



Kürenz

Stadtteilrahmenplan Kürenz

(Alt- / Neu- Kürenz)

Herausgeber:

Baudezernat der Stadt Trier

Rathaus

Am Augustinerhof

54290 Trier

Bearbeitung:

B.K.S. Ingenieurgesellschaft für Stadtplanung,
Raum- und Umweltplanung mbH

Maximinstraße 17b

54292 Trier

Trier, im Oktober 2006

VORWORT

Kürenz steht mit rund 8600 Einwohnern heute an 5. Stelle der Trierer Ortsbezirke. Der engere dörfliche Siedlungskern war bis ca. 1890 noch auf den kleinen Bereich Brunnenstraße/ Domänenstraße/ Zum Schlosspark beschränkt. Der Bau der Bahnlinie führte in Kürenz zu einem ersten kräftigen Entwicklungsschub: Bahneinrichtungen, das Walzwerk und Kasernen ließen die Gemeinde wachsen. Ab den 50er Jahren wuchs der Stadtteil dann auf der Höhe. Im Bereich „Am Weidengraben“ entstand ein großes Wohnquartier. Nun wird der Petrisberg nach dem Abzug der französischen Streitkräfte zur begehrten Wohnlage Triers entwickelt.

Wer Bürgergutachten und Stadtteilrahmenplan liest, merkt deutlich: Kürenz ist ein gewachsener Stadtteil, mit dem die Bewohner sich identifizieren, und für den sie sich einsetzen. Die hohe Identifikation mit ihrem Stadtteil kommt in der detailreichen Sicht der Dinge und den zahlreichen Verbesserungsvorschlägen deutlich zum Ausdruck.

Selbstverständlich ergeben sich mit dem Wachstum auch Probleme. Der Ortsbezirk teilt sich in zwei Stadtbezirke: Alt- und Neu-Kürenz. Die beiden Siedlungsteile sind durch zahlreiche Höhenmeter und unterschiedliche Bebauungsphasen getrennt, und so fällt es nicht immer leicht, den Stadtteil als Einheit wahrzunehmen. Während Alt-Kürenz eher zum Bereich der Talstadt gehört, ist Neu-Kürenz strukturell eher den Höhenstadtteilen zuzuordnen. Dennoch hat die starke Prägung des historischen Ortskernes bisher integrierend wirken können.

Ein anderes Problem wird indes nur technisch zu lösen sein. Neben Kürenz sind auch andere Ortsteile und Nachbarorte gewachsen, und zwar erheblich. Da dies seit den 70er Jahren bevorzugt in den Höhenlagen geschah, sind heute die Verkehrsadern zur Innenstadt Triers aus- bzw. überlastet. Mit der Avelsbacher Strasse und der Domänenstrasse führen zwei besonders belastete Strassen in Alt-Kürenz zu erheblichen Störungen.

Die Lösung der Verkehrsprobleme hat daher im Bürgergutachten und Stadtteilrahmenplan wie auch in der öffentlichen Diskussion besonderen Raum eingenommen. Die Lösungsansätze sind mit der von der geplanten Ortsumgehung Kürenz verbundenen Entlastung der Avelsbacher- und Domänenstrasse, sowie mit einem möglichen Sonderverkehrsmittel (Petrisbergaufstieg) bereits skizziert. Die aktuelle finanzielle Ausstattung der Kommune lässt jedoch eine kurzfristige Umsetzung dieser kostenträchtigen Projekte nicht zu. Die Stadt Trier hat jedoch mit der Lärmschutzsatzung für die Avelsbacher Straße und die Domänenstraße die Grundlage geschaffen, kurzfristig bereits den passiven Lärmschutz zu verbessern. Daneben arbeitet die Stadtverwaltung weiterhin daran, die Projekte zur Verkehrsverlagerung und –vermeidung weiter voran zu bringen. Dies sind gleichzeitig zentrale Maßnahmen für die Verkehrsinfrastruktur der Gesamtstadt, und daher auch vorrangige Projekte der städtischen Verkehrsplanung.

Die vorliegende Planung zeigt aber auch deutlich, dass es dem Stadtteil nicht gerecht würde, die Sicht ausschließlich auf die Verkehrsproblematik zu fokussieren. Die Landesgartenschau war der Ausgangspunkt zu einer dynamischen Entwicklung der Bebauung auf dem Petrisberg, die in vorbildlicher Weise die Funktionen Wohnen, Arbeiten und Naherholung in hoher Qualität verbindet. Diese Entwicklung wird auf den gesamten Ortsteil weiter positiv ausstrahlen.

Auch in Alt-Kürenz steht mit dem Güterbahnhofgelände eine Fläche zur Entwicklung an, die auf Grund ihrer Lage und Größe ein besonderes Entwicklungspotential aufweist. Von der weiteren Entwicklung dieser Flächen können wichtige Impulse für die weitere Entwicklung des Ortsbezirkes ausgehen.

Schließlich wird im Stadtteilrahmenplan nochmals deutlich gemacht, dass Kürenz neben den neu geschaffenen Anlagen auf dem Petrisberg über reichhaltige und qualitätsvolle Naherholungsflächen verfügt. Hier kann es gelingen durch relativ einfache Maßnahmen, diese besser erreichbar und nutzbar zu machen.

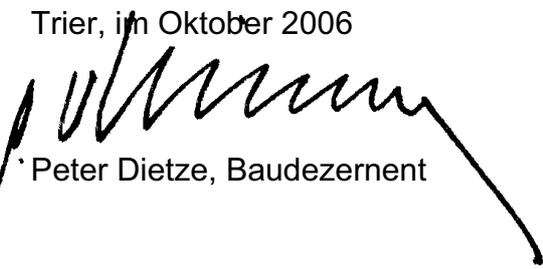
Der vorliegende Stadtteilrahmenplan betont die Bedeutung der Lösung der Verkehrsprobleme, indem er den Bau der Umgehungsstraße sowie des Sonderverkehrsmittels als Schlüsselprojekte benennt. Er zeigt aber darüber hinaus die Potentiale des Stadtteils auf. Auch wenn die Grenzen der Siedlungserweiterung im wesentlichen erreicht sind, ermöglicht die Umsetzung der hier aufgezeigten Zielsetzungen einen erheblichen Zuwachs an Wohn- und Standortqualität. Mit diesen Wachstumsmöglichkeiten und der für den Stadtteil engagierten Bevölkerung ist Kürenz bestens für die Zukunft gerüstet.

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.

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

Allen, die an der Entstehung dieses Stadtteilrahmenplanes mitgewirkt haben, sei an dieser Stelle für Ihren Einsatz gedankt.

Trier, im Oktober 2006



Peter Dietze, Baudezernent

INHALT

	VORWORT	II
1	ERLÄUTERUNGEN ZUR BESTANDSSITUATION IM STADTTEIL KÜRENZ ..	4
1.1	LAGE	4
1.2	VERKEHRSSITUATION	5
1.3	BAUALTER / BAUSTRUKTUR	7
1.3.1	Geschichtliche Entwicklung	7
1.3.2	Kulturdenkmäler.....	8
1.3.3	Baustruktur	9
1.4	PLANRECHT.....	11
1.5	LANDESPFLEGE.....	14
2	DAS BÜRGERGUTACHTEN ZUM STADTTEILRAHMENPLAN KÜRENZ	17
2.1	DIE ARBEITSGRUPPEN	17
2.2	INHALTE DES BÜRGERGUTACHTENS	17
2.3	DARSTELLUNG DER ZIELE DES BÜRGERGUTACHTENS	18
2.4	GEGENÜBERSTELLUNG DER RAUMBEZOGENEN ZIELE DES BÜRGERGUTACHTENS MIT DEN AUSSAGEN DER RAHMENPLANUNG ..	23
2.5	ERLÄUTERUNGEN ZU DEN ZIELSETZUNGEN DES BÜRGERGUTACHTENS	30
3	DER STADTTEILRAHMENPLAN – ERLÄUTERUNG DER LEITZIELE.....	31
3.1	LEITZIELE VERKEHR	31
3.1.1	Motorisierter Individualverkehr.....	31
3.1.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	33
3.1.3	Nicht motorisierter Individualverkehr (Fußgänger/Radfahrer)	34
3.2	LEITZIELE SIEDLUNGSRAUM / NUTZUNG	36
3.2.1	Bauliche Entwicklung des Stadtteils / Bauleitplanung	36
3.2.2	Gestaltung der Ortsränder	37
3.3	LEITZIELE ORTSBILD / WOHNUMFELD – ALTORTENTWICKLUNG.....	38
3.3.1	Gestaltungsfibel	38
3.3.2	Offenhaltung der Blockinnenbereiche.....	39
3.3.3	Portal zum Ortskern.....	39
3.3.4	Zugangsmöglichkeit zum Schlosspark über Kirchenvorplatz	40

3.4	LEITZIELE LANDSCHAFT UND FREIRAUMNUTZUNG	40
3.4.1	Attraktivitätssteigerung des Erholungsgebietes Aveler Tal.....	40
3.4.2	Erschließung des Naturraums Grüneberg für wohnumfeldbezogene Erholung	41
3.4.3	Panoramweg Petrisberg	41
3.4.4	Erhalt der Weinbergslagen im Aveler Tal	41
4	REALISIERUNG DES STADTTEILRAHMENPLANS.....	42
4.1	ANNÄHERUNG DURCH SCHLÜSSELPROJEKTE.....	42
4.2	SOFORTMAßNAHMEN	42
5	PLANVERZEICHNIS.....	44
Plan 1	Verkehr.....	44
Plan 2	Siedlungsraum / Nutzung.....	46
Plan 3a	Siedlungsraum , Ortsbild, Wohnumfeld, Altortentwicklung (Ortsbezirk).....	48
Plan 3b	Siedlungsraum , Ortsbild, Wohnumfeld, Altortentwicklung (Altort)	50
Plan 4	Landschaft und Freiraumnutzung	52

QUELLENVERZEICHNIS

EINLEITUNG

Die politischen Gremien haben 1996 die Verwaltung beauftragt, für die 19 Trierer Ortsbezirke so genannte Stadtteilrahmenpläne zum Zwecke der zukunftsweisenden Entwicklung der jeweiligen Stadtbereiche zu erstellen.

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

Mit der Erstellung von Stadtteilrahmenplänen wird ein neuer Weg in der Stadtentwicklung Triers beschritten. Die Verwaltung will gemeinsam mit der Bevölkerung in den Stadtteilen einen Rahmen für das zukünftige Handeln von öffentlichen und privaten Akteuren erarbeiten. Es sollen Entwicklungsmöglichkeiten, aber auch Grenzen aufgezeigt und konkurrierende Nutzungen offen gelegt werden. Die Entwicklungsplanung ist ein offener Prozess, der kontinuierlichen Veränderungen unterliegt.

Grundlage für die Stadtteilrahmenpläne soll eine intensive Bürgerbeteiligung sein. Deshalb wurden in Trier zunächst für alle 19 Ortsbezirke „Bürgergutachten“ erstellt. Hierbei wurden in einem moderierten Verfahren von den Bewohnern Stärken und Schwächen ihres Stadtteils analysiert, und Ziele für die zukünftige Entwicklung formuliert.

Die Bürgerbeteiligung ist die aktive Einbeziehung der Bevölkerung in den Entscheidungsprozess. Vorteil der Bürgerbeteiligung ist die Offenlegung von Bürgerbedürfnissen gegenüber der Verwaltung und die höhere Akzeptanz von anschließend folgenden Maßnahmen der Verwaltung, die sich an den im Stadtteilrahmenplan formulierten Zielen orientieren.

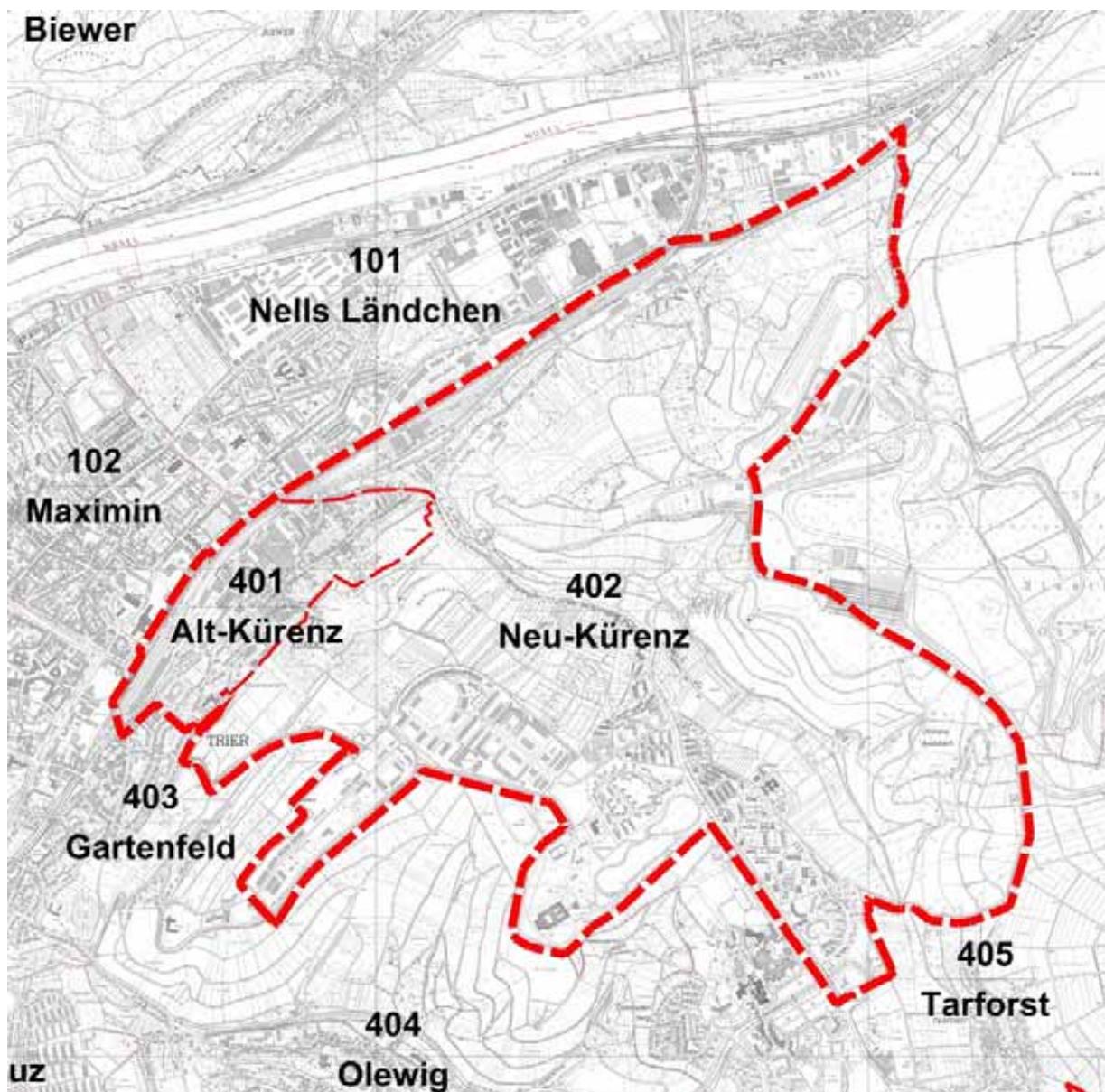
Ein Stadtteilrahmenplan hat keine unmittelbare rechtliche Bindung. Er wird von der Stadt ohne gesetzlichen Auftrag erstellt, und dient als Entscheidungshilfe und Leitlinie. Der Stadtteilrahmenplan enthält keine Detailplanungen und keine Beschlüsse zu Einzelmaßnahmen. Er beschreibt die städtebauliche Konzeption der künftigen Entwicklung des Ortsbezirks auf der Grundlage des aktuellen Kenntnistanandes. Dies beinhaltet, dass alle Einzelmaßnahmen auch künftig einzeln zu beschließen und ihre Planung mit den Ausschüssen und Räten abzustimmen ist. Dies schließt mit ein, dass der Stadtteilrahmenplan bei neuen Erkenntnissen oder Entwicklungen fortzuschreiben ist. Auch können künftig Einzelmaßnahmen vom Stadtteilrahmenplan abweichen, sofern diese Abweichungen begründet werden.

ERLÄUTERUNGEN ZUR BESTANDSSITUATION IM STADTTEIL KÜRENZ

1.1 LAGE

Der Stadtteil Kürenz besteht aus den Siedlungsteilen **Alt-Kürenz** und **Neu-Kürenz**. Er grenzt im Südosten an den Stadtteil Tarforst, und im Südwesten an den Stadtteil Olewig. Im Westen grenzt Alt-Kürenz an den Stadtbereich Mitte / Gartenfeld, im Norden folgt der Stadtteil Trier-Nord.

Kürenz erstreckt sich vom nordöstlichen Teil des Petrisbergplateaus durch das Aveler Tal bis zur Bahnlinie, die die Grenze zur Innenstadt und nach Trier - Nord bildet. Der historische Ortskern von Alt-Kürenz um den Schlosspark und die Pfarrkirche St. Bonifatius befindet sich am unteren Ende des Aveler Tals.¹



¹ Homepage der Stadt Trier

1.2 VERKEHRSSITUATION

Die überörtliche Verkehrsanbindung des Stadtteils erfolgt über die **Landesstraße 144** (L 144 - *Kohlenstraße, Im Aveler Tal, Avelsbacher Straße*), welche die Höhenstadteile (insbesondere Filsch und Tarforst) samt Universität, und die Umlandgemeinden der Verbandsgemeinden Ruwer und Kell am See (darunter sind insbesondere die bevölkerungsstarken Wohngemeinden Korlingen, Gutweiler, Pluwig und Gusterath zu nennen) mit dem Stadtzentrum von Trier verbindet. Besonders der Bezirk Alt-Kürenz ist hierdurch in hohem Maße von (überörtlichem) Durchgangsverkehr betroffen.

„Die täglichen motorisierten Ortsveränderungen von den Höhenstadteilen zur Talstadt und umgekehrt haben mit derzeit ca. 25.000 Kfz-Fahrten einen Stand erreicht, der in seinen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen für die Anwohner/innen nicht mehr tragbar ist. Statistisch ist jeder PKW mit 1,25 Personen besetzt, ca. 8.000 Personen fahren in Bussen, somit erlebt Kürenz täglich ca. 40.000 Personenfahrten.“²

Mit dem Rückzug der französischen Streitkräfte erfolgte ein Fahrtenrückgang in nennenswerter, aber nicht genau bezifferbarer Größenordnung. Aufgrund der geplanten Ansiedlung von Zukunftstechnologie und Dienstleistung auf dem Petrisberg, sowie der zu erwartenden Bevölkerungszuwächse durch die Erschließung benachbarter Wohnbaugebiete, ist mit einer Zunahme der Verkehrsströme in Richtung Talstadt zu rechnen.

Die innerörtliche Haupteerschließungsstraße von **Alt-Kürenz** ist die *Domänenstraße*, welche den Stadtteil aus Richtung Gartenfeld kommend der Länge nach durchläuft, und in die *Avelsbacher Straße* (L 144) mündet. In der *Domänenstraße* herrscht ein hohes Verkehrsaufkommen (ca. 10.000 Kfz-Fahrten pro Tag). Die Ursache liegt darin begründet, dass sich die Straße in den vergangenen Jahren zur Hauptverkehrsachse der talwärts fahrenden Kfz in Richtung Mittel- und Südstadt bzw. in umgekehrter Richtung im Berufsverkehr entwickelt hat. Zur Reduzierung der Belastung wurde in der *Domänenstraße* bereits die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert, und die Fahrbahn im Bereich des Kindergartens durch bauliche Maßnahmen verengt. Insgesamt haben sich diese Maßnahmen jedoch nur unwesentlich auf die Qualität des Durchgangsverkehrs ausgewirkt. Somit besteht hier das dringende Erfordernis, die Straße durch Umlenkung der Verkehrsströme zu entlasten.

In den anderen, überwiegend als Anliegerstraßen ausgewiesenen Straßen von Alt-Kürenz, herrscht dagegen meist ein geringeres Verkehrsaufkommen. Dennoch sind auch dort die Verhältnisse für die Bürger oftmals unbefriedigend.

Das Straßennetz der Siedlung „*Am Weidengraben*“ in **Neu-Kürenz** ist hierarchisch gegliedert. Die schleifenförmig geführte Straße *Am Weidengraben* erfüllt die Funktion einer Wohnsammelstraße. Sie ist an zwei Stellen an das überörtliche Straßennetz (L 144) angebunden. Von der Straße *Am Weidengraben* zweigen verschiedene An-

² Stadt Trier, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: „Bürgergutachten Kürenz“, Trier 2002, S. 6 (Anmerkung: Die Zahlen sind eine Mischung aus der Verkehrsanalyse von 1990/92 (Schaechterle-Siebrand), Hochrechnungen der Stadt Trier auf Basis dieser Analyse und Zählungen der Bürgerinitiative).

liegerstiche ab. Da auf den Straßen der Siedlung „*Am Weidengraben*“ ausschließlich Binnenverkehr stattfindet, besteht lediglich ein geringes Verkehrsaufkommen. Die Siedlung verfügt über ein ausgeprägtes Fußwegenetz, welches die einzelnen Stichstraßen miteinander vernetzt. Darüber hinaus bestehen Fußwegeverbindungen in das Aveler Tal.

Die bestehenden Siedlungen westlich der L 144 (*Keuneweg, P.-Wagner-Straße, Wampach-Straße* sowie das Wohngebiet für französische Militärangehörige des Eurocorps Saarburg) werden ausschließlich durch Anliegerstraßen, größten Teils in Form von Stichstraßen, erschlossen.

Der Stadtteil Kürenz verfügt über eine sehr gute ÖPNV-Anbindung (straßengebundener ÖPNV). Die Linie 3 fährt tagsüber acht mal pro Stunde. In den Abendstunden, sowie an Wochenenden und Feiertagen bedient die Sternbuslinie 83 den Stadtteil im 15- bzw. 30-Minuten Takt. Zugangsmöglichkeiten zum schienengebundenen Personennah- und Fernverkehr bestehen im Stadtteil selbst nicht. Eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes lässt sich im bestehenden System z.B. durch eine Erhöhung der Taktfrequenz nicht mehr erreichen. Maßgebliche Verbesserungspotentiale bestehen jedoch bezüglich der Zugangsmöglichkeiten zum schienengebundenen ÖPNV.

Vor dem Hintergrund, dass im Zuge der weiteren städtebaulichen Entwicklung auf dem Tarforster Plateau insgesamt eine kontinuierliche Bevölkerungszunahme zu erwarten sein wird, die in Verbindung mit dem durch die Erschließung des Wissenschaftsparks entstehenden Arbeitsplatzzuwachs zu einer Erhöhung der Verkehrsnachfrage führen wird, hatte die Stadt Trier im September 1998 die *Deutsche Eisenbahn – Consult GmbH (DE-Consult)* beauftragt, die Möglichkeiten einer direkten ÖPNV -Erschließungsachse zwischen Innenstadt (Bahnhof) – Belvédère – Universität – Tarforster Plateau zu untersuchen. Die Untersuchungen mündeten abschließend in eine Machbarkeitsstudie. Hierin schlägt die DE-Consult die direkte Anbindung der Krone Belvédère über eine hanggeführte Erschließung mit der Innenstadt (Hauptbahnhof) vor. Unter Berücksichtigung der Zielstellung, neue maßgebliche Zusatzbelastungen tangierter Stadtbereiche durch den motorisierten Individualverkehr weitgehend zu minimieren, erhält die Erschließung des Konversionsbereiches durch einen attraktiven ÖPNV einen besonderen Stellenwert.

Der Ortskern von Alt-Kürenz verfügt durchgängig über Fußwege (Bürgersteige), deren Zustand und Ausbaugrad aber oftmals unzureichend ist. Darüber hinaus werden diese vielfach durch den ruhenden Verkehr blockiert. Die Gehsteige (insbesondere in der *Domänenstraße*) sind nicht ausreichend bemessen, die Gefahrenpunkte für Fußgänger sind zahlreich, u.a. weil der motorisierte Straßenverkehr über die Gehwege ausweichen muss, um Gegenverkehr überhaupt passieren zu können.

Die fußläufigen Zugangsmöglichkeiten zum Stadtzentrum von Trier beschränken sich bedingt durch die Barrierewirkung der Bahnlinie auf die beiden Unterführungen in der *Avelsbacher Straße* und der *Schönbornstraße*. Beide Unterführungen gelten jedoch aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der unzureichenden Abschirmung der Fußgänger als unattraktiv. Insbesondere im Bereich des Hauptbahnhofes fehlt eine (oberirdische) Querungsmöglichkeit der Gleisanlage.

In Neu-Kürenz sind die Verhältnisse für Fußgänger insgesamt gut. Die Fußwege entlang der Straßen sind ausreichend dimensioniert. Die Siedlung *Am Weidengraben*

verfügt darüber hinaus über ein separat geführtes Fußwegenetz, welches für den Fahrzeugverkehr nicht zugänglich ist (Grundsatz der Funktionentrennung). Es bestehen mehrere Fußwegeverbindungen in das Aveler Tal.

1.3 BAUALTER / BAUSTRUKTUR

1.3.1 Geschichtliche Entwicklung³

Die Gründung des heutigen Stadtteils Kürenz lässt sich bis in die karolingische Zeit des 9. Jahrhunderts zurückverfolgen. Eine erste urkundliche Erwähnung datiert auf das Jahr 1227. Seit 1623 steht der heutige Name „Kürenz“ fest.

Bereits 1802-1852 gehörte Kürenz zur Stadt Trier, wurde dann aber 1852 wieder ausgemeindet. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wohnten in Kürenz etwas über 400 Personen. Insbesondere durch den Bau der Eisenbahn und den damit verbundenen Arbeitsplätzen stieg die Bevölkerungszahl bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts auf knapp 2200 Einwohner. In diesen Zeitraum fallen auch eine Reihe von Firmenansiedlungen, wie die Anfänge des *Trierer Walzwerkes*, die Gründung der *Wachswarenfabrik Hamacher* und die Ansiedlung des *Eisenbahn-Ausbesserungswerkes* (Betriebswerk Kürenzer Straße, um 1877)

1930 erfolgt dann die endgültige Eingemeindung zur Stadt Trier. Die Eisenbahnlinie wurde als Grenze des neuen Stadtteils festgelegt. 1937 wurde auf dem Petrisberg mit dem Bau der *Kemelkaserne* und damit mit der Ausdehnung des Stadtteils auf die Höhe begonnen. Nach der Übernahme dieser Kaserne durch die Franzosen entstand nach 1945 in unmittelbarer Nähe die französische Wohnsiedlung. In den 60er und 70er Jahren folgten die Neubausiedlungen *Bonifatiusstraße* und *Am Weidengraben*.

Im November 1960 wurde mit dem Bau der *wehrtechnischen Dienststelle für Kraftfahrzeuge und Panzer* auf dem Grüneberg begonnen. Die Bauarbeiten fanden ihren Abschluss im Mai 1978.

Bis Ende 1968 erhöhte sich durch die neuen Wohnviertel die Bevölkerungszahl auf über 6.000 Personen. Davon lebten ca. 3.250 in Alt-Kürenz und 2.750 in Neu-Kürenz. Der Bau der Universität führte bis heute zu weiterem Bevölkerungswachstum. So entstanden mehrere Studentenwohnheime im Bereich von Neu-Kürenz. Bis zum 31.12.2000 stieg die Einwohnerzahl auf insgesamt 8.437 Personen, davon lebten 2.943 Menschen in Alt-Kürenz und 5.494 Menschen in Neu-Kürenz.

Durch die Neubaugebiete auf den Trierer Höhen (v.a. Weidengraben) ist Kürenz allmählich vom alten Ortskern ausgehend „den Berg hinauf“ gewachsen. Durch die zivile Konversion des ehemaligen Kasernengeländes auf dem Petrisberg erfolgt gegenwärtig und in den kommenden Jahren eine weitere wohnbauliche Entwicklung des Stadtteils.

³ Stadt Trier, Amt für Stadtentwicklung und Statistik 12/01: „Grundlageninformation zum Stadtteil Kürenz“, Januar 2002, Seiten 25 und 26, ergänzt um eigene Erhebungen

1.3.2 Kulturdenkmäler

Die nachfolgend aufgelisteten Bauwerke aus Kürenz sind in der **Denkmalliste der Stadt Trier** zum Zeitpunkt der Bearbeitung des Rahmenplans als Kulturdenkmäler aufgeführt. Die Denkmaltopographie wird jedoch für den Stadtbereich überarbeitet, daher hat diese Auflistung keinen abschließenden Charakter.

- **Kath. Pfarrkirche St. Bonifatius**
Zweischiffige Basilika in sachlichen Formen mit schlankem Turm (1932/33); nach Kriegsbeschädigung innen völlig verändert wiederhergestellt. Einer der wenigen konsequenten modernen Bauarten der Zwischenkriegszeit in Trier
- **Wasserbehälter nordöstlich von Am Grüneberg 18-20**
Wasserbehälter, über rundem Grundriss mit flachem Kuppeldach, errichtet zw. 1918 und 1938.
- **Am Grüneberg 27**
Die Halle Am Grüneberg wurde vom Turnverein Jahn 05 e.V. Trier-Kürenz zu rein sportlichen Zwecken errichtet. Grundsteinlegung: 1927.
(Anmerkung: Die Ausweisung als Kulturdenkmal wird derzeit durch die Untere Denkmalpflegebehörde untersucht)
- **Domänenstraße 29**
Dreigeschossiges historisches Eckhaus mit Eckerker. Backstein mit Sandsteingliederung
- **Domänenstraße 38**
Stattliches, an einer Straßenecke gelegenes Gasthaus (um 1900). Unverputztes Mauerwerk aus gelben Backsteinen, die Gliederung teils aus Sandstein, teils aus roten Backsteinen. Einschließlich der meisten Details unverändert erhalten
- **Rosenstraße 14-22 und Nellstraße 10 und 11**
Auf der westlichen Seite der Straße eine lückenlose Zeile aus zweigeschossigen, gleich breiten Wohnhäusern mit sehr unterschiedlich gestalteten Fassaden des späten Historismus, an der Nellstraße außerdem drei dreigeschossige Bauten. Die kleinen Vorgärten mit originalen Einfassungen. Wahrscheinlich innerhalb kürzester Zeit an einer neu angelegten Straße durchgeführte Bebauung nach der Gründung des benachbarten Trierer Walzwerkes (1900)
- **Zum Schlusspark 41/41 a**
Zweigeschossiges Wohnhaus an der Ecke zur Brunnenstraße mit rückwärtiger eingeschossiger Erweiterung unter abgeschlepptem Dach, im Kern vermutlich 17. Jh., die Eingangsfassade modernisiert.
- **Zum Schlosspark 62**
Sog. Kürenzer Schlösschen. Urspr. Wohnhaus eines großen Landgutes, zwei Vollgeschosse auf etwa quadratischem Grundriss, Mansardzeldach, im 18. Jh. erbaut. Im letzten Viertel des 19. Jhs. Verändert und um mehrere Anbauten erweitert, davon erhalten ein turmartiger Vorbau an der Nordecke. Zugehörig ein großer Park mit altem Baumbestand und einem Nebengebäude (Orangerie ?) mit Klinkerfassade (um 1900 ?).
- **Kreuzkapelle auf dem Petrisberg**
Schlichter Saalbau im Rundbogenstil (Bauzeit wohl 3. Viertel 19. Jh.). Zur Kapelle führt durch die Weinberge des östlichen Talhangs ein an der Kurfürstenstraße beginnender Kreuzweg; die heutigen Stationen stammen aus dem 20. Jh.
- **Staatl. Weinbaudomäne Avelsbach**
1900-1909 vom preußischen Staat als Musteranlage für Weinbau und Weinlagerung nach Plänen des Trierer Kreisbauinspektors Jaffke errichtet. Dreigeschossiges Kelterhaus, am aufwändigen Eingang inschriftlich datiert 1901, daneben ein zweigeschossiges Wohnhaus.

Etwas oberhalb die ehemals zur Domäne gehörende, gleichzeitig entstandene Arbeitersiedlung an der Baltzstraße (Nr. 1-22). Lockere, zweiseitige Bebauung aus trauf- und giebelständigen Gebäuden, zumeist Doppelwohnhäuser mit kleinen Wirtschaftsteilen, und der ehem. Schule (Nr. 19). Abwechslungsreiches Straßenbild mit unterschiedlichen Haustypen unter starkem Einfluss der Heimatschutzbewegung.

In den Weinbergen nordwestlich der Domäne Avelsbach ein Aussichtsturm. Rundbau von 1910 (inschriftliche Datierung) in unverputztem Bruchsteinmauerwerk in Formen der Burgenromantik, die aufwändiger gestaltete Eingangssache mit gusseiserner Portraitplatte des inschriftlich bezeichneten H. Thiel und einem preußischen Adler in flachem Relief.

(Anmerkung: Die Siedlung Domäne Avelsbach wurde durch Rechtsverordnung vom 19.05.2004 als Denkmalzone ausgewiesen)

1.3.3 Baustruktur

Die Baustruktur im Altort von Kürenz wird durch Ein- und Mehrfamilienhäuser aus der Zeit um die Jahrhundertwende und älter geprägt. Die Straßenzüge sind insbesondere im Bereich des ursprünglichen Ortskerns (*Brühlstraße* und *Zum Schlosspark*) sowie entlang der ersten Erweiterungen (südwestliche *Domänenstraße*, *Arnoldstraße* und Teile der *Avelsbacher Straße*) nahezu geschlossen mit 2-3 geschossigen Gebäuden bebaut. Aufgrund der ausnahmslosen Grenzbebauung dieser Gebäude entlang des Straßenrandes entsteht insgesamt der Eindruck eines klar gefassten öffentlichen Bereiches.

Eine vergleichbar geschlossene Baustruktur, jedoch teilweise jüngeren Ursprungs findet sich entlang der Straßenzüge westlich des Walzwerkes (*Rosenstraße* und *Nellstraße*). Abweichend zum Altort wurden die Gebäude hier jedoch bei gleicher Geschossigkeit mit Abstand zur Straßengrenze errichtet, so dass vielfach bepflanzte Vorgartenbereiche den Straßenraum einrahmen.

Eine eindeutig ablesbare Ortsmitte ist nicht vorhanden. Die St. Bonifatiuskirche mit angrenzendem Kindergarten, der nahe gelegene Schlosspark und die Grundschule sind allerdings von herausragender Bedeutung für das Ortsbild. Hier konzentrieren sich wichtige Funktionen des gesellschaftlichen Lebens, während die Funktionen des täglichen Lebens (Arbeit, Versorgung mit Gütern, Dienstleistungen) über den Ort verteilt sind.

Auffallend ist – als Kontrast zur Wohnbebauung – die Industrieanlage des Walzwerks Trier, dessen Fläche etwa so groß ist wie die Hälfte des gesamten Ortskerns.

In Richtung des Aveler Tals löst sich die geschlossene Baustruktur des Altortes in dreigeschossige Zeilenbauten auf, welche auch jenseits des Aveler Tals im Bereich *Am Grüneberg* ihre Fortsetzung finden.

Unbebaute Blockinnenbereiche, die ursprünglich wesentlich zum Charakter von Alt-Kürenz beigetragen haben, sind nur noch vereinzelt, wie beispielsweise im Dreieck *Nellstraße*, *Arnoldstraße* und *Domänenstraße* vorhanden. Nachverdichtungsansätze jüngeren Datums, so auch die Bebauung auf Grundlage des „Teilbebauungsplan zwischen Arnoldi-, Avelsbacher- und Domänenstraße“ oder die Auflösung des Blockinnenbereiches *Domänenstraße*, *Schönbornstraße* und *Brühlstraße* zu Gunsten von Parkplatzflächen führten zu städtebaulich kontrovers diskutierbaren Lösungen.

Der überwiegende Teil der Bebauung *Am Weidengraben* in Neu-Kürenz stammt aus den 60er und 70er Jahren und ist geprägt von Wohnhochhäusern und Reihenhäusern in Flachdachbauweise. In Anlehnung an das städtebauliche Leitbild der Stadtkrone nimmt die Gebäudehöhe vom Zentrum zur freien Landschaft (Aveler Tal) hin ab.

Im Zentrum von Neu-Kürenz (zwischen *Kohlenstraße* und *Am Weidengraben*) stehen Wohnhochhäuser mit bis zu 9 Stockwerken. Die Häuser wurden überwiegend als freistehende Solitärebauten errichtet, vereinzelt finden sich jedoch auch winklig oder hufeisenförmig angeordnete Gebäudekomplexe. Die Gebäude sind in eine parkähnliche Landschaft eingebettet, die Neu-Kürenz einen hohen Grünanteil verleiht. Den Übergang zur freien Landschaft des Aveler Tals bilden bis zu zweigeschossige Reihenhäuser sowie entlang des Ortsrandes Einfamilien-einzelhäuser jeweils mit Flachdach.

Die nördlich angrenzende Bebauung in der *Bonifatiusstraße* und *Am Birnbaum* ist durch Reihenhäuser mit ausgebautem Satteldach, im Randbereich zum Aveler Tal auch durch freistehende Einzelhäuser charakterisiert.

Die Gebäudestruktur entlang der Straße *Im Aveler Tal* war ursprünglich durch Einfamilien-einzel- und Doppelhäuser geprägt. Zwischenzeitlich sind jedoch (aufgrund der Lage an der Zufahrt zur Universität) auch mehrgeschossige Mehrfamilienhäuser / Studentenappartements, teilweise mit Garagengeschoss auf Straßenniveau, entstanden.

In Richtung des Petrisbergplateaus nimmt die städtebauliche Dichte zu. Im sogenannten „Regenbogenviertel“ in der *Pluwiger Straße* stehen Wohnhochhäuser (Flachdach), welche überwiegend für studentisches Wohnen genutzt werden. Die angrenzenden Bebauungen in den Straßen *Beim hohlen Graben*, *Wampachstraße* und *Keuneweg* bestehen aus deutlich niedrigeren, maximal dreigeschossigen Mehrfamilien- und Reihenhäusern. Die sogenannte Franzosensiedlung (*Burgunderstraße*, *Frankenstraße*, *Louis-Pasteur-Straße*) ist mit zeilenförmig angeordneten Mehrfamilienhäusern bebaut.

1.4 PLANRECHT

Für die Gemarkung Kürenz besteht derzeit folgendes Planrecht:

Bebauungspläne:

	Bezeichnung	Rechtskraft seit	Zweck / Inhalt	Aktueller Status
BK 3	<i>Teilbebauungsplan zwischen Arnoldi-, Avelsbacher- und Domänenstraße</i>	27.08.1958	<ul style="list-style-type: none"> Herbeiführung baurechtlich geordneter Zustände Ausnutzung des Kanals zum Anschluss von Wohnbauten 	<ul style="list-style-type: none"> Ausfertigungsmangel Planung befindet sich teilweise noch in Realisierung Heilung des Ausfertigungsmangels zur Rechtssicherheit empfohlen
BK 4	<i>Hinter dem Büschelchen, Zwischen Kohlenstraße, Tarforster Straße und der Kimmelkaserne</i>	19.06.1959	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung weiteren Geländes, um Wohnungen für Bundesbedienstete zu schaffen 	<ul style="list-style-type: none"> Ausfertigungsmangel Planung befindet sich teilweise noch in Realisierung Heilung des Ausfertigungsmangels zur Rechtssicherheit empfohlen
BK 4 Ä	<i>Nördlich der Pluwiger Straße</i>	20.05.1975	<ul style="list-style-type: none"> Verdichtung der Bebauung zwischen Wampachstraße und Pluwiger Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Ausfertigungsmangel durch Stadtratsbeschluss vom 24.09.1992 geheilt
BK 5 Ä	<i>Im Avelertal zwischen Avelertal Nr. 12 und Kohlenstraße</i>	23.05.1970	<ul style="list-style-type: none"> Verhinderung einer Bebauung im Aveler Tal nördlich der Straße „Im Aveler Tal“ 	<ul style="list-style-type: none"> Ausfertigungsmangel durch Stadtratsbeschluss vom 24.09.1992 geheilt Überarbeitung nicht erforderlich
BK 8Ä	<i>An der Tabaksmühle</i>	23.05.1970	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsknotenpunkt an der Tabaksmühle in Verbindung mit der Ostrandstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Ausfertigungsmangel Planungsabsichten zwischenzeitlich überholt Teilaufhebung durch BK 22 Teilaufhebung durch BK 25 Überarbeitung erforderlich
BK 11	<i>Bebauungsplan der Riverisstraße und des Gruberwegs</i>	14.05.1963 29.05.2001 (Teilaufhebung)	<ul style="list-style-type: none"> Zeitgemäße bauliche Ordnung des Gebietes Reservierung eines Straßenraums für die Ostrandstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Aufgrund geänderter Planungsabsichten Überarbeitung erforderlich
BK 12 A+B	<i>Zwischen französischer Siedlung, Pluwiger Straße und nordöstlich der Kohlenstraße</i>	11.09.1975	<ul style="list-style-type: none"> Wohnbebauung 	<ul style="list-style-type: none"> Ausfertigungsmangel durch Stadtratsbeschluss vom 21.05.1992 geheilt Überarbeitung nicht erforderlich
BK 14	<i>Ecke Kohlenstraße und Keuneweg</i>	14.05.1963	<ul style="list-style-type: none"> Aufschließung des Gebietes als Wohn- und Geschäftsgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> Ausfertigungsmangel durch Stadtratsbeschluss vom 24.09.1992 geheilt Überarbeitung nicht erforderlich
BK 15	<i>Keuneweg</i>	08.07.1997	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung eines allgemeinen Wohngebietes 	<ul style="list-style-type: none"> Planung befindet sich in Realisierung Überarbeitung nicht erforderlich
BK 16	<i>Beim Weidengraben</i>	22.11.1967	<ul style="list-style-type: none"> Aufschließung des Gebietes als (reines) Wohngebiet 	<ul style="list-style-type: none"> Ausfertigungsmangel durch Stadtratsbeschluss vom 21.05.1992 geheilt Planung ist realisiert (Teil)Aufhebung durch BK 16Ä Überarbeitung nicht erforderlich

BK 16 A	<i>Beim Weidengraben</i>	20.10.1975	<ul style="list-style-type: none"> • Festsetzung einer Teilfläche des BK 16 als Allgemeines Wohngebiet 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfertigungsmangel durch Stadtratsbeschluss vom 21.05.1992 geheilt • Planung ist realisiert • Überarbeitung nicht erforderlich
BK 19 E	<i>Grundschule und Kirche mit Gemeinschaftseinrichtungen, Kindergarten und Turnhalle –Am Weidengraben – Neu-Kürenz</i>	19.03.1993	<ul style="list-style-type: none"> • Festsetzung einer Gemeinbedarfsfläche für die Errichtung einer Behelfskirche, eines Kindergartens und einer Schule 	<ul style="list-style-type: none"> • Planung ist realisiert • Überarbeitung nicht erforderlich
BK 22	<i>Straßenverbindung Aveler Tal - Metternichstraße</i>	26.10.2004	<ul style="list-style-type: none"> • Entlastung des Stadtteils Alt-Kürenz vom motorisierten Individualverkehr im Zusammenhang mit der geplanten Neuordnung des Verkehrsnetzes im Bereich Trier-Nord und der geplanten verbesserten Erschließung der Höhenstadtteile im Bereich des Tarforster Plateaus 	<ul style="list-style-type: none"> • Überarbeitung nicht erforderlich
BK 25	<i>Am Grüneberg West</i>	11.03.2003	<ul style="list-style-type: none"> • Planungsrechtliche Sicherung der vorhandenen Kleingartenanlage 	<ul style="list-style-type: none"> • Überarbeitung nicht erforderlich
BO 1	<i>Zwischen Kreuzweg, Zum Schlosspark und „Im Pichter“</i>	21.10.1957	<ul style="list-style-type: none"> • Herbeiführung baurechtlich geordneter Zustände und die Verwendung ungenutzter Flächen für Wohnbauzwecke 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfertigungsmangel (?) • Planung ist realisiert • Heilung des Ausfertigungsmangels (?) zur Rechtssicherheit empfohlen • Teilaufhebung durch BO 1Ä
BO 1 Ä	<i>Zwischen Kreuzweg, Zum Schlosspark und „Im Pichter“</i>	09.12.1988	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung an die Festsetzungen des BO 12 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfertigungsmangel • Planung ist realisiert • Heilung des Ausfertigungsmangels zur Rechtssicherheit empfohlen
BO 12	<i>Leanderstraße</i>	09.12.1988	<ul style="list-style-type: none"> • Festsetzung eines Allgemeinen Wohngebietes für rund 65 Wohnungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfertigungsmangel • Planung ist realisiert • Heilung des Ausfertigungsmangels zur Rechtssicherheit empfohlen
BT 2A	<i>Tarforst – Beim Weidengraben</i>	03.05.1971	<ul style="list-style-type: none"> • Ausdehnung des Baugebietes „Beim Weidengraben“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfertigungsmangel durch Stadtratsbeschluss vom 21.05.1992 geheilt
BU 1	<i>Erweiterung Weidengraben</i>	12.10.1974	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung von Baustellen für ca. 345 Geschosswohnungen, 16 Einfamilienhäuser, einem Kindergarten sowie Tankstelle und Versorgungseinrichtungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfertigungsmangel • Heilung des Ausfertigungsmangels zur Rechtssicherheit empfohlen
BU 1Ä	<i>Erweiterung Weidengraben</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Festsetzung eines Standortes für ein Studentenwohnheim auf bisherigen Flächen für Geschosswohnungsbau • Verlegung des Standortes für den Kindergarten • Stärkere Differenzierung der projektierten Baumassen 	<ul style="list-style-type: none"> • Planung ist realisiert • Überarbeitung ist nicht erforderlich
BU 15	<i>Studentenwohnheim Geozentrum</i>	10.06.2003	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung der planungsrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen für die Verlagerung der Studentenwohnungen an den Standort nördlich des ehemaligen Hospitals 	<ul style="list-style-type: none"> • Planung ist realisiert • Überarbeitung ist nicht erforderlich
BU 16	<i>Petrisberg Ost</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Fixierung von Anschluss, Verlauf und Querschnitt der neuen Hauptzufahrt zum Petrisberggelände als Sammelstraße • Festsetzung eines eingeschränkten Gewerbegebietes als Teil des Wissenschaftsparks • Festsetzung eines Mischgebietes angrenzend an die französische Wohnsiedlung • Schaffung einer öffentlichen Parkanlage im Bereich des Sattels 	<ul style="list-style-type: none"> • Planung befindet sich in Realisierung • Überarbeitung nicht erforderlich

BU 17	<i>Konversion Petrisberg Belvedere-Nord</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den geplanten Wissenschaftspark (Gewerbe- und Mischgebietsflächen) sowie das Wohngebiet W2 • Planungsrechtliche Sicherung der Haupterschließung und der inneren Erschließung des Kronenbereiches einschl. Ordnung des ruhenden Verkehrs • Berücksichtigung einer Trasse für das geplante Sonderverkehrsmittel • Schaffung eines attraktiven Wohn- und Arbeitsumfeldes durch ansprechende Freiraumgestaltung 	<ul style="list-style-type: none"> • Planung befindet sich in Realisierung • Überarbeitung nicht erforderlich
BU 18	<i>Konversion Petrisberg Belvedere-Süd</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein allgemeines Wohngebiet 	<ul style="list-style-type: none"> • Planung befindet sich in Realisierung • Überarbeitung nicht erforderlich
BU 19	<i>Landschaftspark Petrisberg</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den geplanten Landschaftspark 	<ul style="list-style-type: none"> • Planung befindet sich in Realisierung • Überarbeitung nicht erforderlich
BU 20-1	<i>Petrisberg Mitte</i>	23.08.2005	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Planrecht für weitere Wohnbebauung 	

Sonstige Satzungen

	<i>Innenbereichssatzung Aveler Tal Ost</i>	20.12.2000	<ul style="list-style-type: none"> • Klare Grenzziehung zwischen Innen- und Außenbereich zur Ausräumung von in der Praxis auftretenden Schwierigkeiten bei der Beurteilung von Bauvorhaben 	<ul style="list-style-type: none"> • Überarbeitung nicht erforderlich
	<i>Satzung der Stadt Trier Lärmsanierungskonzept Aveler Tal</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Bestimmung von Anspruchsvoraussetzungen für die Erstattung von Kosten für Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden im Zusammenhang mit der Durchführung der städtebaulichen Planung im Bereich der Entwicklungsmaßnahme Petrisberg 	<ul style="list-style-type: none"> • Überarbeitung nicht erforderlich
	<i>Satzung der Stadt Trier zum Verkehrslärmschutzkonzept Alt-Kürenz</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Bestimmung von Anspruchsvoraussetzungen für die Erstattung von Kosten für Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden im Zusammenhang mit der Durchführung der städtebaulichen Planung im Bereich der Entwicklungsmaßnahme Petrisberg 	<ul style="list-style-type: none"> • Überarbeitung nicht erforderlich
	<i>Satzung über die Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches Petrisberg</i>	19.02.2000	<ul style="list-style-type: none"> • Förmliche Festsetzung eines städtebaulichen Entwicklungsbereiches 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Bekanntmachung vom 17.06.2003 aufgehoben
	<i>Sanierungssatzung für den Bereich Petrisberg Krone Belvedere</i>	23.12.2003	<ul style="list-style-type: none"> • Förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes 	<ul style="list-style-type: none"> • Überarbeitung nicht erforderlich

Fachplanungen

VK 7	<i>Durchführungsplan der Verkehrsanlage Domänenstraße, zwischen Domänenstraße 45-97 bzw. 38-98</i>	05.12.1957	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung geordneter Rechtsverhältnisse für den verkehrsgerechten Ausbau der Straße 	<ul style="list-style-type: none"> • Planung ist realisiert • Aufhebung der Planung im Zuge der Umsetzung der Ziele des Stadtteilrahmenplans erforderlich
VN 25	<i>Durchführungsplan der Verkehrsanlage Kreuzung Wasserweg – Franz-Georg-Straße und Schöndorferstraße und der Projektstraße 126</i>	21.06.1958	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung von Industriegrundstücken entlang der Bahnlinie und die verkehrssichere Ausbildung der vorhandenen Straßen vor allem im Hinblick auf die nach Ausbau der Osttangente zu erwartende Verkehrszunahme 	<ul style="list-style-type: none"> • Planung ist realisiert • Überarbeitung nicht erforderlich

1.5 LANDESPFLEGE

Neben den Festsetzungen zur Grünordnung und Landespflege in den verschiedenen einfachen und qualifizierten Bebauungsplänen stehen große Teile der unbebauten Flächen von Petrisberg, Aveler Tal und Grüneberg unter Landschaftsschutz (**Landschaftsschutzgebiet „Moseltal“**).

In §2 der „*Verordnung zum Schutze von Landschaftsbestandteilen und Landschaftsteilen im Regierungsbezirk Trier*“ vom 3. Juli 1940 wird dazu ausgeführt:

„Es ist verboten, die (...) Landschaftsbestandteile zu verändern, zu beschädigen oder zu beseitigen. Es ist ferner verboten (...) Veränderungen vorzunehmen, die geeignet sind, die Natur zu schädigen, den Naturgenuss zu beeinträchtigen oder das Landschaftsbild zu verunstalten. Unter das Verbot fallen die Anlage von Bauwerken aller Art, von Verkaufsbuden, Zelt- und Lagerplätzen, Müll- und Schuttplätzen, sowie das Anbringen von Inschriften und dergleichen, soweit letztere nicht auf die Landschaftsschutzmaßnahmen hinweisen oder notwendige Verkehrszeichen enthalten.“

Da sich seit der erfolgten Unterschutzstellung vielfältige Entwicklungen innerhalb des Schutzgebietes vollzogen haben empfiehlt der Landschaftsplan von 1998 eine Aktualisierung der Schutzgebietsabgrenzung.

Neben den allgemeinen landespflegerischen Zielaussagen formuliert der **Landschaftsplan der Stadt Trier** für den Ortsteil Kürenz folgende räumliche Entwicklungs- bzw. Konfliktschwerpunkte und trifft Aussagen zu den Zielen für die Entwicklung des Siedlungsraums und der Landschaft:

„4. Aveler Tal

Der Aveler Bach gehört heute zu den naturfernsten Trierer Stadtbächen (...). Die Bachökologie ist aktuell erheblich beeinträchtigt durch Begradigung, Ufer- bzw. Sohlenverbau, Anstau (Regenrückhaltebecken), fehlende Ufervegetation, landwirtschaftliche Nutzung bis unmittelbar an das Gewässer und Abflüssen aus Weinbergen und Fischteichen bzw. Pflanzenabfälle aus Kleingärten sowie Haus- und Gewerbemüll.

Talau- und -hänge sind auch in ihrer landschaftlichen Schönheit beeinträchtigt (Freileitung, strukturarme Weinberge, mangelhafte Ortsrandeinfassungen Siedlung Weidengraben und Tarforst).

*Der im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung am Petrisberg und auf der Tarforster Höhe wachsenden Bedeutung des Aveler Tals als „grüner“ **Korridor zur Talstadt** ist durch gestalterische und ökologische Aufwertung bzw. Verbesserung der Freiraumfunktionen Rechnung zu tragen.*

Vordringlich ist

- *Die Renaturierung des Bachlaufes (Befestigung der Sohl- und Uferverbauung im Oberlauf, naturnahe Gestaltung des Quellbereiches, Entwicklung von Ufervegetation, Nutzungsregelung bzw. –aufgabe im Uferrandbereich).*
- *Strukturierung der Weinberge (Möglichkeiten einer Bepflanzung entlang der Wirtschaftswege z.B. mit Aprikosen-, Pfirsich- oder Mandelbäumen überprüfen)*
- *Die landschaftliche Einbindung der Ortsränder (Hecken- und/oder Baumpflanzungen, Streuobst)*

Wünschenswert ist außerdem:

- *Die Weiterführung des Grünzugs im Bereich Kürenz bzw. Grüneberg*
- *Nutzungsextensivierung in der gesamten Talaue*
- *Die Integration von Spielmöglichkeiten bzw. gestalteten Aufenthaltsbereichen*
- *Die Erdverkabelung der Freileitung*

5. Petrisberg

Mit dem Freiwerden sämtlicher französisch genutzter militärischer Flächen⁴ zum 31.05.1999 erlangt die 70 ha große Konversionsfläche am Petrisberg besondere stadtentwicklungspolitische Bedeutung. Im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme 'Tarforster Höhe – Erweiterung' und der weiteren Universitätsentwicklung ist der Gesamtbereich auch landschaftsplanerisch konzeptionell zu betrachten. Die räumlich-strukturelle Veränderungen führen absehbar zu einer 'Verinselung' bzw. Abtrennung der un bebauten Offenlandflächen im Bereich Petrisberg / Kleeburger Hof von der freien Landschaft mit Beeinträchtigungsrisiken für Arten- und Lebensgemeinschaften insbesondere der mesophilen (Halb-) Offenlandbereiche, Landschaftsbild und die Erholungsfunktion sowie Bioklima und Lufthygiene.

Als Einzelziele sind aus landespflegerischer Sicht zu beachten:

- *Im Zusammenhang mit der erforderlichen Neuordnung bzw. Umwidmung von Funktionen und Nutzungen im bislang militärisch genutzten Bereich sollte sich eine Erweiterung der Bebauung auf eine Ergänzung entlang der randlichen Erschließungsstraße bzw. behutsame Verdichtung im Kernbereich beschränken.*
- *Das Gesamtgebiet Petrisberg – Tarforster Höhe ist durch großzügige Freiflächenkorridore zu gliedern mit Funktionen als autofreie Fuß- und Radwegeverbindung, öffentliche Grünfläche, Lebensraum für mesophile (Halb-) Offenlandarten und für die Klimaverbesserung.*

⁴ Die Siedlung *Burgunderstraße / Frankenstraße /Louis-Pasteur-Straße* wird auch künftig durch die französischen Streitkräfte (Angehörige des in Saarburg ansässigen Eurocorps) genutzt

- *Bebauungs- und Außenräume sollen ein unverwechselbares Gesicht erhalten, das den natürlichen und historischen Kontext, den 'genius loci', widerspiegelt (besondere Sorgfalt bei der Planung).*
- *Der wachsenden Bedeutung der Grünzüge insbesondere des Oelwiger und Aveler Bachtals ist durch gestalterische Aufwertung und Flächenvergrößerung Rechnung zu tragen (...).*
- *Der moselseitige Hangbereich des Petrisberges ist als kleinteilig strukturierte Wald-Offenlandschaft zu erhalten und zu entwickeln.*
- *Zur Erhaltung der besonderen landschaftlichen Eigenart ist auf den mageren Wiesen im Bereich Petrisberg / Kleeburger Hof mittel- bis langfristig eine extensive Schafbeweidung sicherzustellen bzw. vorhandene Ansätze zu fördern.*
- *Zur Erhaltung bzw. Dokumentation des Weinbaus und der Weinkultur ist im Bereich der Weinberge eine zumindest auf Teilflächen extensive, der historischen Kulturlandschaft angepasste Bewirtschaftung sicherzustellen.“*

2 DAS BÜRGERGUTACHTEN ZUM STADTTEILRAHMENPLAN KÜRENZ

2.1 DIE ARBEITSGRUPPEN

Den Auftakt für die Bürgerbeteiligung zum Stadtteilrahmenplan Kürenz bildete eine Veranstaltung am 15. Januar 2002, an der etwa 80 Bürgerinnen und Bürger aus dem Stadtteil teilgenommen haben. Im Verlauf der Auftaktveranstaltung wurden Schwerpunkte für die weitere Arbeit gebildet. Die Zusammenfassung der angesprochenen Themen ergab eine Bündelung auf die drei **Arbeitsgruppen (AG)**

- **Verkehr**
- **Soziales**
- **Ortsbild**

Sowohl bei der Auftaktveranstaltung, als auch in dem späteren Arbeitsgruppenprozess befassten sich die Arbeitsgruppen im wesentlichen mit Themen aus dem Stadtbezirk Alt-Kürenz. Von den Arbeitsgruppen wurde dies in den späteren Sitzungen damit begründet, dass *in Neu-Kürenz die allgemeine Zufriedenheit mit den vorfindbaren Rahmenbedingungen im Stadtteil größer sei als in Alt-Kürenz* und damit der Handlungsbedarf von den dort lebenden Bürgerinnen und Bürgern geringer eingeschätzt werde. Dies habe entscheidenden Einfluss auf die Zusammensetzung der Arbeitsgruppen und damit auf den Gutachteninhalt gehabt.⁵

2.2 INHALTE DES BÜRGERGUTACHTENS

Besondere Betonung wurde im Bürgergutachten auf die **Verkehrsproblematik**, insbesondere in den Durchgangsstraßen „*Im Aveler Tal*“, „*Domänenstraße*“ und „*Avelsbacher Straße*“ gelegt. Aber auch in Nebenstraßen, wie z.B. „*Nellstraße*“ oder „*Am Grüneberg*“ bestehen für die Bewohner nur sehr unbefriedigende Verhältnisse.

Ausgehend vom Verkehr – als Wurzel sämtlicher Probleme – wurden unzählige **Folgeerscheinungen** thematisiert, die im Ergebnis zu einer weiteren Verschlechterung der Lebensqualität in Alt-Kürenz führen. Als Beispiele seien genannt:

- Die hohe Verkehrsbelastung verursacht weiteren Binnenverkehr, da es immer unattraktiver und gefährlicher wird, selbst kurze Strecken mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen. Dies führt letztendlich dann auch zum Wegsterben von Einkaufsmöglichkeiten.
- Die Bewohner orientieren ihren Lebensraum vollständig zur Gartenseite, die Straßenfassaden werden vernachlässigt, Vorgärten oft zu Parkplätzen degradiert und gepflastert, Spielen vor dem Haus wird unmöglich.
- Dies führt wiederum zum Wegzug junger Familien und verhindert deren Zuzug nach Kürenz. Damit kommt es zu starken Veränderungen in der Alters- und Sozialstruktur. Dies wiederum hat Auswirkungen auf die Infrastruktur (Grundschule, Sporthalle, Läden).

⁵ Stadt Trier / Amt für Stadtentwicklung und Statistik: „Bürgergutachten Kürenz“, Trier, September 2002, Seiten 1 und 2

- Die Verschlechterung der Wohnqualität führt u.a. zu fallenden Mieten, und damit zum Zuzug einkommensschwacher Gruppen sowie zu einem starken Rückgang der Instandhaltungsmaßnahmen der Hauseigentümer.

Einen weiteren Schwerpunkt des Bürgergutachtens, wiederum vorwiegend aus dem Blickwinkel der damit verbundenen Verkehrsproblematik, nimmt das Thema **Landesgartenschau** und die daraus resultierenden Chancen und Belastungen ein.

2.3 DARSTELLUNG DER ZIELE DES BÜRGERGUTACHTENS

Die Auswertung des Bürgergutachtens wird nachfolgend zur übersichtlichen Handhabung gegliedert nach den räumlich relevanten Aussagen und denen, welche keinen Raumbezug haben. Damit ist die Übersicht über die Bürgerwünsche vollständig, obwohl für die weitere Stadtteilrahmenplanung nur die erste Gruppe vorwiegend Bedeutung hat. Diese ist geordnet nach den städtebaulichen Schwerpunktthemen

- **Verkehr,**
- **Siedlungsraum / Nutzung,**
- **Ortsbild / Wohnumfeld** und
- **Freiraum / Landschaft**

entsprechend dem Aufbau des Stadtteilrahmenplanes und mit einer kurzen Einschätzung versehen. Aus der Auswertung ergeben sich Maßnahmen bzw. Projekte unterschiedlicher Bedeutung und verschiedener Zeithorizonte.

lfd. Nr.	Ziele des Bürgergutachtens Kürenz	Verweis auf Aussagen des Bürgergutachtens (Seite)	Räumliche Relevanz + = relev. - = nicht r. ? = teilw r.	vgl. Plan	Thema
	Arbeitsgruppe Verkehr				
1	Straßenausbau <i>Avelsbacher Straße</i> und der Straße <i>Im Aveler Tal</i>	9	+	1	Verkehr
2	Vermeidung von Doppelinvestitionen - Ausbaumaßnahmen sollen die Funktion der <i>Avelsbacher Straße</i> nach Realisierung der Umgehungsstraße berücksichtigen	9	-		
3	Keine Verbesserung des Verkehrsflusses sondern Verbesserung bei der Sicherheit und der Lärmbelästigung für <i>Avelsbacher Straße</i> und <i>Im Aveler Tal</i>	9	+	1	Verkehr
4	ÖPNV-Konzept für die Landesgartenschau mit folgenden Inhalten:	9	+	-	Verkehr
5	• Direktverbindung vom Hauptbahnhof oder ab Porta (mögl. Streckenführung Porta – Hauptbahnhof - Schöndorfstraße - Umgehung Kürenz - Aveler-Tal)	9	+	-	Verkehr
6	• Verlängerung der Linie 4 über Sickingenstraße – Kaiserthermen – Hauptbahnhof, Anbindung des Geozentrums auch in den Abendstunden	10	+	-	Verkehr
7	• Schnellbuslinie Fachhochschule-Universität über Umgehung Kürenz (Parkplatz <i>Schneidershof</i> am Wochenende als P+R-Parkplatz)	10	+	-	Verkehr
8	Ausbau der Fußwegeverbindung vom Hauptbahnhof über <i>Soterstraße</i> und des Kreuzweges mit Ruhe- und Aussichtspunkten (Hinweis auf Verknüpfungsmöglichkeit mit Linie 3)	10	+	1	Verkehr

lfd. Nr.	Ziele des Bürgergutachtens Kürenz	Verweis auf Aussagen des Bürgergutachtens (Seite)	Räumliche Relevanz + = relev. - = nicht r. ? = teilw. r.	vgl. Plan	Thema
9	Vorgezogener Bau einer Querungshilfe für Fußgänger über den Hauptbahnhof gegebenenfalls mit Erschließung der Gleise von oben	10	+	1	Verkehr
10	Aufbau Park & Ride-System für die Landesgartenschau:	10	+	-	Verkehr
11	• Einrichtung von P & R-Linien mit hoher Taktfrequenz (max. 10 Min.-Takt)	10	+	-	Verkehr
12	• Nutzung des Parkplatz River-Side und/oder ehem. Proviantlager <i>Metternichstraße</i> als P & R Parkplatz	10	+	-	Verkehr
13	• Nutzung des Messeparkplatzes als P & R Parkplatz	10	+	-	Verkehr
14	• Nutzung des Parkplatzes an der Fachhochschule (ggf. nur am Wochenende) als P & R Parkplatz	10	+	-	Verkehr
15	• Nutzung des Parkplatzes an der Universität (ggf. nur am Wochenende) als P & R Parkplatz	10	+	-	Verkehr
16	• Kombiticket für Eintritt - und ÖPNV-Nutzung	11	-		
17	Verkehrssystem: Verkehrshinweise müssen P&R begünstigen (keine direkten Anfahrtshinweise für auswärtige Besucher)	11	-		
18	Parkraumbewirtschaftung im Umfeld des Gartenschau-geländes mit relativ hohen Gebühren, Parkgebühren sollen sich an Innenstadtтарifen orientieren	11	-		
19	Schnelle Realisierung der Umgehungsstraße als Tunnel-lösung	11	+	1	Verkehr
20	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Alt-Kürenz	11	+	1/3a	Verkehr
21	Ausbau der Regionalbahn mit Haltepunkt in Kürenz	12	+	1	Verkehr
22	Vernetzung der Regionalbahn mit Buslinien	12	+	-	Verkehr
23	Veränderung der Bustarife - kein Tarifsprung innerhalb des Stadtteils	13	-		
24	Angepasste Fahrweise der Busse (z.B. Tempo 30 in der Domänenstraße)	13	-		
25	Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept von 1992	13	?	-	Verkehr
26	Einrichtung einer Schnellbuslinie in Ergänzung einer Umgehungsstraße <i>Im Avelertal</i>	13	+	-	Verkehr
27	Geschwindigkeitskontrollen in der <i>Kohlenstraße</i> und <i>Domänenstraße</i>	15	-		
28	Anbringung von fest installierten Radar-Messgeräten	15	-		
29	Fußgängerüberweg mit Ampelschaltung in der <i>Kohlenstraße</i> anstelle der Fußgängerbrücke	15	+	-	Verkehr
30	Fußgängerbrücke könnte als Ersatz für die „Zementbrücke“ genutzt werden	15	+	-	Verkehr
31	Beibehaltung der Befahrbarkeit Richtung Innenstadt über die <i>Sickingenstraße</i>	16	+	-	Verkehr
32	Verlagerung des Zebrastrreifens in den Bereichen der Bushaltestellen „Avelerhof“ und „Avelertal“ um einige Meter in Richtung Stadt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen	18	-		
33	Errichtung eines Fußgängerüberwegs bei der Haltestelle „Kolonnenweg“	18	-		
34	Tempo-50-Hinweisschilder im Avelertal	18	-		
35	Optische Aufwertung und Verringerung des Straßenquerschnittes durch Rückbaumaßnahmen an den Bushaltestellen	19	-		
36	Tempo 30 im unteren Teilstück <i>Im Avelertal Tal</i> (Richtung Domäne, <i>Baltzstraße</i>)	20	+	-	Verkehr
37	Einrichtung einer 2. Parkreihe oder einer Parkzone auf der unbebauten Seite des Aveler Tals	20	+	-	Verkehr
38	Instandsetzung des Fußwegs im Aveler Tal	20	+	1	Verkehr
39	Fortsetzung des Fußweges auf der Talseite bis zum <i>Kolonnenweg</i>	21	+	1/2	Verkehr
40	Tempo 30 oder Schritttempo im Bereich der Turnhalle am Grüneberg	21	+	-	Verkehr

lfd. Nr.	Ziele des Bürgergutachtens Kürenz	Verweis auf Aussagen des Bürgergutachtens (Seite)	Räumliche Relevanz + = relev. - = nicht r. ? = teilw r.	vgl. Plan	Thema
41	Sanierung des Straßenzustandes von <i>Am Grüneberg</i>	21	-		
42	Einbau von „Spargel“ im oberen Teil der <i>Domänenstraße</i> Richtung Aveler Tal zur Verhinderung der Befahrbarkeit des Gehwegs	23	-		
43	zusätzliche Querungshilfen in der <i>Domänenstraße</i>	23	+	-	Verkehr
44	Zustandverbesserung der Straßen	24	-		
45	Sanierung der <i>Domänenstraße</i> , Erhöhung der talseitigen Bordsteine ab Kirche Richtung Avelertal auf max. zulässige Höhe	24	-		
46	Änderung der Straßenführung nach Bau des Moselbahndurchbruchs	24	+	1	Verkehr
47	Bau der Umgehungsstraße	25	+	1	Verkehr
48	Umleitung des Schwerlastverkehrs; Leitsystem für Lastverkehr im Bahnhofviertel	27	-		
49	Zebrastreifen im Bereich der Bahnunterführung	28	-		
50	Bau einer Fuß- und Radwegeverbindung über den Hauptbahnhof	29	+	1	Verkehr
51	Bau einer Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Bahntrasse	29	+	1	Verkehr
52	Instandsetzung des Fußwegs durch das Naherholungsgebiet Aveler Tal und Ausschilderung als Fuß- und Radweg	29	+	1	Verkehr
53	Der Fuß- und Radweg „Am Grüneberg“, der Teil des Moselhöhenweges ist, soll als solcher durch Verlangsamung und Reduzierung des Kfz-Verkehrs sicherer gemacht werden. Insbesondere soll jeglicher Schleichverkehr wirkungsvoll unterbunden werden.	29	+	1	Verkehr
54	Zur Förderung von Radfahrern sind flankierende Maßnahmen wie Verkehrsberuhigung, Bau eines Fahrradlifts Hauptbahnhof - Petrisberg etc. notwendig	29	+	1	Verkehr
55	Beibehaltung der heutigen Trassenführung der <i>Sickingenstraße</i> anstatt Verlegung	29	+	-	Verkehr
	Arbeitsgruppe Soziales				
56	Gehweg in der <i>Soterstraße</i> vor der Grundschule	36	+	-	Verkehr
57	Installation von Pfosten in der <i>Domänenstraße</i> , um das Befahren der Gehwege zu verhindern	36	-	-	Verkehr
58	Sperrung der <i>Soterstraße</i> für den Durchgangsverkehr	36	+	1	Verkehr
59	Einrichtung der <i>Soterstraße</i> als verkehrsberuhigte Zone	36	+	-	Verkehr
60	Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen in Sackgassen als Spielräume für Kinder (z.B. Rosenstraße, Hülterweg)	36	+	-	Verkehr
61	Minderung der Zergliederung des Stadtteils durch stark befahrene Hauptstraßen und Verbesserung der Erreichbarkeit von Spielräumen: besonders eine Vernetzung mit dem Naturraum am Grüneberg	36	+	1	Verkehr
62	Attraktivitätssteigerung des Naherholungsgebiets Aveler Tal durch Einbeziehung in die Landesgartenschau	37	+	4	Freiraum / Landschaft
63	Errichtung eines Abenteuerspielplatzes	37	+	-	Freiraum / Landschaft
64	Verbesserung des Zugangs zum Avelertal von Alt-Kürenz durch einen Radweg	38	+	-	Verkehr
65	Erneuerung des Bodenbelags (neue Teerdecke) im unteren Teil des Aveler Tals (durchgängiger Spazierweg zwischen Alt- und Neu-Kürenz, Neuerschließung des Wanderwegenetzes)	38	+	1/4	Verkehr Freiraum / Landschaft
66	Innovatives Projekt der Kinder- und Jugendarbeit (z.B. Bauspielplatz) in Zusammenarbeit mit Trägern der Kinder- und Jugendhilfe	38	-		
67	Ermöglichung von Wasserspielen (Avelsbach liegt zu tief)	38	-		

lfd. Nr.	Ziele des Bürgergutachtens Kürenz	Verweis auf Aussagen des Bürgergutachtens (Seite)	Räumliche Relevanz + = relev. - = nicht r. ? = teilw r.	vgl. Plan	Thema
68	Öffnung der Grundschule hin zur Gemeinde	38	?	3b	Siedlungsraum / Nutzung
69	Ganztagsbetreuungsmöglichkeiten für Kinder verbessern	38	-		
70	Sanierung des Fußballplatzes am Grüneberg als Bolzplatz	42	+	-	Siedlungsraum / Nutzung
71	Installation einer Skaterbahn am Spotplatz Grüneberg	42	+	-	Siedlungsraum / Nutzung
72	adressatenorientierte, effektive Nutzung und Vernetzung vorhandener Einrichtungen für Jugendarbeit	45	-		
73	Nutzung des pädagogischen Sachverständes aus Neu-Kürenz in Alt-Kürenz	45	-		
74	Modernisierung der Sporthalle am Grüneberg unter Berücksichtigung der Nutzung für Veranstaltungen der Gemeinde	46	+	-	Siedlungsraum / Nutzung
75	Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit der Vereine	46	-		
76	Kooperation mit der Kirchengemeinde (Nutzung Jugendheim)	46	-		
77	Veränderung der Tarifgrenze (Ein-Zonen-Tarif für den Transfer von Alt-Kürenz nach Neu-Kürenz und Überlappungszone Aveler Hof bis Uni)	48	-		
78	Konversion der leerstehenden Gebäude auf dem ehemaligen Kasernengelände Petrisberg. Nutzung als gemeinsames Bürgerhaus	48	+	-	Siedlungsraum / Nutzung
79	Gleichberechtigte Vertretung von Alt-Kürenzer und Neu-Kürenzer Interessen im Ortsbeirat	48	-		
80	Überprüfung der Wohnungsbelegungspolitik am „Weidengraben“	48	-		
81	Betreuung der beiden Pfarreien durch eine Pastor	48	-		
82	Sicherung der Einkaufsmöglichkeiten in Neu-Kürenz, Existenzsicherung des dortigen Lebensmittelladens	49	-		
	Arbeitsgruppe Ortsbild				
83	Grundlegende Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung in Alt-Kürenz: Verkehrsberuhigung, Gestaltungsfibel oder sogar Ortssatzung, evtl. Sanierungsmaßnahme	64	+	1/3a	Ortsbild / Wohnumfeld
84	Abriss, Umnutzung alter Gebäude und Einfügen von Neubauten in das überlieferte Ortsbild	64	+	-	Ortsbild / Wohnumfeld
85	Neugestaltung und Neuanlage von Freiräumen, Grünflächen zwischen Häusern, Vorgärten	64	+	-	Ortsbild / Wohnumfeld
86	Maßnahmen, die kurzfristig zu einer Verbesserung des Ortsbildes führen (Abfallbeseitigung auf öff. Flächen)	65	-		
87	Erhalt der ortbildprägenden Bausubstanz	65	+	3a	Ortsbild / Wohnumfeld
88	Entwicklung von Grünstrukturen entlang der Straßenzüge	65	+	4	Ortsbild / Wohnumfeld
89	Bei Neubauten und Änderungsbauten muss auf die Eingliederung in das bestehende Ortsbild geachtet werden	65	-		
90	Die Schaffung preisgünstiger Wohnungen muss Vorrang haben, beispielsweise durch die Förderung der Umwandlung von Flachdächern in Satteldächer mit entsprechendem Dachgeschossausbau	65	+	-	Siedlungsraum / Nutzung
91	Der Schließung von Baulücken sowie der Aufstockung und dem Ausbau bestehender Gebäude sind Vorrang einzuräumen	65	+	-	Siedlungsraum / Nutzung

lfd. Nr.	Ziele des Bürgergutachtens Kürenz	Verweis auf Aussagen des Bürgergutachtens (Seite)	Räumliche Relevanz + = relev. - = nicht r. ? = teilw r.	vgl. Plan	Thema
92	Die Durchmischung von Alt-Kürenz mit Dienstleistungsunternehmen und Ladengeschäften ist offensichtlich rückläufig (zahlreiche geschlossene Läden). Dem muss im Sinne gerade der älteren Bewohner und Familien mit Kindern gegengesteuert werden.	65	-		
93	Verbesserung der Integration von Gewerbebetrieben ins Ortsbild: evtl. Werbesatzung, Neuorganisation der Erschließung der Betriebe	65	+	3a/b	Siedlungsraum / Nutzung
94	Schaffung von Räumen für eine ortbildgerechte Gestaltung der Müllabstellplätze	66	+	-	Ortsbild / Wohnumfeld
95	Anpflanzung einzelner großkroniger Laubbäume und „kleine“ Maßnahmen wie Fassadenbegrünungen, Mauerfußbegrünungen, Einrichten von Bereichen, in denen Spontanvegetation zugelassen wird, um eine bessere Durchgrünung des Ortes zu erzielen	68	+		Ortsbild / Wohnumfeld
96	gefahrenfreie fußläufige Verbindung zum Hauptbahnhof und Sanierung des Fußweges zum Petrisberg	68	+	1	Verkehr
97	Änderung der Verkehrsführung in der Domänenstraße in eine Einbahnstraße	68	+	-	Verkehr
98	Rückbau von Nebenstraßen in Spielstraßen mit der Konsequenz, dass der Verkehr stark beruhigt und verlangsamt wird	68	+	-	Verkehr
99	Ortsangepasste Begrünung von Gärten und Vorgärten mit heimischen Gehölzen	68	-		
100	Das Freilegen eines Teils der originalen römischen Wasserleitung im Hang des Petrisberges oberhalb von Alt-Kürenz als besondere touristische Attraktion - Ortsbildpflege	69	+	-	Ortsbild / Wohnumfeld
101	Die alternative Nutzung für den Sportplatz am Grüneberg als Bolz- und Spielplatz (Skaterbahn). Die jetzige Situation lässt den Platz zusehends verkommen	69	+	2	Siedlungsraum / Nutzung
102	Knotenpunktverbesserung <i>Schönbornstraße - Domänenstraße</i> als „Portal“ zum Kern des Stadtteils	69	+	1	Ortsbild / Wohnumfeld
103	Förderung und Beratung von Hauseigentümern, um die Motivation zur Neugestaltung / Renovierung der Hausfassaden zu erhöhen	70	-		
104	Neugestaltung / Renovierung der Hausfassaden durch den Eigentümer	71	-		
105	Instandhaltungsmaßnahmen an den Spielplätzen Schlosspark und Rosenstrasse	34/35	-		

2.4 GEGENÜBERSTELLUNG DER RAUMBEZOGENEN ZIELE DES BÜRGERGUTACHTENS MIT DEN AUSSAGEN DER RAHMENPLANUNG

(Anmerkung: Die in Klammern aufgeführten Ziffern entsprechen den laufenden Nummern der Zielsetzungen des Bürgergutachtens gemäß Kapitel 4.3)

BÜRGERGUTACHTEN	RAHMENPLANUNG
1. Verkehrserschließung	
Minderung der Zergliederung des Stadtteils durch stark befahrene Hauptstraßen und Verbesserung der Erreichbarkeit von Spielräumen: besonders eine Vernetzung des Siedlungsraums mit dem Naturraum am Grüneberg (61)	<ul style="list-style-type: none"> Bau der Umgehungsstraße als Tunnellösung, Rückstufung der bisherigen „Durchgangsstraßen“ zu Anwohnerstraßen. Unterbindung von Schleichverkehr. (Plan 1) Schaffung einer Querungsmöglichkeit der L 144 in Verlängerung des Kobusweg ist zwischenzeitlich erfolgt. Schaffung einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit der L 144 im Rahmen der Neugestaltung des Kreuzungsbereiches <i>Domänenstraße</i> und <i>Avelsbacher Straße</i>. (Plan 1)
1.1 Motorisierter Individualverkehr (Pkw/Lkw)	
Straßenausbau <i>Avelsbacher Straße</i> und <i>Im Aveler Tal</i> (1) Einrichtung einer 2. Parkreihe oder einer Parkzone auf der unbebauten Seite des Aveler Tals (37) Tempo 30 im unteren Teilstück <i>Im Aveler Tal</i> (Richtung Domäne, <i>Baltzstraße</i>) (36) Keine Verbesserung des Verkehrsflusses sondern Verbesserung bei der Sicherheit und der Lärmbelastigung für <i>Avelsbacher Straße</i> und <i>Im Aveler Tal</i> . (3)	<ul style="list-style-type: none"> <i>Avelsbacher Straße</i> wird nach Bau der Umgehungsstraße rückgestuft und entsprechend ihrer neuen Funktion als Anliegerstraße im Stadtteil gestaltet. (Plan 1) <i>Straße Im Aveler Tal</i> muss in Ihrer Leistungsfähigkeit fortbestehen, eine Neugestaltung des Straßenraumes i.V.m. der Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts ist jedoch zwischenzeitlich abgeschlossen. (Plan 1)
Bau der Umgehungsstraße (47) Schnelle Realisierung der Umgehungsstraße als Tunnellösung (19)	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtteilrahmenplan berücksichtigt. (Plan 1)
Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Alt-Kürenz (20) Zusätzliche Querungshilfen in der <i>Domänenstraße</i> (43)	<ul style="list-style-type: none"> Stadtteilrahmenplan enthält entsprechende Vorschläge. (Plan 1 + 3b) Die detaillierte Ausgestaltung der einzelnen Maßnahmen erfolgt im Rahmen der Objektplanung.
Beibehaltung der heutigen Trassenführung der <i>Sickingenstraße</i> anstatt einer Verlegung (55) Beibehaltung der Befahrbarkeit Richtung Innenstadt über die <i>Sickingenstraße</i> (31)	<ul style="list-style-type: none"> Die Trasse wurde zwischenzeitlich auf Grundlage der politischen Diskussion im Bebauungsplan festgelegt Die Baumaßnahme ist größtenteils abgeschlossen Befahrbarkeit der <i>Sickingenstraße</i> in Richtung Innenstadt bleibt grundsätzlich bestehen. (Plan 1)
Änderung der Straßenführung nach Bau des Moselbahndurchbruchs (46)	<ul style="list-style-type: none"> Nach Realisierung der Umgehungsstraße als Tunnellösung i.V.m. Moselbahndurchbruch erfolgt eine Neuordnung der Straßenhierarchie in Alt-Kürenz. (Plan 1)

BÜRGERGUTACHTEN	RAHMENPLANUNG
<p>Der Fuß- und Radweg am Grünberg, der Teil des Moselhöhenweges ist, soll als solcher durch Verlangsamung und Reduzierung des Kfz-Verkehrs sicherer gemacht werden. Insbesondere soll jeglicher Schleichverkehr wirkungsvoll unterbunden werden. (53) Tempo 30 oder Schritttempo im Bereich Turnhalle am Grünberg (40)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Die Straße <i>Am Grüneberg</i> wird in Höhe des Sportplatzes für den Kfz-Verkehr gesperrt. Eine Durchfahrtsmöglichkeit zur Bebauung <i>Rivisstraße</i> ist nicht vorgesehen. (Plan 1)
<p>Sperrung der <i>Soterstraße</i> für den Durchgangsverkehr (58) Einrichtung der <i>Soterstraße</i> als verkehrsberuhigte Zone (59)</p>	<p>Die <i>Soterstraße</i> ist zwischen Petrisberg und Alt-Kürenz nur noch für Anliegerverkehr befahrbar, hierdurch wird die Nutzung für den Durchgangsverkehr bereits unterbunden und eine Verkehrsberuhigung erreicht. Dies wird im Rahmenplan berücksichtigt. (Plan 1) Die Einrichtung eines Gehwegs/ verkehrsberuhigten Bereiches ist im Rahmen der Verbesserung des Fußwegesnetzes in Alt-Kürenz zu prüfen. (s. Plan 3a)</p>
<p>Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen in Sackgassen als Spielräume für Kinder (z.B. <i>Rosenstraße, Hülderweg</i>) (60)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Der Stadtteilrahmenplan schlägt die gestalterische Aufwertung mehrerer Straßen in Alt-Kürenz vor. (Plan 1)
<p>Änderung der Verkehrsführung in der <i>Domänenstraße</i> in eine Einbahnstraße (97)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Wird aufgrund der damit verbundenen Umwegfahrten und der zu befürchtenden Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit nicht in den Stadtteilrahmenplan übernommen.
1.2 Öffentlicher Personennahverkehr (Bus/Bahn)	
<p>Verlängerung der Linie 4 über <i>Sickingenstraße</i> - Kaiserthermen - Hauptbahnhof, Anbindung des Geozentrums auch in den Abendstunden (6)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung erfolgt langfristig über geplantes Sonderverkehrsmittel. Vorher ist eine Neugestaltung des Liniennetzes durch die Verkehrsbetriebe zu überprüfen. (Plan 1)
<p>Schnellbuslinie Fachhochschule - Universität über Umgehung Kürenz (Parkplatz Schneidershof am Wochenende als P+R-Parkplatz) (7) Einrichtung einer Schnellbuslinie in Ergänzung einer Umgehungsstraße <i>Im Avelertal</i> (26)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Die Vorstellung einer direkten Buslinie vom Campus II über das Gartenfeld zur Stadt Trier und die Einführung einer Schnellbuslinie zur Entlastung der Linie 3 werden durch die Stadtwerke Trier geprüft. Eine Realisierung kann jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht zugesagt werden.
<p>Ausbau der Regionalbahn mit Haltepunkt in Kürenz (21)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Stadtteilrahmenplan übernimmt bestehende Planung für die Haltepunkte „Kürenz“ und „Trier-Nord“. (Plan 1)
1.3 Nichtmotorisierter Individualverkehr (Fußgänger/Radfahrer)	
<p>Ausbau der Fußwegeverbindung vom Hauptbahnhof über <i>Soterstraße</i> und des Kreuzweges mit Ruhe- und Aussichtspunkten (Hinweis auf Verknüpfungsmöglichkeit mit Linie 3) (8)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Fußläufige Anbindung des Stadtteils an den Hauptbahnhof erfolgt in Verbindung mit dem Bau des Sonderverkehrsmittels. (Plan 1) Fußwegeverbindungen über <i>Soterstraße</i> und Kreuzweg sind im Stadtteilrahmenplan enthalten. (Plan 1)
<p>Gehweg in der <i>Soterstraße</i> vor der Grundschule (56)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung eines Gehwegs/ verkehrsberuhigten Bereiches ist im Rahmen der Verbesserung des Fußwegesnetzes in Alt-Kürenz zu prüfen. (s. Plan 3a)

BÜRGERGUTACHTEN	RAHMENPLANUNG
<p>Vorgezogener Bau einer Querungshilfe für Fußgänger über den Hauptbahnhof gegebenenfalls mit Erschließung der Gleise von oben (9) Bau einer Fuß- und Radwegeverbindung über den Hauptbahnhof (50)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ziel ist im SRP in Verbindung mit dem Bau des Sonderverkehrsmittels zum Petrisberg aufgenommen. Zugang zum Schienennetz wird außerdem auch durch Haltepunkt Kürenz verbessert. (Plan 1) • Die Entscheidung über die Prioritäten von Maßnahmen ist den politischen Gremien vorbehalten.
<p>Fußgängerüberweg mit Ampelschaltung in der Kohlenstraße anstelle der Fußgängerbrücke (29)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Fußgängerbrücke stellt grundsätzlich die sicherste Lösung dar, sofern sie angenommen wird. Auf der Ebene der Objektplanung ist zu klären, ob die Akzeptanz der Brücke durch weitere bauliche Maßnahmen verbessert werden kann oder ob die Sicherheit der Fußgänger durch einen ampelgeregelten Fußgängerüberweg besser gewährleistet werden kann.
<p>Fußgängerbrücke könnte als Ersatz für die „Zementbrücke“ genutzt werden. (30)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund zu geringer Spannweite der Fußgängerbrücke technisch nicht durchführbar
<p>Bau einer Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Bahntrasse (51)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • wird im Rahmenplan berücksichtigt (Plan 1)
<p>Instandsetzung des Fußweges durch das Naherholungsgebiet Aveler Tal und Ausschilderung als Fuß- und Radweg (52) (38) Fortsetzung des Fußwegs auf der Talseite bis zum Kolonnenweg (39) Durchgängiger Spazierweg zwischen Alt- und Neu-Kürenz, Neuerschließung des Wanderwegenetzes (65)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rahmenplan schlägt Instandsetzung und Ausweitung des Fußwegenetzes in Verbindung mit einer Aufwertung des Aveler Tals für die wohnumfeldbezogene Erholung vor. (Pläne 1 + 2) • Verlängerung des Fußwegs bis zum Kolonnenweg ist zwischenzeitlich erfolgt.
<p>Zur Förderung von Radfahrern sind flankierende Maßnahmen wie Verkehrsberuhigung, Bau eines Fahrradlifts Hauptbahnhof - Petrisberg etc. notwendig. (54)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rahmenplan schlägt eine Ergänzung des Radwegenetzes vor. Die Funktion eines Fahrradlifts kann durch das geplante Sonderverkehrsmittel übernommen werden. Durch Neuordnung des Verkehrssystems und Aufwertung der Altortstraßen wird Radfahren insgesamt gefördert. (Plan 1)
<p>Verbesserung des Zugangs zum Avelertal von Alt-Kürenz durch einen Radweg (64)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nach dem Bau der Umgehungsstraße und der damit verbundenen Verlagerung der Verkehrsströme können die innerörtlichen Straßen durch Radfahrer genutzt werden. Die Errichtung eines separaten Radwegs ist nicht erforderlich.
<p>Gefahrenfreie fußläufige Verbindung zum Hauptbahnhof und Sanierung des Fußweges zum Petrisberg (96)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fußläufige Verbindung zum Hbf in Verbindung mit Sonderverkehrsmittel ist im Rahmenplan enthalten. (Plan 1) • Fußweg zum Petrisberg (Kreuzweg) wird im Rahmenplan hervorgehoben. Instandsetzung fand im Vorfeld der LGS statt. (Plan 1)
<p>Rückbau von Nebenstraßen in Spielstraßen mit der Konsequenz, dass der Verkehr stark beruhigt und verlangsamt wird (98)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rahmenplan schlägt nach erfolgtem Bau der Umgehungsstrasse eine Neugestaltung der innerörtlichen Verkehrsflächen vor. (Plan 1)
1.4 Landesgartenschau	
<p>ÖPNV-Konzept für die Landesgartenschau (4)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direktverbindung vom Hauptbahnhof oder ab Porta (mögl. Streckenführung Porta – Hauptbahnhof – Schöndorfstraße - Umgehung Kürenz - Aveler-Tal) (5) 	<ul style="list-style-type: none"> • Fließt nicht in den Rahmenplan ein, da LGS zeitlich begrenzt ist.

BÜRGERGUTACHTEN	RAHMENPLANUNG
<ul style="list-style-type: none"> • Aufbau Park & Ride-System (10) • Einrichtung von P&R-Linien mit hoher Taktfrequenz (max. 10 Min.-Takt) (11) • Nutzung des Parkplatz River-Side und/oder ehem. Proviantlager <i>Metternichstraße</i> als P&R-Parkplatz (12) • Nutzung des Messeparkplatzes als P&R-Parkplatz (13) • Nutzung des Parkplatzes an der Fachhochschule (ggf. nur am Wochenende) als P&R-Parkplatz (14) • Nutzung des Parkplatzes an der Universität (ggf. nur am Wochenende) als P&R-Parkplatz (15) 	

2. Ortsbildgestaltung/Wohnumfeldverbesserung

<p>Grundlegende Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung in Alt-Kürenz: Verkehrsberuhigung, Gestaltungsfibel oder sogar Ortssatzung, evtl. Sanierungsmaßnahme (83)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rahmenplan schlägt nach erfolgtem Bau der Umgehungsstrasse eine Neugestaltung der innerörtlichen Verkehrsflächen vor. (Plan 1) • Erarbeitung einer Gestaltungsfibel / -satzung ist Ziel des Stadtteilrahmenplans. (Plan 3a) • Festsetzung eines Sanierungsgebietes wird nicht als Ziel in den Stadtteilrahmenplan übernommen.
--	---

2.1 Gestaltung der Gebäude

<p>Abriss, Umnutzung alter Gebäude und Einfügen von Neubauten in das überlieferte Ortsbild (84) Erhalt der ortsbildprägenden Bausubstanz (87)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung einer Gestaltungsfibel / -satzung ist Ziel des Stadtteilrahmenplans. (Plan 3a)
<p>Verbesserung der Integration von Gewerbebetrieben ins Ortsbild: evtl. Werbesatzung, Neuorganisation der Erschließung der Betriebe (93)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung einer Gestaltungsfibel / -satzung ist Ziel des Stadtteilrahmenplans. (Plan 3a)
<p>Öffnung der Grundschule hin zur Gemeinde (68)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wird in den Stadtteilrahmenplan übernommen (Plan 3b)
<p>Konversion der leerstehenden Gebäude auf dem ehemaligen Kasernengelände Petrisberg. Nutzung als gemeinsames Bürgerhaus (78)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung unterliegt Entwicklungsgesellschaft Petrisberg.

2.2 Gestaltung des Wohnumfeldes

<p>Neugestaltung und Neuanlage von Freiräumen, Grünflächen zwischen Häusern, Vorgärten (85)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nur auf öffentlichen Flächen direkt möglich, Erarbeitung einer Gestaltungsfibel / -satzung ist Ziel des Stadtteilrahmenplans. (Plan 3a)
<p>Entwicklung von Grünstrukturen entlang der Straßenzüge (88)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ziel des Stadtteilrahmenplans ist die Grünvernetzung entlang der wichtigsten Verkehrsverbindungen. (Plan 4)
<p>Schaffung von Räumen für eine ortsbildgerechte Gestaltung der Müllabstellplätze (94)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung einer Gestaltungsfibel / -satzung ist Ziel des Stadtteilrahmenplans. (Plan 3a)
<p>Anpflanzung einzelner großkroniger Laubbäume und „kleine“ Maßnahmen, wie Fassadenbegrünungen, Mauerfußbegrünungen, Einrichtung von Bereichen, in denen Spontanvegetation zugelassen wird, um eine bessere Durchgrünung des Ortes zu erzielen (95)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ziel des Stadtteilrahmenplans ist die Grünvernetzung an den wichtigsten Verkehrsverbindungen (Plan 1 + 4). Maßnahmen auf Privatgrundstücken bleiben der Einzelinitiative überlassen. Anreiz eventuell durch Gestaltungsfibel möglich.
<p>Das Freilegen eines Teils der originalen römischen Wasserleitung im Hang des Petrisberges</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Von Seiten der Denkmalpflegebehörde bestehen Bedenken in Bezug auf die mit der Un-

BÜRGERGUTACHTEN	RAHMENPLANUNG
oberhalb von Alt-Kürenz als besondere touristische Attraktion - Ortsbildpflege (100)	terhaltung der offengelegten Wasserleitung verbundenen Folgekosten.
Knotenpunktverbesserung Schönbornstraße - Domänenstraße als „Portal“ zum Kern des Stadtteils (102)	<ul style="list-style-type: none"> • Wird in den Stadtteilrahmenplan übernommen (Plan 3b)
2.3 Sportplatz am Grüneberg	
<p>Die alternative Nutzung für den Sportplatz am Grüneberg als Bolz- und Spielplatz (Skaterbahn). Die jetzige Situation lässt den Platz zusehends verkommen. (101)</p> <p>Sanierung des Fußballplatzes am Grüneberg als Bolzplatz (70)</p> <p>Installation einer Skaterbahn am Sportplatz Grüneberg (71)</p> <p>Modernisierung der Sporthalle am Grüneberg unter Berücksichtigung der Nutzung für Veranstaltungen der Gemeinde (74)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Erstellung eines Gesamtkonzeptes wird als Ziel in den Stadtteilrahmenplan aufgenommen. Vergleichbare Angebote wurden zwischenzeitlich auf dem Petrisberg realisiert, daher ist der Bedarf im Rahmen der weiteren Planung zunächst zu ermitteln.

3. Schaffung von Wohnraum	
Die Schaffung preisgünstiger Wohnungen muss Vorrang haben, beispielsweise durch die Förderung der Umwandlung von Flachdächern in Satteldächer mit entsprechendem Dachgeschossausbau. (90)	<ul style="list-style-type: none"> • Kein Ziel des Stadtteilrahmenplans. Die Förderung von Aus- und Umbaumaßnahmen unterliegt den gesetzlichen Förderprogrammen. Sie kann nur im Rahmen der geltenden Bauvorschriften und unter Beachtung des Planrechts erfolgen.
Der Schließung von Baulücken sowie der Aufstockung und dem Ausbau bestehender Gebäude sind Vorrang einzuräumen. (91)	<ul style="list-style-type: none"> • Kein Ziel des Stadtteilrahmenplans. Die Schließung von Baulücken und die Aufstockung bestehender Gebäude unterliegt der Initiative der privaten Eigentümer.

4. Naturraumgestaltung	
Attraktivitätssteigerung der Naherholungsgebietes Avelertal durch Einbeziehung in die Landesgartenschau (62)	<ul style="list-style-type: none"> • Einbeziehung in die Landesgartenschau ist nicht erfolgt. • Stadtteilrahmenplan schlägt die Entwicklung des Aveler Tals zu einem hochwertigen Erholungsraum vor. (Plan 4)
Einrichtung eines Abenteuerspielplatzes (63)	<ul style="list-style-type: none"> • Bedarf ist vor dem Hintergrund umfangreicher Spielmöglichkeiten auf dem Petrisberg sowie der Nähe größerer Wald- und Wiesengebiete nicht gegeben.

Ziele ohne räumliche Relevanz,

(teilweise ergänzend in den Stadtteilrahmenplan übernommen)

(2)	Vermeidung von Doppelinvestitionen - Ausbaumaßnahmen sollen die Funktion der Avelsbacher Str. nach Realisierung der Umgehungsstraße berücksichtigen	Der Stadtteilrahmenplan entwickelt ein Gesamtverkehrskonzept (Plan 1)
(16) (17)	Kombiticket für Eintritt und ÖPNV-Nutzung Verkehrssystem: Verkehrshinweise müssen P&R begünstigen (keine direkten Anfahrtshinweise für auswärtige Besucher)	Landesgartenschau wird im Stadtteilrahmenplan nicht berücksichtigt , da zeitlich begrenzt.
(18)	Parkraumbewirtschaftung im Umfeld des Gartenschaugeändes mit relativ hohen Gebühren, Parkgebühren sollen sich an Innenstadttarifen orientieren	
(22)	Vernetzung der Regionalbahn mit Buslinien	Wird als Ziel in Stadtteilrahmenplan übernommen (Plan 1)
(23) (77)	Veränderung der Bustarife - kein Tarifsprung innerhalb des Stadtteils Veränderung der Tarifgrenze (Ein-Zonen-Tarif für den Transfer von Alt-Kürenz nach Neu-Kürenz und Überlappungszone Aveler Hof bis Uni)	Kein Ziel des Stadtteilrahmenplans; unterliegt betriebswirtschaftlicher Tarifgestaltung des Buslinienbetreibers
(24)	Angepasste Fahrweise der Busse (z.B. Tempo 30 in der Domänenstraße)	Einhaltung d bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen unterliegt der verkehrlichen Überwachung
(25)	Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept von 1992	Konzept enthält grundsätzliche Aussagen, die im Stadtteilrahmenplanung teilweise konkretisiert werden (Plan 1)
(27) (28)	Geschwindigkeitskontrollen in der Kohlenstraße und Domänenstraße Anbringung von fest installierten Radar-Messgeräten	Einhaltung der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen unterliegt der verkehrlichen Überwachung
(32) (33) (34) (35)	Verlagerung des Zebrastreifens in den Bereichen der Bushaltestellen „Avelerhof“ und „Avelertal“ um einige Meter in Richtung Stadt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen Errichtung eines Fußgängerüberweges bei der Haltestelle „Kolonnenweg“ Tempo-50-Hinweisschilder im Avelertal Optische Aufwertung und Verringerung des Straßenquerschnittes durch Rückbaumaßnahmen an den Bushaltestellen	Im Rahmen der Detailplanung näher zu untersuchen; Ziel des Stadtteilrahmenplan ist verkehrsgerechter Umbau
(41)	Sanierung des Straßenzustandes von „Am Grüneberg“	Unterhaltungs- und Ausbesserungsmaßnahmen sind kein Ziel des Stadtteilrahmenplans
(42) (45) (57)	Einbau von „Spargel“ im oberen Teil der Domänenstraße Richtung Avelertal zur Verhinderung der Befahrbarkeit des Gehweges Sanierung der Domänenstraße, Erhöhung der talseitigen Bordsteine ab Kirche Richtung Avelertal auf max. zulässige Höhe Installation von Posten in der <i>Domänenstraße</i> , um das Befahren der Gehwege zu verhindern	Im Rahmen der Detailplanung näher zu untersuchen; Ziel des Stadtteilrahmenplans ist die Entlastung des Ortskerns von Durchgangsverkehr und die gestalterische Aufwertung der entlasteten Straßen (Plan 1) Unterhaltungs- und Ausbesserungsmaßnahmen sind kein Ziel des Stadtteilrahmenplans
(44)	Zustandsverbesserung der Straßen	Im Rahmen der Detailplanung näher zu untersuchen; Ziel des Stadtteilrahmenplans ist die Entlastung des Ortskerns von Durchgangsverkehr und die gestalterische Aufwertung der entlasteten Straßen (Plan 1)

(48)	Umleitung des Schwerlastverkehrs; Leitsystem für Lastverkehr im Bahnhofsviertel	Ziel des Stadtteilrahmenplans ist die Entlastung des Ortskerns von Durchgangsverkehr und die gestalterische Aufwertung der entlasteten Straßen (Plan 1)
(49)	Zebrastreifen im Bereich der Bahnunterführung	Im Rahmen der Detailplanung näher zu untersuchen; Ziel des Stadtteilrahmenplans ist die Entlastung des Ortskerns von Durchgangsverkehr und die gestalterische Aufwertung der entlasteten Straßen (Plan 1)
(65)	Erneuerung des Bodenbelags (neue Teerdecke) im unteren Teil des Aveler Tals	Unterhaltungs- und Ausbesserungsmaßnahmen sind kein Ziel des Stadtteilrahmenplans
(66)	Innovatives Projekt der Kinder- und Jugendarbeit (z.B. Bauspielplatz) in Zusammenarbeit mit Trägern der Kinder- und Jugendhilfe	Organisatorische Maßnahme, räumliche Zuordnung nicht möglich
(67)	Ermöglichung von Wasserspielen (Avelsbach liegt zu tief)	Ist im Rahmen der Objektplanung zu überprüfen
(69)	Ganztagsbetreuungsmöglichkeiten für Kinder verbessern	Organisatorische Maßnahme, kein Ziel des Stadtteilrahmenplans
(72)	adressenorientierte, effektive Nutzung und Vernetzung vorhandener Einrichtungen für Jugendarbeit	Organisatorische Maßnahme, kein Ziel des Stadtteilrahmenplans
(73)	Nutzung des pädagogischen Sachverständes aus Neu-Kürenz in Alt-Kürenz	Organisatorische Maßnahme, kein Ziel des Stadtteilrahmenplans
(75)	Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit der Vereine	Organisatorische Maßnahme, kein Ziel des Stadtteilrahmenplans
(76)	Kooperationen mit der Kirchengemeinde (Nutzung Jugendheim)	Organisatorische Maßnahme, kein Ziel des Stadtteilrahmenplans
(79)	Gleichberechtigte Vertretung von alt- und neu-kürenzer Interessen im Ortsbeirat	Wahlentscheidung, kein Ziel des Stadtteilrahmenplans
(80)	Überprüfung der Wohnungsbelegungspolitik „Weidengraben“	Organisatorische Maßnahme, kein Ziel des Stadtteilrahmenplans
(81)	Betreuung der beiden Pfarreien durch einen Pastor	Organisatorische Maßnahme, kein Ziel des Stadtteilrahmenplans
(82)	Sicherung der Einkaufsmöglichkeiten in Neu-Kürenz, Existenzsicherung des dortigen Lebensmittelladens	Kein Ziel des Stadtteilrahmenplans, Unterliegt der Unternehmerentscheidung
(86)	Maßnahmen, die kurzfristig zu einer Verbesserung des Ortsbildes führen (Abfallbeseitigung auf öffentlichen Flächen)	Organisatorische Maßnahme, kein Ziel des Stadtteilrahmenplans
(89)	Bei Neubauten und Änderungsbauten muss auf die Eingliederung in das bestehende Ortsbild geachtet werden	Ziel des Stadtteilrahmenplans ist die Erarbeitung einer Gestaltungsfibel (Plan 3a)
(92)	Die Durchmischung von Alt-Kürenz mit Dienstleistungsunternehmen und Ladengeschäften ist offensichtlich rückläufig (zahlreiche geschlossene Läden). Dem muss im Sinne gerade der älteren Bewohner und Familien mit Kindern gegengesteuert werden	Kein Ziel des Stadtteilrahmenplans, Unterliegt der Unternehmerentscheidung
(103)	Förderung und Beratung von Hauseigentümern, um die Motivation zur Neugestaltung/Renovierung der Hausfassaden zu erhöhen	Ziel des Stadtteilrahmenplans ist die Erarbeitung einer Gestaltungsfibel (Plan 3a)
(104)	Neugestaltung/Renovierung der Hausfassaden durch die Eigentümer	Ziel des Stadtteilrahmenplans ist die Erarbeitung einer Gestaltungsfibel (Plan 3a)
(105)	Instandhaltungsmaßnahmen an den Spielplätzen Schlosspark und Rosenstraße	Organisatorische Maßnahme, kein Ziel des Stadtteilrahmenplans

2.5 ERLÄUTERUNGEN ZU DEN ZIELSETZUNGEN DES BÜRGERGUTACHTENS

Die im Bürgergutachten aufgeführten **räumlich relevanten Aussagen** werden in die Stadtteilrahmenplanung einbezogen. Die entsprechenden Erläuterungen enthalten die nachfolgenden Kapitel.

Einige Zielsetzungen sind **durch reale Veränderungen zwischenzeitlich überholt**. Sie wurden daher bei der Bearbeitung des Stadtteilrahmenplan nicht weiter berücksichtigt. Darunter fällt die von den Bürgern gewünschte **Neugestaltung der Avelsbacher Straße**. Ein entsprechender Umbau mit wechselseitigen Parkständen und Pflanzflächen ist vor Beginn der Landesgartenschau erfolgt. Auch die gewünschte **Verlängerung des Fußweges im Aveler Tal** bis an den *Kolonnenweg* wurde zwischenzeitlich realisiert. Eine **Skaterbahn**, welche im Bürgergutachten am Standort Sportplatz Grüneberg vorgeschlagen wurde, ist ebenfalls zwischenzeitlich auf dem Gelände der Landesgartenschau errichtet worden, und kann von Jugendlichen aus Alt- und Neu-Kürenz genutzt werden.

Andere Ziele des Bürgergutachtens **decken sich nicht mit der bestehenden Beschlusslage politischer Gremien**. Eine **Integration des Aveler Tals in das Gelände der Landesgartenschau** ist nicht erfolgt. Dennoch ist das damit verbundene Ziel des Bürgergutachtens nach einer gestalterischen Aufwertung des Talzuges uneingeschränkt in den Stadtteilrahmenplan übernommen worden. Zielabweichungen bleiben auch bezüglich einer **Beibehaltung der Trassenführung der Sickingenstraße** anstatt einer Verlegung bestehen.

Auch die Aussagen des Bürgergutachtens in Zusammenhang mit der **Landesgartenschau** wurden **nicht in die Stadtteilrahmenplanung übernommen**. Dies liegt darin begründet, dass die Gartenschau als temporäres Ereignis zwar unbestritten zu einer zeitweiligen Veränderung der Situation innerhalb des Stadtteils führt, dauerhafte oder nachhaltige Auswirkungen, die im Stadtteilrahmenplan zu berücksichtigen wären, sind damit jedoch nicht verbunden.

Die im Bürgergutachten getroffenen Zielsetzungen für **Maßnahmen auf Privatgrundstücken**, wie beispielsweise die Schließung von Baulücken, die Förderung von Wohnraum im Dachbereich oder die Renovierung von Hausfassaden, werden grundsätzlich befürwortet. Eine Aufnahme in den Zielekatalog des Stadtteilrahmenplans kann jedoch nicht erfolgen, da ihre Umsetzung vollumfänglich der Eigeninitiative von Privatpersonen unterliegt, eine Einflussnahme seitens der Entscheidungsträger ist nicht möglich. Der Stadtteilrahmenplan kann in diesen Fällen lediglich initierend tätig werden. Dies ist vorliegend durch die Zielsetzung der Erstellung einer Gestaltungsfibel für den Altort geschehen, die ein entsprechendes Beratungs- und Informationsangebot der Stadt ohne rechtliche Bindung darstellt.

3 DER STADTTEILRAHMENPLAN – ERLÄUTERUNG DER LEITZIELE

Grundlage des vorliegenden Stadtteilrahmenplans bilden zum einen das **Bürgergutachten** vom September 2002 und der hierzu geführte Diskussionsprozess, zum anderen **Fachaussagen übergeordneter und städtischer räumlicher Planungen** sowie **eigene Erhebungen des beauftragten unabhängigen Planers** in einer systematischen Betrachtungsweise.

3.1 LEITZIELE VERKEHR

3.1.1 Motorisierter Individualverkehr

3.1.1.1 Realisierung der Umgehungsstraße

Die Verkehrsbelastung des Stadtteils (Alt-Kürenz) mit Durchgangsverkehr von und zu den Höhenstadtteilen kann – zumindest im Altort – durch den Bau einer Umgehungsstraße verringert werden. Diesbezüglich wird bereits seit längerer Zeit der Bau einer Umgehungsstraße in Form einer neuen (direkten) Verbindung zwischen *Im Aveler Tal* und *Metternichstraße* angestrebt. Dabei wurden mehrere Trassenverlaufspläne erstellt und mit den Bewohnerinnen und Bewohnern des Stadtteils diskutiert. Im Ergebnis besteht Konsens über die sogenannte „**Tunnellösung**“, deren schnellstmögliche Realisierung angestrebt wird.

Bei der Tunnellösung erfolgt ausgehend vom Bereich der Tabaksmühle (Knoten *Avelsbacher Straße*, *Domänenstraße*, *Am Grüneberg*) die Weiterführung der bestehenden Straßenachse mit 2 Fahrstreifen über die in nördlicher Verlängerung vorhandene Grünfläche. Im weiteren Verlauf bis zur Gleistrasse soll der zur Unterführung der Bahnanlagen notwendige Niveauunterschied hergestellt werden. Hierzu ist im Bereich vor dem geplanten Tunnelbauwerk die Führung der Straße in einem Trog mit teilweiser Überdeckung vorgesehen.

Der Tunnel wird bis zur *Metternichstraße* geführt, wobei hier in Richtung Norden eine Links- und Rechtsabbiegerspur geschaffen wird. Der Anschluss des Tunnels an die Metternichstraße erfolgt mittels einer parallel zur heutigen Fahrbahn herzustellenden Rampe, die weitgehend im Bereich der ehemaligen Bahntrasse der Moselbahn verläuft.

Die für die Realisierung des Projektes **erforderlichen baurechtlichen Voraussetzungen** (Aufstellung des Bebauungsplans BK 22, 48. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Trier) sind mittlerweile erfolgt. Da Teile der Trasse auf Bahnflächen verlaufen sollen, ist zusätzlich eine **Entwidmung des Geländes** erforderlich.

Klärungsbedarf besteht bezüglich der Finanzierung des Projektes, welches derzeit mit **Gesamtkosten von rund 19,5 Mio. Euro**⁶ veranschlagt ist. Parallel wurde daher die Verwaltung mit Beschluss vom 31.1.2006 beauftragt, detailliert planerisch die Variante 3 der Neuanbindung Aveler Tal, eine Anbindung mittels Brückenbauwerk in Höhe Dasbachstraße, zu untersuchen.

⁶ Quelle: Niederschrift der Bürgerversammlung am 9.7.2003

Der Bau der Umgehungsstraße (als Teil der geplanten Neuordnung des Kfz-Verkehrsnetzes im Bereich Trier-Nord und der geplanten verbesserten Erschließung der Höhenstadtteile des Tarforster Plateaus) bietet die Chance, den Ortsteil Alt-Kürenz dauerhaft von Durchgangsverkehr zu entlasten. Hierdurch kann die starke Zergliederung der Stadtteils durch stark befahrene Hauptstraßen gemindert werden. Die Durchführung verkehrsberuhigender Maßnahmen im status-quo führt aufgrund fehlender Alternativrouten allenfalls zu einer Verlangsamung des Durchgangsverkehrs in Alt-Kürenz jedoch nicht zu dessen Reduzierung.

Der Bau der Umgehungsstraße wird als **Schlüsselprojekt** eingestuft, da er die geplante Neuordnung der Straßenhierarchie von Alt-Kürenz und die damit verbundene Durchführung verkehrsberuhigender Maßnahmen entscheidend fördert.

3.1.1.2 Neuordnung der Straßenhierarchie / Entlastung innerstädtischer Haupteerschließungsstraßen

Spätestens mit Realisierung der Umgehung kann die bisher als innerörtliche Hauptverkehrsstraße definiert gewesene *Avelsbacher Straße* zur Verkehrsstraße (**Anliegerstraße**) umgewidmet werden. Sie übernimmt damit nunmehr Binnenerschließungsfunktion. Die zwischenzeitlich bereits erfolgte Neugestaltung des Straßenraumes trägt diesem in Teilen Rechnung. Die Anbindung an die *Metternichstraße* bleibt (auch im Interesse der in der *Avelsbacher Straße* ansässigen örtlichen Händler) bestehen.

Zur Entlastung der *Domänenstraße* soll der aus Richtung Zentrum / Gartenfeld kommende Pendlerverkehr in Richtung Aveler Tal künftig über den geplanten „Moselbahndurchbruch“ und die Umgehungsstraße Alt-Kürenz geführt werden. Die Neugestaltung der *Domänenstraße*, welche künftig die Funktion einer **Erschließungsstraße im Stadtteil** übernehmen wird, erfolgt derart, dass kein Anreiz besteht, durch den Altort zu fahren. Zu diesem Zweck ist eine entsprechende Gestaltung der jeweiligen Endpunkte der Erschließungsstraße vorzusehen. In diesem Zusammenhang wäre auch die Einführung einer **Rechts vor Links Regelung** in der *Domänenstraße* zu überprüfen.

Die übrigen Straßen im Altort von Kürenz sollen entsprechend ihrer Funktion als **Anlieger- / Wohnstraßen** gestaltet werden. Insbesondere auch im Bereich *Arnoldstraße*, *Nellstraße* und *Rosenstraße* ist eine Neugestaltung des Straßenraums in Verbindung mit einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs anzustreben.

Aufgrund des derzeit noch nicht näher eingrenzbaeren Zeitpunktes der Realisierung der Umgehungsstraße ist auch die vorgezogene Umsetzung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen – zumindest in Teilbereichen - anzustreben.

3.1.1.3 Abkopplung der Straße Am Grünberg

Der Schleichverkehr über die Straße *Am Grüneberg* in Richtung Ruwer bzw. über die Zementbrücke zur *Metternichstraße* kann durch die Ausbildung einer **Sackgasse**

wirkungsvoll unterbunden werden. Es wird vorgeschlagen, die Straße *Am Grüneberg* in Höhe der Zufahrt zur Turnhalle abzukoppeln, und die **Durchfahrtsmöglichkeit zur Riverisstraße für den Kfz-Verkehr zu sperren**. Die Sperrung muss dergestalt erfolgen, dass die Zufahrt zu den Wochenendhäusern gewährleistet bleibt.

Da die Straße *Am Grünberg* gegenwärtig noch als einzige verkehrsrechtliche Erschließung für die im Bereich der ehemaligen Riverissiedlung ansässigen Gewerbebetriebe dient, **kann die Umsetzung der Maßnahme erst erfolgen**, wenn die Gewerbebetriebe über eine neue Erschließung, ausgehend von der im Rahmen der geplanten Neuordnung des Kfz-Verkehrsnetzes im Bereich Trier-Nord geplanten Hauptverkehrsstraße zwischen dem Autobahnanschluss Trier-Ruwer und der Metternichstraße, verfügen.

3.1.1.4 Reduzierung der Kohlenstraße um einen Fahrstreifen

Der überdimensionierte Ausbau der *Kohlenstraße*, welcher zu einer Überschreitung der höchstzulässigen Geschwindigkeit verleitet, wird durch die **Verringerung des Straßenraums** auf insgesamt zwei Fahrstreifen korrigiert. Der aus der Nutzung genommene Fahrstreifen könnte für die Trasse des Sonderverkehrsmittels genutzt werden oder als Pflanzstreifen zur optischen Aufwertung des Straßenraumes beitragen.

3.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

3.1.2.1 Bau der geplanten Regionalbahnhaltepunkte „Kürenz“ und „Trier-Nord“

Der vorhandene (vorwiegend straßengebundene) ÖPNV ist durch einen **verbesserten Zugang zum Regionalbahnangebot** zu ergänzen. Vorrangiges Ziel ist dabei – neben einer Verbesserung der Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes – die Errichtung des geplanten **Regionalbahnhaltepunktes „Kürenz“**, dessen voraussichtlicher Einzugsbereich sich nahezu auf den gesamten Altort von Kürenz erstrecken wird. Eine weitere Zugangsmöglichkeit zum Regionalbahnnetz wird langfristig im Bereich Trier-Nord entstehen.

3.1.2.2 Bau des Sonderverkehrsmittels zum Petrisberg und den Höhenstadtteilen

Der Wissenschaftspark und die entstehenden Wohngebiete auf dem Petrisberg sind an das ÖPNV-Netz anzubinden. Hierzu sollen übergangsweise adäquate Busverbindungen eingerichtet werden. Langfristiges Ziel des Stadtteilrahmenplans ist der **Bau eines Sonderverkehrsmittels**, welches die direkte Anbindung der Wohngebiete und des Wissenschaftsparks (sowie der Universität) an das Stadtzentrum von Trier ermöglicht.

Als Sonderverkehrsmittel wird derzeit eine **gummibereifte dieselelektrische Straßenbahn** favorisiert, die durch eine einzelne, in die Fahrbahn eingelassene Schiene geführt wird. Nach derzeitigem Planungsstand verläuft die Trasse des Sonderverkehrsmittels ausgehend vom Hauptbahnhof über ein zu errichtendes Brückenbauwerk südlich des Bahnhofgebäudes (Überquerung der DB-Gleisanlagen). Auf Kürenzer Gemarkung folgt die Trasse der Grünzäsur zwischen Kürenz und Gartenfeld und verläuft dann entlang des moselseitigen Hanges des Petrisberg bis zur Krone Belvede-

re. Von dort verläuft die Trasse im Endausbauzustand entlang der Robert-Schumann-Allee und der Kohlenstraße über die Universität bis zum Baugebiet Trimmelter Hof.

Der Bau des Sonderverkehrsmittels wird als **Schlüsselprojekt** eingestuft, da er einer zusätzlichen Belastung des Aveler Tals durch Ziel- und Quellverkehr des Wissenschaftsparks und der Wohngebiete Petrisberg begegnet, und darüber hinaus eine wesentliche Verbesserung der ÖPNV-Erschließung, insbesondere auch von Neu-Kürenz (direkte Anbindung an den Hauptbahnhof und die Innenstadt) darstellt.

3.1.2.3 Liniennetz

Die Zielaussagen des Bürgergutachtens bzgl. einer Verlängerung der Linie 4 über Sickingenstraße, Kaiserthermen, Hauptbahnhof und einer Anbindung des Geozentrums auch in den Abendstunden, der Einrichtung einer Schnellbuslinie zwischen Fachhochschule und Universität sowie der Notwendigkeit einer Anbindung der geplanten Regionalbahnhaltepunkte an das Liniennetz wurden als **Empfehlung an die Betreiber der Buslinien** weitergegeben.

3.1.3 Nicht motorisierter Individualverkehr (Fußgänger/Radfahrer)

3.1.3.1 Bau einer Fuß- und Radwegeverbindung über den Hauptbahnhof

Zur besseren Anbindung des Stadtteils Alt-Kürenz an die Innenstadt erfolgt die Errichtung einer **Fuß- und Radwegeverbindung über eine Brücke südlich des Hauptbahnhofes** (mit Zugangsmöglichkeit zu den Gleisanlagen). Mit dieser Maßnahme wird in Ergänzung der Unterführungen *Avelsbacher Straße* und *Schönbornstraße* sowie der Brücke in der *Gartenfeldstraße* ein **direkter oberirdischer Zugang zur Innenstadt** mit Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz (im Alleenring) geschaffen.

Diese Maßnahme sollte spätestens in Verbindung mit dem Bau des Sonderverkehrsmittels umgesetzt werden. Grundsätzlich wird jedoch eine schnellstmögliche Realisierung angestrebt, da hierdurch in Ergänzung der geplanten Regionalbahnhaltepunkte Kürenz und Trier-Nord ein weiterer Zugang zum schienengebundenen ÖPNV und Fernverkehr geschaffen werden kann, der auch Berufspendlern zu Gute kommt.

Die Maßnahme wird ebenfalls als **Schlüsselprojekt** eingestuft, da sie eine wesentliche Verbesserung der Erschließung von Alt-Kürenz sowohl hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs, als auch der Zugangsmöglichkeit zum schienengebundenen Nah- und Fernverkehr darstellt.

3.1.3.2 Bau einer Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Bahntrasse

Die **Längerschließung des Stadtteils** für den Radverkehr wird durch Anlage eines separat geführten Radweges entlang der Bahntrasse deutlich aufgewertet. Damit entsteht neben der (rückgestuften) *Domänenstraße* eine zusätzlich attraktive Verbindung, welche den Stadtteil in Hauptrichtung durchläuft.

Eine mögliche **Trassenführung** könnte aus Richtung Ruwer (Riverisstraße) kommend unmittelbar hinter der Zufahrt zur Zementbrücke beginnen und parallel zu den Bahnanlagen entlang der Kleingartenanlagen, des Eisenbahn-Ausbesserungswerkes und des Trierer-Walzwerkes verlaufen. Eine Verlängerung in Richtung Gartenfeld ist anzustreben.

Voraussetzung für die Realisierung der Maßnahme ist die **Verfügbarkeit der benötigten Flächen**, welche derzeit überwiegend in Eigentum der Deutschen Bahn AG stehen. Gegebenenfalls ist die Durchführung eines Verfahrens zur Entwidmung der Bahnfläche erforderlich.

3.1.3.3 Bau einer Radwegeverbindung entlang der Straße *Im Aveler Tal* zur besseren Anbindung der Höhenstadtteile

Zur Förderung des Radverkehrs zwischen der Innenstadt und der Universität bzw. den Höhenstadtteilen ist im Rahmen der Ausbauplanungen für die Straße *Im Aveler Tal* nach derzeitiger Beschlusslage des Stadtrates auch die Neuanlage beidseitiger, mit der Fahrbahn höhengleich verlaufender **Radfahrstreifen** vorgesehen.

Ziel des Stadtteilrahmenplans ist die **Verbesserung der Nutzbarkeit der Straße *Im Aveler Tal* für den Radverkehr**. Aufgrund der vorherrschenden Geländeverhältnisse und den daraus resultierenden **Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Radfahrern und Kfz-Verkehr insbesondere in den Steigungsstrecken**, wird abweichend zu den bisher gefassten Beschlüssen die Anlage von separat geführten, höhenversetzten **Radwegen** – zumindest in Fahrtrichtung Universität - vorgeschlagen.

Es wird empfohlen, die bestehenden Ausbauplanungen diesbezüglich zu überprüfen.

3.1.3.4 Durchgängige fußläufige Erschließung von allen Siedlungsteilen zum Erholungsgebiet „Aveler Tal“

Die fußläufige Erreichbarkeit des Aveler Tals von allen Siedlungsteilen ist zu verbessern. Diesbezügliche Defizite im Altortbereich wurden im Rahmen des Teilausbaus der Straße *Im Aveler Tal* durch Errichtung eines Fahrbahnteilers mit Querungshilfe an der Tabaksmühle zwar bereits teilweise aufgehoben, mit dem Bau der Umgehungsstraße sollte jedoch auch in Verlängerung der *Domänenstraße* eine **Zugangsmöglichkeit zum unteren Aveler Tal** geschaffen werden. Darüber hinaus ist eine zusätzliche Wegeverbindung von der Siedlung *Am Grüneberg* in das Aveler Tal anzustreben.

Aus der Siedlung Weidengraben bestehen bereits vielfältige Zugangsmöglichkeiten zum Aveler Tal. Lediglich der Bereich *Bonifatiusstraße / Am Birnbaum* verfügt über

keinen direkten Zugang. Sofern die topographischen Gegebenheiten dies ermöglichen, ist auch hier ein **Fußweg in das Aveler Tal** vorzusehen.

3.1.3.5 Ortsrandweg am Fuße des Petrisberg

Zur Förderung der wohnumfeldnahen Erholungsmöglichkeiten in Alt-Kürenz schlägt der Stadtteilrahmenplan die Ausweisung eines Ortsrandweges am Fuße des Petrisberges vor. Dieser ermöglicht den direkten **Zugang aus dem Altort zum Aveler Tal** im Nordosten und (über den Stadtteil Gartenfeld) **zum Olewiger Tal** im Südwesten.

Die geplante Trasse verläuft entlang des Kobusweges, durch den Schlosspark bis zur Grundschule in der *Soterstraße*. Zwischen *Soterstraße* und *Maximineracht* wird der Fußweg neu angelegt (Lückenschluss). Der weitere Verlauf erfolgt über *Kurfürstenstraße*, *Bergstraße* und *Sickingenstraße* bis ins Olewiger Tal.

3.2 LEITZIELE SIEDLUNGSRAUM / NUTZUNG

3.2.1 Bauliche Entwicklung des Stadtteils / Bauleitplanung

3.2.1.1 Nutzung des Areals am ehemaligen Güterbahnhof

Das brachgefallene Areal am Güterbahnhof soll einer sinnvollen Folgenutzung zugeführt werden. Grundsätzlich wird die Fläche als potenziell geeignet für flächenextensives, nicht wesentlich störendes Gewerbe, evtl. in Verbindung mit Dienstleistungsnutzungen angesehen.

Es besteht allerdings zum derzeitigen Zeitpunkt Konsens zwischen allen Beteiligten, dass bei einer planerischen Festlegung künftiger Nutzungen der gesamte zentrale Post- und Bahnbereich mit betrachtet werden muss. Aus diesem Grund wird die Stadt Trier/Baudezernat im Januar 2006 einen Planungsworkshop durchführen, der die städtebaulichen Rahmenbedingungen definiert und (alternative) Entwicklungsszenarien aufzeigt.

Die Ergebnisse und Zielvorstellungen des Workshops werden dann aktuell in den vorliegenden Stadtteilrahmenplan eingearbeitet.

Die Nachnutzung des Areals am Güterbahnhof wird als **Schlüsselprojekt** angesehen, da das Gelände das größte verfügbare innerörtliche Flächenpotential für die künftige Entwicklung des Stadtteils darstellt.

3.2.1.2 Nutzung des Sportplatzes „Am Grüneberg“

In Abhängigkeit der Ergebnisse einer noch durchzuführenden Bedarfsanalyse ist ein Konzept für die Nachnutzung des Sportplatzes „Am Grüneberg“ zu entwickeln. Hierbei ist die Nutzung und weitere Entwicklung des Sportplatzes sowie der Halle in Verbindung mit der Planung des Gesamtbereiches und unter Berücksichtigung des vorhandenen Bedarfs in Altkürenz zu betrachten.

3.2.1.3 Nutzung des Geländes Walzwerk

Das Walzwerk bietet derzeit für Kürenz ein wichtiges Angebot an wohnortnahen Arbeitsplätzen. Das historische Gebäude ist für Kürenz von identitätsstiftender Funktion. Dennoch ist festzustellen, dass das Werk vollständig umbaut ist und somit zukünftig keine Erweiterungsmöglichkeiten mehr besitzt. Hieraus ergeben sich auch Konfliktpotentiale hinsichtlich der Erschließung und der Emissionen. Diese sind durch die Unternehmensorganisation und -führung derzeit gut gelöst, so dass der Industriebetrieb innerhalb des Stadtteils stabil ist. Dennoch ist im Rahmen der langfristigen Sichtweise des Stadtteilrahmenplanes auch zu untersuchen, ob insbesondere die Andienung des Werkes durch LKW im Rahmen des Gesamtverkehrsplanung des Ortsbezirkes verbessert werden kann. Dies könnte auch zur längerfristigen Sicherung des Werkes beitragen.

3.2.1.4 Sicherung einer geordneten Siedlungsentwicklung in der Soterstraße (oberhalb Grundschule Kürenz)

Eine (weitere) **Zersiedlung des Ortsrandes von Alt-Kürenz**, wie sie in der *Soterstraße* oberhalb der Grundschule eingetreten ist, ist aufzuhalten. Es wird empfohlen einen **Bebauungsplan** aufzustellen, welcher eine bauliche Entwicklung in diesem Bereich – insbesondere auch in Richtung des Petrisberg – Plateaus - dauerhaft einschränkt.

3.2.1.5 Nutzung der Flächen der Siedlung Riverisstraße

Die leerstehende Siedlung *Riverisstraße* wird einer Folgenutzung zugeführt. Ziel des Stadtteilrahmenplans ist die **Ausweisung von gewerblichen Bauflächen**, wobei die angrenzenden Mischnutzungen gesondert berücksichtigt werden sollen. Hierdurch können den örtlich vorhandenen Gewerbebetrieben geeignete **Erweiterungsmöglichkeiten** zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus kann auf der Fläche aber auch der im Altort bestehende **Ersatz- und Erweiterungsbedarf** kurzfristig gedeckt werden.

Die Erschließung des Geländes erfolgt ausschließlich über die geplante Haupterschließungsstraße mit Anbindung an den vorgesehenen Autobahnanschluss Trier-Ruwer; eine Durchfahrtsmöglichkeit zur Zementbrücke bzw. zur Straße *Am Grüneberg* ist nicht vorgesehen.

Voraussetzung für die geplante Umnutzung ist die Schaffung von Baurecht. Hierfür ist eine Änderung des Bebauungsplans BK 11 erforderlich. Darüber hinaus ist im Flächennutzungsplan die Darstellung von Wohnbauflächen durch die Ausweisung von gewerblichen Bauflächen zu ersetzen.

3.2.2 Gestaltung der Ortsränder

3.2.2.1 Aveler Tal

Die Bebauung in Neu-Kürenz wird **stärker in die Landschaft eingebunden**. Eine weitere Ausdehnung in Richtung Aveler Tal ist nach Möglichkeit zu unterbinden, lässt

sich aber beispielsweise für erforderliche Einrichtungen des Gemeinbedarfes (Keune-Grundschule, Kinderhort) nicht generell ausschließen.

Ziel des Stadtteilrahmenplans ist die Schaffung eines sanften Übergangs von der Bebauung *Am Weidengraben* und *Bonifatiusstraße / Am Birnbaum* in das Erholungsgebiet Aveler Tal. Hierfür wird eine verstärkte **Bepflanzung / Eingrünung** entlang der Siedlungsränder zum Aveler Tal vorgenommen. Dieser vorgelagert wird eine **Übergangszone** ausgebildet, welche die vorhandenen Streuobstbestände und Kleingartenanlagen integriert und landschaftsgerecht ergänzt.

3.2.2.2 Petrisberg

Die bestehenden **Siedlungsränder** am Fuße und auf dem Plateau des Petrisbergs (Kronenbebauung) **sind in ihrer derzeitigen Lage und Ausprägung zu erhalten**. Ein weiteres Wachstum der Siedlungsfläche auf Bereiche oberhalb des *Keunewegs* oder eine Ausdehnung der Kronenbebauung in Richtung des Aveler Tals wird daher ausgeschlossen.

Ziel des Stadtteilrahmenplans ist die **Offenhaltung eines Grünkorridders** zwischen den Bebauungen in der *Domänenstraße* im Norden, der Straße *Im Aveler Tal* im Osten, des *Keunewegs* im Süden und der Kronenbebauung des Petrisbergs im Westen. Entsprechend der Vorgaben des Landschaftsplans sieht der Rahmenplan für die moselseitige Hanglage des Grünkorridders die **Erhaltung und Entwicklung einer kleinteilig strukturierte Wald-/ Offenlandschaft** vor.

Die vorhandene und entstehende Bebauung auf dem Petrisbergplateau ist durch Umsetzung der im Bebauungsplan enthaltenen Pflanzmaßnahmen **landschaftsgerecht einzubinden**.

3.2.2.3 Grüneberg

Entlang des moselseitigen Hanges des Grünebergs sind die **Siedlungsränder langfristig zu sichern**. Im Bereich des Sportplatzes Grüneberg ist gegebenenfalls eine **Arrondierung des Siedlungskörpers** vorzunehmen. Eine über den Bereich des Sportplatzes hinausgehende Ausdehnung des Siedlungskörpers in östlicher Richtung und insbesondere ein **Zusammenwachen mit der Bebauung in der Riverisstraße** ist zu unterbinden. Eine Ausdehnung der vorhandenen Siedlungsansätze innerhalb des Grünkorridders ist im Rahmen bauaufsichtlicher Genehmigungsverfahren zu verhindern.

3.3 LEITZIELE ORTSBILD / WOHNUMFELD – ALTORTENTWICKLUNG

3.3.1 Gestaltungsfibel

Die angestrebte Neugestaltung der öffentlichen Flächen in Alt-Kürenz wird auch Impulse für **Renovierungs- und Verschönerungsmaßnahmen an Privateigentum** freisetzen. Zielsetzung des Bürgergutachtens wie auch des Stadtteilrahmenplans ist die **fachliche Unterstützung und Lenkung** dieser Maßnahmen durch die Erarbeitung einer **Gestaltungsfibel** für den Altortbereich. Eine Gestaltungsfibel hat die

Funktion einer beratenden Information ohne rechtliche Bindung. Damit soll das Interesse bei den Besitzern und Mietern geweckt werden, ihren Häusern und somit dem ganzen Stadtteil ein freundliches und ansehnliches Bild zu geben.

Mit einer solchen Broschüre wird den Kürenzerinnen und Kürenzern ein **Orientierungsrahmen** an die Hand gegeben, welchen sie ihren Planungen zu Grunde legen können. Dem entsprechend sollten in Abstimmung mit den Räten und Ausschüssen u.a. auch folgende Aspekte in der Gestaltungsfibel thematisiert werden:

- Stilgerechte **Renovierung / Gestaltung bestehender Hausfassaden**; Erhalt ortsbildtypischer Gestaltungsmerkmale (Fassadengliederung, hochrechteckige Fensterformate, Eingangstüren aus Holz,...)
- Vorgaben für die **Integration von Neubauten** in die historische Bestandsbebauung
- Vorschläge für die Gestaltung der straßenseitigen **Garten- und Hofflächen** (Verwendung heimischer Pflanzen)
- Vorschläge zur **Integration bestehender Gewerbebetriebe** in das Ortsbild (Verzicht auf Leuchtreklame, Bepflanzung ungestalteter Fassaden,...)

Der Effekt dieser Maßnahme bleibt der **Eigeninitiative eines jeden Bürgers** vorbehalten. Die Gestaltungsfibel bietet den Rahmen für Einzelmaßnahmen, deren Umsetzung jedoch durch die Eigentümer und Mieter der Häuser erfolgen muss.

3.3.2 Offenhaltung der Blockinnenbereiche

Die noch vorhandenen, **unbebauten Blockinnenbereiche werden dauerhaft offengehalten**. Auf eine Nachverdichtung oder zusätzliche Versiegelung ist zu verzichten. Diesbezüglich wird die Aufstellung von Bebauungsplänen vorrangig für die Bereiche *Arnoldstraße / Nellstraße / Domänenstraße* sowie *Domänenstraße / Steilstraße / Zum Schlosspark / vorgeschlagen*.

In Ergänzung dieser Maßnahme könnte gegebenenfalls eine **Neuaufteilung der Blockinnenbereiche** mit dem Ziel der Schaffung besser nutzbarer Grundstücksflächen initiiert werden. Dies bleibt jedoch der Initiative der Eigentümer überlassen.

3.3.3 Portal zum Ortskern

In Ergänzung der Maßnahmen zur Neuordnung und Neugestaltung des Straßennetzes von Alt-Kürenz ist die Errichtung eines **Portals zum Ortskern** an den jeweiligen Enden der *Domänenstraße* (Kreuzungsbereiche *Domänenstraße / Avelsbacher Straße / Umgehungsstraße* sowie *Domänenstraße / Schönbornstraße*) vorgesehen, welches die **Identität des Stadtteils** unterstreicht.

Die Umsetzung dieses Zieles sollte in enger Zusammenarbeit mit den Bewohnerinnen und Bewohnern von Kürenz (Alt-Kürenz) erfolgen. Gegebenenfalls ist auch ein **Wettbewerb** anzustreben, bei dem die Bürgerinnen und Bürger ihre Vorstellungen unterbreiten können.

3.3.4 Zugangsmöglichkeit zum Schlosspark über Kirchenvorplatz

Die vorhandenen Ansätze einer Zentrenbildung im Bereich der Kirche St. Bonifatius und des Kindergartens werden durch die **gestalterische Aufwertung des Kirchenvorplatzes** einschließlich seiner Öffnung zum Schlosspark (Bildung einer Sichtachse) hin gestärkt. Der Stadtteilrahmenplan schlägt die Schaffung einer **direkten Zugangsmöglichkeit zum oberhalb angrenzenden Teil des Schlossparks** vor, der eine stärkere räumliche und funktionale Vernetzung des sozialen Zentrums mit der wichtigsten innerörtlichen Grünanlage von Kürenz ermöglicht.

3.4 LEITZIELE LANDSCHAFT UND FREIRAUMNUTZUNG

3.4.1 Attraktivitätssteigerung des Erholungsgebietes Aveler Tal

Im Landschaftsplan der Stadt Trier wird für das Aveler Tal eine **gestalterische Aufwertung** und eine **Erweiterung der Freiraumfunktionen** (z.B. die Integration von Spielmöglichkeiten und gestalteten Aufenthaltsräumen) empfohlen⁷. Der Vorschlag des Landschaftsplanes wird in modifizierter Form als Ziel in den Stadtteilrahmenplan übernommen.

Ausgangspunkt für eine gestalterische Aufwertung des Aveler Tals ist der Aveler Bach. Dieser wird entroht und analog seines ursprünglichen Zustandes naturnah ausgebaut (Pflanzung von Ufervegetation). In Abstimmung mit wasserwirtschaftlichen Vorgaben könnte in diesem Zusammenhang auch ein Rückbau des künstlichen Aufstaus im oberen Talbereich erfolgen.

Der Bedarf für die Errichtung eines Abenteuerspielplatzes im Aveler Tal wird vom Jugendamt vor dem Hintergrund der umfangreichen Spielmöglichkeiten auf dem Petrisberg sowie der Nähe größerer Wald- und Wiesengebiete nicht gesehen. Statt dessen wird die Anlage eines „**Fitness-Parcours**“, beispielweise in Form eines Erlebnispfades entlang des Aveler Baches, als gute Erweiterung des Spielangebotes für alle Altersgruppen vorgeschlagen. Die Möglichkeiten der Finanzierung dieses neuen Angebotes müssten nach Aussage des Jugendamtes jedoch noch abgeprüft werden.

Ergänzend sollte untersucht werden, inwiefern im Bereich des der Aveler Baches auch ein Angebot an Wasserspielmöglichkeiten vorgesehen werden kann.

Zur besseren fußläufigen Erschließung des Aveler Tals wird ein Ausbau des vorhandenen, unterhalb der Weinbergslagen verlaufenden Wirtschaftsweges zu einem Fußweg vorgeschlagen, der den vorhandenen Fußweg in der Sohle des Talraumes zu einem **Rundweg** ergänzt.

Soweit technisch lösbar ist ein Rückbau der Freileitung anzustreben.

Weitergehende Maßnahmen, insbesondere auch im Hinblick auf eine **ökologische Aufwertung** des Talraumes, sollten im Rahmen einer **ganzheitlichen Planung** entwickelt werden. Für die Renaturierung des Bachlaufes ist – in Abhängigkeit von der

⁷ FÖA Landschaftsplanung: „Landschaftsplanung Stadt Trier“, Trier 1998, S. 158

Klassifizierung des Aveler Baches - gegebenenfalls ergänzend ein **wasserrechtliches Verfahren** durchzuführen.

Die geplante gestalterische und ökologische Aufwertung des Aveler Tals bietet die Möglichkeit, insbesondere für die Bewohner von Alt-Kürenz umfangreiche wohnumfeldnahe Erholungsmöglichkeiten zu schaffen und die diesbezüglichen Defizite im Stadtteil auszugleichen.

3.4.2 Erschließung des Naturraums Grüneberg für wohnumfeldbezogene Erholung

Der Naturraum Grüneberg wird für die wohnumfeldbezogene Erholung geöffnet. Zentrales Element ist die Anlage eines **Panoramaweges entlang des moselseitigen Hanges**, welcher Blickbeziehungen in das gesamte Trierer Moseltal eröffnet und ausgehend vom Aveler Tal (*Kolonnenweg*) bis zum Tal des Gruber Baches und darüber hinaus in Richtung des Stadtteils Ruwer verläuft.

In Ergänzung des Panoramaweges werden **weitere Wegeverbindungen** angelegt, die auch einen Zugang zum Hochplateau des Grüneberg (Bereich um den Hundesportplatz) und in südlicher Verlängerung einen Anschluss an den Panoramaweg im Aveler Tal ermöglichen.

3.4.3 Panoramaweg Petrisberg

Der Kreuzweg war bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts die **einzige Wegeverbindung**, welche die Talstadt mit Tarforst verband und die Schanzen auf dem Petrisberg erschloss. Der Weg wurde im Vorfeld der Landesgartenschau in Stand gesetzt. Ziel der Stadtteilrahmenplanung ist die Verdeutlichung dieser historischen Wegebeziehung durch eine verbesserte Zugangsmöglichkeit aus Richtung Innenstadt (insbesondere verbesserte Ausschilderung).

3.4.4 Erhalt der Weinbergslagen im Aveler Tal

Die von der Domäne Avelsbach bewirtschafteten Weinbergslagen sind als Bereicherung der Landschaft und des Ortsbildes **dauerhaft zu erhalten** und zu pflegen. Insbesondere in den intensiv weinbaulich genutzten Bereichen ist die **Erlebnisqualität der Landschaft** weiterzuentwickeln, da das Gebiet auch als Naherholungsraum verstärkt genutzt werden soll. Dies kann beispielsweise durch eine Strukturierung der Anbauflächen geschehen: Natursandsteinmauern und eine Bepflanzung der Wirtschaftswege und der aufgegebenen Weinberge bzw. der frei in die Landschaft hinausführenden Grünzüge, z.B. mit Aprikosen-, Pfirsich- oder Mandelbäumen, sind nach Aussage des Landschaftsplans denkbar.

Ergänzend sieht der Stadtteilrahmenplan die Anlage eines **Panoramaweges** vor, der sowohl die Erlebnisqualität der Rebenlandschaft vermittelt (evtl. Weinlehrpfad) als auch vielfältige Blickbeziehungen über das Aveler Tal in Richtung Alt- und Neu-Kürenz ermöglicht.

4 REALISIERUNG DES STADTTEILRAHMENPLANS

4.1 ANNÄHERUNG DURCH SCHLÜSSELPROJEKTE

Die Umsetzung der in den vorangegangenen Kapiteln formulierten Ziele des Stadtteilrahmenplans kann oftmals nur längerfristig erfolgen, da sie aufwändigere Planungen und Verfahren einerseits, sowie eine gesicherte Finanzierung (Fördermittel) andererseits voraussetzt.

Vor diesem Hintergrund werden aus dem Spektrum der Leitziele einzelne Schlüsselprojekte hervorgehoben, durch die die gewünschten räumlichen Veränderungen besonders forciert werden können. Darüber hinaus schafft die Umsetzung dieser Schlüsselprojekte oftmals die Basis für die Realisierung anderer, darauf aufbauender (nachgeordneter) Leitziele.

Die folgenden Projekte werden als **Schlüsselprojekte** vorgeschlagen:

- Realisierung der Umgehungsstraße
- Bau einer Fuß- und Radwegeverbindung über den Hauptbahnhof
- Bau des Sonderverkehrsmittels zum Petrisberg und den Höhenstadtteilen
- Entwicklung des Geländes am Güterbahnhof

4.2 SOFORTMAßNAHMEN

Einige der räumlich relevanten Maßnahmen, die von den Bürgern im Rahmen der Erstellung des **Bürgergutachtens** erarbeitet wurden, können ohne längerfristige Genehmigungs- und Planverfahren zügig und mit geringerem finanziellen Aufwand realisiert werden. Der Stadtteilrahmenplan kann damit auch Anregungen für Investitionen aus dem Stadthaushalt liefern:

Die folgenden Ziele können als Sofortmaßnahmen gelten:

- Reduzierung der Kohlenstraße um einen Fahrstreifen (Kapitel 5.1.1.5)
- Instandsetzung des Fußwegs durch das Naherholungsgebiet Aveler Tal und Ausschilderung als Fuß- und Radweg
- Erstellung einer Gestaltungsfibel (Kapitel 5.3.1)

Auch von den **nicht räumlich relevanten Zielsetzungen** des Bürgergutachtens ist ein Teil bei entsprechender Bereitschaft der Beteiligten sofort umsetzbar, da er lediglich eine entsprechende Neuorganisation voraussetzt. Dies ist zwar nicht Thema und Inhalt der Stadtteilrahmenplanung, soll aber der Vollständigkeit halber nachfolgend aufgeführt werden.

Hierunter fallen:

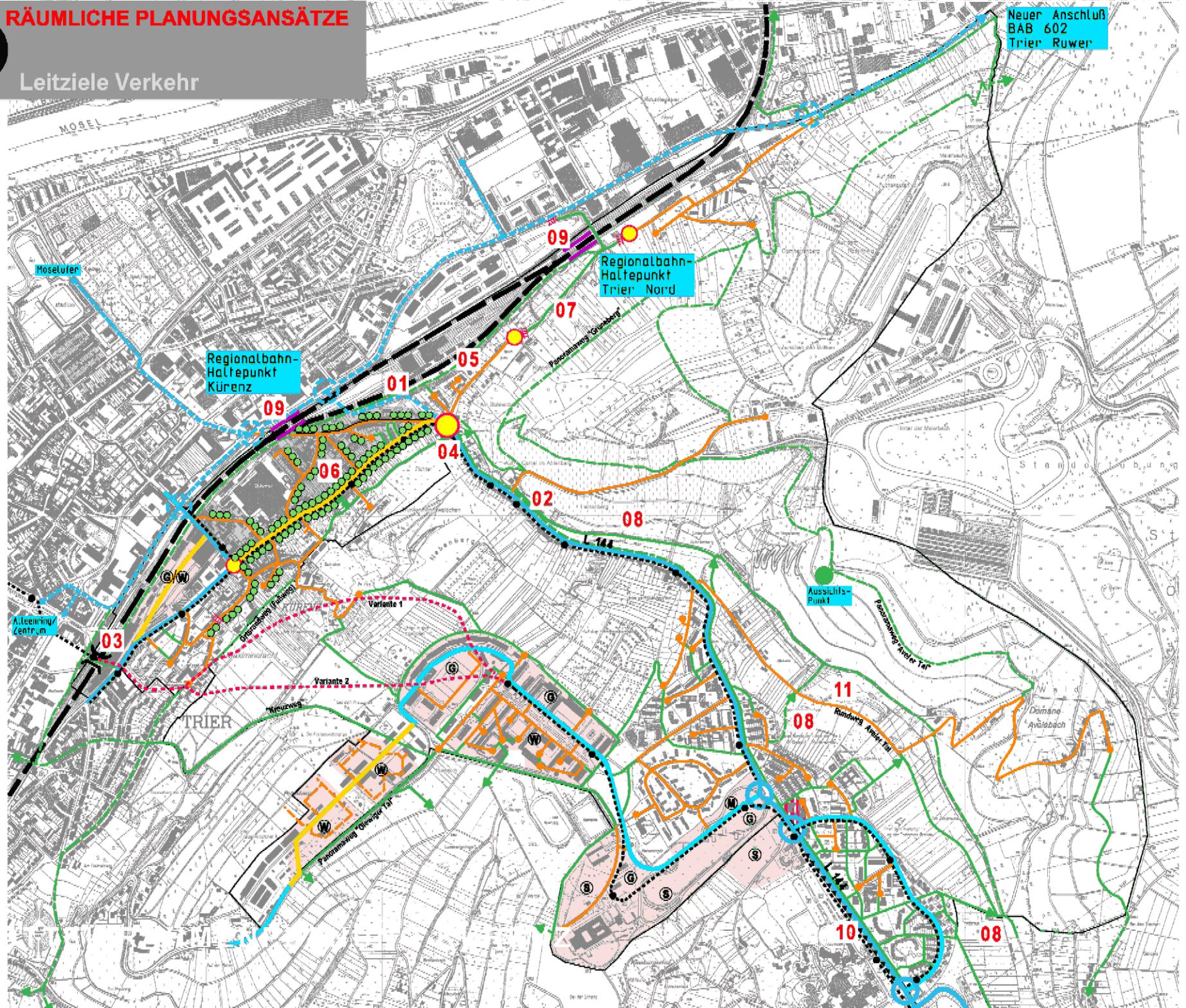
(Anmerkung: Die in Klammern aufgeführten Ziffern entsprechen den laufenden Nummern der Zielsetzungen des Bürgergutachtens gemäß Kapitel 4.3)

- Innovatives Projekt der Kinder- und Jugendarbeit (z.B. Bauspielplatz) in Zusammenarbeit mit Trägern der Kinder- und Jugendhilfe (66)
- Ganztagsbetreuungsmöglichkeiten für Kinder verbessern (69)
- Adressatenorientierte, effektive Nutzung und Vernetzung vorhandener Einrichtungen für Jugendarbeit (72)
- Nutzung des pädagogischen Sachverständes aus Alt- und Neu-Kürenz (73)
- Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit der Vereine (75)
- Kooperation mit der Kirchengemeinde (Nutzung Jugendheim) (76)
- Veränderung der Tarifgrenze (Ein – Zonen –Tarif für den Transfer von Alt-Kürenz nach Neu-Kürenz und Überlappungszone Aveler Hof bis Universität) (77)
- Betreuung der beiden Pfarreien durch einen Pastor (81)
- Maßnahmen, die kurzfristig zu einer Verbesserung des Ortsbildes führen (Abfallbeseitigung auf öffentlichen Flächen) (86)
- soweit auf Privatgelände durchführbar: Anpflanzung einzelner großkroniger Laubbäume und „kleine“ Maßnahmen wie Fassadenbegrünungen, Einrichten von Bereichen, in denen eine Spontanvegetation zugelassen wird, um eine bessere Durchgrünung des Ortes zu erzielen (95)
- Ortsangepasste Begrünung von Gärten und Vorgärten mit heimischen Gehölzen (99)
- Neugestaltung / Renovierung der Hausfassaden durch die Eigentümer (104)
- Instandhaltungsmaßnahmen an den Spielplätzen Schlosspark und Rosenstraße (105)

5 Planverzeichnis

Plan 1	Verkehr
Plan 2	Siedlungsraum / Nutzung
Plan 3a	Siedlungsraum , Ortsbild, Wohnumfeld, Altortentwicklung (Ortsbezirk)
Plan 3b	Siedlungsraum , Ortsbild, Wohnumfeld, Altortentwicklung (Altort)
Plan 4	Landschaft und Freiraumnutzung

Neuer Anschluß
BAB 602
Trier Ruwer



- 01** Realisierung der **Umgehungsstraße** zur Entlastung des Stadtteils von Durchgangsverkehr
- 02** **Fuß- und Radwegeverbindung** entlang der Straße **"Im Avelertal"** zur besseren Anbindung der Höhenstadteile für den nicht motorsierten Verkehr
- 03** Bau einer **Fuß- und Radwegeverbindung über den Hauptbahnhof** (evtl. i.V.m. Trasse für Sonderverkehrsmittel)
- 04** Verbesserung des Zugangs aus dem Altort zum **"Aveler Tal"** und Naturraum **"Am Grüneberg"** im Zuge der **Neugestaltung des Kreuzungspunktes Domänenstraße/Avelsbacher Straße**
- 05** Bau einer Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Bahntrasse
- 06** **Gestalterische Aufwertung der Straßen** im Ortskern durch Pflanzung von Straßenbegleitgrün und Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche Sperrung der **"Domänenstraße"** und **"Avelsbacher Straße"** für Durchgangs- und Schwerverkehr Einführung der Rechts-vor-Links Regelung
- 07** **Abkopplung der Straße "Am Grüneberg"** zur Unterbindung von Schleichfahrten
- 08** Durchgängige fußläufige Erschließung von allen Siedlungsteilen zum **Naherholungsgebiet "Aveler Tal"**
- 09** Bau der **Regionalbahnhaltepunkte "Kürenz"** und **"Trier Nord"**; Vernetzung mit Buslinien
- 10** **Rückbau des 3. Fahrstreifens in der Kohlenstraße** evtl. Ersatz durch Grün-/ Pflanzstreifen oder Nutzung als Trasse für Sonderverkehrsmittel
- 11** Anlage eines **Rundweges im Aveler Tal**
- Vorschlag als Schlüsselprojekt

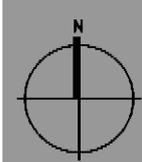
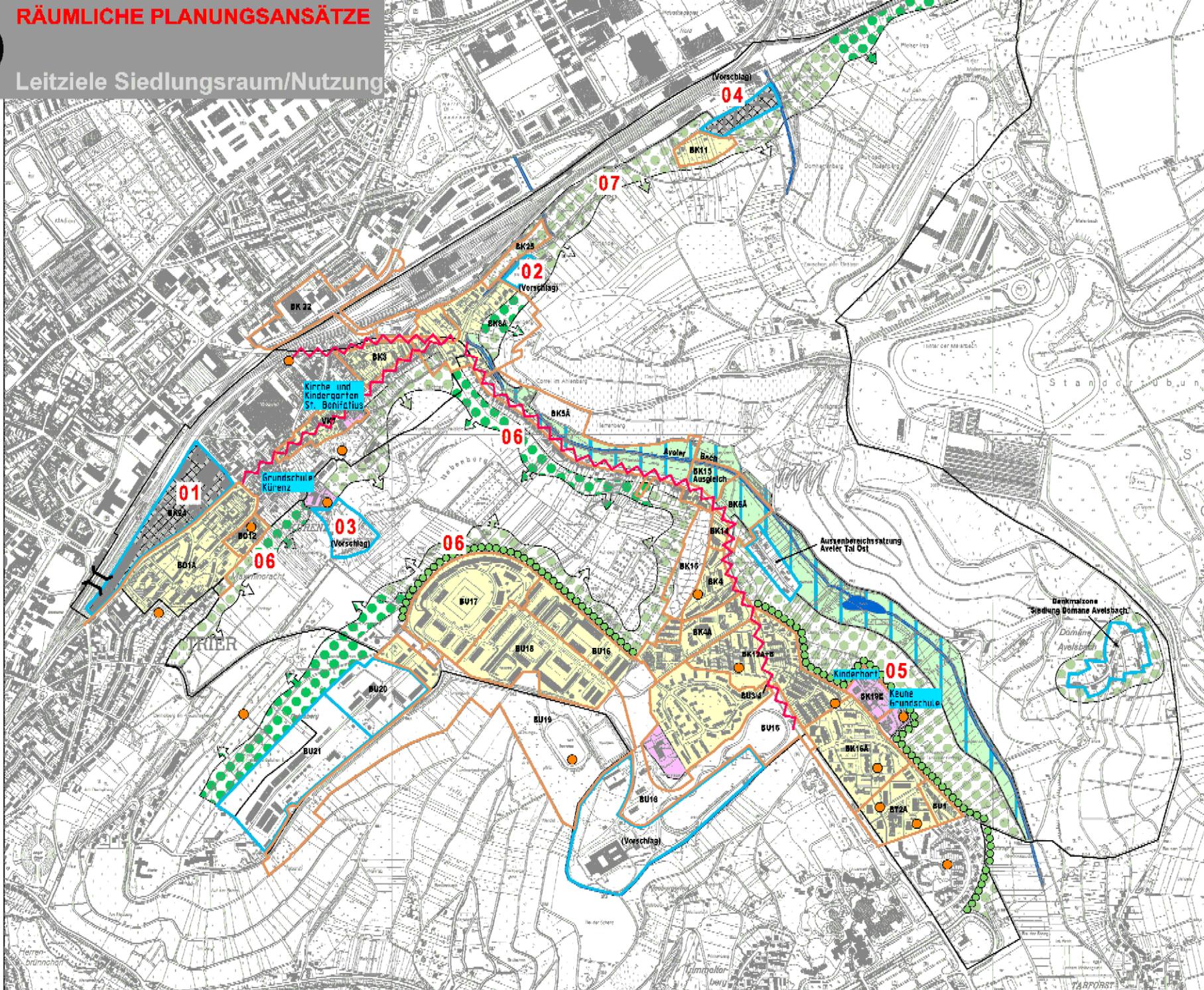
- Hauptverkehrsstraße
vorhanden / vorgeschlagen 
- Erschließungsstraße im Stadtteil
vorhanden / vorgeschlagen 
- Anlieger-/ Wohnstraße im Stadtteil
vorhanden / vorgeschlagen 
- Anschluß an Hauptverkehrsnetz
vorhanden / vorgeschlagen 
- Fuß- u./o. Radwegeverbindung
vorhanden / vorgeschlagen 
- Gestalterische Aufwertung von
Verkehrsflächen 
- Keine Durchfahrtmöglichkeit
(Nullstelle) 
- Platzaufweitung mit Kommunikations-
und Vernetzungsfunktion 
- ÖPNV-Trasse einschl. Haltestelle
vorhanden / geplant 
- DB-Trasse einschl.
Regionalbahnhaltepunkt 
- Altort mit Erneuerungs-/
Gestaltungserfordernis 
- Siedlungserweiterungsfläche 
-  Wohngebiet  Mischgebiet
 Gewerbegebiet  Sondergebiet
- Stadtteilzentrum mit Schwerpunkt
Dienstleistung und Gewerbe 
- Neuordnung des Knotenpunktes:

- Verkehrsgerechter Rückbau des
Strassenquerschnittes 

STADTTEILRAHMENPLANUNG KÜRENZ

1

Leitziele Verkehr



- 01** **Nachnutzung des Areals am ehemaligen Güterbahnhof**
Alternative 1: Gewerbliche Nutzung
Alternative 2: innenstadtnahes Wohnen i.V.m. Dienstleistung
- 02** Entwicklung eines **Nutzungskonzeptes für den Sportplatz "Am Grüneberg"**
- 03** Erlass einer **Satzung zur Verhinderung einer weiteren Besiedlung der Soterstraße** oberhalbder Grundschule Kürenz
- 04** Entwicklung eines **Nutzungskonzeptes für die Siedlung Riverisstraße**
- 05** **Entwicklung eines begrünten Ortsrands in Neu-Kürenz** im Übergangsbereich zum Aveler Tal
- 06** Schaffung und Erhalt eines **Grüngürtels entlang der Siedlungsränder zum Petrisberg**
- 07** Dauerhafte Erhaltung der **Grünzäsur zwischen den Siedlungen "Am Grüneberg" und "Riverisstraße"**

Rechtsverbindliche Flächenfestsetzungen mit Registriernummer (zum Teil mit Ausfertigungsmangel)



Geplante/ in Aufstellung befindliche Flächenfestsetzungen mit Registriernummer



Vorschlag für eine Flächenfestsetzung



Gemeinbedarfsflächen



Zu erhaltendes/entwickelndes Kultur- und Offenland als endgültige Siedlungsabgrenzung



Zu erhaltende Wald- und Gehölzflächen als endgültige Siedlungsabgrenzung



Aktivraum für Naherholung und Freizeit



Höhengestaffelte Ortsrandeingrünung



Vorhandene Spielflächen



Eingeschränktes Gewerbegebiet, auch für Ersatz- u. Erweiterungsbedarf aus dem Altort nutzbar



Nutzungskonflikt zwischen Wohnnutzung und Verkehrsanlagen

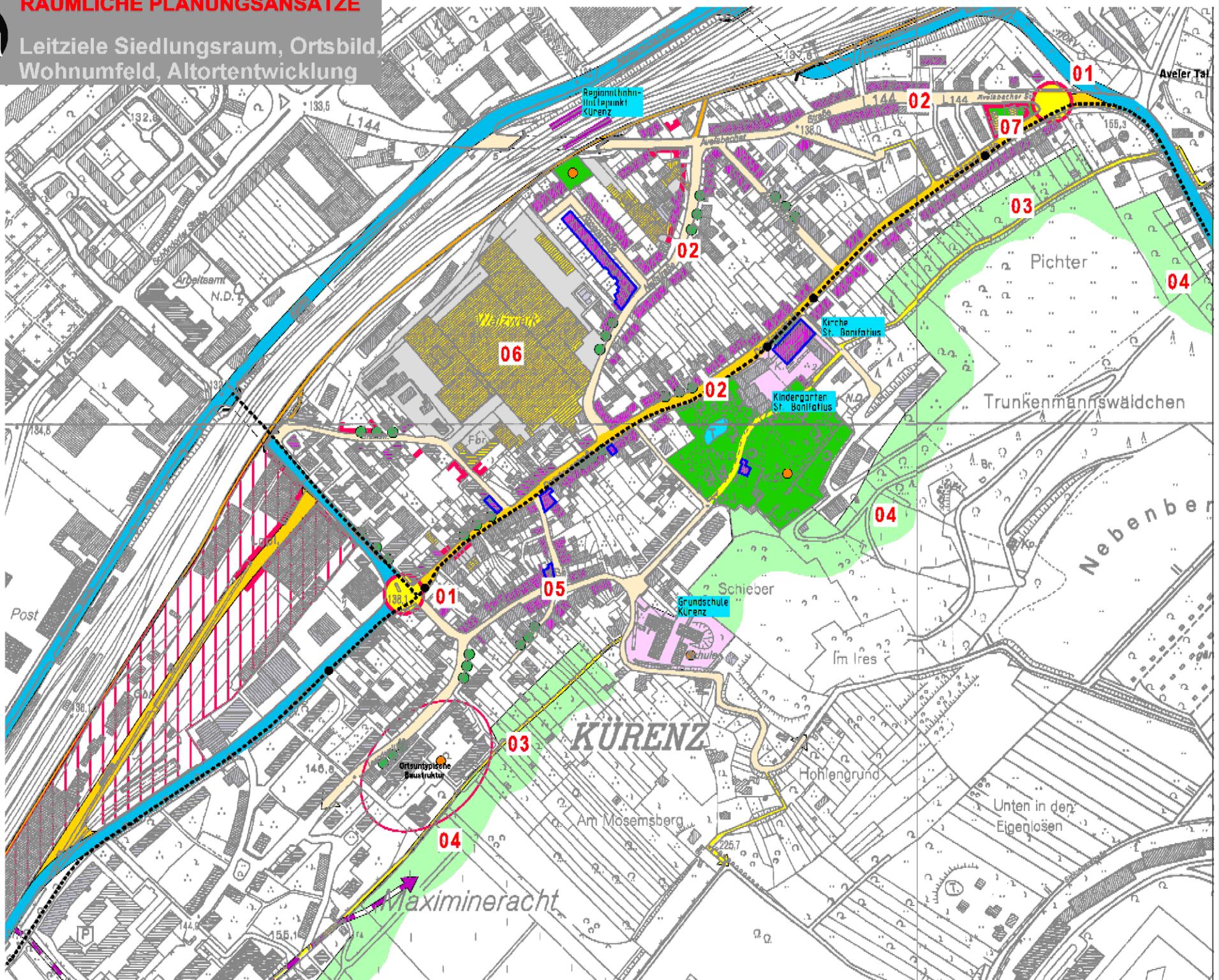


Vorschlag als Schlüsselprojekt

3a

RÄUMLICHE PLANUNGSANSÄTZE

Leitziele Siedlungsraum, Ortsbild, Wohnumfeld, Altortentwicklung



01 Ausbildung eines **Portals zum Ortskern**

02 Verkehrsberuhigung in Alt-Kürenz / Neuordnung der Verkehrsflächen

- Verbesserung des Fußwegenetzes und der straßenbegleitenden Fußgängerflächen
- Aufwertung des Ortsbildes durch Straßenbegleitgrün (soweit aufgrund vorhandener Leitungsnetze möglich), geordnetes Parken und Querschnittsverminderung der Straßenflächen an Knotenpunkten

03 Schaffung eines durchgängigen **Ortsrandweges** (Fußweg) mit Anbindung an das Aveler Tal

04 Erhalt und Entwicklung eines **Grüngürtels** als dauerhafter Siedlungsrand

05 Entwicklung von Gestaltungsempfehlungen für den Ortsteil ("**Gestaltungsfibel**")

06 **Standortsicherung Walzwerk** durch

- Verbesserung der Integration von Gewerbebetrieben ins Ortsbild
- wohnverträgliche Mischung von städtebaulichen Nutzungen
- wohngebietsverträgliche Standortentwicklung und Optimierung

07 **Verlagerung der Tankstelle**

und Entwicklung einer Grünfläche im Schnittpunkt der straßenbegleitenden Grünzüge (als Bindeglied zum Aveler Tal)

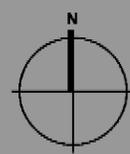
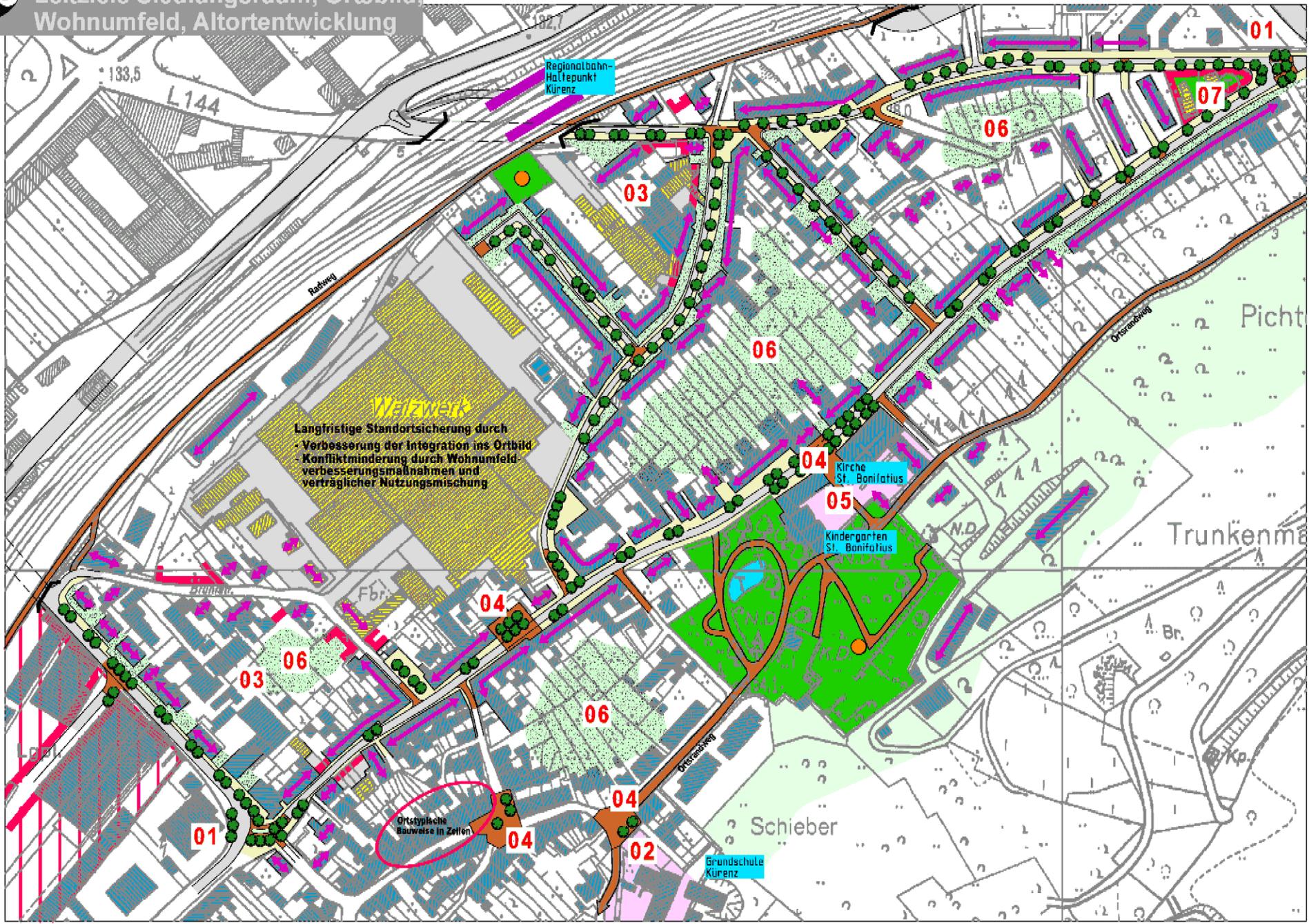
alternativ: Wohn- / Geschäftsbebauung

Hauptverkehrsstraße	
Erschließungsstraße im Stadtteil	
Anlieger-/ Wohnstraße im Stadtteil	
Neuordnung des Knotenpunktes: Verkehrsrün, Gliederung der überdimensionierten Straßenfläche	
Fuß- u./o. Radwegeverbindung	
Fußwegeverbindung	
Schaffung von Raumkanten, Schließung von Baulücken im Bestand	
ÖPNV-Trasse	
Gestalterische Aufwertung von Verkehrsflächen	
Gewerbeansiedlungen mit Verlagerungs- bzw. Erweiterungsbedarf (Vorschlag)	
Gemeinbedarfsflächen	
Grünzäsuren	
Kulturdenkmäler	
Ortsbildprägende Bausubstanz	
Erhalt eines Grüngürtels als dauerhafter Siedlungsrand	
Gewerbliche Erweiterungs- und Ersatzfläche, alternativ: innenstadt- nahes Wohnen i.V.m. Dienstleistungen	
Vorhandene Spielflächen	

3b

RÄUMLICHE PLANUNGSANSÄTZE

Leitziele Siedlungsraum, Ortsbild, Wohnumfeld, Altortentwicklung



- Punktuelle Maßnahmen -

- 01 Gestalterische Aufwertung der Kreuzungsbereiche;** Ausbildung eines Portals zum Kern des Stadtteils
- 02 Öffnung des Grundschulgeländes** zum Ortskern hin
- 03 Schließung der Raumkanten** und Entwicklung von Nachnutzungskonzepten für leerstehende Gebäude, Entsiegelung
- 04 Gestalterische Aufwertung vorhandener Platzflächen;** Schaffung von Aufenthalts- und Kommunikationsräumen
- 05 Schaffung einer Zugangsmöglichkeit zum Schlosspark über Kirchenvorplatz**
- 06 Dauerhafte Offenhaltung der Blockinnenbereiche;** Verzicht auf Nachverdichtung
- 07 Verlagerung der Tankstelle** und Entwicklung einer Grünfläche im Schnittpunkt der straßenbegleitenden Grünzüge (als Bindeglied zum Aveler Tal)
alternativ: Wohn- / Geschäftsbebauung

Fuß- u./o. Radwegeverbindung



Schaffung von Raumkanten,
Schließung von Baulücken
im Bestand



Bauweise, Gebäudehauptausrichtung



Gewerbeansiedlungen mit
Verlagerungs- bzw. Erweiterungsbedarf
(Vorschlag)



Gemeinbedarfsflächen



Grünzäsuren



Vorhandene Spielflächen



Gestalterische Aufwertung von
Verkehrsflächen



Ausbildung von Platzbereichen



Pflanzung von Straßenbegleitgrün



Blockinnenbereich



Erhalt eines Grüngürtels als
dauerhafter Siedlungsrand



- 01 Entwicklung des Aveler Tals als hochwertiger Naherholungsraum**
 - Renaturierung des Bachlaufs
 - Schaffung von Aufenthaltsräumen
 - Einrichtung eines "Fitness-Parcours" (Erlebnispfad entlang des Aveler Baches)
 - Ergänzung des Wegenetzes / Schaffung von Rundwegen
 - Rückbau der 110 kV-Freileitung (soweit technisch möglich)

- 02 Beibehaltung der kulissenbildenden Kulturlandschaft** Weinbergslagen und Einbindung in das Naherholungs- und Wegekonzept Aveler Tal
Strukturierung der Weinberge, Sicherstellung einer extensiven, der historischen Kulturlandschaft angepaßten Bewirtschaftung (Teilflächen)

- 03** Beibehaltung der noch an den Ortsrändern vorhandenen Reste von Kulturlandschaften (Obstwiese und Kleingärten) und Ergänzung durch **ortsrandtypische Grünstrukturen**

- 04 Öffnung des Naturraums "Am Grüneberg"** für wohnumfeldbezogene Naherholung und Vernetzung mit dem Grünzug Aveler Tal
 - Schaffung eines attraktiven Wegenetzes
 - Anlage eines Panoramaweges mit Blick über die Stadt

- 05 Erhalt und Entwicklung einer kleinteiligen Wald-/ Offenlandschaft** an den moselseitigen Hangbereichen des Petrisberg

- 06** bei Bedarf: Erweiterung der Kleingärtenanlagen

- 07 Landschaftliche Einbindung der künftigen Siedlungsränder** (Konversionsfläche)

- 08 Erhalt der vorhandenen Wald- und Gehölzbestände**

- 09 Ausschluß weiterer Besiedlung in der Soterstraße** oberhalb der Grundschule Kürenz

Wasserflächen	
Waldflächen/Gehölzflächen	
Kulturflächen (Weinberge, Streuobst, aufgelassene Flächen) und Freiflächen S Steuobst R Rebfläche	
Grünzäsuren in der Siedlungsfläche	
Innerstädtisch bedeutsamer Grünzug Aveler Tal	
Siedlungserweiterungsflächen auf Konversionsgelände	
Vorhandene Siedlungsflächen-erweiterung um den Altort Kürenz	
Altort Kürenz	
Militärgelände	
Intensive Grünvernetzung an wichtigen Wegeverbindungen	
Ausbau von bedeutsamen Fußwegen zur Vernetzung mit den Naherholungs-zonen im Stadtteil	
Grenze des Landschaftsschutzgebietes (z.Zt. in Überarbeitung)	
Potentielle Ausdehnung der Siedlungsflächen auf vorh. Grünflächen	
Zu beachtende Frischluftschneise / Kaltluftbahn	
Kommunikationsschwerpunkte	

QUELLENVERZEICHNIS

Printmedien:

Albert Speer und Partner GmbH:

„Strukturplanung zentraler Post- und Bahnhofsbereich Trier“, Dokumentation Dezember 1998, Frankfurt am Main

Faunistisch Ökologische Arbeitsgemeinschaft (FÖA):

„Landschaftsplanung Stadt Trier i.A. der Stadt Trier – Stadtplanungsamt“, Trier 1999

Neyses, Adolf:

„Die Ruwer-Wasserleitung des Römischen Trier“, Trier o.w.A.

Schächterle, K.; Siebrand, H.:

„Verkehrsuntersuchung Trier“, Ulm 1993

Stadt Trier – Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit:

„Verkehrskonzept der Stadt Trier – Zielvorstellungen“, Trier April 1992

Stadt Trier – Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit:

„Verkehrskonzept der Stadt Trier – Umsetzung“, Trier März 1993

Stadt Trier – Amt für Stadtentwicklung und Statistik:

„Grundlageninformationen zum Stadtteil Kürenz“, Trier 2002

Stadt Trier – Amt für Stadtentwicklung und Statistik:

„Bürgergutachten Kürenz“, Trier 2002

Stadt Trier – Baudezernat / Grünflächenamt:

„Landesgartenschau Trier 2004 – Wettbewerbsauslobung“, Trier November 2001

Stadt Trier – Denkmalpflegeamt (Unter Denkmalschutzbehörde):

„Denkmalliste Stadt Trier – außerhalb des Alleenrings - / Stadtteile“ Trier, Januar 2004 (wird ständig fortgeschrieben)

Digitale Medien:

www.cuerencia.de

Homepage der Zeitung aus und für Kürenz

www.kuerenz.de

Homepage der Bürgerinitiative Lebenswertes Kürenz

www.trier.de

Homepage der Stadt Trier