### **Touristische Zielpunkte**

Der alte Ortskern mit seinem pittoresken Ortsbild und historischen Sehenswürdigkeiten zeichnet sich durch eine hohe touristische Attraktivität aus. Hierin liegt ein beachtliches Potenzial, das bislang nicht ausreichend gefördert wird. So beschränkt sich die touristische Infrastruktur im Stadtteil auf den alten Ortskern, wo sich neben den historischen Sehenswürdigkeiten auch die wenigen gastronomischen Einrichtungen befinden. Besondere touristische Angebote, wie etwa Museen, gibt es in Pfalzel nicht.

Die Beschilderung bzw. touristischen Hinweise in der Ortslage sind vielfach unzureichend, besondere touristische Angebote sind nicht vorhanden. Auch außerhalb des Stadtteils wird Pfalzel als touristisches Ziel nicht ausreichend in Wert gesetzt, da entsprechende Hinweise kaum zu finden sind.

#### **Touristischer Verkehr**

Pfalzel verfügt an der Bastion über eine Schiffsanlegestelle der Moselschifffahrt. Das Personenschiffahrtsunternehmen Kolb bedient den Anleger auf seinen Tagesfahrten von Trier nach Bernkastel-Kues sowie von Trittenheim nach Saarburg. Überdies werden dreimal täglich Rundfahrten zwischen Zurlaubener Ufer, Schleuse und Pfalzel angeboten. Die Infrastruktur der Anlegestelle beschränkt sich auf den Anlegesteg, einen Pavillon mit Fahrkartenverkauf und weiteren Angeboten oder Hinweistafeln gibt es nicht.

#### **Touristische Wege**

Durch Pfalzel führt der Moselradweg von der französischen Grenze bei Perl nach Koblenz. Auf diesem Weg radeln gerade im Sommer zahlreiche Gruppen- und Einzelreisende. Dabei stellt gerade der Abschnitt von Pfalzel durch das Hafengelände in Richtung Ehrang einen besonders unattraktiven Teil des gesamten Moselradwegs dar. Direkt hinter der Wallmauer schwenkt der Radweg von der Mosel ab und wird über Hans-Adamy-Straße, Mittelweg und Karolingerstraße

ins Hafengebiet geführt. Erst hinter der Kläranlage Ehrang trifft der Radweg wieder auf die Mosel. Dieser Verlauf mitten durch das Industrie- und Gewerbegebiet des Trierer Hafens wird den Ansprüchen von Touristen und Erholungssuchenden nicht gerecht. Der Grund für diese Umleitung bzw. Abkehr vom Fluss liegt in der fehlenden Querungsmöglichkeit der Hafeneinfahrt begründet. Mit einem Steg für Radfahrer und Fußgänger könnte eine direktere und weitaus attraktivere Wegeverbindung geschaffen werden (vgl. Kapitel 3.4.4).

### **2.8.3 Naherholung**

Einziges direkt erreichbares Naherholungsgebiet ist für Pfalzel das Moselufer, das die Ortslage im Süden und Osten 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 auf dem gegenüberliegenden Moselufer entlangführende Autobahn ist der gesamte Pfälzeler Moselabschnitt erheblichen Lärmmissionen ausgesetzt, die die Aufenthalts- und Erholungsqualitäten deutlich reduzieren (vgl. Kapitel 2.5.5). Auch der mäßige Ausbauzustand des Weges, die ungepflegten Wegränder, die fehlenden Zugänge zum Wasser, die unzureichend gestalteten Ruhezone sowie das häufig auftretende Hochwasser vermindern die Attraktivität dieser Zone.

Aufgrund der fehlenden oder unzureichenden Querungsmöglichkeiten von Mosel, Hafengebiet und Bahntrasse sind die weiteren Naherholungsgebiete, wie etwa der Trierer Stadtwald, das Kylltal oder das Ruwertal, für die Pfälzeler Bewohner nur eingeschränkt erreichbar.

### **2.8.4 Sport und Spiel**

#### **Sporteinrichtungen**

Das Angebot an Sporteinrichtungen setzt sich in Pfalzel selbst zusammen aus den Sportanlagen nordöstlich der Wallmauer (Sportplatz mit Funktionsgebäuden, Bolzplatz, Tennisplatz, Basketballfeld und Skaterrampe), den Tennisplätzen am nördlichen Büschweg sowie der Turnhalle der Grundschule. Hinzu kommen die nahegelegenen Sportanlagen in angrenzenden Stadtteilen, nämlich der Sportplatz Biewer in westlicher Fortsetzung der Straße Im Flürchen sowie die Sporteinrichtungen des Schulzentrums Mäusheckerweg. All diese Standorte zusammen decken hinsichtlich Erreichbarkeit und Nutzbarkeit den Bedarf im Stadtteil hinreichend, so dass kein weiterer Planungsbedarf besteht.

#### **Spielräume<sup>12</sup>**

Im Stadtteil sind insgesamt vier städtische Spielplätze vorhanden: Steinbrückstraße (Alter Friedhof), Residenzstraße, Mittelweg und Ludwig-Uhland-Straße. Darüber hinaus verfügt die Sportanlage über einen Bolzplatz (s.o.) sowie der Schulhof über Spielflächen. Das Angebot der öffentlichen, städtischen Spiel- und Bolzplätze wird durch weitere Spielräume ergänzt. Zu diesen Spielräumen zählen u.a. die Wallmauer, der Straßenraum der überwiegend verkehrsarmen Wohnstraßen und -gassen sowie das Moselufer als naturnaher Spiel- und Erlebnisraum. Es

---

<sup>12</sup> vgl. MOBILE SPIELAKTION e.V.: Spielraumanalysen und Kinderstadtplan der Stadt Trier – Stand März 1998.  
vgl. MOBILE SPIELAKTION e.V.: Spielraumplan – Stand Mai 2002.

fehlt dagegen ein Abenteuerspielplatz für ältere Kinder und Jugendliche, so dass diese oftmals auf Spielplätze für Jüngere ausweichen und dort die Kleinkinder verdrängen. Dies gilt besonders für den Spielplatz "Alter Friedhof". Die gesamte Wohnbebauung liegt im 300m-Einzugsbereich der verschiedenen Spielflächen, eine flächendeckende, direkte Erreichbarkeit ist somit gegeben.

## **2.9 Auswertung rechtsverbindlicher Pläne und Programme**

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

### **2.9.1 Landes- und regionalplanerische Vorgaben**

Im Landesentwicklungsprogramm (LEP III)<sup>13</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>14</sup> greift die Aussagen des LEP III auf, enthält darüber hinaus keine weiteren Vorgaben speziell für Pfalzel.

### **2.9.2 Landespflegerische Vorgaben**

Zum Schutz der Freiflächen mit ihren vielfältigen ökologischen Funktionen und der einzelnen Naturobjekte bestehen in Pfalzel folgende landespflegerische Vorgaben:

#### **Schutzgebiete und -objekte**

In der Gemarkung Pfalzel sind folgende Schutzgebiete und -objekte durch die Landespflegebehörden festgesetzt:

- Der Moselabschnitt auf der Höhe von Pfalzel (ab Im Flürchen bis Sportplatz) ist als FFH-Gebiet ausgewiesen.
- Auf dem Grundstück der Feuerwehr in der Residenzstraße ist eine Linde als Naturdenkmal geschützt.
- Die Überschwemmungsgrenze der Mosel (50-jährliches Hochwasserereignis) verläuft am moselseitigen Ortsrand von Pfalzel und schließt bebaute Flächen im Flürchen und an den Sportanlagen mit ein (vgl. Kapitel 2.5.6). Für ein 100-jährliches Hochwasserereignis sind weite Teile des alten Ortskerns von Pfalzel als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen. Grundsätzlich gilt für die gesamte Ortslage eine potenzielle Hochwassergefahr.

---

<sup>13</sup> STAATSKANZLEI RHEINLAND-PFALZ – OBERE LANDESPLANUNGSBEHÖRDE (HRSG.): Landesentwicklungsprogramm III. Mainz 1995.

<sup>14</sup> PLANUNGSGEMEINSCHAFT REGION TRIER: Regionaler Raumordnungsplan Region Trier. Trier 1985.

## Biotoptypen

Im Rahmen der Landschaftsplanung der Stadt Trier wurden im Jahr 1993 flächendeckende Kartierungen der Biotoptypen vorgenommen. Diese sind dem Landschaftsplan beigelegt (s.u.). Dabei sind die Siedlungsflächen nach Versiegelungsgraden klassifiziert (vgl. Kapitel 2.2.6) sowie die verschiedenen Biotope im Außenbereich ermittelt worden. Auf eingehendere Darstellungen der Kartierungsergebnisse kann hier verzichtet werden, da die zentralen Inhalte in die Darstellungen des Landschaftsplans eingearbeitet wurden.

## Landschaftsplan<sup>15</sup>

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

- Für das Hafengebiet zwischen Bahnlinie und Mosel ist eine verstärkte Durchgrünung als vordringliche Zielvorgabe formuliert.
- Für die Offenlandflächen zwischen Mittelweg und Mosel wird eine Strukturierung zur Verbesserung der Erholungseignung und für den allgemeinen Ressourcenschutz angegeben.
- Für die Offenlandflächen im Überschwemmungsgebiet der Mosel wird eine Ausrichtung der Nutzung an den Zielen des Erosionsschutzes vorgeschlagen.
- Für den überwiegenden Teil der unbesiedelten Flächen wird eine Ausrichtung der Nutzungen an den Zielen des Grundwasserschutzes vorgeschlagen.
- Im Umfeld der Streuobstbestände (nordöstlich der Sportanlagen), welche als besonders schützenswerte Offenlandbiotope eingestuft werden, sollte eine biotoppflegerische Nutzung erfolgen.
- Zusätzlich zu den vorhandenen Grünzügen (Moselufer und "Wäldchen" zwischen Ortslage und Hafengebiet) sind ergänzende innerörtliche Grünzüge bzw. Grünverbindungen entlang der Bahnlinie und des Mäusheckerwegs dargestellt.
- Ergänzend gekennzeichnet sind Bereiche mit Altablagerungen (Zur Wallmauer / Ringstraße; Pfälzer Straße / Bahnhofpunkt; Tennisplätze; nördlich des Umspannwerks).

Für künftige Entwicklungen innerhalb der Gemarkung Pfalzel ist somit hauptsächlich auf eine Stärkung der Offenlandflächen bzw. unbesiedelten Bereiche sowie eine Schaffung neuer Grünverbindungen bzw. vernetzter Grünsysteme zu achten.

### 2.9.3 Denkmalpflegerische Vorgaben<sup>16</sup>

Für Pfalzel sind eine Denkmalzone sowie verschiedene Denkmäler und sonstige Objekte aufgelistet. An dieser Stelle ist auf die Denkmalzonen und Einzelobjekte besonders hinzuweisen, deren Unterschutzstellung auch Auswirkungen auf mögliche zukünftige städtebauliche Entwicklungen hat:

---

<sup>15</sup> FAUNISTISCH-ÖKOLOGISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT (im Auftrag der Stadt Trier): Landschaftsplanung der Stadt Trier – Entwicklungskonzeption – Stand 1998.

<sup>16</sup> LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE RHEINLAND-PFALZ: Denkmalliste Rheinland-Pfalz – Stadt Trier (außerhalb des Alleenrings) – Stand Juli 1997.

- Ortskern: Der gesamte alte Ortskern von Pfalzel ist aufgrund seiner ungewöhnlichen Dichte erhaltener historischer Bauwerke als Denkmalzone ausgewiesen. Die Abgrenzung dieser Zone verläuft entlang der ehemaligen Ortsbefestigung, der Straße An der Bastion sowie westlich der Adulastraße. Im Bereich der Denkmalzone befinden sich ca. 30 Denkmäler und sonstige Schutzobjekte.
- Ortsbefestigung: Die im 14. Jh. errichtete und im 16. Jh. ausgebauten Wallmauer mit ihren sechs Bastionen ist an der Nord- und Ostseite nahezu vollständig erhalten.

Außerhalb des Ortskerns sind nur vereinzelte Denkmäler bzw. Einzelobjekte vermerkt.

## 2.9.4 Bauleitplanerische Vorgaben

### Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Trier<sup>17</sup> enthält für Pfalzel differenzierte Darstellungen:

- Als gewerbliche Bauflächen sind die Areale zwischen Bahngelände, Ortslage und Hafen dargestellt.
- Als gemischte Bauflächen sind Teile des historischen Ortskerns, der Bereich Steinbrückstraße / Pfalzeler Stern, die östliche Pfalzeler Straße sowie ein bislang unbebautes Areal östlich des Mittelwegs ausgewiesen.
- Alle übrigen Siedlungsflächen (mit Ausnahme der Gebäude nördlich der Straße Am Bahndamm und nordöstlich der Sportanlagen) sind als Wohnbauflächen dargestellt.
- Als Einrichtungen für den Gemeinbedarf sind die Grundschule, der Kindergarten sowie die kirchlichen Einrichtungen ausgewiesen.
- Als Verkehrsflächen sind die Bundesstraße 53 neu einschließlich der Anschlussstellen sowie die Bahnlinien einschließlich der Bahnanlagen und Gleisanschlüsse ins Hafengelände gekennzeichnet.
- Im Gebiet des Stadtteils finden sich Anlagen der Ver- und Entsorgung (zwei Pumpwerke, ein Regenklärbecken, ein Umspannwerk). Überdies wird der Stadtteil im Westen von Hauptwasser-, Hauptgas- und Hochspannungsleitungen durchzogen.
- Für den Freiraum bzw. Außenbereich sind Flächen für die Landwirtschaft sowie Grünflächen (allgemeine Grünflächen, Friedhof, Sportanlage) dargestellt.
- Darstellungen im Bereich des Immissionsschutzes gelten für die Fläche zwischen Hafengelände und Ortslage (so genanntes "Wäldchen") sowie entlang der B 53 neu.
- Die gesamte Ortslage befindet sich im Bauschutzbereich Flugplatz Föhren/Hetzerath.
- Der Verlauf der gesetzlichen Überschwemmungsgrenze ist nachrichtlich übernommen worden.

In Pfalzel sind gemäß der Abgrenzungen des Flächennutzungsplans derzeit Baulandreserven im Innenbereich (Ortsauffüllung bzw. Nachverdichtung der Blockinnenbereiche) sowie nordöstlich des Mittelwegs vorhanden. Davon ist der Bereich zwischen Mäusheckerweg und Eltzstraße bereits überplant und wird momentan baulich entwickelt.

---

<sup>17</sup> STADT TRIER: Flächennutzungsplan 1982 – Fortschreibungsstand Oktober 2006.

## Bebauungspläne

Für den Stadtteil Pfalzel besteht derzeit folgendes Planrecht:<sup>18</sup>

- 2 rechtsverbindliche Bebauungspläne gemäß § 8ff BauGB,
- 2 Bebauungspläne mit Ausfertigungsmangel,
- 2 Bebauungspläne im Aufstellungsverfahren.

Diese aufgezählten Bebauungspläne decken im Wesentlichen den nördlichen Teil des Siedlungsgebietes von Pfalzel (nördlich von Am Kändelchen/ Ringstraße) ab. Das übrige Siedlungsgebiet gilt gemäß § 34 BauGB als unbeplanter Innenbereich.

### 2.9.5 Sonstige Planungsvorgaben

Im Stadtteil Pfalzel gibt es derzeit keine städtebaulichen Entwicklungs- oder Sanierungsmaßnahmen. Weitere Planungsvorgaben sind ebenfalls nicht vorhanden.

## 2.10 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	Historischer Ortskern; großflächige, durchgrünte Wohngebiete.	Siedlungsstrukturelle Isolation durch Gewerbegebiet, Bahnareal und Mosel.	Verbindungen zu angrenzenden Siedlungseinheiten ausbauen, Trennungen überwinden. Ortskern stärken.
2.2.2 Siedlungsentwicklung	Hohes Baulandpotenzial in direkter Ortslage (Ortsauffüllung). Konversionsfläche Verschiebebahnhof.	Immissionsbelastungen aus Hafengelände. Hochwassergefahr. Lineare Zersiedlung Im Flürchen.	Integrierte Siedlungsentwicklung durch Ortsauffüllung und Konversion in Abhängigkeit von Hafentwicklung.
2.2.3 Bauliche Nutzungen	In der Ortslage vielfältige Wohnformen.	Erhebliche Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Produktion/Gewerbe. Untergenutztes Bahnareal.	Abbau der Nutzungskonflikte, auf verträgliche Zuordnungen achten. Umnutzung des Bahnareals.
2.2.4 Bausubstanz	Überwiegend guter Zustand der Einzelgebäude.		Anreize für private Erhaltungsmaßnahmen.
2.2.5 Ortsbild	Historischer Ortskern mit charakteristischem Erscheinungsbild	Hafengebiet und Bahnareal mit mangelnder städtebaulicher Gestaltung.	Katalog zur Ortsbildgestaltung festlegen. Defizitäre Bereiche aufwerten, positive Bereiche pflegen und positionieren.
2.2.6 Wohnumfeld	Überwiegend bedarfsgerechte Gestaltung des Wohnumfelds. Straßen und Plätze als kommunikative Räume.	Hoher Versiegelungsgrad in weiten Teilen des Siedlungsbereichs.	Verbesserungsmaßnahmen: Platzgestaltung, Aufwertung der Straßenräume. Treffpunkte schaffen. Durchgrünung und Entsiegelung.
2.3.1 Versorgung/ Einzelhandel	Lokaler Einzelhandel für täglichen Bedarf.		Stärkung des lokalen Einzelhandels.
2.3.2 Öffentliche Einrichtungen	Betreuungs- und Bildungseinrichtungen sowie Sportstätten vorhanden.	Keine weiteren öffentlichen Einrichtungen.	Kein Handlungsbedarf.

<sup>18</sup> STADT TRIER: Planrechtübersicht der Stadt Trier, Stand Dezember 2003.

Themenbereich	Potenziale	Probleme	Handlungsbedarf
2.3.3 Technische Infrastruktur	Flächendeckender Anschluss an Ver- und Entsorgungsleitungen.	Hochspannungsfreileitung als Beeinträchtigung.	Abbau der Hochspannungsfreileitung als langfristiges Ziel.
2.4.1 Straßennetz	Leistungsfähiges Straßennetz.	Fehlende Moselbrücke. Schlechter Ausbauzustand einzelner Straßen.	Ausbau des vorhandenen Straßennetzes. Neubau einer Moselbrücke.
2.4.2 Motorisierter Individualverkehr	Reduziertes Verkehrsaufkommen (überwiegend Quell- und Zielverkehr).	Schleichverkehr zwischen Pfalzel und Biewer. Parken im Straßenraum, zu wenig Stellplätze.	Schleichverkehr unterbinden. Schaffung zusätzlicher, wohnstandortnaher Stellplätze.
2.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr	Gute Bus- und Bahnverbindungen.	Dezentrale Lage des Bahnhofpunkts.	Weitere Attraktivierung des ÖPNV als Alternative zum MIV
2.4.4 Fuß- & Radwege	Moselradweg.	Fehlende Wegeverbindungen (Trennwirkungen). Teilweise mangelhafter Ausbauzustand, insbes. Mäusheckerweg.	Neue Wegeverbindungen einrichten). Ausbau bestehender Wege.
2.5.1 Landschaftsbild		Überwiegend bebautes Gebiet bzw. anthropogen beeinflusste Landschaftsbestandteile.	Schutz und Pflege der Offenlandbereiche. Vermeidung weiterer Inanspruchnahme von unbesiedeltem Freiraum.
2.5.2 Freiraumnutzungen	Offenlandflächen mit ökologischen Funktionen.	Geringer Freiraumanteil.	Schutz und Pflege der Offenlandbereiche. Vermeidung weiterer Inanspruchnahme von unbesiedeltem Freiraum.
2.5.3 Grünflächen	Hoher Privatgartenanteil, Offenlandflächen als frei zugängliche Grünflächen.	Geringe Durchgrünung im alten Ortskern. Einschränkungen bei Naherholung am Moselufer.	Verbesserte Durchgrünung, Schaffung innerörtlicher Grünanlagen. Schutz und Pflege des Außenbereichs.
2.5.4 Grünvernetzung	Moselufer und Moselhöhen als umrahmende Landschaftsräume.	Fehlende Grünverbindungen & -zäsuren. Defizit in der Freiraumversorgung.	Schaffung eines vernetzten Grünsystems.
2.5.5 Immissionen		Erhebliche Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe.	Maßnahmen zur Emissionsreduzierung. Aktive und passive Schutzvorkehrungen im Siedlungsbereich.
2.5.6 Hochwasser		Siedlungsbereiche im Überschwemmungsgebiet.	Maßnahmen zum Hochwasserschutz.
2.6.1 Gewerbeflächen	Ausreichend Gewerbeflächen vorhanden. Konversionsflächen.	Städtebauliche Gestaltungsmängel.	Städtebauliche Überplanung der vorhandenen und potenziellen Gewerbeflächen.
2.6.2 Gewerbebetriebe	Große Bandbreite an Dienstleistungs-, Handwerks- und Produktionsbetrieben.	Einzelne Nutzungen in Zuordnung zum Wohnen problematisch.	Stärkung des Gewerbebestandsorts. Verträgliche Zuordnungen zwischen Wohnen und Gewerbe.
2.6.3 Arbeitsmarkt	Relativ niedrige Arbeitslosenquote.		Erhaltung und Schaffung von Ausbildungs- / Arbeitsplätzen.
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		Eingeschränktes Spektrum. Kaum Angebote für alte Menschen.	Erhalt und Ausbau vorhandener Infrastruktur. Zusätzliche Angebote für alte Menschen.
2.8.1 Kultur		Keine kulturellen Einrichtungen.	Kein Handlungsbedarf.
2.8.2 Tourismus	Alter Ortskern als touristischer Zielpunkt. Schiffsanleger, Moselradweg.	Keine Einbindung in gesamtstädtisches Konzept. Fehlende touristische Infrastruktur. Moselradweg durch Hafengebiet.	Stärkung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor. Integration in gesamtstädtisches Konzept. Ausbau und Pflege der touristischen Infrastruktur. Verlegung des Moselradwegs im Hafengebiet.

<b>Themenbereich</b>	<b>Potenziale</b>	<b>Probleme</b>	<b>Handlungsbedarf</b>
2.8.3 Naherholung	Moselufer als Naherholungsgebiet.	Nutzbarkeit für Bewohner Erreichbarkeit weiterer Naherholungsgebiete eingeschränkt.	Pflege und Aufwertung des Moselufers. Verbindungen zu weiteren Naherholungsgebieten schaffen.
2.8.4 Sport & Spiel	Sportanlagen und Spielplätze flächendeckend vorhanden.	Kein Abenteuerspielplatz.	Ausbau vorhandener Einrichtungen. Ergänzender Neubau, insbes. Abenteuerspielplatz.
2.9.1 Landes- & Regionalplanung	Moseltal als Vernetzungachse für Arten- und Biotopschutz.	Nutzungsbeschränkungen für Außenbereich.	Außenbereich schützen und stärken.
2.9.2 Landespflege	Ausweisungen zu Schutz und Pflege von Natur und Landschaft.	Nutzungsbeschränkungen im Außenbereich. Defizite in der Freiraumversorgung bzw. Durchgrünung im Siedlungsbereich. Fehlende Grünverbindungen. Lage im Überschwemmungsbereich.	Stärkung der Offenlandflächen. Verbesserte Durchgrünung, neue Grünverbindungen im Siedlungsbereich.
2.9.3 Denkmalpflege	Alter Ortskern als Denkmalzone.	Einschränkungen für städtebauliche Entwicklungen (z.B. Abriss, Umbau).	Alten Ortskern pflegen und behutsam fortentwickeln.
2.9.4 Bauleitplanung	Hohes Baulandpotenzial in direkter Ortslage (Ortsauffüllung).	Zuordnung der Nutzungen Wohnen und Industrie.	Integrierte Siedlungsentwicklung mit verträglichen Nutzungszuordnungen.

## 3 ENTWICKLUNGSKONZEPT

---

Der in der vorangehenden Bestandsaufnahme und -analyse ermittelte Handlungsbedarf gibt ein klares Anforderungsprofil für die zukünftige räumliche Entwicklung des Stadtteils Pfalzel vor. Aus diesem Anforderungsprofil wird im Folgenden ein Entwicklungskonzept abgeleitet.

### 3.1 Grundsätzliches

#### 3.1.1 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. Dabei handelt es sich um Vorschläge für vielfältige Maßnahmen, die unter planerischen Gesichtspunkten für die künftige Entwicklung des Stadtteils Pfalzel 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 minutiöse Detailplanungen verzichtet. Derartige Detailplanungen sind für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen jeweils gesondert und unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zu erarbeiten.

#### 3.1.2 Ergebnisse aus dem Bürgergutachten

Die Bürgerinnen und Bürger von Pfalzel 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 Pfalzel. 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>2.1 – Kinder und Jugendliche</b>				
2.1.1 Sportanlagen sind saniert  (vgl. auch Ziele 2.5.4 und 2.5.5)	Kurzfristige Instandsetzungsmaßnahmen durch Jugendliche und Erwachsene		Keine räumliche Relevanz	⇒ Eigeninitiative im Stadtteil
	Komplette Renovierung des Handball-, Basketball- und Rasenplatzes	3.8.4 – Sport und Spiel		⇒ Zuständige Behörden
	Installation weiterer Skaterrampen		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden
	Renovierung der Turnhalle		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden
2.1.2 Freizeitangebote sind realisiert	Renovierung des bestehenden Jugendzentrums oder Neubau Jugendzentrum	3.7 – Soziales		⇒ Zuständige Behörden
	Durchführung von Streetballturnieren und Fußballturnieren, Disco, Breakdance-AG		Keine räumliche Relevanz	⇒ Eigeninitiative im Stadtteil
	Einrichtung eines Fußwegs zum Schulzentrum Mäuscherweg	3.4.4 – Fuß- und Radwege		
2.1.3 Fußwege und Zebrastreifen eingerichtet, ÖPNV-Angebot verbessert  (vgl. auch Ziel 2.3.7)	Einrichtung eines Zebrastreifens vor dem "Stadttor"		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Verbesserung der Busverbindung		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter ⇒ Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept
	Fahrradabstellplätze	3.8.2 – Tourismus		⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
2.1.4 Pfalzel ist schöner und sauberer geworden	Verschönerung (vgl. auch Ziel 2.3.6)	3.2.5 – Ortsbild		
	Einrichtung von Dorfplatz mit Abenteuerspielplatz auf dem alten Friedhof (vgl. auch Ziel 2.3.5)	3.2.5 – Ortsbild / 3.8.4 – Sport und Spiel		
	Einrichtung von Hundetoiletten (vgl. auch Ziel 2.3.8)		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Einkaufszentrum (vgl. auch Ziel 2.4.6)	3.3.1 – Versorgung / Einzelhandel		⇒ Einzelhandelskonzept
2.1.5 Einrichtung einer Krabbelstube für Kleinkinder			Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
<b>2.2. – Umwelt</b>				
2.2.1 Luftqualität ist deutlich und dauerhaft verbessert	Einrichtung von ständigen Messstationen		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Regelmäßige Durchführung von Boden- und Wasserproben		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Bekanntgabe der Messwerte		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter

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)	
	Regelmäßige, nicht angemeldete Kontrollen der Betriebe		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Sofortiges Einschreiten bei besonderen Anlässen		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Überwachung der Entsorgung der Problemabfälle		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Regelmäßige Kontrollen der entsprechenden Aufzeichnungen		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Anlage eines Erdwalls zum Schutz vor Industrielärm	3.5.5 – Immissionsschutz		
2.2.2 Lärmpegel ist deutlich reduziert	Errichtung von Lärmschutzwänden (Autobahn, Bundesstraße, Bahnlinie)	3.5.5 – Immissionsschutz		
	Behutsame Gewerbeansiedlungspolitik, keine weitere Ansiedlung von belastenden Betrieben	3.2.3 – Bauliche Nutzungen / 3.5.5 – Immissionsschutz / 3.6 – Wirtschaft		⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
2.2.3 Neue belastende Industriebetriebe sind nicht angesiedelt worden	Rechtzeitige und umfassende Bekanntgabe der Vorhaben			⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Benennung von Ansprechpartnern bei Aufsichtsbehörden			⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Vorbereitende Untersuchungen der Sanierung			⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
<b>2.3 – Bauen, Wohnen, Verkehr</b>				
2.3.1 Sanierungsplanung inklusive Grünplanung abgeschlossen	Förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets	3.2.4 – Bausubstanz		
	Städtebauliche Sanierungsplanung	3.2.4 – Bausubstanz		
2.3.2 Erste Maßnahmen in das Mittelfristige Investitionsprogramm eingestellt	In Verbindung mit Sanierungsplanung	3.2.4 – Bausubstanz		
2.3.3 Begrünungskonzept für historischen Ortskern erstellt	In Verbindung mit Gestaltung des historischen Ortskerns	3.2.4 – Bausubstanz / 3.2.6 – Wohnumfeld / 3.5.3 – Grünflächen		
2.3.4 Energiesparende Altbausanierung	In Verbindung mit Sanierungsplanung		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
2.3.5 Plätze sind ausgebaut & haben spezifische Nutzungen	Verbesserung der Wege auf dem Friedhof		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Komplette Umgestaltung Mechtelplatz	3.2.5 – Ortsbild		

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)	
	Gestaltung des alten Friedhofs als Dorfplatz mit größerer Brunnenanlage und Kinderspielplatz	3.2.5 – Ortsbild / 3.8.4 – Sport und Spiel		
	Schaffung von Ruheplätzen	3.2.5 – Ortsbild / 3.8.2 – Tourismus / 3.8.3 – Naherholung		
	Wiederaufbau des ehemaligen Stadttors	3.2.5 – Ortsbild		⇒ Eigeninitiative im Stadtteil
2.3.6 Denkmäler sind saniert und werden sinnvoll genutzt	Erhaltung und Inwertsetzung von historischer Bausubstanz	3.2.4 – Bausubstanz		
	Info-Täfelchen und Wegweiser anbringen	3.8.2 – Tourismus		
2.3.6 Tourismusförderung	Heimattmuseum einrichten	3.8.1 – Kultur		
	Inneren Wallmauerbereich erschließen	3.5.5 – Grünflächen 3.8.2 – Tourismus		
	Schaffung von Verweilplätzen und Bankanlagen	3.2.5 – Ortsbild / 3.8.2 – Tourismus / 3.8.3 – Naherholung		
	Schaffung eines Anlegeplatzes für Privatboote	3.8.2 – Tourismus		
	Kulturelle Veranstaltungen und Trödelmarkt an Wallmauer		Keine räumliche Relevanz	⇒ Eigeninitiative im Stadtteil
	Verkehrsberuhigte Zone im historischen Ortskern, Sperrung für LKW über 7,5 t		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
2.3.7 Alle Verkehrswege sind optimal ausgebaut	Neugestaltung der Verkehrsführung am Pfälzeler Stern	3.4.1 – Straßennetz		
	Bau einer Nordbrücke in Höhe Biewer mit Anschluss an Verteilerkreis in Trier-Nord		Betrifft Gemarkung der Stadtteile Biewer und Trier-Nord	⇒ Stadtteilrahmenpläne Biewer und Trier-Nord ⇒ Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept
	Beleuchtung der Ortseinfahrt im Bereich "Sieben Bögen"	3.4.4 – Fuß- und Radwege		⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Schaffung von zusätzlichen Parkflächen, auch Park& Ride, LKW, Busse	3.4.2 – Motorisierter Individualverkehr		
	Rückverlegung der Busführung auf alte Route nach Fertigstellung der B 53 neu		Ist bereits erfolgt.	
	Neugestaltung bzw. Verbesserung der Wegführung für den Fahrradverkehr	3.4.4 – Fuß- und Radwege		
2.3.8 Wohnwert des gesamten Ortsbezirks ist erhöht	Pilotprojekt "Sozial- & Umweltbeauftragter"		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Im Rahmen der Bauungsplanung zu berücksichtigen	3.2.2 – Siedlungsentwicklung		

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)	
2.3.9 Neubaugebiet ist qualitativ und familienfreundlich bebaut	Anpflanzen von Bäumen, Aufstellen von Blumenkübeln		Bebauungsplanung bereits abgeschlossen.	
2.3.10 Moselufer ist vollständig in Ortsbild integriert	Schaffung einer Uferpromenade in Ortslage, Erstellung eines Gesamtkonzepts	3.8.3 – Naherholung		
	Schaffung eines Anlegeplatzes für Privatboote	3.8.2 – Tourismus		
2.3.11 Abrundung des städtebaulichen Gesamtbilds	In Verbindung mit Sanierungsplanung	3.2.4 – Bausubstanz		⇒ Eigeninitiative im Stadtteil
<b>2.4 – Bürgerzentrum</b>				
2.4.1 Bürgerbefragung zum Bürgerzentrum ist durchgeführt	Information, Befragung, Erarbeitung einer Grobkonzeption		Keine räumliche Relevanz	⇒ Eigeninitiative im Stadtteil
2.4.2 Unabhängige Trägerschaft für Bürgerzentrum ist gefunden			Keine räumliche Relevanz	⇒ Eigeninitiative im Stadtteil ⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
2.4.3 Träger für notwendige Sozialeinrichtungen vorhanden			Keine räumliche Relevanz	⇒ Eigeninitiative im Stadtteil
2.4.4 Prüfung der vorhandenen Bausubstanz auf Eignung für Bürgerzentrum ist durchgeführt	Feststellen und Bewerten, Klären der Standortfrage	3.7 – Soziales		⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
2.4.5 Integration der Neubürger ist gelungen	Erörterung im Ortsbeirat, Bildung einer Arbeitsgruppe, Entwicklung integrationsfördernder Strukturen und Aktivitäten		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
2.4.6 Es sind ausreichend Versorgungseinrichtungen vorhanden	Geschäfte ansiedeln (u.a. im Bürgerzentrum)	3.3.1 – Versorgung / Einzelhandel		
2.4.7 Es sind ausreichend Betreuungseinrichtungen vorhanden	Aufbau dieser Funktion im Bürgerzentrum, Einrichtung einer Krabbelstube (vgl. auch Ziel 2.1.5)		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
<b>2.5 – Jugend</b>				
2.5.1 Übergreifender Träger für Jugendarbeit ist gefunden	Ortsvereine gründen Jugendforum		Keine räumliche Relevanz	⇒ Eigeninitiative im Stadtteil
2.5.2 Sportangebote sind vorhanden	Kurzfristige Instandsetzungsmaßnahmen durch Jugendliche und Erwachsene		Keine räumliche Relevanz	⇒ Eigeninitiative im Stadtteil

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)	
(vgl. auch Ziele 2.1.1, 2.5.4, 2.5.5)	Durchführung grundlegender Maßnahmen	3.8.4 – Sport und Spiel		⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
2.5.3 Freizeitangebot für Jugendliche ist koordiniert	Neu gegründetes Jugendforum koordiniert Freizeitangebot		Keine räumliche Relevanz	⇒ Eigeninitiative im Stadtteil
2.5.4 Sportanlage Wallmauer ist saniert, Inliner-Anlagen sind ergänzt	Sanierung der Spielflächen der Kleinspielfelder	3.8.4 – Sport und Spiel	Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Ausstattung der Kleinspielfelder mit Geräten	3.8.4 – Sport und Spiel	Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Installation Sprinkleranlage für Hartplatz	3.8.4 – Sport und Spiel	Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Einrichtung eines geringfügigen Beschäftigungsverhältnisses zur Überwachung und Instandhaltung		Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Umgestaltung des Hartplatzes zum Rasenplatz	3.8.4 – Sport und Spiel	Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Reparatur der Umzäunung des Geländes	3.8.4 – Sport und Spiel	Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
	Ausbau der Anlage zu einer Freizeitanlage inkl. Gastronomie und weiterer Aufenthaltsmöglichkeiten	3.8.4 – Sport und Spiel		
2.5.5 Grundschulturnhalle ist erweitert und saniert			Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
2.5.6 Sportanlagen Mäusheckerweg sind saniert	Ausreichender Bestand an Sportstätten erhalten und angemessen weiter entwickeln		Betrifft Gemarkung der Stadtteile Ehrang/Quint	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter
2.5.7 Ausreichend Freizeiteinrichtungen für alle Altersgruppen vorhanden			Keine räumliche Relevanz	⇒ Zuständige Behörden bzw. Fachämter

### 3.1.3 Leitvorstellung

Schon vor Beginn des Planungsprozesses war die Notwendigkeit einer übergeordneten Leitvorstellung für die zukünftige Entwicklung des Stadtteils Pfalzel allgemein erkannt. Daher wurde von den Bürgern ein Oberziel für die Entwicklung ihres Stadtteils in Form eines aussagekräftigen Slogans bzw. Mottos formuliert. Diese städtebauliche Vision stellt die Hauptzielsetzung der Entwicklungsvorstellungen dar und ist durch differenzierte Ziele und Maßnahmen inhaltlich zu spezifizieren.

Als Zielrichtung für die zukünftige Entwicklung des Stadtteils Pfalzel wurde bei der Zielkonferenz im Rahmen der Bürgerbeteiligung folgendes Oberziel entwickelt:

**"Pfalzel ist ein attraktiver Stadtteil an der Mosel mit hoher Lebensqualität"**

In diesem Satz spiegeln sich die bestehende Verbundenheit und positive Wahrnehmung der Pfalzeler wieder, die sich der Attraktivität ihres Stadtteils, bedingt durch den historischen Ortskern und die günstige Lage an der Mosel, bewusst sind. Allerdings kommt darin auch der Wunsch bzw. die Zielvorstellung der Bewohner zum Ausdruck, eine hohe Lebensqualität in ihrem Stadtteil zu erhalten. Langfristige Zielrichtung ist also, Pfalzel zu einem Stadtteil mit hoher Lebensqualität, ausgeprägter Identität und attraktivem Erscheinungsbild zu machen. Das schließt sowohl die Nutzung und Entwicklung der Potenziale als auch die Reduzierung bzw. Beseitigung der Probleme des Stadtteils ein.

## 3.2 Themenbereich Siedlungs- und Baustruktur

### 3.2.1 Siedlungsstruktur

In Anbetracht der siedlungsstrukturellen Isolation von Pfalzel durch das Gewerbe- und Industriegebiet, das Bahnareal und die Mosel bedarf es verschiedener Maßnahmen, die zur Integration der Ortslage in das gesamtstädtische Siedlungsgefüge beitragen helfen:

- Ausbau von räumlichen Verbindungen bzw. Überwindung vorhandener Trennungen zwischen der Ortslage und den umgebenden Siedlungseinheiten durch Straßen, Wege und Brücken (vgl. Kapitel 3.4) sowie Grünzüge (vgl. Kapitel 3.5.4).
- Städtebauliches Gesamtkonzept für die Konversion des Bahnareals (vgl. Kapitel 3.2.2).
- Ausbau von funktionalen Verbindungen durch Neuordnung von Nutzungen (z.B. Wohnen und Arbeiten oder Wohnen und Versorgung).

Ziel dieser Maßnahmen kann und soll jedoch nicht sein, die charakteristischen Eigenarten von Pfalzel zu verwischen. Stattdessen sollte der Grundsatz "Einheit in der Vielfalt" Anwendung finden.

Überdies ist der historische Ortskern in seiner Struktur und Funktion zu stärken und im Siedlungsgefüge des Stadtteils zu positionieren (vgl. Kapitel 3.2.5, 3.3.1, 3.7, 3.8.2).

### 3.2.2 Siedlungsentwicklung

#### Grundsätzliches

Als städtischer Siedlungskörper verfügt Pfalzel über einen relativ geringen Freiflächen- bzw. Außenbereichanteil (vgl. Kapitel 1.3 und 2.2). Entsprechend den Zielen einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung sind daher vor einer Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen im Außenbereich die Baulandreserven im Innenbereich zu mobilisieren.

Bei sämtlichen baulichen Entwicklungen in der Ortslage Pfalzel sind zwei grundsätzliche Restriktionen zu beachten:

- Die Zuordnung der Wohngebiete zum Industrie- und Gewerbegebiet Trierer Hafen beinhaltet grundsätzliche Nutzungskonflikte hinsichtlich Lärm- und Schadstoffimmissionen (vgl. Kapitel 2.5.5). Einschränkungen bzw. Ausschluss problematischer Nutzungen und bauliche

Veränderungen bei den Emittenten können zwar eine deutliche Reduzierung der Konflikte bewirken, eine vollkommene Unterbindung möglicher Beeinträchtigungen kann jedoch nicht gewährleistet werden.

- Für die gesamte Ortslage besteht eine potenzielle Gefahr bei extremen Hochwasserereignissen (vgl. Kapitel 2.5.6), die auch durch zusätzliche Schutzvorkehrungen nicht gänzlich beseitigt werden könnte. Diesem Umstand sollte durch entsprechende Bauweisen Rechnung getragen werden.

### **Baulückenschließung**

Die vorhandenen Baulücken sollten durch solche Bauvorhaben geschlossen werden, die sich hinsichtlich Bau- und Nutzungsstruktur in die umgebende Bebauung einfügen. Dabei sind jedoch jene Baulücken freizuhalten, über die eine mögliche Erschließung der Blockinnenbereiche erfolgen könnte (s.u.).

### **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. Die Entwicklung dieser Blockinnenbereiche wird in Anbetracht der vorhandenen Grünstrukturen in folgenden Abschnitten empfohlen:

1. Am Mühlenteich / Am Kändelchen / Philosophenweg / Bahnlinie (0,96 ha): Derzeit Offenland mit landwirtschaftlicher Nutzung und Gartennutzung. Gehölzbestände in Hausgärten. Eigentum privat und städtisch, Bodenordnung erforderlich. Erschließung von Straßen Am Mühlenteich oder Mäusheckerweg möglich. Einschränkungen durch Hochspannungsfreileitung und Straßentrasse der B 53neu.
2. Philosophenweg / Pfalzeler Straße / Bahnlinie (0,82 ha): Derzeit Offenland mit Gartennutzung. Ausgedehnte Gehölzbestände. Private Eigentümer, Bodenordnung erforderlich. Erschließung von Straßen Philosophenweg und Pfalzeler Straße möglich. Einschränkungen durch Hochspannungsfreileitung.
3. Am Kändelchen / Steinbrückstraße / Pfalzeler Straße / Philosophenweg (1,50 ha): Derzeit Offenland mit Gartennutzung. Dichte Gehölzbestände. Private Eigentümer, Bodenordnung erforderlich. Erschließung von Straßen Steinbrückstraße und Philosophenweg möglich.
4. Ringstraße / Hans-Adamy-Straße / Wallmauer: Derzeit Offenland mit Gartennutzung. Geringfügige Nachverdichtung durch Verlängerung des südlichen Astes der Ringstraße in östlicher Richtung mit einseitiger Bebauung an der nördlichen Straßenseite möglich. Bebauung der südlichen Straßenseite bei Überplanung der Grünflächen (derzeitige Darstellung im Flächennutzungsplan) denkbar, aber aufgrund der Nähe zur Wallmauer planerisch nicht sinnvoll (vgl. Kapitel 3.5.3).

Da der Schutz der vorhandenen Grünstrukturen (private Gärten mit hohem Grünanteil) mit Blick auf die notwendige Durchgrünung (vgl. Kapitel 3.5.4) Vorrang hat, ist in diesen Bereichen eine Nachverdichtung nur in beschränktem Umfang sinnvoll. Empfohlen wird daher lediglich eine aufgelockerte Bebauung mit Einfamilienhäusern (freistehend 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 Baulücken an den umgebenden Straßen (s.o.). Hier sind in der jüngsten Vergangenheit durch Neubautätigkeiten bereits Baulücken geschlossen worden (z.B. am Philosophenweg), wodurch eine Erschließung deutlich erschwert ist. Um sie nicht gänzlich unmöglich zu machen, müssen die im Plan gekennzeichneten Zuwegungsmöglichkeiten unbedingt freigehalten werden.

Eine Umsetzung dieser Maßnahmen sollte nur bei dringendem Bedarf nach zusätzlichem Wohnraum erfolgen. Bis dahin sollten die vorhandenen Freiräume und Grünstrukturen innerhalb des Siedlungsbereichs erhalten bleiben.

### **Außenentwicklung – Abschließende Siedlungsgrenze**

Grundsätzlich kämen im Stadtbezirk Pfalzel für eine weitere Siedlungsentwicklung im unbesiedelten Außenbereich folgende Flächen in Betracht:

- Östlich des Mittelwegs (1,82 ha): Im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche dargestellt. Aufgrund Nähe zum Hafengebiet und Lage im Überschwemmungsgebiet bauliche Entwicklung planerisch jedoch nicht sinnvoll.
- Südlich Pfalzeler Straße / Östlich Bahndamm: Im Flächennutzungsplan als Grünfläche dargestellt. Arrondierung der Ortslage denkbar (Fortsetzung Pfalzgrafenstraße), jedoch aufgrund Nähe zum Überschwemmungsgebiet planerisch nicht sinnvoll.
- Nördlich Im Flürchen / Westlich Am Bahndamm: Im Flächennutzungsplan als Grünfläche dargestellt. Arrondierung der Ortslage denkbar, jedoch aufgrund Lage im Grünzug zwischen Pfalzel und Biewer sowie Nähe zur Trasse der B 53neu und zum Überschwemmungsgebiet planerisch nicht sinnvoll.

Aufgrund des geringen Anteils an unbesiedeltem Freiraum und der verschiedenen Restriktionen (Hochwasser, Immissionen, Natur- und Landschaftsschutz) sollten diese Außenentwicklungen nicht vorgenommen werden. Stattdessen erscheint es geboten, in diesen Bereichen eine abschließende Siedlungsgrenze zu formulieren.

### **Konversion Bahnareal**

Für Pfalzel steht der Begriff Konversion, im Gegensatz zu anderen Trierer Stadtteilen (z.B. Trier-Nord, Feyen), weniger für die Umwandlung von militärischen Flächen, sondern vielmehr für die Sanierung und städtebauliche Neuordnung des Bahnareals.

Das Bahnareal Pfalzel/Ehrang (Bahntrasse mit Verschiebebahnhof und Bahnbetriebswerk) ist als ca. 42,6 ha großes, zusammenhängendes Konversionsgebiet mit diversen Standortvorteilen zu bezeichnen, für das eine städtebauliche Gesamtkonzeption erforderlich ist. Die Umwandlung dieser Fläche stellt das bedeutendste Potenzial für die künftige Siedlungsentwicklung von Pfalzel dar, ist aber auch für die Entwicklung des Stadtteils Ehrang sowie der Gesamtstadt von zentraler Bedeutung. Aus diesem Grund stellen sich an die städtebaulichen Gesamtkonzeption ganz besondere Anforderungen. Isolierte Einzelmaßnahmen, die der Gesamtentwicklung des Gebietes zuwider laufen, sind unter allen Umständen zu vermeiden.

Wesentliche Bestandteile dieser Gesamtkonzeption sind:

- Erschließungsstruktur:  
Neben der internen Gebietserschließung zählt hierzu auch die Schaffung von neuen Verkehrsachsen bzw. Querungsmöglichkeiten zwischen der Ortslage Pfalzel und den angren-

zenden Siedlungseinheiten. Vordringlich ist dabei die Reduzierung der bisherigen Trennwirkungen und die Stärkung funktionaler Zusammenhänge.

- **Nutzungs- und Baustruktur:**  
Die Prüfung und Umsetzung der Nutzungsstruktur sowie der sich daraus ergebenden Baustruktur hat ergänzend zur Stadtteilrahmenplanung zu erfolgen. Dabei ist auf eine verträgliche Nutzungszuordnung zu den angrenzenden Nutzungen (Wohnen und Schule) zu achten (vgl. Kapitel 3.2.3). Überdies sollte sich die Siedlungs- und Baustruktur an den Standards der nachhaltigen Siedlungsentwicklung und des qualitätsvollen Bauens orientieren.
- **Grünstruktur:**  
Die gebietsinterne Durchgrünung sowie gebietsübergreifende Grünachsen haben Bestandteil des vernetzten Grünsystems zu sein. Hierdurch ist ein wichtiger Beitrag zur ökologischen Aufwertung des gesamten Areals zu leisten.

### **Industrie- und Gewerbegebiet Trierer Hafen**

Die Aussagen zum Gesamtkonzept für die Entwicklung des Hafengebiets können lediglich Empfehlungscharakter haben, da die Planungshoheit für dieses Areal beim Eigentümer, dem Zweckverband Wirtschaftsförderung im Trierer Tal, liegt. Grundsätzlich sollte im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung eine Steuerung hinsichtlich Reduzierung der Flächenversiegelung, verträglicher und qualitätsvoller Nutzungs- und Baustruktur sowie verstärkter Durchgrünung vorgenommen werden (vgl. Kapitel 3.6).

#### **3.2.3 Bauliche Nutzungen**

Pfalzel verfügt über eine Nutzungsvielfalt, welche in weiten Teilen auch zukünftig zu erhalten und auszubauen ist. Hinsichtlich der Nutzungskonflikte zwischen Ortslage und Hafengebiet ist allerdings darauf zu achten, dass bestehende Nutzungskonflikte abgebaut und Neue vermieden werden.

Folgende Maßnahmen sind erforderlich:

- Nutzungsintensivierung der derzeitigen Brachflächen bzw. untergenutzten Flächen im Bereich des Bahnareals (vgl. Kapitel 3.2.2).
- Umnutzung von Flächen und Gebäuden für zukunftsorientierte Nutzungen.
- Ausbau der Nutzungsmischung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit in der Ortslage. Dabei auf verträgliche Zuordnung der einzelnen Nutzungen achten.
- Nutzungsbeschränkungen bzw. Ausschluss störender Nutzungen im Industrie- und Gewerbegebiet des Trierer Hafens (vgl. Kapitel 3.5.5).

#### **3.2.4 Bausubstanz**

##### **Sanierungsgebiet**

Von den Pfalzeler Bürgerinnen und Bürgern wurde im Bürgergutachten die Ausweisung der gesamten Ortslage oder zumindest des historischen Ortskerns als Sanierungsgebiet gefordert. Diese Ausweisung ist aus Sicht der Stadtplanung nicht realisierbar, da die entsprechenden baurechtlichen Voraussetzungen hinsichtlich städtebaulicher Missstände gemäß § 136 Abs. 2 BauGB nicht gegeben sind. In Pfalzel entspricht die vorhandene Bebauung überwiegend den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (Belich-

tung und Belüftung, bauliche Beschaffenheit, Zugänglichkeit und Erschließung, Nutzungsmischung). Auch die Funktionsfähigkeit des Gebiets in Bezug auf den fließenden Verkehr, die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit sowie die infrastrukturelle Erschließung und Ausstattung ist gewährleistet. Die baulichen Mängel einzelner Gebäude sowie die unzureichenden Flächen für den ruhenden Verkehr allein rechtfertigen die Ausweisung eines Sanierungsgebiets nicht. Der Forderung des Bürgergutachtens wird daher nicht gefolgt.

### **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.

Zur Erhaltung der Bausubstanz der verfallenen Gebäude in der Golostraße, in der Burgstraße und am Kirchplatz ist eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen notwendig: Oberste 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.

### **3.2.5 Ortsbild**

Einheitliche Gestaltungs- bzw. Entwicklungsmaßstäbe für eine Aufwertung des Ortsbilds in Pfalzel 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 3.2.1). Es ist vielmehr durch verschiedene städtebauliche und gestalterische Maßnahmen ein in allen Siedlungseinheiten ansprechend gestaltetes und jeweils charakteristisches Ortsbild herbeizuführen.

### **Historischer Ortskern**

Der Erhalt und die Pflege der charakteristischen Bausubstanz in der Denkmalzone des historischen Ortskerns sollte durch fachkundige Gestaltungsempfehlungen für Grundstückseigentümer und Fördermaßnahmen sichergestellt werden. Denkbar ist auch der Erlass einer Erhaltungssatzung gemäß § 172 I Nr. 1 BauGB, mit der die Eigenart des gesamten Bauensembles baurechtlich gesichert werden könnte. Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung dieser Maßnahmen sind die Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft der betroffenen Bewohner.

Darüber hinaus ist eine funktionale und ansprechende Gestaltung der Straßen und Plätze vorzunehmen (vgl. Kapitel 3.4.1). Hierbei ist besonders dem Bedarf nach zusätzlichen Stellplätzen Rechnung zu tragen. Zu den Gestaltungsmaßnahmen können die Eindeckung mit einheitlichem Straßenpflaster, das Anbringen einheitlicher Beschilderungen und Beleuchtungen, die Integration von Pflanzflächen und Bäumen sowie das Anlegen von Treffpunkten und Verweilplätzen zählen. Eine Einbeziehung aller Bevölkerungsgruppen bei den Gestaltungsmaßnahmen wäre hilfreich.

## Einzelmaßnahmen

Zu den Einzelmaßnahmen der Ortsbildgestaltung im historischen Ortskern zählen:

- **Umgestaltung Umfeld Amtshaus / Feuerwehr:**  
Für den gesamten öffentlichen Bereich zwischen Residenzstraße, Golostraße und Münzstraße ist ein funktionales und gestalterisches Gesamtkonzept zu entwickeln. Dabei sind räumliche Abgrenzungen (Mauern und Umfriedungen) sowie Versiegelungen (asphaltierte und gepflasterte Oberflächen) soweit wie möglich zurückzubauen, ergänzende Grünstrukturen anzulegen und die allgemeine Nutzbarkeit zu verbessern. Den besonderen Bedürfnissen der öffentlichen Versammlungsräume, des Feuerwehr-Vorplatzes sowie des Kinderspielplatzes ist Rechnung zu tragen. Eine Verknüpfung mit dem umzugestaltenden Straßenraum ist zu gewährleisten.
- **Umgestaltung des Mechtelplatzes:**  
Die Straßenaufweitung an der Einmündung Mechtelstraße / Residenzstraße ist, wie auch im Bürgergutachten dargestellt, funktional und gestalterisch neu zu fassen. Hierbei ist ein Ausgleich zwischen den Forderungen nach maximaler Stellplatzzahl und maximaler Durchgrünung bzw. Errichtung von Baumanlagen und Ruhebänken herbeizuführen.
- **Wiederaufbau des Stadttors:**  
Die Anregung des Bürgergutachtens zum Wiederaufbau des historischen Stadttors an der Adulastraße wird aufgenommen. Im gleichen Zug wird auf die vorgeschlagene Gründung eines Fördervereins verwiesen, der sich diesem Projekt anzunehmen hätte.
- **Umgestaltung des Alten Friedhofs zum Dorfplatz:**  
Entsprechend der Anregungen des Bürgergutachtens könnte das Areal des alten Friedhofs zum Dorfplatz umfunktioniert bzw. umgestaltet werden. Dabei ist den Anforderungen an einen Treffpunkt für die gesamte Ortsbevölkerung durch funktionale und gestalterische Elemente Rechnung zu tragen. In den Dorfplatz sind ein Kinderspielplatz sowie der vorhandene Baumbestand zu integrieren. Die gleichzeitige Umgestaltung des angrenzenden Straßenraums (Steinbrückstraße) sowie der Bushaltestelle und Einbeziehung in die Platzgestaltung ist zu überprüfen.
- **Platzgestaltung Am Stadttor / Sauerzapfstraße / Pfalzgrafenstraße:**  
Der bislang gestalterisch nicht gefasste Einmündungsbereich ist als ortstypischer Platz (vergleichbar dem Spielesplatz) zu gestalten. Dazu gehören eine funktionale Neugliederung (Verkehrsführung, Stellplätze) sowie ein Begrünungs- und Gestaltungskonzept. In die Gestaltung ist die umgebende Bebauung einzubeziehen.
- **Wallmauer:**  
Die Gestaltung und Nutzung der historischen Wallmauer ist für Pfalzel von zentraler Bedeutung. Durch grünordnerische Maßnahmen sind sowohl die Flächen auf der Wallmauer als auch der ehemalige Grabenbereich vor der Wallmauer aufzuwerten bzw. zu erschließen (vgl. Kapitel 3.8.2). Damit könnte die Wallmauer als ortsbildprägendes Ensemble neu positioniert und in das Siedlungsgefüge integriert werden.

## Ortsbildgestaltung außerhalb des Ortskerns

- **Moselufer:**  
Der Aufwertung und Umgestaltung des Moselufers kommt eine zentrale Bedeutung zu, wie in Kapitel 3.8.3 aufgezeigt wird.

- **Umfeld Wegkapelle Pfalzeler Straße:**  
Der Straßenraum im Umfeld der Wegkapelle an der Pfalzeler Straße, Einmündung Philosophenweg ist so umzugestalten, dass die dörfliche Situation besser erfahrbar wird. Zu den gestalterischen Maßnahmen zählen eine Erneuerung des Straßenbelags durch ortstypisches Pflaster, das Anlegen von Grünflächen und das Aufstellen einer Bank. Aus verkehrstechnischer Sicht ist dabei zu überprüfen, inwieweit in der Pfalzeler Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen notwendig sind und inwieweit der Einmündungsbereich des Philosophenwegs neu zu fassen ist.
- **Pfalzeler Stern sowie Ortseingänge Eltzstraße und Mäusheckerweg:**  
Die gestalterischen Maßnahmen sind Bestandteile der entsprechenden verkehrlichen Maßnahmen (vgl. Kapitel 3.4.1).
- **Industrie- und Gewerbegebiet Trierer Hafen:**  
Konkrete Gestaltungsvorgaben für das Hafengebiet können von kommunaler Seite nicht getroffen werden. Empfohlen wird eine verbesserte Eingrünung der Baukörper sowie eine gestalterische Aufwertung der großflächigen Parkplätze und ungeordneten Außenanlagen.
- **Bahnareal:**  
Die Ortsbildgestaltung des Bahnareals ist abhängig von der zu entwickelnden Gesamtkonzeption (vgl. Kapitel 3.2.2).

### **3.2.6 Wohnumfeld**

Zur Aufwertung des Wohnumfelds als wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Wohnzufriedenheit sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- 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 im Bereich der Wallmauer. Dabei auch Schaffung vielfältiger Nutzungsmöglichkeiten (vgl. Kapitel 3.5.3).
- Errichtung funktionaler und gestalterisch ansprechender Standplätze für Fahrräder und Abfallbehälter.

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 des Dorfplatzes (vgl. Kapitel 3.2.5) eignen. Insgesamt kann diese Vorgehensweise zu einem verantwortungsvolleren Umgang der Bewohner mit ihrem Wohnumfeld sowie einer stärkeren Identifizierung bzw. Verbundenheit beitragen helfen.

## 3.3 Themenbereich Infrastruktur

### 3.3.1 Versorgung/Einzelhandel

#### Versorgungsschwerpunkt Ortsmitte Pfalzel

Der Bereich Mechtelplatz / Residenzstraße / Steinbrückstraße / Pfalzeler Stern ist als lokaler Versorgungsschwerpunkt und Ortsmitte Pfalzel 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 Angebotsvielfalt visuell verdeutlichen und die Orientierung begünstigen. Die konkreten Maßnahmen sind mit den Maßnahmen der Ortsbildgestaltung (vgl. Kapitel 3.2.5) abzustimmen bzw. können Teil von ihnen sein.

In Ergänzung zu diesen räumlichen Maßnahmen wird die Gründung einer Interessengemeinschaft der Einzelhändler und die Durchführung einer Imagekampagne empfohlen. Dabei ist neben der Zielgruppe der Pfalzeler Bewohnerschaft auch die Zielgruppe der Touristen anzusprechen.

#### Weitere Versorgungsbereiche

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 in der Pfalzeler Ortsmitte 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.

Folgende Standorte im Stadtbezirk Pfalzel eignen sich für Einzelhandelsansiedlungen:

- Eltzstraße (gegenüber Einmündung Rothildisstraße): Gebiet im Bebauungsplan BP 10 "Ortsauffüllung Pfalzel" als Gewerbefläche ausgewiesen. Nähe zur Ortslage, aber begrenzte Fläche.
- Hafestraße (Anschlussstelle B 53): Gebiet im Flächennutzungsplan als gewerbliche Fläche dargestellt, ein Bebauungsplan befindet sich in Aufstellung. Große Fläche, gute Erreichbarkeit über B 53, aber Distanz zur Ortslage.
- Bahnareal: Genauer Standort abhängig von Gesamtkonzept (vgl. Kapitel 3.2.2).

Bei einer Entscheidung, ob und welche diese Flächen für eine Einzelhandelsansiedlung in Frage kommt, sollte ein besonderes Augenmerk auf die Zuordnung zu bzw. die Erreichbarkeit aus den Wohnstandorten Pfalzel, Biewer und Ehrang (möglicher Einzugsbereich) gelegt werden.

### 3.3.2 Öffentliche Einrichtungen

Die öffentlichen Gemeinschaftseinrichtungen werden im Bereich "Soziales" (vgl. Kapitel 3.7) näher thematisiert.

### 3.3.3 Technische Infrastruktur

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

Langfristig ist darauf hinzuwirken, dass ein Abbau der Hochspannungsleitungen vollzogen werden kann, da diese erhebliche Beeinträchtigungen der angrenzenden Wohngebiete und des Landschaftsbilds darstellen.

## 3.4 Themenbereich Verkehr

### 3.4.1 Straßennetz

#### Ausbau / Umbau

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

- **Alter Ortskern:**  
Für das Straßennetz des alten Ortskerns sollte aus Gründen der funktionalen und gestalterischen Aufwertung eine komplette Umgestaltung des Straßenraums erfolgen (vgl. Kapitel 3.2.5). Aus funktionaler Sicht sollte besonders auf eine übersichtliche Verkehrsführung, die Erschließung bzw. Ausweisung von Parkständen für Anwohner, die Errichtung von Fahrradabstellanlagen sowie das Anlegen von Treffpunkten und Verweilplätzen geachtet werden. Gestalterische Maßnahmen sind die Eindeckung mit einem einheitlichen Straßenpflaster, das Anbringen einheitlicher Beschilderungen und Beleuchtungen sowie die Integration von Pflanzflächen und Bäumen. Diese Maßnahmen sollten dazu beitragen, den historischen Charakter des Ortskerns zu betonen.
- **Kreuzung Ringstraße / Freiherr-vom-Stein-Straße / Mittelweg / Hans-Adamy-Straße:**  
Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und besseren Orientierung sollte ein kleiner Kreisverkehr (ggfs. mit begrünter Mittelinsel) eingerichtet werden.
- **Pfalzeler Stern:**  
Die Verkehrsführung und Gestaltung dieses Knotenpunkts sollte weiter optimiert werden. Im Vordergrund sollte dabei die Erhöhung der Verkehrssicherheit und bessere Orientierung stehen, aber auch die Aufwertung als zentraler Platz und Treffpunkt sollte Berücksichtigung finden (vgl. Kapitel 3.2.5).
- **Eltzstraße:**  
Der Ausbau der Eltzstraße wird im Zug der Erschließung des Neubaugebiets vorgenommen werden. Ergänzend dazu sollte zwischen Hafenbahn und Rothildisstraße die Ortseingangssituation funktional und gestalterisch gefasst werden (vgl. Kapitel 3.2.5). Eine Konkretisierung dieser Maßnahme hat in Abstimmung mit den Planungen für das angrenzende Gewerbegebiet zu erfolgen.
- **Mäusheckerweg:**  
Der Ausbau des Mäusheckerwegs zwischen Pfalzeler Stern und Überführung B 53neu wird im Zug der Erschließung des Neubaugebiets vorgenommen werden. Auch hier sollte zwischen Mühlenteich und Überführung die Ortseingangssituation funktional und gestalterisch gefasst werden. Die Überplanung des Abschnitts zwischen Überführung und Schulzentrum Mäusheckerweg hat im Rahmen der Gesamtkonzeption zu erfolgen (vgl. Kapitel 3.2.2).

Darüber hinaus sind in verschiedenen Erschließungs- und Wohnstraßen im gesamten Stadtgebiet die Fahrbahndecken zu erneuern. Eine differenzierte Darstellung dieser Bereiche kann im Stadtteilrahmenplan nicht erfolgen, da diese Maßnahmen zur Bestandserhaltung außerhalb der räumlichen Planung liegen.

### **Neubau**

Die Bauarbeiten für die Trasse der B 53neu befinden sich in fortgeschrittenem Stadium (vgl. Kapitel 2.4.1). Der Neubau weiterer Straßen ist derzeit noch nicht geplant. Auch für den Bau einer weiteren Moselbrücke ("Nordbrücke") sind bislang keine konkreten Pläne vorhanden. Die Intensivierung dieses Planungsprozesses wird ausdrücklich empfohlen, kann jedoch nicht Gegenstand dieses Stadtteilrahmenplans sein.

Gleichzeitig ist das umzustrukturierende Bahnareal durch neue Straßen und Wege zu erschließen (vgl. Kapitel 3.2.2). Dabei ist zum einen auf eine zweckmäßige Erschließung der neu zu schaffenden Siedlungseinheiten, andererseits auf die Schaffung von attraktiven Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen der Ortslage Pfalzel und dem Gebiet Ehranger Straße / Stadtwald zu achten. Überdies ist der neu zu schaffenden Bahnhofsteilpunkt Mäusheckerweg in das Erschließungskonzept zu integrieren (direkte Wegeführung und Anfahrbarkeit).

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

### **Verkehrsaufkommen**

Der Bau der B 53neu führt nicht zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens, es beschleunigt lediglich den Verkehrsfluss und hilft somit, staubedingte Belastungen zu verringern. Außerdem trägt es zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Biewer und der Ehranger Straße bei.

Eine wirkliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens ist nur möglich, wenn der Anteil des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des ÖPNV-Anteils abnimmt. Es braucht daher eine Attraktivierung des ÖPNV in Pfalzel wie in der Gesamtstadt (vgl. Kapitel 3.4.3), damit die Bewohner in ihm eine wirkliche Alternative zum eigenen PKW sehen.

### **Schleichverkehr**

Die Verbindungen zwischen Pfalzel und Biewer (Am Bahndamm – Levelingstraße, Im Flürchen – Achterweg), die derzeit vielfach als Schleichwege benutzt werden, sind für den Durchgangsverkehr wirksam zu schließen. Zur Lösung des Problems reichen Verkehrsschilder (Durchfahrtsverbot, Anlieger frei) allein nicht aus, da sie häufig missachtet werden. Zusätzliche Verkehrskontrollen können auch nur bedingt Abhilfe schaffen. Die wirksamste Lösung besteht in der Errichtung von automatischen Durchfahrtschranken, die nur von Anliegern und Rettungsfahrzeugen per Karte oder Funksignal zu öffnen sind. Diese Lösung ließe sich schon kurzfristig ohne größere Aufwendungen realisieren.

### **Ruhender Verkehr**

Um die derzeitige Parksituation im Straßenraum entschärfen und langfristig den Bedarf an öffentlichem und wohnungsbezogenem Parkraum decken zu können, sind in der Ortslage Pfalzel zusätzliche Parkmöglichkeiten zu schaffen.

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit, insbesondere im alten Ortskern, und der eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten sind bauliche Maßnahmen von größerem Umfang (Parkhaus, Tiefgarage, Sammelgaragen, Großparkplatz) innerhalb der Ortslage nicht realistisch. Überdies würden sich größere Bauwerke bzw. -flächen für den ruhenden Verkehr nur schwer in das Siedlungsgefüge integrieren lassen.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt sich in einem ersten Schritt das Ausweisen markierter Parkstände im Straßenraum. Gerade im Zuge der Straßenausbaumaßnahmen innerhalb des Ortskerns (vgl. Kapitel 3.4.1) sollte bei entsprechender Flächenverfügbarkeit ein besonderes Augenmerk auf die Erschließung bzw. Markierung 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.

In einem zweiten Schritt sollte bei einer Siedlungsentwicklung im Blockinnenbereich Am Kändelchen / Pfalzeler Straße ein Standort für Parkflächen eingeplant werden. Die konkrete bauliche Ausführung dieser Anlage ist in der Gesamtplanung für das Areal vorzunehmen.

Für Touristen und Erholungssuchende sind zwischen östlicher Eckbastion und Hans-Adamy-Straße zusätzliche Parkstände auszuweisen. Diese sind in die Gestaltung der Moselpromenade einzubinden (vgl. Kapitel 3.8.3).

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

#### **Regionalbahnkonzept**

Für Pfalzel stellt die Umsetzung des Regionalbahnkonzepts für die Region Trier 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. In Verbindung mit der Umstrukturierung des Bahnareals (vgl. Kapitel 3.2.2) ist diese Maßnahme auch für die siedlungsstrukturelle Entwicklung des Stadtteils von zentraler Bedeutung. Der neu einzurichtende Haltepunkt Mäusheckerweg, dessen genaue Lage im Zuge der Gesamtplanung für das Bahnareal festzusetzen ist, eignet sich gemäß dem Grundsatz "Stadt der kurzen Wege" als Kristallisationspunkt für städtebauliche Entwicklungen unter Berücksichtigung diverser städtischer Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung, Freizeit).

In diesem Zusammenhang wäre zu überlegen, inwieweit der bestehende Haltepunkt Pfalzel zugunsten des neuen Haltepunkts Mäusheckerweg geschlossen werden könnte. Andernfalls wäre ein Ausbau des Haltepunkts notwendig, der die Schaffung einer barrierefreien Zugänglichkeit (Aufzüge) und gestalterische Aufwertung umfassen müsste.

Im Regionalbahnkonzept ist auch die Reaktivierung der Weststrecke enthalten. Auf dieser soll der Personenverkehr wieder aufgenommen werden und so der Stadtbahnring um Trier geschlossen werden. Eine Umsetzung dieser Maßnahme erscheint derzeit jedoch fraglich.

#### **Weitere Maßnahmen**

Die Umgestaltung der Bushaltestelle "Alter Ortskern" am Alten Friedhof (Steinbrückstraße) ist bei der Gesamtplanung für den zu errichtenden Dorfplatz zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 3.2.5). Weitere Maßnahmen, wie etwa die Intensivierung des Taktverkehrs der Buslinie 7, weisen keine räumliche Relevanz auf und sind deshalb nicht Gegenstand dieses Stadtteilrahmenplans.

### 3.4.4 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.

Ein besonderes Augenmerk ist auf die Gehwege entlang von Mäusheckerweg und Eltzstraße zu richten. Im Bereich der Ortslage werden derzeit die Straßen ausgebaut und beiderseits straßenbegleitende Gehwege angelegt. Nach Abschluss dieser Arbeiten werden diese Straßenabschnitte den allgemeinen Anforderungen genügen. Akuter Handlungsbedarf besteht im Bereich der "Sieben Bögen", wo die derzeitige Gehwegsituation durch bauliche Maßnahmen funktional und gestalterisch aufzuwerten ist (Oberflächenbelag, Abtrennung zur Fahrspur, Wandgestaltung, Beleuchtung). Mittelfristig ist darauf hinzuwirken, dass diese Wegesituation im Zug der Umstrukturierung des Bahnareals (vgl. Kapitel 3.2.2) komplett verändert wird.

#### **Radwege**

Die Ausweisung von zusätzlichen Radwegen durch Pfalzel, wie im Bürgergutachten vorgeschlagen, erscheint in Anbetracht des geringen Verkehrsaufkommens nicht notwendig. Bei künftigen innerörtlichen Straßenausbaumaßnahmen ist die Mischnutzung von motorisiertem Verkehr und Fahrradverkehr zu berücksichtigen.

Auf den Ausbau des Moselradwegs und die bessere Verknüpfung mit der Ortslage Pfalzel wird im Kapitel Freizeit eingegangen (vgl. Kapitel 3.8).

#### **Verbindungswege**

Die vorhandenen Verbindungswege innerhalb der Siedlungsgebiete sind in Ausbaurzustand und Gestaltung auf ein allgemein zufrieden stellendes Niveau zu bringen. Dies gilt besonders für die Wege zwischen Bahnlinie, Pfalzeler Straße und Philosophenweg.

Um die Verbindungen zwischen den einzelnen Siedlungseinheiten weiter auszubauen, sind an siedlungsstrukturell bedeutenden Stellen neue Verbindungswege für Fußgänger und Radfahrer zu errichten. Hier ist in erster Linie die Einrichtung neuer Wegeverbindungen zwischen Ortslage und Schulzentrum Mäusheckerweg bzw. Ehranger Straße vorzunehmen. Die genaue Lage dieser Wege ist abhängig von der Gesamtplanung für das Bahnareal. Wichtig wird sein, den einzu richtenden Bahnhofpunkt Mäusheckerweg sowie weitere funktionale Zielpunkte in die Wegführung einzubinden. Um die vorhandenen Trennwirkungen abzubauen, sind zwischen Philosophenweg und Am Bahndamm eine zusätzliche Unterführung der Bahntrasse sowie im Industrie- und Gewerbegebiet Trierer Hafen weitere Verbindungswege einzurichten.

#### **Moselsteg**

Zur Überwindung der Barriere Mosel und zur Schaffung direkter, attraktiver Wegeverbindungen über die Grenzen des Stadtteils hinaus wird die Errichtung eines Moselstegs zwischen Pfalzel und Ruwer (südlich der Ruwermündung) empfohlen. Da dieser Steg den Fußgängern und Radfahrern vorbehalten sein sollte, ist eine bauliche schmale, filigran gestaltete Ausführung ausreichend.

Im Sinne des Grundsatzes "Stadt der kurzen Wege" ist dieser Steg zur Schließung bisheriger Lücken im Fuß- und Radwegenetz für die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung von Stadt und Region von großer Bedeutung. Mit diesem Steg wird den Bewohnern von Pfalzelt ein direkter Zugangsmöglichkeit in die Naherholungsgebiete Ruwertal und Grüneberg geboten. Überdies kann in Verbindung mit dem Ausbau des Moselradwegs entlang des Hafengeländes (Bau eines Stegs über die Hafenmündung) eine attraktive Verbindung vom Ruwertal ins Kylltal geschaffen werden (vgl. Kapitel 3.8).

## **3.5 Themenbereich Landschaft und Freiraum**

### **3.5.1 Landschaftsbild**

Die Landschafts- bzw. Stadtbildeinheiten Pfalzels sind nachhaltig fortzuentwickeln. Dazu ist es erforderlich, die natürliche Funktion dieser Räume vor weiteren menschlichen Eingriffen zu schützen und zu pflegen. Bauleitplanung und Bauordnung haben dafür Sorge zu tragen, dass in diesem gesamten Bereich keine weiteren Bauflächen mehr ausgewiesen werden und bauliche Maßnahmen so weit als möglich unterbleiben. Dies gilt besonders für die Moselauen östlich des Mittelwegs und westlich im Flürchen.

Unter dem Leitbild der "dörflichen Stadt" sind die kleinstrukturierten, meist extensiv landwirtschaftlich genutzten Ortsrandbereiche behutsam zu sichern und landschaftsgerecht zu gestalten.

Darüber hinaus sind die Stadtbildeinheiten, die durch anthropogene Einflüsse besonders überformt sind, in ihrer natürlichen Funktion aufzuwerten und zu strukturieren. Für das Bahnareal ist dieses Ziel im Rahmen der Gesamtplanung und kompletten Umstrukturierung zu erreichen (vgl. Kapitel 3.2.2). Im Hafengelände sind im Bestand grüngestalterische Maßnahmen vorzunehmen und bei Neuplanungen die ökologischen Aspekte verstärkt zu berücksichtigen. Visuell störende Elemente sind in das Stadt- bzw. Landschaftsbild einzubinden.

### **3.5.2 Freiraumnutzungen**

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

- Vermeidung weiterer Inanspruchnahme des Freiraums für bauliche Zwecke. Definition einer abschließenden Siedlungsgrenze als Schutz vor Zersiedlung in den Bereichen Im Flürchen und Am Bahndamm.
- Vernetzung von Freiraum und Grünflächen im Siedlungsbereich durch Grünzüge und Ortsrandgestaltung, insbesondere im Bereich Mittelweg / Sportanlagen sowie Im Flürchen.
- Erhalt und Pflege der charakteristischen Kulturlandschaft in den Moselauen, insbesondere der Streuobstbestände.
- Behutsame Fortentwicklung des Freiraums für Zwecke der Naherholung und des Tourismus im Sinn von naturnahen Erlebnisräumen.

### 3.5.3 Grünflächen

#### Grünanlagen

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

Folgende Standorte sind als Grünanlagen zu entwickeln:

- **Alter Friedhof (Steinbrückstraße):**  
Grünplanung in Verbindung mit der Gestaltung des Dorfplatzes (vgl. Kapitel 3.2.5). Erhalt des vorhandenen Baumbestands sollte höchste Priorität haben. Vernetzung mit dem angrenzenden Wallmauerbereich ist herbeizuführen.
- **Wallmauer und ehem. Wallgraben:**  
Grünplanung in Verbindung mit der touristischen Erschließung (vgl. Kapitel 3.8.2). Auf der Wallmauer Schaffung einer Flanierzone, im Wallgrabenbereich durchgehende Wegeverbindung. Einbindung des Friedhofs in Gesamtkonzept. Vorhandene Grünstrukturen (insbesondere Baumbestand) soweit möglich übernehmen.
- **Moselufer:**  
Grünplanung als Schwerpunkt bei der Gesamtkonzeption für das Naherholungsgebiet Moselufer (vgl. Kapitel 3.8.3). Integration in stadtteilübergreifendes vernetztes Grünsystem.
- **Blockinnenbereiche:**  
Bei Entwicklung weiterer Bauflächen (vgl. Kapitel 3.2.2) an zentralen Stellen kleinere Grünanlagen (Spielplätze, "Westentaschenparks") als kommunikative Treffpunkte einplanen. Außerdem auf Erhalt vorhandener Gehölzstrukturen und verstärkte Durchgrünung im Privatgartenbereich achten.

#### Weitere Grünflächen

Auf die Schaffung zusätzlicher Spielflächen wird in Kapitel 3.8.4 eingegangen. Hinsichtlich der sonstigen vorhandenen Grünflächen (Friedhof und Sportanlagen) besteht kein räumlicher Planungsbedarf. Pflege- und Gestaltungsmaßnahmen liegen im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Fachämter.

### 3.5.4 Grünvernetzung

In Anbetracht des geringen Freiflächenanteils im Stadtteil Pfalzel 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 des vorhandenen Grünzugs zwischen Biewer und Ehrang bzw. Pfalzel vor weiterer Besiedlung, Pflege der vorhandenen Offenlandstrukturen, Entwicklung neuer, hochwertiger Grünstrukturen, etwa im Bereich der ehemaligen Kiesgruben.

- Moseluferzone als Grünzug erhalten und entwickeln (vgl. Kapitel 3.8.3).
- Integration des Immissionsschutz-Wäldchens zwischen Ortslage und Hafengebiet in einen Grünzug, Ergänzung der Grünstrukturen in Richtung Stadtwald bzw. Mosel.
- Schaffung eines bahnparallelen Grünzugs auf dem umzustrukturierenden Bahnareal als Puffer zwischen Hafengebiet und Wohnstandorten entlang der Ehranger Straße, 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, Sportanlagen und Spielplätze).
- Schaffung zusätzlicher Grünanlagen (vgl. Kapitel 3.5.3).
- Begrünung bislang versiegelter Flächen, insbesondere von großflächigen Parkplätzen im Industrie- und Gewerbegebiet.
- Bei Inanspruchnahme der Blockinnenbereiche für Siedlungszwecke auf weitestgehenden Erhalt vorhandener Grünstrukturen und verstärkte Durchgrünung achten.
- Bei Straßenausbau auf straßenbegleitende Bepflanzungen (Bäume und Pflanzbeete) achten.
- Eingrünung der Siedlungsränder als Übergang zwischen bebauten Flächen und Offenland.

### 3.5.5 Immissionsschutz

Zum Immissionsschutz sind folgende räumlich relevante Maßnahmen durchzuführen:

- **Gewerbeflächen:**  
Zur Vermeidung der Nutzungskonflikte und Reduzierung der Immissionsbelastungen sollten in den bestehenden Gewerbegebieten bauliche Maßnahmen zum Immissionsschutz vorgenommen werden. Ergänzend hierzu ist künftig auf eine verträgliche Nutzungszuordnung und konfliktvermeidende Flächenausweisungen zu achten (vgl. Kapitel 3.6).
- **Lärmschutzwall zwischen Ortslage und Hafengebiet:**  
Zwischen Ortslage und Hafengebiet sollte am nördlichen Rand des Wäldchens (Karolingerstraße) entlang der Hafenbahntrasse ein Lärmschutzwall aufgeschüttet werden. Genaue Lage und Höhe dieses Walls ist durch die Fachplanung zu ermitteln.
- **Lärmschutz entlang der Bahntrasse:**  
Innerhalb der Ortslage Pfalzel sollte entlang der künftig befahrenen Bahntrasse durchgängige Lärmschutzwände errichtet werden. Dabei sollte schon die Moselbrücke einbezogen werden. Zwecks Erhalt wichtiger bzw. prägender Blickbeziehungen sollte die Wand in Abschnitten transparent ausgeführt werden. Ergänzend hierzu ist eine lärmdämmende Erneuerung des Gleisbetts vorzunehmen.
- **Lärmschutz entlang der Autobahn:**  
Auch wenn die Autobahntrasse nicht im Gebiet der Gemarkung Pfalzel verläuft, werden die Schutzmaßnahmen auf Ruwerer Seite auch in diesen Stadtteilrahmenplan eingearbeitet, da sie in direktem Bezug zur Ortslage Pfalzel stehen. Entlang der Autobahn (moselseitiger Fahrbahnrand) ist auf der gesamten Länge von Pfalzel eine Lärmschutzwand zu errichten. Auf der Höhe des alten Ortskerns sollten transparente Elemente zum Einsatz kommen, um die Blickbeziehungen aufrecht erhalten zu können. Ergänzend hierzu ist ein lärmdämmender Straßenbelag zu verwenden.

- **Lärmschutz entlang der B 53neu:**  
Aufgrund der Tief- bzw. Troglage der Straßentrasse erscheinen zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen (Wall oder Mauer) nicht erforderlich. Allerdings ist bei künftigen Siedlungsentwicklungen ein Schutzabstand zur Straßentrasse einzuhalten.

Die weiteren im Bürgergutachten genannten Maßnahmen, wie etwa Messungen und Kontrollen, weisen keine räumliche Relevanz auf und können daher nicht Inhalt des Stadtteilrahmenplans sein. Die Durchführung dieser Maßnahmen liegt im Zuständigkeitsbereich der entsprechenden Behörden bzw. Fachämter.

### **3.5.6 Hochwasserschutz**

Die bestehende Hochwasserschutzanlage (Damm, Mauer und mobile Schutzvorkehrungen) gewährleistet keinen ausreichenden Schutz vor einem 100-jährlichen Hochwasserereignis. Es ist daher zu prüfen, inwieweit die Anlage weiter erhöht werden kann und welche Schwachstellen in der Ortslage zusätzlich zu beseitigen sind. Inwieweit hierfür bauliche Maßnahmen in Betracht kommen oder lediglich mobile Schutzelemente zum Einsatz kommen können, ist durch genaue Machbarkeitsstudien zu belegen.

Letztlich wird sich ein absoluter Hochwasserschutz für Pfalzel aufgrund der natürlichen Gegebenheiten nicht herstellen lassen. Deshalb sind im Überschwemmungsgebiet künftig bauliche Maßnahmen auf ein Minimum zu beschränken. Bei den dennoch zu genehmigenden Bauprojekten ist dem Hochwasserschutz besonders Rechnung zu tragen (z.B. Bauweise und Baumaterialien, Erdgeschossniveau und -nutzung).

### **3.5.7 Erholung und Freizeitnutzung**

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

## **3.6 Themenbereich Wirtschaft**

### **Gewerbeflächen**

Die vorhandenen und künftigen Gewerbeflächen sind 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.

- **Bahnareal:**  
Für die künftige Entwicklung des Stadtteils Pfalzel als stadtweit bedeutender Gewerbestandort ist das Bahnareal aufgrund seiner Flächengröße und Entwicklungspotenziale von zentraler Bedeutung. Hierzu bedarf es einer umfassenden städtebaulichen Gesamtplanung unter Einbeziehung sämtlicher räumlich relevanter Themenbereiche (vgl. Kapitel 3.2.2).
- **Industrie- und Gewerbegebiet Trierer Hafen:**  
Die Sicherung und Weiterentwicklung des Hafenareals als stadtweit bedeutsamer Industrie- und Gewerbestandort liegt in der Zuständigkeit des Zweckverbands Wirtschaftsförderung im Trierer Tal. Bei der Vermarktung der noch freien Grundstücke sowie der Umwandlung be-

stehender Firmengelände sollte neben den wirtschaftlichen Aspekten auch die Erfordernisse der Siedlungsökologie und Nutzungsverträglichkeit zu den angrenzenden Wohnstandorten berücksichtigt werden (vgl. Kapitel 3.2.2).

- **Gewerbefläche Eltzstraße:**  
Für die Gewerbefläche an der Eltzstraße, Höhe Rothildisstraße besteht mit dem Bebauungsplan BP 10 "Ortsauffüllung Pfalzel" gültiges Planrecht. Somit würde sich diese Fläche für die Ansiedlung unterschiedlicher gewerblicher Nutzungen eignen, wozu auch Einzelhandelsunternehmen zu zählen sind (vgl. Kapitel 3.3.1). Bei der baulichen Entwicklung der Fläche sind eine die Vermeidung von Nutzungskonflikten mit der benachbarten Wohnbebauung sowie die Gestaltung der Ortseingangssituation zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 3.2.5).
- **Weitere Gewerbeflächen:**  
In der Gemarkung Pfalzel sollten über die genannten Gewerbeflächen hinaus aufgrund des begrenzten Freiflächenanteils und der möglichen Einschränkungen der Wohnstandorte keine weiteren Flächen für gewerbliche Nutzung ausgewiesen werden.

### **Gewerbebetriebe**

Das Spektrum der in Pfalzel vorhandenen Dienstleistungs-, Handwerks- und Produktionsbetriebe ist zu erhalten und durch zukunftsorientierte Betriebsformen zu ergänzen. Hierzu sind die notwendigen siedlungsstrukturellen und baulichen Voraussetzungen zu schaffen, insbesondere durch die Bauleitplanung. Auf die Ansiedlung bestimmter Betriebe hat die räumliche Planung jedoch keinen direkten Einfluss. Sie kann lediglich dazu beitragen, durch bedarfsgerechte und ansprechende Erschließung und Gestaltung der Gewerbeflächen die Ansiedlung von Betrieben positiv zu beeinflussen.

Ein besonderes Augenmerk ist in diesem Zusammenhang auf die verträgliche Zuordnung zwischen Wohnen und Industrie bzw. Gewerbe zu richten. Dies gilt besonders für den Übergangsbereich zwischen Ortslage Pfalzel und Hafengebiet sowie zwischen Bahnareal und Wohngebiet Ehranger Straße.

### **Arbeitsmarkt**

Auf die Entwicklung des Arbeitsmarktes in Pfalzel 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.

## **3.7 Themenbereich Soziales**

### **Bürgerzentrum/Gemeinschaftshaus**

Im Bürgergutachten wurde die Errichtung eines Bürgerzentrums an der Hans-Adamy-Straße nordwestlich der Sportanlagen gefordert. Im Stadtteilrahmenplan kann diese Bürgerplanung nicht weiter verfolgt werden. Zum einen liegt der vorgeschlagene Standort innerhalb des förmlich festgesetzten Überschwemmungsgebiets, so dass eine bauliche Entwicklung und insbesondere die Nutzung für Gemeinschaftszwecke nicht realisierungsfähig sind. Zum anderen er-

scheint der Neubau eines Bürgerzentrums in Anbetracht der vorhandenen Gemeinschaftseinrichtungen planerisch nicht vertretbar.

Stattdessen sollten die Potenziale der vorhandenen Strukturen (Amtshaus, Feuerwehr, Pfarrheim) genutzt und unter Einbeziehung des Ensembles Burgkeller 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. Denkbar wäre in diesem Zusammenhang eine Erweiterung des Feuerwehrhauses (Dachausbau, Anbau in Richtung Münzstraße), wo dann flankierende Nutzungen (z.B. sozial-caritative Dienste) angesiedelt werden könnten.

Ausbau und Vernetzung der sozialen Einrichtungen können zu einer Belebung des alten Ortskerns beitragen, wovon wiederum die ansässigen Geschäfte und Betriebe profitieren können. Dies entspricht wiederum dem Ziel, den Ortskern strukturell zu stärken (vgl. Kapitel 3.2.1).

### **Altersgerechtes Wohnen**

Da der Bedarf nach altersgerechten Wohnformen zukünftig steigen wird, derartige Wohnformen in Pfalzel bislang jedoch nicht vorhanden sind, sollte ein entsprechendes Angebot 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.

### **Altersgerechte Infrastruktur**

Mit Blick auf die zukünftige demographische Entwicklung und in Anbetracht der in Pfalzel fehlenden Angebote und Einrichtungen für Senioren sind im Stadtteil 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.

### **Jugendzentrum**

Im Bürgergutachten wurde als Alternative zur Renovierung der bestehenden Räumlichkeiten im Pfarr- und Jugendheim der Neubau eines Jugendzentrums vorgeschlagen. Der Neubau eines eigenen Jugendzentrums erscheint planerisch nicht sinnvoll. Stattdessen sollten die vorhandenen Jugendräume funktional und gestalterisch auf den neuesten Stand gebracht werden. Außerdem sollte bei einer Vernetzung der verschiedenen sozialen Einrichtungen in besonderem Maß auf die Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen geachtet werden.

## **3.8 Themenbereich Freizeit**

Durch einen gezielten Ausbau der vorhandenen Potenziale kann Pfalzel als Freizeitstandort im gesamtstädtischen Kontext positioniert werden. Die Voraussetzungen dafür sind günstig, denn zur Umsetzung der meisten Maßnahmen bedarf es lediglich überschaubarer, kurzfristig realisierbarer Einzelschritte. Dabei ist es jedoch unerlässlich, dass diese Maßnahmen als integrativer Bestandteil von gesamtstädtischen Konzeptionen und Entwicklungen im Freizeitsektor umgesetzt werden.

### **3.8.1 Kultur**

#### **Heimatmuseum**

Um das derzeitige Defizit in der kulturellen Ausstattung im Stadtteil zumindest teilweise beheben zu können, wird die Einrichtung eines Heimatmuseums angeregt. Dies wäre in erster Linie für die Pfalzeler Bürgerschaft eine identifikations- und gemeinschaftsfördernde Maßnahme, würde sich aber auch gut in das Tourismuskonzept integrieren lassen (vgl. Kapitel 3.8.2). Entsprechend des Vorschlags im Bürgergutachten sollte das Heimatmuseum in geeigneten Räumlichkeiten im historischen Ortskern untergebracht werden, wie z.B. im ehemaligen Burgkeller oder im Bering des alten Amtshauses. Ausgestellt werden könnten in erster Linie Exponate zur Ortsgeschichte, aber auch Wechselausstellungen zu besonderen Themen könnten durchgeführt werden. Die Trägerschaft sollte einem zu gründenden Verein übertragen werden.

#### **Weitere Maßnahmen**

Eine für die Bewohner von Pfalzel wichtige Ergänzung der kulturellen Landschaft ist in dem Bau eines Gemeinschaftshauses mit vielfältig nutzbaren Veranstaltungsräumlichkeiten zu sehen (vgl. Kapitel 3.7).

Die Vernetzung aller kulturellen Einrichtungen im Stadtteil, zu denen auch die kirchlichen Einrichtungen als Veranstaltungsorte für kulturelle Angebote zählen, sowie in der Gesamtstadt ist unerlässlich. Sie kann allerdings durch räumlich relevante Maßnahmen nur bedingt erreicht werden. Hier bedarf es eines entsprechenden gesamtstädtischen Sichtweise.

### **3.8.2 Tourismus**

Bislang wird die touristische Bedeutung von Pfalzel im gesamtstädtischen Kontext nur unzureichend wahrgenommen. Daher sind die im historischen Ortskern vorhandenen Potenziale im Bereich Tourismus und Fremdenverkehr zielgerichtet auszubauen und in ein gesamtstädtisches Tourismuskonzept zu integrieren. Dadurch 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 Aufstellen von Informationstafeln an Zielpunkten und zentralen Orten im Stadtteil. Außerhalb von Pfalzel sind sowohl Wegweiser mit Entfernungsangabe (z.B. "Historischer Ortskern Pfalzel – 3km")

als auch mehrsprachige Hinweistafeln zum touristischen Angebot (z.B. am Schiffsanleger in Zurlauben) anzubringen. In der Ortslage 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.

### **Historischer Ortskern**

Der historische Ortskern von Pfalzel mit seinem nahezu geschlossen erhaltenen historischen Gebäudebestand und pittoresken Ortsbild sowie der umgebenden Wallmauer und des angrenzenden Moselufers stellt ein herausragendes touristisches Zielgebiet dar. In diesem Bereich ist ein Ausbau der touristischen Infrastruktur durch folgende Maßnahmen erforderlich:

- Aufwertung der Wallmauer (Gestaltung als Flanierzone mit Aussichtspunkten und Hinweistafeln), dauerhafte Nutzung des Pavillons auf der östlichen Eckbastion.
- Schaffung einer durchgängigen Wegeverbindungen entlang der Wallmauer (ehemalige Wallgraben) von der Mosel entlang des Friedhofs und dem Tor an der Münzstraße zum neuen Dorfplatz (alter Friedhof) an der Steinbrückstraße.
- Schaffung von ausgewiesenen Parkmöglichkeiten zwischen Wallmauer (östliche Eckbastion) und Sportanlagen, ergänzend dazu Einrichtung einer Toilettenanlage, Aufstellen eines Kiosks, Anbringen von Hinweistafeln.
- Aufstellen weiterer Verweil- bzw. Ruheplätze mit Tischen und Bänken sowie Fahrradständern an attraktiven Standorten (Moselpromenade, Plätze, Wallmauer).

### **Touristischer Rundweg**

Aufbauend auf dem Netz der vorhandenen Straßen und Wege ist ein attraktiver und informativer touristischer Rundweg anzulegen. Dieser sollte an den bedeutenden touristischen Zielpunkten von Alt-Pfalzel vorbeiführen und das Ambiente des gesamten Ortskerns erlebbar werden lassen. Auch die vorhandene Infrastruktur (Gastronomie und Einzelhandel) sollte integriert werden. Der genaue Verlauf dieses Wegs sollte in Abstimmung mit der Pfalzeler Einwohnerschaft festgelegt werden.

Der Weg bedarf einer lückenlosen Beschilderung sowie mehrsprachiger Erläuterungstafeln an den Einzelobjekten. Denkbar ist auch, den Rundweg durch ein durchgängiges Band auf der Straßenoberfläche (aufgemalte Farbmarkierung oder farblich abgesetzte Pflasterung) als Gestaltungselement in den Straßenraum zu integrieren. An wichtigen Punkten im Siedlungsgefüge, wie etwa an der östlichen Eckbastion oder am Spielesplatz, sollten zusätzliche Übersichtstafeln zum gesamten Rundweg aufgestellt werden.

### **Anlegestellen**

Die vorhandene Anlegestelle ist als wichtiger Bestandteil der touristischen Infrastruktur aufzuwerten. Neben den lokalen Ausflugsschiffen sollten künftig auch die Schiffe der Flusskreuzfahrten in Pfalzel vor Anker gehen können. Aus diesem Grund ist eine größere Steganlage erforderlich, außerdem ist die Wegverbindung vom Steg zur Straße funktional und ansprechend neu zu gestalten. An der Straße bzw. der Moselpromenade ist ein Mindestangebot touristischer Infrastruktur (Bänke und Hinweistafeln) einzurichten. In den Sommermonaten könnte ein mobiler, ansprechend gestalteter Informationspavillon aufgestellt werden.

Unweit der bestehenden Anlegestelle für Passagierschiffe sollte auf der Höhe des Sportplatzes ein zusätzlicher Anleger für Freizeit- und Sportboote geschaffen werden. Hierdurch könnte den Freizeitschiffern die Möglichkeit gegeben werden, für eine begrenzte Zeit in Pfalzel anzulegen, um den Ortskern zu besuchen. Aus funktionaler Sicht ist für diesen Zweck eine einfache Steganlage mit mehreren Anlegeplätzen und Hinweistafeln ausreichend. Eine Konkurrenz zu den bestehenden Freizeithäfen in der Nachbarschaft würde dadurch nicht entstehen.

### **Moselradweg**

Um den Moselradweg als attraktive Freizeitroute aufwerten zu können, sollte die Wegeführung durch das Hafengebiet und entlang der Ortslage Ehrang zugunsten einer neuen Trasse direkt am Moselufer aufgegeben werden. Hierzu müsste der Abschnitt zwischen Pfalzeler Sportanlagen und Quint als Fuß- und Radweg ausgebaut werden. Teilweise können hierfür bestehende Wege genutzt werden, teilweise müssen neue Abschnitte ausgebaut werden. Zentraler Bestandteil dieser Wegemaßnahme ist der Bau von Brücken bzw. Stegen über die Hafeneinfahrt und die Kyllmündung. Der Großteil dieser Maßnahmen, wie z.B. der Bau der Brücken, liegt im Bereich des Stadtteils Ehrang/Quint. Auf Pfalzeler Gemarkung ist der Weg entlang der Mosel ab den Sportanlagen in Richtung Hafen den Ansprüchen des Moselradwegs entsprechend aufzurüsten (Belag, Wegränder, Beschilderung).

Entlang der Ortslage Pfalzel ist der Moselradweg in das Konzept zur Umgestaltung des Moselufers einzubeziehen (vgl. Kapitel 3.8.3). Rastplätze und Fahrradabstellanlagen sowie eine ortsbezogene Beschilderung sollten speziell auf die Bedürfnisse der Radtouristen ausgerichtet sein. Das touristische Potenzial des alten Ortskerns sollte sich Ortsfremden auch von der Mosel her erschließen lassen können. Gastronomische Einrichtungen mit Außenbewirtschaftung sollten zusätzlich zum längeren Verweilen in Pfalzel einladen.

### **3.8.3 Naherholung**

#### **Moselufer**

Für die Bewohner von Pfalzel ist das Moselufer das einzige direkt erreichbare Naherholungsgebiet. In dieser Funktion ist es funktional und gestalterisch aufzuwerten. Dabei sind sowohl die ökologischen Belange (vgl. Kapitel 3.5) als auch die übergeordneten Entwicklungsziele für den gesamten Uferbereich im Stadtgebiet Triers als Teil eines grenzübergreifenden vernetzten Grünsystems (vgl. Kapitel 3.9.2) zu berücksichtigen. In Pfalzel sind folgende Teilbereiche zu unterscheiden:

- Uferbereich in der Ortslage zwischen Bastion und Spielesplatz sowie zwischen Spielesplatz und Ende Sauerzapfstraße:

Ausbau des vorhandenen Uferwegs als repräsentative Promenade mit Aufenthaltsqualitäten. Der Ausbau sollte einen hochwertigen Belag, eine einheitliche Beleuchtung, eine durchgängige Baumallee, gepflegte Grünrabatten, einladende, funktionale Rastplätze mit Tischen, Bänken und Fahrradständern sowie einzelne Sitzbänke umfassen. Zur weiteren Ausstattung können künstlerische Objekte und Spielgeräte zählen. Im Bereich zwischen Bastion und Spielesplatz sollten überdies befestigte Zugänge zum Wasser und strandähnlichen Ruheazonen am Wasser angelegt werden.

- Uferzone zwischen Ende Sauerzapfstraße und Bahnbrücke:  
In diesem Wegabschnitt sollten weitere Sitzbänke aufgestellt und befestigte Zugänge zum Wasser angelegt werden. Überdies sind Pflegemaßnahmen beim Randbewuchs sowie Instandsetzungsmaßnahmen beim Wegbelag vorzunehmen.
- Naturnahe Uferzone nordöstlich der Bastion und westlich der Bahnbrücke:  
In diesem Abschnitt sollte der Weg ohne begleitende Ausbaumaßnahmen durch die Landschaft geführt werden. Eine freie Zugänglichkeit des Uferbereichs und der angrenzenden Offenlandstrukturen sollte möglich sein. Vom Mittelweg sollten an geeigneten Stellen zusätzliche Fußwege zum Moselufer geführt werden.

Sämtliche Maßnahmen sind hinsichtlich Materialwahl und Ausstattungsdetails hochwassergeeignet auszuführen. Ergänzend hierzu sind auf dem gegenüberliegenden Ufer entlang der Autobahn Vorkehrungen zum Lärmschutz zu treffen (vgl. Kapitel 3.5.5).

### **Weitere Naherholungsgebiete**

Die Erreichbarkeit der umliegenden Naherholungsgebiete Moselhöhen/Stadtwald, Kylltal, Ruwertal und Grüneberg ist durch neue Fuß- und Radwege sowie dazugehörige neue Brücken bzw. Stege zu verbessern (vgl. Kapitel 3.4.4).

## **3.8.4 Sport und Spiel**

### **Sporteinrichtungen**

Die Sportanlagen an der Wallmauer sind in ihrem Bestand zu erhalten, zu renovieren und zu ergänzen. Zu den hierfür notwendigen Maßnahmen zählen die Sanierung der Spielflächen, der Austausch einzelner Geräte oder die Installation neuer Anlagen. Von besonderer Bedeutung ist auch die Umfeldgestaltung des gesamten Freizeitkomplexes (Grünanlagen, Tribünen, Terrassen, Umzäunung, Parkplätze) und dessen funktionale und gestalterische Einbindung in das angrenzende Naherholungsgebiet der Moselauen. Hier sind in erster Linie grünordnerische Maßnahmen erforderlich.

Der Ausbau der Sportanlagen zu einer Freizeitanlage mit einem gastronomischen Angebot und weiteren Freizeiteinrichtungen sollte im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft werden. Dabei wäre auch zu klären, inwieweit diese Angebote auf die Bedürfnisse der Radtouristen auf dem Moselradweg abgestimmt werden können.

### **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 Umgestaltung des Alten Friedhofs zum Dorfplatz (vgl. Kapitel 3.2.5) ist der dortige Spielplatz komplett zu überplanen. Die künftige Spielfläche sollte hauptsächlich Kindern vorbehalten sein und über eine entsprechende Ausstattung verfügen. Der Bedarf älterer Kinder und Jugendlicher nach einem Abenteuerspielplatz sollte durch die Einrichtung einer abwechslungsreichen Anlage im Bereich der Sportanlagen gedeckt werden. Die Kombination beider Spielplätze am Standort Alter Friedhof empfiehlt sich in Anbetracht der möglichen Nutzungskonflikte der verschiedenen Altersgruppen (Verdrängung der kleineren Kinder durch Jugendliche) nicht.

## 3.9 Zusätzliche Maßnahmen

### 3.9.1 Weitere Maßnahmen aus dem Bürgergutachten

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung haben die Bürgerinnen und Bürger von Pfalzel 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 3.1.2).

#### Bereich Kinder und Jugendliche

- Durchführung von Streetballturnieren, Fußballturnieren, Disco, Breakdance-AG
- Einrichtung eines Zebrastreifens vor dem "Stadttor"
- Verbesserung der Busverbindung
- Einrichtung von Hundetoiletten
- Einrichtung einer Krabbelstube
- Übergreifender Träger für Jugendarbeit
- Koordinierung des Freizeitangebots für Jugendliche
- Einrichtung eines geringfügigen Beschäftigungsverhältnisses zur Überwachung und Instandhaltung
- Sanierung Grundschulturnhalle
- Ausreichende Freizeiteinrichtungen für alle Altersgruppen

#### Bereich Umwelt

- Verbesserung der Luftqualität: Einrichtung von Messstationen, regelmäßige Proben und Kontrollen, Überwachung und sofortiges Einschreiten
- Ansiedlung von Industriebetrieben: Information und Ansprechpartner

#### Bereich Bauen, Wohnen, Verkehr

- Energiesparende Altbausanierung
- Verbesserung der Wege auf dem Friedhof
- Kulturelle Veranstaltungen und Trödelmarkt an der Wallmauer
- Verkehrsberuhigte Zone im historischen Ortskern, Sperrung für LKW über 7,5t
- Beleuchtung der Ortseinfahrt im Bereich der "Sieben Bögen"
- Pilotprojekt "Sozial- und Umweltbeauftragter"
- Anpflanzen von Bäumen, Aufstellen von Blumenkübeln im Neubaugebiet

#### Bereich Bürgerzentrum

- Bürgerbefragung zum Bürgerzentrum
- Unabhängige Trägerschaft für Bürgerzentrum

- Träger für notwendige Sozialeinrichtungen
- Integration der Neubürger
- Bedarfsgerechte Ausstattung mit Betreuungseinrichtungen

### **3.9.2 Maßnahmen außerhalb von Pfalzel**

Neben den speziell für Pfalzel aufgezeigten Maßnahmen werden an dieser Stelle ergänzende Vorschläge für gesamtstädtische Entwicklungen formuliert. Die konkrete Situation in Pfalzel 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.

#### **Gesamtstädtisches Verkehrskonzept**

Im Bürgergutachten wurde der Bau einer Nordbrücke in Höhe Biewer mit Anschluss an den Verteilerring in Trier-Nord vorgeschlagen. Diese Maßnahme ist außerhalb des Stadtteils Pfalzel anzusiedeln und kann deswegen in diesem Stadtteilrahmenplan nicht aufgegriffen werden. Stattdessen stellt sie eine Zielaussage der Stadtteilrahmenpläne der jeweiligen Stadtteile dar (für Biewer bereits vorliegend, für Trier-Nord in Arbeit). Überdies sollte der Bau einer Nordbrücke zentraler Bestandteil eines gesamtstädtischen Verkehrskonzepts sein.

#### **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 Pfalzel bedeutet dies, dass das Gebiet des Trierer Hafens und das Bahnareal Bestandteil eines solchen gesamtstädtischen Gewerbeflächenmanagements zu sein haben. Eine Entwicklung dieser Fläche kann nicht allein aus der Sicht von Pfalzel heraus vorgenommen werden.

#### **Gesamtstädtisches Entwicklungskonzept für das Moselufer**

Die planerische Entwicklung und Umgestaltung der Moseluferzone kann nicht isoliert für den Stadtteil Pfalzel betrieben werden. Vielmehr ist die Einbindung in ein gesamtstädtisches Entwicklungskonzept für den kompletten Moselabschnitt zwischen Zewen und Quint erforderlich, bei dem wiederum das System der Flusslandschaft über die Stadtgrenzen Triers hinaus Berücksichtigung findet. Ein derartiges Konzept sollte in einer stadtteilübergreifenden Perspektive Ziele und Maßnahmen für die Entwicklung dieses bedeutsamen 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 Ziel- punkte, 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 Pfalzel mit seinem historischen Ortskern ist für den Tourismus besonders attraktiv. Deren verstärkte Einbindung in das gesamtstädtische Tourismuskonzept kann eine Bereicherung der touristischen Attraktivität Triers darstellen und zugleich positive Impulse auf die Entwicklung von Pfalzel ausüben.

## 3.10 Zusammenfassung der Ergebnisse

### 3.10.1 Tabellarische Übersicht aller Maßnahmen

Themenbereich (Kapitel)	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	
	Städtebauliches Gesamtkonzept für Umnutzung des Bahnareals	
	Ausbau funktionaler Verbindungen durch Neuordnung von Nutzungen	
	Strukturelle und funktionale Stärkung des historischen Ortskerns	
3.2.2 Siedlungsentwicklung	Baulückenschließung	
	Innen- bzw. Nachverdichtung Blockinnenbereiche, Freihalten vorhandener Baulücken als Zuwegungsmöglichkeiten	2.3.8
	Festlegung abschließender Siedlungsgrenzen	
	Städtebauliches Gesamtkonzept für Konversion Bahnareal	
	Gesamtkonzept für Industrie- und Gewerbegebiet Trierer Hafen	
3.2.3 Bauliche Nutzungen	Nutzungsintensivierung von derzeitigen Brachflächen (Bahnareal)	
	Umnutzung von Flächen und Gebäuden	
	Ausbau der Nutzungsmischung in Ortslage, dabei auf verträgliche Zuordnung achten	
	Nutzungsbeschränkungen bzw. Ausschluss störender Nutzungen im Hafengebiet	2.2.2
3.2.4 Bausubstanz	Anreize für private Erhaltungsmaßnahmen	2.3.1
	Erhalt und Aufwertung Bausubstanz (Golostraße, Burgstraße, Kirchplatz)	2.3.1 – 2.3.6 – 2.3.11
3.2.5 Ortsbild	Historischer Ortskern insgesamt: Gestaltungsempfehlungen, ggfs. Erhaltungssatzung; Straßen- und Platzgestaltung	2.1.4 – 2.3.3 – 2.3.5
	Umfeldgestaltung im Bereich Amtshaus/Feuerwehr	
	Umgestaltung des Mechtelplatzes	2.1.4
	Wiederaufbau des Stadttors	2.3.5
	Umgestaltung des Alten Friedhofs zum Dorfplatz	2.1.4 – 2.3.5
	Platzgestaltung Am Stadttor / Sauerzapfstraße / Pfalzgrafenstraße	
	Gestaltung und Nutzung der Wallmauer	2.3.6
	Aufwertung und Umgestaltung der Moselufers	2.3.10
Umfeldgestaltung im Bereich Wegkapelle Pfalzeler Straße		

Themenbereich (Kapitel)	Maßnahmen des Stadtteilrahmenplans	Übernahme aus Bürgergutachten (Kapitel)
	Gestaltung Pfälzeler Stern & Ortseingänge Eltzstr./Mäusheckerweg	2.3.7
	Gestaltungsempfehlungen für Hafengebiet	
	Ortsbildgestaltung Bahnareal in Abhängigkeit vom Gesamtkonzept	
3.2.6 Wohnumfeld	Aufwertung des Straßenraums	2.3.3
	Aufwertung der Wegeverbindungen	
	Einrichtung von Treffpunkten und Aufenthaltsplätzen	2.3.5
	Aufwertung bestehender Grünanlagen, Schaffung neuer Grünanlagen	2.3.3
	Errichtung von Standplätzen für Fahrräder und Abfallbehältnisse.	
3.3.1 Versorgung/ Einzelhandel	Ausbau Versorgungsschwerpunkt Ortsmitte Pfälzel	2.1.4
	Zusätzliche Versorgungsbereiche nur in Abstimmung zu Bestand	2.1.4 – 2.4.6
3.3.2 Öffentliche Einrichtungen	vgl. Kapitel 3.7 – Soziales	
3.3.3 Technische Infrastruktur	Abbau der Hochspannungsleitungen	
3.4.1 Straßennetz	Funktionale und gestalterische Aufwertung des Straßenraums im alten Ortskern	
	Einrichtung eines Kreisverkehrs an Kreuzung Ringstr. / Mittelweg	
	Änderungen in Verkehrsführung und Gestaltung am Pfälzeler Stern	2.3.7
	Gestaltung Ortseingangssituation Eltzstraße bzw. Mäusheckerweg	
	Erschließungskonzept für das Bahnareal	
3.4.2 Motorisierter Individualverkehr	Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens	
	Verhinderung von Schleichverkehr zwischen Pfälzel und Biewer	
	Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten in der Ortslage (Ausweisungen im Straßenraum, neue Parkflächen)	2.3.7
3.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr	Schaffung Haltepunkt Mäusheckerweg	
	Umgestaltung Bushaltestelle "Alter Ortskern"	
3.4.4 Fuß- und Radwege	Funktionale und gestalterische Aufwertung Gehweg Mäusheckerweg ("Sieben Bögen")	2.3.7
	Sanierung von Verbindungswegen zwischen Bahnlinie, Pfälzeler Straße und Philosophenweg	
	Schaffung zusätzlicher Verbindungswege und Querungsmöglichkeiten zum Schulzentrum Mäusheckerweg, zwischen Philosophenweg und Am Bahndamm und im Industrie- und Gewerbegebiet Trierer Hafen	2.1.2
	Bau eines Moselstegs zwischen Pfälzel und Ruwer	
3.5.1 Landschaftsbild	Schutz und Pflege der naturnahen Stadtbildeinheiten (Moselauen)	
	Sicherung und Gestaltung der Ortsrandbereiche	
	Aufwertung und Strukturierung beeinträchtigter Stadtbildeinheiten (Bahnareal und Hafengelände)	
3.5.2 Freiraumnutzungen	Vermeidung der Inanspruchnahme des Freiraums für bauliche Zwecke	
	Vernetzung von Freiraum und Grünflächen im Siedlungsbereich	
	Schutz / Pflege bedeutsamer Biotope und Landschaftsbestandteile	
	Erhalt der charakteristischen Kulturlandschaft in den Moselauen	
	Behutsame Fortentwicklung für Zwecke von Naherholung und Tourismus	

Themenbereich (Kapitel)	Maßnahmen des Stadtteilrahmenplans	Übernahme aus Bürgergutachten (Kapitel)
3.5.3 Grünflächen	Errichtung zusätzlicher öffentlichen Grünanlagen, Umwandlung bestehender Grünflächen in öffentliche Grünanlagen (Alter Friedhof, Wallmauer, Moselufer, Blockinnenbereiche)	2.3.3
3.5.4 Grünvernetzung	Schaffung eines vernetzten Grünsystems	
	Schutz des vorhandenen Grünzugs zwischen Pfalzel und Biewer	
	Moseluferzone als Grünzug erhalten und entwickeln	2.3.10
	Integration des Immissionsschutz-Wäldchens zwischen Ortslage und Hafengebiet in Grünzug	
	Schaffung eines bahnp parallelen Grünzugs	
	Aufwertung vorhandener Grünflächen, Schaffung zusätzlicher Grünanlagen	2.3.3
	Begrünung bislang versiegelter Flächen	
	Erhalt von Grünstrukturen in Blockinnenbereichen bei Bebauung	
	Straßenbegleitende Bepflanzungen	
Eingrünung der Siedlungsränder		
3.5.5 Immissionsschutz	Baulicher Immissionsschutz in Gewerbegebieten, vertragliche Nutzungszuordnung	2.2.2
	Lärmschutzwall zwischen Ortslage und Hafengebiet	2.2.1
	Lärmschutz entlang der Bahntrasse	2.2.2
	Lärmschutz entlang der Autobahn	2.2.2
3.5.6 Hochwasser	Machbarkeitsstudien zum Einsatz weiterer Hochwasserschutz- elemente	
	Beschränkung baulicher Maßnahmen im Überschwemmungs- gebiet, hochwasserangepasstes Bauen	
3.6 Wirtschaft	Städtebauliches Gesamtkonzept für Konversion Bahnareal	
	Standortentwicklung Industrie- und Gewerbegebiet Trierer Hafen	2.2.2
	Verträgliche Entwicklung der Gewerbefläche Eitzstraße	
	Erhalt und nachhaltige Entwicklung des Spektrums von Gewerbe- betrieben, dabei auf verträgliche Zuordnung zwischen Wohnen und Gewerbe achten	
3.7 Soziales	Ausbau und Vernetzung sozialer Einrichtungen im Ortskern	2.4.4
	Schaffung von altersgerechten Wohnformen und Infrastruktur	
	Funktionale und gestalterische Aufwertung der Jugendräume	2.1.2
3.8.1 Kultur	Einrichtung eines Heimatmuseums	2.3.6
3.8.2 Tourismus	Optimierung der touristischen Beschilderung	2.3.5
	Ausbau der touristischen Infrastruktur im historischen Ortskern	2.1.3 – 2.3.5
	Schaffung eines touristischen Rundwegs	
	Aufwertung der Schiffsanlegestelle, Bau eines Anlegers für Frei- zeitboote	2.3.6 – 2.3.10
	Neue Wegeführung des Moselradwegs entlang der Mosel, Einbe- ziehung in Gestaltung des Moselufers	2.3.10
3.8.3 Naherholung	Aufwertung des Moselufers, einschließlich Umfeld (Erreichbarkeit, Ausbauszustand, Gestaltung)	2.3.5 – 2.3.10
3.8.4 Sport und Spiel	Sanierung der Sportanlagen, Aufwertung des Umfelds	2.1.1 – 2.5.2 – 2.5.4
	Sanierung vorhandener Spielplätze	
	Errichtung neuer Spielplätze auf dem Dorfplatz bzw. im Bereich der Sportanlagen	2.3.5