



Bürgerverein Pfalzel, Ringstr. 2c, 54293 Trier

www.buergerverein-pfalzel.de

Stadtverwaltung Trier
- Stadtplanungsamt -
Rathaus
Augustinerhof
54290 TRIER

Ringstr. 2c
54293 Trier
Telefon: 0651 / 69557
eMail: hjwirtz@arcor.de

Datum: 21.08.2017

Flächennutzungsplan 2030 – erneute öffentliche Auslegung

Stellungnahme des Bürgervereins Pfalzel e. V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf unsere Stellungnahme vom 03.02.2014 im Rahmen der damaligen ersten öffentlichen Auslegung des Planentwurfes.

Zu dem aktuell ausliegenden Flächennutzungsplan 2030 nehmen wir wie folgt Stellung:

I. Ortsauffüllung / Nachverdichtung der Bebauung

Unter den Bezeichnungen PF-W-02 (hinter Pfalzeler Str./Philosophenweg) zieht der FNP eine Nachverdichtung der Bebauung in Betracht.

Der Stadtteilrahmenplan 2007 hat unter der Textnummer 2.4.2 (Seite 20) hinsichtlich des ruhenden Verkehrs in der Pfalzeler Straße die Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten für dringend nötig erachtet. Die prekäre Parksituation könnte zumindest in diesem Bereich der Straße deutlich verbessert werden, indem man die angesprochene Fläche entlang des früheren Bachlaufes (Biewerer Bach) zugänglich macht, um die an der Pfalzeler Straße liegenden Grundstücke von dort aus für die Errichtung von Garagen oder Stellplätzen zu erschließen.

Dieser Vorschlag wurde von Anliegern bereits vor etwa 15 Jahren gemacht, von der Stadt Trier aber mit der Begründung verworfen, dass man diese Fläche für eine Wohnbebauung freihalten wolle. In der Zwischenzeit ist insoweit jedoch keine weitere Planung erfolgt. Auch aus heutiger Sicht ist nicht absehbar, wann mit einer solchen Bebauung gerechnet werden könnte. Umlegungsmaßnahmen wären erforderlich, das Gelände wäre versorgungstechnisch zu erschließen.

Die oben vorgeschlagene Lösung wäre bei gutem Willen ohne größeren Aufwand kurzfristig umsetzbar.

Gegen eine Wohnbebauung sprechen auch weitere Argumente:

Das Areal grenzt an einen höher liegenden Bahndamm, der im Bereich des Haltepunktes Pfalzel in etwa die Höhe eines dreigeschossigen Gebäudes erreicht. Die Zugfolge auf dieser Trasse ist tagsüber durch Personen- und nachts überwiegend durch Güterverkehr sehr hoch. Darin liegt ein erhebliches Konfliktpotential, das wir schon lange aus den vorhandenen angrenzenden Wohnbereichen kennen. Diese Beeinträchtigung ist zutreffend im Stadtteilrahmenplan (SRP, dort Seite 25, Tnr. 2.5.5) beschrieben.

Über große Teile der Fläche führt eine Hochspannungsleitung. Schon immer wurde eine Wohnbebauung unter solchen Freileitungen kritisch betrachtet. In den vergangenen Jahren gab es mehrere Langzeitstudien z. B. in England, Japan und auch im Umfeld des AKW Krümmel, die eine Gesundheitsgefährdung in der Nähe dieser Leitungen untersuchten.

Im Ergebnis wird ein Abstand für Wohnhäuser von mindestens 150 Metern, besser aber noch von 400 Metern empfohlen. Selbst bei Einhaltung der unteren Grenze macht es wegen der dann noch verbleibenden Netto-Baufläche wenig Sinn, eine Bebauung überhaupt in Erwägung zu ziehen. Der Gedanke, die Trasse in diesem Bereich als Erdkabel zu führen, erscheint wenig realistisch.

II. Gelände alter Verschiebebahnhof

Bisherige Entwicklung:

1. Planung Stadtteilrahmenplan 2007: städtebauliche Entwicklung (Anlage 1)
2. Vorentwurf Flächennutzungsplan 2014: gewerbliche Nutzung (Anlage 2)
3. aktuelle Offenlegung: keine Überplanung, langfristig Gewerbe angestrebt (Anlage 3)

In dem Vorentwurf des FNP war unter der Bezeichnung PF-G-01 die gesamte Fläche des ehemaligen Verschiebebahnhofs entlang der Trasse der B 53 neu bis an die Bahnunterführung des Mäusheckerweges (sieben Bögen) als gewerbliche Fläche vorgesehen.

In unserer damaligen Stellungnahme haben wir erhebliche Abweichungen zum SRP 2007 gerügt, die sich als gravierende Verschlechterung gegenüber den früheren Überlegungen darstellen. Der SRP sah für freiwerdende Areale des Bahngeländes eine städtebauliche Entwicklung vor. So waren hinter den Tennisplätzen am oberen Ende des Büschwegs und rechts neben den "sieben Bögen" neue Verbindungen der Pfalzeler mit den Ehranger Wohnbereichen angedacht. Besonders die neben den "sieben Bögen" wäre in Hinblick auf einen sicheren Schulweg vieler Kinder und Jugendlicher zum Schulzentrum am Mäusheckerweg von hoher Bedeutung. Die zweite auf Höhe des

Tennisplatzes erlangt infolge der aktuellen Planung eines Haltepunktes der Westtrasse an der Hafestraße zusätzliches Gewicht. Diese Aspekte ließ der Vorentwurf des FNP völlig außer Acht. Stattdessen wurde die gesamte Fläche des Bahngeländes nördlich der Unterführung (Mäusheckerweg) für gewerbliche Nutzung ausgewiesen.

Wir haben einmal auf die Konfliktlage zwischen Wohn- und Gewerbegebiet hingewiesen (Stellungnahme 2014, Seite 3) sowie auf die Bindungswirkung des SRP für die Verwaltung (Stellungnahme 2014, Seite 6).

In der Zusammenstellung der Vorschläge für die Sitzung des Stadtrates am 15.12.2015 kommentiert das Stadtplanungsamt den zweiten Einwand auf Seite 211 wie folgt:

Die Stadtteilrahmenpläne lösen keine Selbstbindung von Rat und Verwaltung aus. Soweit andere Belange entgegen der Ziele des Stadtteilrahmenplans höher gewichtet werden, können in den Bauleitplänen (Flächennutzungsplan und Bebauungspläne) vom Stadtteilrahmenplan abweichende Darstellungen bzw. Festsetzungen getroffen werden.

Die Autoren des SRP sahen dies wohl anders, wenn sie auf Seite 5 ausführen:

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.

Auch der Moderator der Bürgerinformation am 19.11.2014 im Druckwerk Euren, Herr Professor Dr. Hupfer, hat unseren Einwand der Bindungswirkung für berechtigt gehalten.

Auf unsere damaligen Einwendungen hin wird nun das noch in Bahnbesitz befindliche Gelände nicht mehr überplant. Für die bereits entwidmete und teilweise privat veräußerte Fläche wird eine Nutzung für Solarenergie vorgeschlagen. Die Nichtüberplanung wird damit begründet, dass die Bahn mitgeteilt habe, weitere Flächen derzeit nicht freigeben zu wollen.

Nach unserer Kenntnis konnte die Stadt Trier noch nie davon ausgehen, in diesem Bereich in absehbarer Zeit die Planungshoheit zu erlangen. Das hat aber weder Herrn Baudezernenten Dietze davon abgehalten, Überlegungen für eine mögliche künftige Nutzung anzustellen noch Frau Baudezernentin Kaes-Torchiani in dem Vorentwurf 2014, wenn auch mit anderen Vorzeichen. Der SRP weist ausdrücklich darauf hin, dass das ausgedehnte Gelände für Bahnbetriebszwecke genutzt wird, man aber schon die wichtigsten Rahmenbedingungen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung festlegen wolle.

Wir befürchten, dass man durch Ausweisung als Bahnflächen eine Diskussion über die gewerbliche Nutzung aktuell vermeiden und auf einen späteren Zeitpunkt verschieben möchte. Trotz des Verzichtes auf eine Darstellung im Plandokument finden sich im Text

Hinweise darauf, dass man ungeachtet der Einwände aus Pfalzel an einer späteren gewerblichen Nutzung des Areals festhalten möchte.

Die Abweichungen vom SRP sehen wir nicht als begründet an. Zwischen 2007 und 2014 haben sich in Trier die Verhältnisse nicht dergestalt verändert, dass man eine getroffene Weichenstellung genau in das Gegenteil verändern müsste. Insbesondere vermissen wir eine nachvollziehbare Überprüfung auch anderer möglicher Standorte für Gewerbeansiedlungen. So bleiben riesige Konversionsgelände außen vor. Und ehemals gewerblich genutzte Flächen wie das ehemalige Ausbesserungswerk der Deutschen Bahn, das Bobinet-Gelände und das der Firma Wedico in der Aachenerstraße, um nur einige Beispiele zu nennen, sollen künftig Wohnzwecken dienen. Nicht zu vergessen das Gelände des ehemaligen Walzwerks in Kürenz, zu dem der FNP auf Seite 95 ausführt:

Das Walzwerk in Kürenz steht vor der Schließung. Eine weitere industrielle Nutzung ist im Hinblick auf die nicht optimale Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz und die Lärmbelastungen für die benachbarten Wohngebiete städtebaulich nicht vertretbar.

In Biewer geht die Verwaltung noch einen Schritt weiter: gegenüber dem Firmengelände der Firma Kirsch soll auf eine Wohnbebauung verzichtet werden, um das dortige Gewerbegebiet nachhaltig zu schützen (Vorlage 227/2017). Eine Wohnbebauung würde die Nutzbarkeit der Gewerbefläche erheblich einschränken.

Auf dieser Fläche könnten mehr als 10 Wohngebäude entstehen. Das Gelände der Firma Kirsch liegt erheblich tiefer als die andere Straßenseite. Beschwerden über Emissionen aus der Vergangenheit sind nicht bekannt. Gleichwohl befürchtet die Stadt Trier hier eine mögliche Konfliktlage, der in diesem Falle die Wohnbebauung geopfert wird.

In Pfalzel dagegen sieht man Raum für weitere Gewerbeansiedlungen, wenngleich die extreme Vorbelastung durch Industrie und Verkehr hinreichend bekannt ist. Bei einer entsprechenden Umnutzung des früheren Bahngeländes würde hier die Umzingelung Pfalzels durch Verkehr, Industrie und Gewerbe weiter fortgesetzt und festgeschrieben.

Dass sich die Verhältnisse zwischen 2007 und 2014 nicht nachhaltig geändert haben, belegt das Platzen der "Seifenblase Handwerkerpark" im Jahre 2009. Jahrelang hatten Handwerkskammer und Teile der Stadtpolitik getrommelt, auf dem ehemaligen französischen Militärareal in Feyen einen Handwerkerpark zu realisieren. Die Nachfrage Trierer Betriebe sei enorm. Namen wurden nie genannt. Eine halbe Million Planungskosten in den Sand gesetzt. Erst der neue Hauptgeschäftsführer der HWK, der frühere Polizeipräsident Manfred Bitter, beendete dankenswerterweise diesen Spuk.

Insoweit ist die Abkehr des FNP von den Vorgaben des SRP nicht durch neue Tatsachen begründet, sondern schlicht durch eine andere Sicht der Verantwortlichen auf die Zumutbarkeit weiterer Betriebe zu Lasten des Ortsteils Pfalzel. Und genau dies rechtfertigt die Änderungen nicht.

Käufer und Bauherren im Rahmen der Ortsauffüllung Pfalzel haben ausnahmslos auf die Zusicherungen des SRP vertraut, dass gerade in den bahnnahen Lagen keine weiteren Verschlechterungen mehr eintreten könnten. Dieses Vertrauen in die Verlässlichkeit städtischen Handelns wurde schon 2012 im Rahmen des Schulentwicklungsplanes der Stadt Trier massiv erschüttert. Die Stadt plante, die Grundschule Pfalzel, mit deren Existenz sie den Verkauf der Grundstücke intensiv beworben hatte, zu schließen. Ein weiterer Vorgang dieser Art wird das Vertrauen gänzlich vernichten.

Die Unternehmen, die sich in den vergangenen Jahren in Pfalzel bzw. in freien Bereichen des Industriegebietes ansiedeln wollten oder es getan haben, weisen eine hohe Unverträglichkeit zu benachbarten Wohngebieten aus. Auf dem heutigen Standort des Netto-Marktes gab es Bemühungen um die Ansiedlung eines Reifenhandels, später eines Baumaschinen- und Gerüstverleihs. Beides konnte abgewehrt werden.

Firma Hochscheider wollte ihr Gelände auf den Bereich des Tennisplatzes des Eisenbahn-Sportvereins erweitern und wäre damit noch näher an den oberen Büschweg herangerückt. Auch dies konnte verhindert werden.

Aktuell hat sich die Firma Müller – Gerüstbau und Arbeitsbühnenverleih – links der Hafestraße auf dem ehemaligen Abfallgelände der Agrob niedergelassen. Firma Peroh GmbH – Containerdienst, Rohstoffhandel, Industrieabbruch, Asbestsanierung – bereitet gerade den Umzug von der Niederkirchener Straße auf das Nachbargrundstück der Firma Müller vor. Welche Anschlussnutzung ist für das ausgedehnte Firmengelände in Euren vorgesehen? Während es Schrottlager z. B. in Trier-West nicht mehr gibt, findet eine starke Konzentration von Recyclingunternehmen im Umfeld des Trierer Hafens statt.

Unter diesem Aspekt sorgen sich viele Pfalzeler insbesondere um die künftige Nutzung der bereits veräußerten und inzwischen entwidmeten Fläche um den früheren Lokschuppen und die Drehscheibe (Anlage 4). Der aktuell ausliegende Plan sieht hier Photovoltaik vor. Laut Vorlage 215/2017, Anlage 5, Seiten 261 ff, wendet sich der Eigentümer mittels Rechtsanwalt gegen diese Vorgabe und beantragt, die Fläche als Gewerbefläche auszuweisen. Unter anderem argumentiert der Anwalt wie folgt:

Als Zwischenergebnis bleibt mithin festzuhalten, dass die Darstellung der in Rede stehenden Fläche als Gewerbefläche grundsätzlich den selbstgesetzten Zielen der Stadt Trier insofern entsprechen würde, als dass eine bereits gewerblich genutzte Fläche auch durch entsprechende Überplanung weiterhin für gewerbliche Zwecke, wie beispielsweise als Lagerstätte für Container, genutzt werden kann.

Hinzukommt weiter, dass sich die Fläche unmittelbar an das existierende Bahnhofsgelände angliedern würde und eine Verlängerung des Trierer Hafengebiets darstellt, das einerseits durch Hafennutzung und gewerbliche Betriebe geprägt ist. Die Fläche würde sich also bei Darstellung als gewerbliche Fläche in den bereits vorhandenen Nutzungsbestand ohne weiteres eingliedern.

Entstehende, unüberwindbare Nutzungskonflikte mit der Wohnnutzung des westlich gelegenen dargestellten Wohngebiets sind nicht ersichtlich. ... Durch die Nähe zum Trierer Hafen und das nördlich vom Wohngebiet dargestellte Gewerbegebiet muss das Wohngebiet ohnehin mehr Immissionen hinnehmen; es ist planerisch und immissionstechnisch vorbelastet.

Das Stadtplanungsamt führt dazu aus:

Das angeführte Grundstück war ursprünglich Bestandteil des Verschiebebahnhofs Ehrang/Pfalzel. Die Nutzung durch die Bahn wurde zwischenzeitlich aufgegeben und durch den Mandanten des Einwenders ohne die erforderliche Baugenehmigung für Lagerzwecke genutzt.

Die Prüfung der Angelegenheit im Rahmen eines Antrags auf positiven Bauvorbescheid zur Nutzung des Grundstücks als Lagerfläche hat zu folgendem Ergebnis geführt:

Die bauplanungsrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen für eine Nutzung als Lagerfläche liegen nicht vor

Die Erschließung des Grundstücks ist nicht gesichert, die Zufahrt erfolgt über gewidmetes Bahngelände, die Anbindung an den Mäusheckerweg ist überaus kritisch zu bewerten.

Eine städtebaulich verträgliche Umwidmung für gewerbliche Zwecke ist allenfalls über eine Einbeziehung der weiteren nördlich angrenzenden Flächen des Verschiebebahnhofs von der Eltzstraße im Sinne einer Gesamtmaßnahme möglich.

Die Art der Argumentation des Anwalts macht deutlich, warum Pfalzel sehr sensibel die Entwicklung verfolgt und auch der Ortsbeirat der Stadt Trier schon zweimal seine Bedenken vorgetragen hat. Er hält es für völlig normal, dass Pfalzel vom westlichen Moselufer her durch das Industriegebiet und anschließend auf dem Bahngelände durch Firma Hochscheider und dann das Gelände seines Mandanten nahezu umzingelt wird. Schließlich ist Pfalzel ja planerisch und immissionstechnisch vorbelastet, da darf es auch ruhig etwas mehr sein.

Richtig ist, dass gerade die durch dieses Grundstück gefährdeten Wohnlagen nicht vorbelastet sind. Keine andere gewerbliche oder industrielle Nutzung reicht so nahe an die Wohnbereiche heran, dieses Gelände hingegen ist nur 150 m vom Mühlenteich, etwa 200m von den Neubauten im Mäusheckerweg und der Gregor-von-Pfalzel-Straße und 230 m vom oberen Büschweg entfernt. Und allen Beteiligten ist klar, dass sich hier bei Festlegung auf eine gewerbliche Nutzung ein weiterer Betrieb der Schrottbranche in Gänze ansiedeln würde.

Der Argumentation des Stadtplanungsamtes ist hinzuzufügen, dass die Unterführung des Mäusheckerweges der Schulweg für alle Jugendlichen zum dortigen Schulzentrum ist und besonders ein hohes Aufkommen von LKW-Fahrten eine erhebliche Gefährdung darstellt.

Beunruhigend ist die Aussage der Verwaltung, dass über eine eventuelle gewerbliche Nutzung im Rahmen einer Gesamtmaßnahme bezüglich des Verschiebebahnhofs nachgedacht werden könne. Danach hat die Stadt Trier ihre Pläne, das gesamte Gebiet nach einer möglichen Freigabe durch die Bahn gewerblich zu nutzen, nicht aufgegeben.

Nicht wenige Bürger befürchten, dass die bisherige Duldung der nicht genehmigten Nutzung des Geländes (siehe oben) ein erster Schritt hin zu einer späteren Genehmigung ist.

Pfalzel muss darauf bestehen, dass die Verwaltung sich zu den Vorgaben des Stadtteilrahmenplanes bekennt und uns nicht in eine möglicherweise jahrzehntelange Unsicherheit hinsichtlich dieser Frage versetzt.

Erst vor wenigen Tagen ist ein Video einer simulierten Probefahrt mit der künftigen Regionalbahn auf der Trierer Weststrecke vorgestellt worden. Die Umgebung des Haltepunktes an der Hafensstraße zeigt ein herrlich begrüntes Gelände, bis hin zum anderen Ende des Bahnkörpers (Anlage 5). Das entspricht unserer Vision einer künftigen Gestaltung des Geländes ohne weitere Belastungen für Pfalzel und Ehrang. Es wäre traurig, wenn solche Darstellungen nur für Werbezwecke taugen sollten.

III. Brubacher Hof

Besonders umstritten ist die Ausweisung der Brubacher Flur als Bauland. Auf einer Fläche von etwa 30 ha soll in den kommenden Jahren quasi ein neuer Stadtteil entstehen. Der Widerstand gegen dieses Vorhaben ist enorm. Und er kommt nicht nur von den direkt betroffenen Bürgern auf Mariahof und den von dem zu erwartenden Verkehr betroffenen Stadtteilen. Ein Projekt dieser Größenordnung berührt die ganze Stadt. Insbesondere der Ortsbeirat Mariahof hat sich einstimmig gegen das Projekt ausgesprochen. Es bildete sich eine Bürgerinitiative "Rettet Brubach". Grüne und Linke im Stadtrat sind gegen diese Planung. Viele Bürger haben sich zu Wort gemeldet.

Trotz aller Einwände und Gegenargumente hält die Verwaltung an dieser Planung fest.

Wir halten alle Kritikpunkte, die von der BI dargestellt werden, für zutreffend und unterstützen diese Argumentation:

- die Bedarfsermittlung ist nicht schlüssig
- andere Entwicklungsmöglichkeiten sind unzureichend geprüft
- verkehrstechnische Erschließung über bestehendes Straßennetz
- Verschlechterung des Stadtklimas durch Störung einer Frischluftschneise
- Bedrohung des Naturschutzgebietes Mattheiser Wald
- hoher Verbrauch landwirtschaftliche Flächen, Verlust von Existenzgrundlagen

Hinsichtlich des bedrohten Naturschutzgebietes Mattheiser Wald führt das Gutachten der "Weluga Umweltplanung" zwar aus, dass man eine "Schadensbegrenzung" durch ein Besucherlenkungskonzept erreichen könne. Die Forstverwaltung sieht dagegen schon heute einen hohen Besucherdruck mit negativen Folgen für das Schutzgebiet und befürchtet weitere, schädliche Einflüsse. Diesbezüglich sollte man unbedingt eher den Erfahrungswerten von Forstwirten folgen als den Theorien von Gutachtern. Denn diese können aus der Praxis heraus beurteilen, wie erfolgreich solche Versuche einer Besucherlenkung tatsächlich sind.

Im Ergebnis empfiehlt die Forstverwaltung, das Projekt nicht weiter zu verfolgen.

Da der Mattheiser Wald auch durch die Bebauung in Feyen, die noch nicht abgeschlossen ist, ebenfalls zunehmend einem erhöhten Besucherdruck ausgesetzt ist, kann man sich dieser Argumentation nur anschließen.

IV. Schlussbemerkung

Wir verkennen nicht, dass die Erstellung eines Flächennutzungsplanes eine Mammutaufgabe für die Verwaltung und eine enorme Belastung für deren Bedienstete ist. Der Plan wird eine breite Akzeptanz aber nur dann erfahren, wenn die Interessen der verschiedenen Stadtteile ausgewogen und gerecht berücksichtigt werden. Durch weitere, wenn auch in die Zukunft verschobene, wohnortnahe Gewerbeansiedlungen sehen wir diese Vorgabe im Hinblick auf Pfalzel massiv verletzt. In anderen Stadtteilen unterbleiben solche Überlegungen trotz vorhandener Flächen. Mitunter werden gar trotz des behaupteten hohen Bedarfs frühere Gewerbeflächen für Wohnzwecke vorgesehen. Pfalzel, dem bereits heute am stärksten Industrie- und Gewerbebeeinflüssen ausgesetzten Stadtteil, glaubt man dagegen weitere Belastungen zumuten zu dürfen.

Wir fordern das Stadtplanungsamt auf, insoweit in der endgültigen Fassung des Flächennutzungsplanes zu den Festlegungen des Stadtteilrahmenplanes zurück zu finden.

Mit freundlichen Grüßen

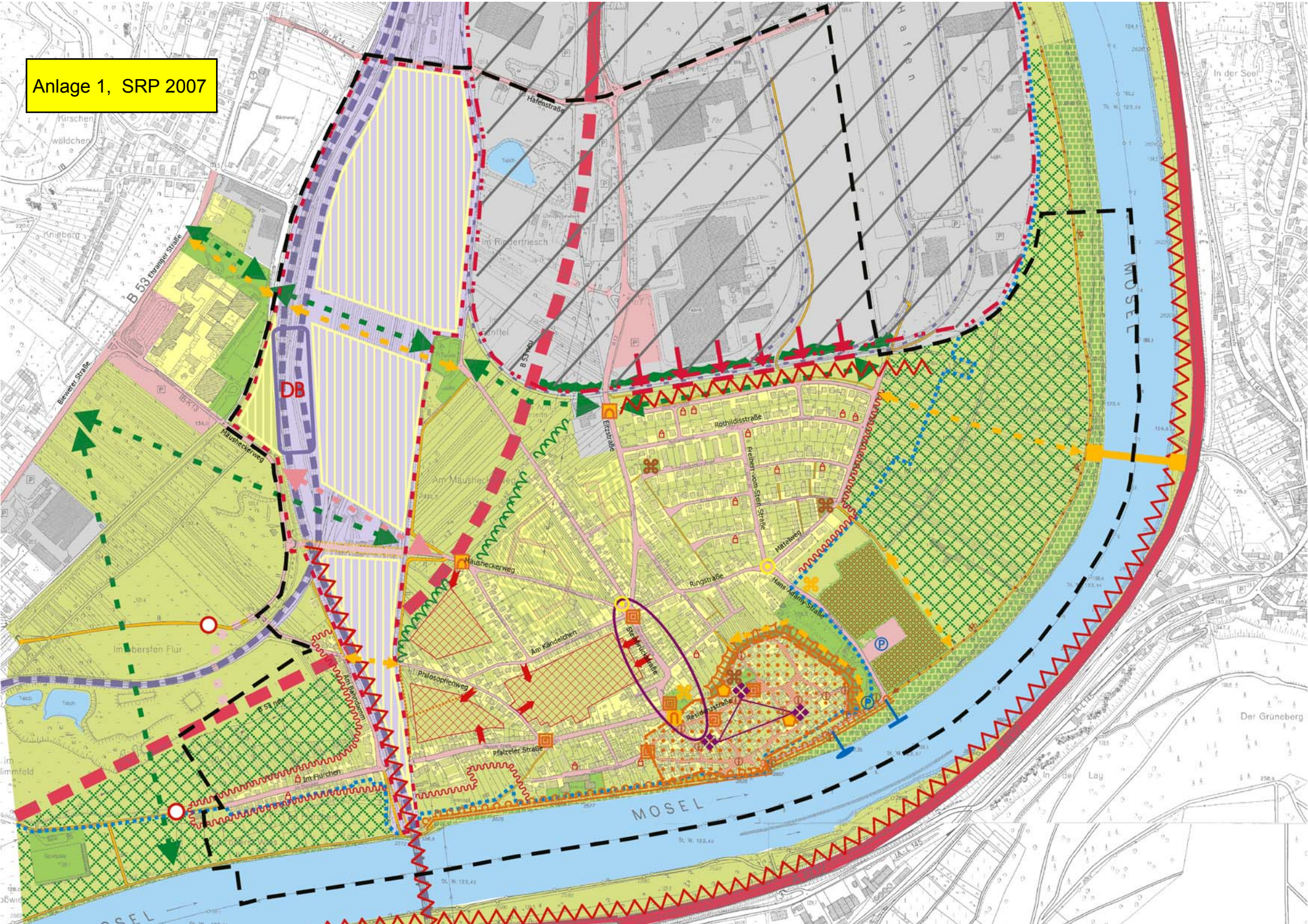
Hans-Jürgen Wirtz






































Dr. Ralf Goldak

Anlagen:

- 1) Planskizze Pfalzel SRP 2007
 - 2) Planskizze Pfalzel Vorentwurf FNP
 - 2a) Planskizze Pfalzel Vorentwurf überarbeitet nach Stellungnahmen
 - 3) Planskizze Pfalzel 2. Auslegung FNP
 - 4) veräußerte und entwidmete Teilfläche Verschiebebahnhof
 - 5) Simulation Haltepunkt Hafestraße
-

Anlage 1, SRP 2007



	Siedlungsflächen (Ortslage)		Wege (Fuß- und Radwege)		Ortsbildgestaltung, Strukturelle Stärkung		Aufwertung der "Sieben Bögen"		Sanierung & Ergänzung der Sportanlagen
	Industrie- und Gewerbeflächen		Immissionsschutz (Hafen / Bahn / A 602)		Straßenausbau und -gestaltung im Ortskern		Neue Straßentrasse Mäusheckerweg		Moselufer als Grünzug und Naherholungsgebiet
	Grünflächen		Gesamtkonzept für Umnutzung Bahnareal		Platzgestaltung, Umfeldverbesserung		Neue Wegeverbindungen (Fuß / Rad)		Schutz und Pflege der Kulturlandschaft
	Grünanlagen (Friedhof, Sport, Spiel)		Städtebauliche Entwicklungsflächen		Wiederaufbau des Stadttors		Sanierung von Verbindungswegen		Grünzüge als Teil eines vernetzten Grünsystems
	Wallmauer		Gesamtkonzept für Entwicklung Hafen		Gestaltung & Nutzung der Wallmauer		Neuer Bahnhofpunkt		Eingrünung der Siedlungsränder
	Gewässerflächen		Gewerbliche Entwicklungsflächen		Aufwertung & Umgestaltung des Moselufers		Moselsteg für Fußgänger und Radfahrer		Grünzäsur zwischen Hafen und Ortslage
	Überschwemmungsgebiet		Abbau von Nutzungskonflikten Hafen - Ort		Gestaltung der Ortseingänge		Neue Wegeführung des Moselradwegs		
	Bahnanlagen		Abschließende Siedlungsgrenze		Ausbau Versorgungsschwerpunkt Ortsmitte		Aufwertung der Schiffsanlegestelle		
	Bahnlinie (DB)		Nachverdichtung Blockinnenbereiche		Ausbau & Vernetzung sozialer Einrichtungen		Bau eines Anlegers für Freizeitboote		
	Hafenbahn		Baulücken für Zuwegung freihalten		Änderung Verkehrsführung / Kreisverkehr		Ausbau der touristischen Infrastruktur		
	Autobahn A 602 Bundesstraße B 53		Baulückenschließung		Verhinderung von Schleichverkehr		Sanierung vorhandener Spielplätze		
	Innerörtliche Verkehrsflächen		Erhalt und Aufwertung der Bausubstanz		Schaffung & Gestaltung von Parkmöglichkeiten		Errichtung neuer Spielplätze		Grenze Stadtbezirk

STADTTTEILRAHMENPLANUNG PFALZEL

Ziele & Maßnahmen

Anlage 2, FNP Vorentwurf

