

1. Tabellarische Übersicht über das bisherige Verfahren

Verfahrensdaten	Beschluss Stadtrat	von (am)	bis	Veröffentlichung
Aufstellungsbeschluss	27.11.2016	-	-	29.11.2016
Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung	-	08.10.2021	05.11.2021	28.09.2021
Frühzeitige Ämterbeteiligung	-	08.10.2021	05.11.2021	-
Öffentliche Auslegung und Behördenbeteiligung	-	-	-	-
Erneute öffentliche Auslegung	-	-	-	-
Satzungsbeschluss	-	-	-	-

2. Übersicht über das Verfahren der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeit wurde in einer Informationsveranstaltung am 07.10.2021 über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich unterrichtet. Hierbei, sowie im anschließenden Zeitraum bis zum 05.11.2021, wurde der Öffentlichkeit Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben.

Der Ergebnisvermerk der Bürgerinformationsveranstaltung am 07.10.2021 findet sich unter Anlage 10 dieser Vorlage.

Nr.	Einwender Nr.	Schreiben vom
01	Einwender 01	27.10.2021
02	Einwender 02	28.10.2021
03	Einwender 03	19.10.2021
04	Einwender 04	25.10.2021
05	Einwender 05	20.10.2021
06	Einwender 06	28.10.2021
07	Einwender 07	29.10.2021
08	Einwender 08	29.10.2021
09	Einwender 09	31.10.2021
10	Einwender 10	03.11.2021
11	Einwender 11	31.10.2021
12	Einwender 12	05.11.2021
13	Einwender 13	05.11.2021
14	Einwender 14	05.11.2021
15	Einwender 15	05.11.2021
16	Einwender 16	05.11.2021
17	Einwender 17	04.11.2021

18	Einwender 18		04.11.2021
19	Einwender 19		04.11.2021
20	Einwender 20		03.11.2021
21	Einwender 21		04.11.2021
22	Einwender 22		02.11.2021
23	Einwender 23		03.11.2021
24	Einwender 24		05.11.2021
25	Einwender 25		31.10.2021
26	Einwender 26		06.11.2021
27	Einwender 27		25.11.2021
28	Einwender 28		05.11.2021
29	Einwender 29		05.11.2021
30	Einwender 30		04.11.2021

	Stellungnahmen der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verwaltung Beschlussvorschlag
1	Einwender 01 vom 27.10.2021	
1.1	Ich bin Anwohner in der Nellstraße. Ich erwarte bei der Umsetzung eines Verkehrsführungskonzepts, dass keine Mehrbelastung an Verkehr entsteht. Eine Einbahnstraßenregelung oder eine Nullstellenregelung in der Nellstraße kann für eine Entlastung bei der Anbindung des Walzwerk-Geländes sorgen.	In der Verkehrsuntersuchung wurden die Verlagerungseffekte der Verkehre berücksichtigt sowie die Leistungsfähigkeiten der relevanten Knotenpunkte untersucht und sich entsprechend der Ergebnisse für eine Einbahnstraßenlösung in der Nellstraße entschieden. Es wird auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung verwiesen. Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.
1.2	Desweiteren erwarte ich die Prüfung der Domänenstraße im Bereich Kreuzung Brühlstraße, diese weist dort keine ausreichende Straßenbreite auf, Begegnungsverkehr ist ohne befahren des Gehwegs kaum möglich. Idee wäre eine Verkehrsberuhigung durch Bauliche Maßnahmen (es kann kein Begegnungsverkehr mehr stattfinden). Verbreiterung des Gehwegs von 80 auf min. 150cm.	Eine isolierte Betrachtung einzelner Abschnitte auf der Domänenstraße ist nicht zielführend, vielmehr muss für Alt-Kürenz eine Gesamtkonzeption entwickelt werden. Hierzu wurden im Rahmen der Verkehrsuntersuchung bereits verschiedene, über die im Rahmen der Bebauungsplanung für das Walzwerk möglichen Regelungsinhalte hinaus, zusätzliche Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie zur Aufwertung der Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität in Alt-Kürenz betrachtet. Als zu diskutierende Maßnahmen seine beispielsweise eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Güterstraße und Schönbornstraße zur Unterstützung des Radverkehrs auf der Fahrbahn oder zusätzliche Einbahnregelungen, z.B. auf der Domänenstraße oder Güterstraße, genannt, die in Zusammenhang mit der Neuansbindung des Aveler Tals eine weitere Entlastung des Stadtteils Alt-Kürenz bewirken könnten. Diese Maßnahmen wurden im Verkehrsmodell hinsichtlich der Verlagerungstendenzen betrachtet. Die Machbarkeit von Änderungen einer Verkehrsführung in Alt-Kürenz steht hierbei unter dem Vorbehalt, dass die erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen möglich sind. Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass weitergehende Maßnahmen mit starker Entlastungswirkung für einzelne Straßen, z.B. Einbahnregelungen auf der Domänenstraße oder Güterstraße sollten erst umgesetzt werden, wenn durch die Neuansbindung des Aveler Tals eine starke Entlastung der Avelsbacher Straße erreicht wird. Die Großmaßnahme „Neuanbindung Aveler Tal“ steht in Konkurrenz mit weiteren Großmaßnahmen im Stadtgebiet. Vorbehaltlich der politischen Prioritätensetzung wird die Maßnahme in der Fortschreibung des 10- Jahresprogramms berücksichtigt. Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine

		Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.
2	Einwender 02 vom 28.10.2021	
2.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit möchte ich Bezug nehmen zum Bebauungsplan BK 30 - Walzwerk Kürenz. Zu meiner Person, mein Name ist (...), ich bin Eigentümerin von zwei Häusern in der Rosenstraße xxx. Beide Häuser werden vermietet und umfassen zusammen sieben Wohneinheiten. Als Eigentümerin von zwei Häusern in der Rosenstraße befürworte ich selbstverständlich die Flächennutzungsplanung für das ehemalige Walzwerk Kürenz, da es den gesamten Stadtbereich Kürenz stark aufwerten und für eine Verbesserung der Wohnqualität und Infrastruktur sorgen wird. Es gibt jedoch einen Bereich der Planung, wo ich starke Bedenken habe und den es meiner Meinung nach zu überdenken gilt.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
2.2	<p>Es betrifft, vermutlich nicht verwunderlich, die Verkehrserschließung, hier insbesondere die innere Nebenerschließung - Punkt 3 Ringschluss Planstraße/ Rosenstraße – Einbahnstraßenring</p> <p>Die aktuelle Bebauung sieht vor, dass die Häuser und Gärten der Rosenstraße auf dem Walzwerkgelände gespiegelt werden. In diesem Bereich werden sich vermutlich, ähnlich wie in der Rosenstraße, insbesondere Familien mit kleinen Kindern niederlassen wollen. Die Rosenstraße kennt in Trier so gut wie niemand, der nicht dort wohnt oder eine in der Rosenstraße wohnende Person besucht.</p> <p>Dies begründet sich meines Erachtens hauptsächlich in der Tatsache, dass die Rosenstraße eine Sackgasse ist. Und exakt diese Situation sollte sich nicht ändern.</p> <p>In den letzten Jahren hat sich diese Straße immer mehr zu einer Art Spielstraße entwickelt, fast immer, wenn ich die Rosenstraße besuche sind am Straßenrand große Schilder mit der Aufschrift „Achtung spielende Kinder“ aufzufinden, welche Eltern eigeninitiativ aufstellen. Mit der vielleicht angedachten Einbahnstraßenregelung hätte sich diese Möglichkeit des Spielens in der Rosenstraße erledigt.</p> <p>Was hindert die Verkehrsplaner daran, nicht nur die Nutzung der Fläche zu spiegeln sondern auch die Verkehrsführung. In allen Plänen ist zu</p>	<p>Im Rahmen der Untersuchung unterschiedlicher Erschließungsvarianten und der Verlagerungseffekte von Verkehren sowie Anbindungsmöglichkeiten im Quartier wurden unterschiedliche Varianten zur Anbindung der Rosenstraße – auch im Zusammenhang unterschiedlicher Verkehrslösungen auf der Nellstraße – betrachtet.</p> <p>Aufgrund der unterschiedlichen Verlagerungswirkungen von Verkehren, sowie der Durchfahrtsmöglichkeit, die jeweils Wendeanlagen am Ende der Rosenstraße sowie der Planstraße C im Quartier erspart, wurde sich für die Variante der Einbahnlösung mit durchgängiger Verbindung entschieden.</p> <p>Mit der Einführung einer Einbahnstraßenlösung im Ringschluss mit der Walzwerkerschließung wird das Thema „Spielen“ in der Rosenstraße nicht beeinträchtigt. Da dann künftig die Straße nur noch aus einer Richtung befahren wird und Ausweichfahrten aufgrund von Begegnungsverkehr künftig in dem beidseitig beparkbaren Straßenraum verhindert werden, wird die Sicherheit für spielende Kinder eher erhöht.</p> <p>Die Gestaltung als Einbahnstraße wurde auch seitens des Zweckverbandes ART angeregt. Derzeit funktioniert die Abfallentsorgung in der Rosenstraße nur mit Rückwärtsfahren der Müllfahrzeuge, was mit einer erhöhten Sicherheitsbeeinträchtigung und Unfallgefahren verbunden ist. Seitens ART werden derzeit alle Straßen in Trier, die rückwärts befahren werden, auf Gefährdungen hin untersucht und dokumentiert. Mögliches Ergebnis ist, laut ART, dass die Rosenstraße nicht mehr rückwärts befahren würdeoder aber durch ein Parkverbot eine Mindestfahrbahnbreite von 3,50 Meter haben müsste.</p>

	lesen, dass es keinen privaten KFZ-Verkehr zwischen dem Walzwerk West und Walzwerk Ost geben soll. Also bestünde doch die Möglichkeit, die Rosenstraße sowie die Parallelstraße auf dem Walzwerk-Gelände als Sackgassen zu gestalten. Für Notfallbedingte Einsätze der Feuerwehr. etc. könnten beide Sackgassen verbunden und ein zweiter Zugang für Notfälle gewährleistet werden.	Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.
2.3	Eine Einbahnstraßenregelung für die Nellstraße würde darüber hinaus für eine weitere verkehrsberuhigte Situation führen und die Nutzung der Nellstraße als Durchgangsstraße beenden.	Es wird auf die Erschließungsplanung sowie die Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan verwiesen. Die Nellstraße soll als Einbahnstraße gestaltet werden ab Einmündung Rosenstraße in Richtung Avelsbacher Straße. Der Durchgangsverkehr aus Richtung Nord wird so unterbunden und die Gesamtverkehrsmenge deutlich reduziert. Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.
2.4	Als Vermieterin von sieben Wohneinheiten stellt sich natürlich noch eine weitere Frage. Sollte die Rosenstraße zur Einbahnstraße werden, dann würde sich die Parksituation extrem verschlechtern, da ein beidseitiges Parken in der Rosenstraße vermutlich nicht mehr erlaubt wäre. Welche Möglichkeit des Parkens würde den Bewohnern der Rosenstraße angeboten werden? Ein Parken im Parkhaus des Walzwerkgeländes wäre meines Erachtens für viele Bewohner zu weit entfernt und wäre für die Rosenstraße und deren Eigentümer oder Mieter ein klarer Nachteil. Man wird vermutlich bei einem solch großen Projekt nie allen Bedürfnissen und Bedenken gerecht, jedoch bitte ich hiermit um Berücksichtigung meines Anliegens. Für weitere Rückfrage stehe ich selbstverständlich jederzeit (....) zur Verfügung.	Die Dimensionierung und der Ausbau der Rosenstraße werden durch die Einbahnregelung nicht geändert. Somit wird auch künftig beidseitiges Beparken möglich sein. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
3	Einwender 03 vom 19.10.2021	
3.1	Der Bebauungsplan sieht zu wenig Grünflächen vor.	Zum Entwurf des Bebauungsplans wurde neben dem „Walzwerkgarten“ eine weitere öffentliche Grünfläche „Walzwerkwiese“ n Angrenzung zur geplanten Sporthalle vorgesehen. Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.
4	Einwender 04 vom 25.10.2021	
4.1	Sehr geehrte Damen und Herren, im Hinblick auf das bevorstehende Bebauungsplanverfahren für das ehemalige Grundstück des	

<p>„Trierer Walzwerks“, möchte ich mich gerne zum jetzigen Bebauungsplanentwurf äußern, der mich, bzw. uns als Nachbarn dieses Grundstückes unmittelbar betrifft.</p> <p>Ich selbst wohne mit meiner Familie seit xxx in der Nellstraße xxx, grenze also direkt an das Neubaugebiet an und habe deshalb vielleicht auch andere Sorgen und Nöte als andere Mitbürger, die sich wahrscheinlich ebenfalls zu Wort melden werden.</p> <p>Wie wir persönlich betroffen sind: Auffällig ist aus meiner Sicht, dass der Kern des Neubaugebietes autofrei bleiben soll und die Erschließung, nach jetzigem Entwurf, in den Randbereich des Neubaugebietes gelegt wurde. Man könnte auch sagen, dass nach jetziger Planung die Mitte von dem profitiert was der Rand auszuhalten hat.</p> <p>Dies führt nun dazu, dass die Erschließungsstraße des Geländes von der Nellstraße aus, direkt an unser Grundstück grenzen soll. Über die komplette Tiefe unseres Grundstückes würde nach jetzigem Planungsstand auf ca. 30 Meter Länge dann eine Straße direkt entlang unserer Grundstücksgrenze verlaufen.</p> <p>Das was bisher von uns „hinter dem Haus“ genannt werden konnte, ein abgeschirmter Bereich von der Nellstraße, den man als Ruhebereich bezeichnen konnte, wäre Stand Planung jetzt wohl verloren.</p> <p>Auch im Haus selbst ergäbe sich die Situation, dass die Räume die mit Fensterausrichtung zum Giebel hin, dann wohl an Wohnwert verlieren, da die neu geplante Straße lediglich vier Meter entfernt wäre.</p> <p>Da die Straßenfront ohnehin schon, nur vom Bürgersteig getrennt, direkt an die Nellstraße grenzt, ein sehr unschöner Gedanke.</p> <p>Wir hätten also plötzlich ein Eckhaus mit nicht absehbaren Nachteilen, zumal der künftige Verkehr in der Nellstraße noch gar nicht absehbar ist.</p> <p>Außerdem wird ja offensichtlich noch darüber nachgedacht, dass aus der jetzt als Sackgasse geplanten Erschließungsstraße auch durchaus eine Ringstraße in Verbindung mit der Rosenstraße werden könnte.</p>	<p>Ausführungen zur Erschließung s.u. Nr. 4.2 ff</p> <p>Zum Entwurf des Bebauungsplans wurden unterschiedliche Erschließungsvarianten untersucht. Ebenfalls wurde berücksichtigt, dass durch die gewählte Variante die Auswirkungen auf die umliegenden Straßen möglichst gering gehalten bzw. verteilt werden. In der Verkehrsuntersuchung wurden die Verkehre sowie Verlagerungseffekte der Verkehre berücksichtigt.</p> <p>Die Rosenstraße soll zusammen mit der Planstraße C im ehemaligen Walzwerkgelände in Einbahnrichtung befahrbar werden.</p> <p>Es wird auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung verwiesen.</p> <p>Zudem sei darauf verwiesen, dass es sich nicht um die Erschließung eines bisher ungenutzten Geländes handelt. Vorher grenzten an das Grundstück unmittelbar die Hallen des Walzwerks an.</p> <p>Hinzu kommt, dass die Nellstraße künftig als Einbahnstraße geführt und somit vom Durchgangsverkehr aus Richtung Norden entlastet wird. Die Kfz- Mengen werden sich gegenüber dem Ist-Zustand hier deutlich reduzieren. Die auf der künftigen Planstraße C zu erwartende Verkehrsmenge liegt bei < 250 Kfz/24h und entspricht somit der eines Wohnweges gemäß Rast 06,</p> <p>vgl. auch Nr. 4.8</p> <p>Zur Ringstraße s. Nr. 2.2</p> <p>Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.</p>
<p>4.2 Fragen und Bedenken, sowie finanzielle Auswirkungen:</p>	<p>Bereits zur Mehrfachbeauftragung und weitergehend als städtebauliches Ziel der Planung ist die Integration eines neuen Quartiers mit qualitätvoller Einbindung in</p>

	Warum plant man die Erschließung (bei dieser riesigen Grundstücksfläche) die von der Nellstraße her erfolgt überhaupt an den äusseren Rand der Bebauung und erschließt nicht von der Mitte aus nach links und rechts, innerhalb des Neubaugebietes?	die benachbarten Strukturen vorgesehen. In der Mehrfachbeauftragung wurden unterschiedliche Varianten der städtebaulichen und Erschließungskonzeption aufgezeigt. Hierbei wurde sich von dem Expertengremium für die vorliegende städtebauliche und Erschließungskonzeption entschieden, die dem Bebauungsplan zugrunde liegt. Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.
4.3	Wenn die geplante Erschließungsstraße unabwendbar sein sollte: Wird der gesamte Bauverkehr über Jahre hinweg unmittelbar an unserem Haus vorbeiführen?	Hinsichtlich des Verlaufs des Bauverkehrs lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt keine abschließende Aussage treffen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die geplanten Erschließungsstraßen genutzt werden. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
4.4	Werden wir auch an den Erschließungskosten beteiligt, da wir ja unmittelbar angrenzen?	Das Quartier wird von einem Erschließungsträger auf eigene Kosten entwickelt. In diesem Fall werden keine Erschließungsbeiträge erhoben. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
4.5	Wird sie überhaupt eine öffentliche Straße werden oder bleibt sie Gemeinschaftseigentum der neuen Haus- und Grundstücksbesitzer und wäre somit eine Privatstraße?	Die Straßen im Plangebiet werden als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
4.6	Wenn es eine öffentliche Straße würde, entstehen für uns nach Fertigstellung auch Folgekosten, z.B. für die Straßenreinigung, da diese ja unmittelbar an unser Grundstück angrenzt?	Sobald die neuen Straßen des Quartiers in die obligatorische Straßenreinigung übernommen werden, wird das Grundstück als Eckgrundstück auch für die neue Straße zu Reinigungsgebühren herangezogen werden. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
4.7	Zudem würde die Erschließung für uns bedeuten, dass wir auch nicht mehr vor unserem, neben dem Haus gelegenen Stellplatz parken könnten, da wir ja sonst im 5m Radiusbereich der neuen Straße stehen. Wir wären also gezwungen, den dringend notwendigen 2. Stellplatz auf unserem Grundstück neu zu schaffen. Diesbezüglich hatten wir auch bereits Kontakt zum Investor aufgenommen, um ggf. die Parzelle 647/5 zu erwerben. Eine kleine Dreiecksfläche, die uns die Möglichkeit bieten würde, zwei Autos nebeneinander abzustellen, statt etwas kompliziert hintereinander zu parken. Käme es hier mit der Triwo zu einer Einigung wäre unser Stellplatzproblem schon	Öffentliche Stellplätze stehen auch weiterhin im Straßenraum der Nellstraße zur Verfügung. Der Nachweis der privaten Stellplätze ist grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück zu führen. Von Seiten der Triwo besteht derzeit kein Interesse zur Veräußerung der Parzelle 647/5. Diese wird für die Erschließung weiterhin benötigt. Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.

	<p>behooben und ganz nebenbei hätte man eine Art Grundstücksbegradigung vorgenommen. In der Planung ist diese Teilfläche gegenwärtig als Grünfläche zwischen neuer Erschließungsstraße und unserem Grundstück ausgewiesen.</p>	
<p>4.8</p>	<p>Sollte die geplante Erschließungsstraße im Grenzbereich also tatsächlich zur Ausführung kommen drängt sich die Frage auf, wie die Verwaltung im Rahmen des Bebauungsplanes unsere Interessen als Bestands-Hauseigentümer, im Hinblick auf unsere Wohnqualität sowohl innerhalb als auch außerhalb unseres Hauses schützen kann. Ganz abgesehen von einem wahrscheinlichen Wertverlust des Hauses aufgrund der vorgenannten Ausführungen.</p> <p>Nach knapp sechs Jahren Abbruchlärm und noch anstehender, nicht absehbarer Bauzeit als sozusagen „Belohnung“ die besagte Erschließungsstraße zu bekommen bereitet uns Sorgen. Nicht, dass wir falsch verstanden werden, die Baumaßnahme ist toll und grundsätzlich finden wir den Entwurf gelungen. Wir möchten allerdings aufgrund der vorgenannten Schilderungen nicht der „große Verlierer“ bei dieser Sache sein.</p>	<p>Im Rahmen der Untersuchung unterschiedlicher Erschließungsvarianten und der Verlagerungseffekte von Verkehren sowie Anbindungsmöglichkeiten im Quartier wurden unterschiedliche Varianten zur Anbindung der Rosenstraße – auch im Zusammenhang unterschiedlicher Verkehrslösungen auf der Nellstraße – betrachtet und sich für eine Ringstraßenlösung mit Befahrbarkeit in Einbahnrichtung entschieden. In der Verkehrsuntersuchung wurden dabei die zu erwartenden Verkehrsmengen, ermittelt. So werden auf der Planstraße C in Vorbeifahrt zu dem Einwendergrundstück <250 Kfz / 24 Stunden prognostiziert.</p> <p>Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06 kann diese Straße aufgrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung als Wohnwege charakterisiert werden. Hierfür geht die RAST 06 von bis zu 150 Kfz/Spitzenstunde aus, was etwa 1.500 Kfz / 24 h entspricht. Die erwartete Verkehrsbelastung wird insofern wesentlich darunterliegen. Es ist zwar eine Änderung der Wohnsituation zu erwarten, jedoch nicht von einer wesentlichen Beeinträchtigung der Wohnqualität auszugehen, insbesondere auch im Hinblick auf die ursprüngliche Nutzung als Walzwerk.</p> <p>Aufgrund der geplanten Erschließung ergibt sich die Lage als Eckgrundstück für den Einwender. Die Lage und Vorbeiführung der Planstraße C ergibt sich dabei insbesondere daraus, dass die Bebauung der Rosenstraße nach Westen hin um eine Baureihe innerhalb des ehemaligen Walzwerkgeländes ergänzt wird. Für diese bietet sich, aufgrund der Lage und der Grundstückstiefen die Erschließung zur Anbindung an die Nellstraße in direkter Vorbeiführung entlang des Grundstücks des Einwenders an.</p> <p>Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.</p>
<p>4.9</p>	<p>Unsere Meinung zur Verkehrsplanung für die Nellstraße: Aus den Berichten der Verkehrsplaner konnten wir entnehmen, dass drei Varianten diskutiert werden. 1. Nullstelle 2. Einbahnstraße 3. Alles bleibt wie es ist. Aus unserer Sicht käme Variante 3 einem „Schlag unter die Gürtellinie“ gleich! Schon jetzt</p>	<p>In der Verkehrsuntersuchung wurden die Verlagerungseffekte der Verkehre berücksichtigt sowie die Leistungsfähigkeiten der relevanten Knotenpunkte untersucht und sich entsprechend der Ergebnisse für eine Einbahnstraßenlösung in der Nellstraße entschieden. Es wird auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung verwiesen.</p>

	<p>ist die Straße bei einseitigem Parken so eng, dass Gegenverkehr auf den verbleibenden Bürgersteig ausweichen muss. Das gilt erst Recht bei LKW über 3,5t, die lt. Beschilderung eigentlich gar nicht ein-/ durchfahren durften. (Ausnahme Anlieger).</p> <p>Seit Jahren ist bekannt, dass die Nellstraße „die“ Abkürzung ist, wenn man die Ampeln der Achse: Wasserweg/ Schöndorferstraße/ In der Reichsabtei/ Roonstraße/ Balduinstraße/ An der Schellenmauer/ bis hin zur Gartenfeldstraße umfahren will.</p> <p>Dies gilt selbstverständlich auch in umgekehrter Richtung und immer in Kombination mit der unteren Domänenstraße und Güterstraße. Wir hoffen also, dass die entscheidenden Gremien sich für Variante 1 oder zumindest für Variante 2 entscheiden, was faktisch immer noch eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs sowohl für die Nellstraße als auch für den unteren Teil der Domänenstraße bedeuten würde.</p> <p>Bei einer Einbahnstraßenregelung müssten aus unserer Sicht allerdings zwingend verkehrsberuhigende Maßnahmen einhergehen, um eine Rennstrecke zu vermeiden.</p>	<p>Weitergehende verkehrsberuhigende Maßnahmen können ordnungsbehördlich geprüft und, sofern erforderlich, angeordnet werden.</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.</p>
<p>4.10</p>	<p>Im Zuge der städtebaulichen Planung des ehemaligen Walzwerkgeländes und der Neugestaltung des ganzen Stadtteils, ist dies doch die Gelegenheit einen seit Jahrzehnten vom Verkehr geplagten Stadtteil zu neuem Leben zu erwecken.</p> <p>Aus einem „Durchfahrtsstadtteil“ einen Stadtteil zu machen, der tatsächlich lebens- und vor allem lebenswert wird. Es wäre doch ein Traum, wenn bei gewissen Vorleistungen der Stadt Trier nicht nur das Neubaugebiet was daher macht, sondern auch die Besitzer diverser Bestandshäuser wieder einen Grund darin sehen ihre Häuser inkl. der Vorgärten, in neuem Glanz erstrahlen zu lassen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>5</p>	<p>Einwender 05 vom 20.10.2021</p>	
<p>5.1</p>	<p>Die geplante Bebauung führt zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrsbelastung des ohnehin strapazierten Straßensystems in Kürenz. Nicht ungefährliche Straßenverhältnisse im Besonderen in der Domänenstraße (Engpässe und dadurch Überfahren der Bürgersteige, hohes Busaufkommen Domänenstraße) würden potenziert, ebenso wie die bereits jetzt zu konstatierende Parkplatznot.</p>	<p>Zur Erhöhung der Verkehrsbelastung sowie der Verlagerungseffekte von Verkehren wird auf das Verkehrsgutachten verwiesen.</p> <p>s. auch Nr. 1.2</p> <p>Im Bebauungsplan wird die Fläche und Ausnutzungsmöglichkeit der Quartiersgarage so festgesetzt, dass der erforderliche Stellplatzbedarf</p>

	<p>Das geplante Quartiersparkhaus muss entsprechend groß aufgestellt sein. Eine vertragliche Bindung von Miet- bzw. Kaufvertrag für entstehende Wohnungen/Häuser und dem Kauf/Miete eines Stellplatzes muss sichergestellt sein.</p>	<p>dort sowie auf den privaten Baugrundstücken untergebracht werden kann.</p> <p>Weitere Regelungen können beispielsweise im städtebaulichen Vertrag bzw. über Bindung in Miet-/Kaufverträgen nachgelagert zum Bebauungsplan erfolgen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
6	Einwender 06 vom 28.10.2021	
6.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren. auf der Bürgerinformationsveranstaltung am 07.10.21 auf dem Petrisberg hatte ich zwei Fragen formuliert. Diese möchte ich als Einwand hiermit wiederholen:</p> <p>1. Die Parklatzplanung zu BK 30 mit einem Parkhaus und Tiefgaragen ist bisher insofern unzureichend, als dass diese Parkräume NICHT für große Firmenwagen (Sprinter, etc.) geeignet sind, weil diese aufgrund ihrer Größe (3 m hoch, über 5 m lang) durch keine Einfahrt zu Parkhäusern od. Tiefgaragen passen. Davon auszugehen, dass keine Handwerker/innen zu den neuen Bewohner/innen auf dem Walzwerkgelände gehören, und daher bisher keine zusätzlichen Stellplätze geplant wurden, wie auf der Veranstaltung gesagt wurde, ist weltfremd! - Schon jetzt werden in Kürenz zahlreiche öffentliche Parkflächen (Avelsbacher Str., Nellstraße, hintere Domänenstraße etc) von diesen übergroßen Firmenwagen, die zudem noch steuerlich finanziell gefördert werden zugestellt, so dass die Sicht durch die Fenster der Anwohner/innen völlig verdunkelt wird an den Stellen wo diese Fahrzeuge abgestellt werden (auch das gesamte Wochenende über). Es ist daher auch in BK 30 Walzwerk Kürenz mit ausweichendem Parken und Parktourismus dieser Fahrzeuggruppe zu rechnen. Weil dieses Problem —zunehmend — ganz Trier betrifft, wäre es notwendig, eigene Parkräume für diese „Monsterfirmenbusse“ auszuweisen, so wie es beispielsweise schon jetzt in TR-West und TR-Nord für die Klein- LKW der ansässigen Schrotthandler praktiziert wird, wenn ich richtig informiert bin!?</p>	<p>In der späteren Ausführungsplanung werden die Quartiersgarage sowie die Tiefgaragen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik konzipiert werden. Hierbei können auch Stellplätze für Firmenwagen berücksichtigt werden. Dies ist jedoch nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans.</p> <p>Die Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.</p>
6.2	<p>2. Das Schallschutzkonzept für das Gebiet BK 30 Walzwerk Kürenz scheint noch ziemlich unausgedacht zu sein. Wenn nämlich nicht definiert wird welche Lärmschutznormwerte wo zu gelten haben (z. B. reines Wohngebiet oder Mischgebiet), dann ist die bisherige Aussage, dass in den oberen Wohnungen, wo die</p>	<p>Zum Entwurf des Bebauungsplans wurden die Art der baulichen Nutzung sowie die baulichen Ausnutzungsmöglichkeiten zwischenzeitlich konkretisiert. Diese wurden zur Beurteilung der Lärmeinwirkungen in die zwischenzeitlich</p>

	<p>Lärmschutzwerte laut Planung um ca. 5 Dezibel überschritten werden, völlig unzureichend. Dieser Wert ist enorm! Er ist gut hörbar und von sog. passivem Schallschutz nicht zu unterdrücken.</p> <p>Die Werte liegen laut LBM (3.02.21. Schreiben an mich) in reinen Wohngebieten bei: 67 dB(A) Tag sowie bei 57 dB(A) Nacht. Bei Mischgebieten: 69 dB(A) Tag sowie bei 59 dB(A) Nacht. Wenn diese Obergrenzen, die nur erreicht, nicht aber überschritten werden müssen, um besondere Lärmschutzmaßnahmen zu rechtfertigen, zusätzlich noch mit + 5 dB(a) jeweils überschritten werden, dann kann von einem „ruhigen Wohnen“ nicht die Rede sein.</p>	<p>fortgeschriebene schalltechnische Untersuchung eingestellt.</p> <p>Auf die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung wird verwiesen. Im Bebauungsplan wurden zur Berücksichtigung der Lärmeinwirkungen aktive sowie passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt.</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.</p>
<p>6.3</p>	<p>3. Das unzureichende Lärmschutzkonzept wirkt sich auch auf die Verkehrsplanung aus. Von den drei vorgestellten Varianten belasten gleich 2 zusätzlich die Avelsbacher Straße. Und das, obwohl die Stadt Trier erst am 01.02.21 auf eigenen Antrag hin (!) die Avelsbacher Straße komplett bis zur Domänenstraße als „Lärmschutzabschnitt“ mit Tempo 30 ausgewiesen hat.</p> <p>Nun heißt es aber, zusätzlicher Verkehr (bis zu 300 Fahrzeuge) wären noch verträglich. Hier ist zu fragen: Für die „Anwohner/innen“ oder für den vermeintlichen „Verkehrsfluss“ der berechneten Verkehrsplanung? Diese erneute Verkehrs- und Lärmzumutung geschieht sehenden Auges!</p> <p>Denn einerseits soll eine Hauptzufahrt zu BK-30 Walzwerk Kürenz über einen neuen Knotenpunkt in der Avelsbacher Str. / Ecke Nellstraße entstehen, andererseits zeigt aber selbst schon die Verkehrsplanung, dass dieser Knotenpunkt nur der Kategorie E angehören wird, was allgemein als „mangelhaft“ bezeichnet wird.</p> <p>Hier versagt schon der prognostizierte Verkehrsfluss der Verkehrsplaner/innen auf das augenfälligste. Dieser Widerspruch ist um so unverständlicher, als offen ausgesprochen wird, dass sich die Verkehrssituation sowohl für die Avelsbacher Str. als auch für Domänenstraße erst wird entspannen können, wenn die sog. „Umfahrung Kürenz“ umgesetzt ist.</p> <p>Dies ist allerdings völlig unzureichend, weil zeitlich (schon seit über 20 Jahren!) überhaupt nicht absehbar, wenn es zu einer Realisierung kommt. Hier werden die Anwohner/innen der Avelsbacher Str. erneut das zweite Urteil des OVG-Koblenz von 2004 einfordern, das besagt, „die Stadt halte an einer (Verkehrs-)Entlastung fest [...], bis zum Abschluss der Baumaßnahme“ (ebd.). Gemeint sind hier die ersten 5</p>	<p>In der Verkehrsuntersuchung wurden die Verlagerungseffekte der Verkehre berücksichtigt sowie die Leistungsfähigkeiten der relevanten Knotenpunkte untersucht und sich entsprechend der Ergebnisse für eine Einbahnstraßenlösung in der Nellstraße entschieden. Es wird auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung verwiesen.</p> <p>Die Hauptzufahrt zum neuen Quartier erfolgt nicht über den Knotenpunkt Avelsbacher Straße / Nellstraße. Über die Einbahnstraßenregelung ist hier nur eine Abfahrt vom neuen Quartier möglich.</p> <p>In der Betrachtung des Knotenpunkts „Avelsbacher Straße / Nellstraße“ erreicht die Zufahrt der Nellstraße in der nachmittäglichen Spitzenstunde bereits im Prognose-Nullfall sowie im Prognose-Planfall nur die Qualitätsstufe E. Dieser Knotenpunkt ist nur begrenzt als isolierter Einzelknoten zur Bewertung der Leistungsfähigkeit verwendbar. In den betrachteten Spitzenstunden treten auf der Avelsbacher Straße zeitweise lange Rückstaus auf, die auch den Knotenpunkt „Avelsbacher Straße / Nellstraße“ überstauen. Videos der durchgeführten Verkehrszählungen an diesem Knoten zeigen, dass Fahrzeuge aus der Nellstraße Lücken im Rückstau zur Einfahrt nutzen. Demnach ist der Knoten bereits ohne die Planung nur eingeschränkt leistungsfähig, durch die Planung ergeben sich jedoch keine maßgeblichen Veränderungen. Insofern kann die Ausfahrt vom Walzwerkgelände über die Nellstraße auf die Avelsbacher Straße kurzzeitig erschwert sein. Ein Ausbau dieses Knotenpunktes wird hinsichtlich der Erschließungssituation jedoch nicht für erforderlich erachtet.</p> <p>Für Domänenstraße und Teile der Avelsbacher Straße wurden bereits in den Jahren 2004 Lärmsanierungskonzepte beschlossen, die den von den im Rahmen der baulichen Entwicklungen auf dem Petrisberg von</p>

	<p>ausgewiesen Baugebiete seit 2004 auf dem Petrisberg! Mittlerweile wurden etliche zusätzliche genehmigt und bebaut, ohne dass - außer Absichtserklärungen! - eine konkrete Zeitplanung für die „Umgehung“ beschlossen wurde. Auch jetzt bei der Erstellung von BK 30 Walzwerk Kürenz gibt es keine verbindlichen Aussagen von Seiten der Stadt! Und das, obwohl geplantermaßen (!) weiterhin zusätzlicher Verkehr von Seiten der Planungsbehörden der Stadt Trier - und nicht von außerhalb! - voraus - und angesagt wird. Das ist unzumutbar.</p>	<p>Mehrbelastungen betroffenen Grundstücken die Möglichkeit einräumte, den Einbau neuer Schallschutzfenster und Lüftungseinrichtungen unter Inanspruchnahme von Fördermitteln bis zu 75% der anfallenden Kosten vorzunehmen. Zudem wurde auf der Avelsbacher Straße im Rahmen der Lärmaktionsplanung zwischenzeitlich Tempo 30 angeordnet, was ebenfalls zu deutlichen Reduzierungen der Lärmwerte führt.</p> <p>Im jetzigen Planverfahren zum Bebauungsplan BK 30 wurden die Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmverhältnisse an den bestehenden Wohngebäuden in der Umgebung in Anlehnung an die Kriterien der 16. BImSchV gutachterlich ermittelt. Die gemäß diesen Kriterien ermittelten Gebäude, die von wesentlichen Änderungen der Verkehrslärmverhältnisse betroffen sind, sind zum Teil (Domänenstraße, Avelsbacher Straße) bereits, wie oben beschrieben, durch Lärmsanierungssatzungen (resultierend aus den Maßnahmen Petrisberg) begünstigt gewesen. Die damals (2004) ermittelten Verkehrslärmpegel (und zugrundeliegenden prognostizieren Verkehrsmengen) lagen teilweise deutlich über den jetzt ermittelten Pegeln, so dass für einen Großteil der Gebäude, die Gegenstand der Lärmsanierungssatzung Alt-Kürenz waren, durch die Walzwerk-Maßnahmen kein Schutzanspruch ausgelöst wird. Das Gleiche gilt für die Gebäude in Schöndorfer Straße, Schönborn-und Balthasar-Neumann-Straße, die im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan BK 24 bereits von einer Lärmschutzsatzung begünstigt sind, deren Förderzeitraum derzeit noch läuft. Für die übrigen, von wesentlichen Änderungen betroffenen Gebäuden, die noch nicht Gegenstand einer Lärmsanierungssatzung waren/sind, soll parallel bis zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes BK 30 eine weitere Lärmsanierungssatzung beschlossen werden.</p> <p>Eine weitere deutliche Entlastungswirkung wird es darüber hinaus nach Realisierung der Neuansiedlung Aveler Tal geben. Diese Großmaßnahme „steht in Konkurrenz mit weiteren verkehrlichen Großmaßnahmen im Stadtgebiet. Vorbehaltlich der politischen Prioritätensetzung wird die Maßnahme in der Fortschreibung des 10- Jahresprogramms berücksichtigt. Bei der Beurteilung der Lärmfernwirkungen wurde sie daher noch nicht berücksichtigt.</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben teilweise gefolgt.</p>
<p>6.4</p>	<p>4. Gleiche Bedenken gelten für den unteren Bereich der Domänenstraße, in der sich die Straße (Ecke Brühlstraße) Richtung Kreuzung</p>	<p>Bei der Domänenstraße handelt es sich um eine</p>

	<p>Schönbornstraße dermaßen „stark verengt“, dass schon jetzt (dato!) keine zwei Fahrzeuge parallel zur gleichen Zeit nebeneinander die Stelle passieren können. Das bisher vorgestellte Verkehrsplanungskonzept ist diesbezüglich ebenfalls völlig unzureichend, weil einfach nur wiederholt wird, dass ca. 1000 Fahrzeuge zusätzlich „kein Problem“ darstellen würden (siehe oben Punkt 3.). Die Fakten sprechen schon jetzt hier wie dort dagegen. Andere Lösungen müssen her, die allerdings verträglich mit den oben geäußerten Bedenken in Punkt 3; sein müssen. Es würde mich freuen, wenn Sie diese Bedenken bei ihren künftigen Planungsverbesserungen in Bezug auf BK 30 Walzwerk Kürenz nicht nur irgendwie ausräumen, sondern dauerhaft lösen könnten.</p>	<p>Hauptverkehrsstraße, die neben der Abwicklung des ÖPNV vor allem der Bündelung des MIV dient und nicht einfach geschlossen werden kann, da dies u.a. zu unzumutbaren Belastungserhöhungen an anderer Stelle führen würde. Beruhigungsmaßnahmen sowie die Schaffung weiterer Alternativen befindet sich im planerischen Stadium und werden weiter verfolgt.</p> <p>s. hierzu auch Nr. 1.2</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>7</p>	<p>Einwender 07 vom 29.10.2021</p>	
<p>7.1</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit möchten wir Stellung nehmen zu dem o.g. Bebauungsplan: öffentliche Flächen/Grünflächen: Unserer Meinung nach sind die öffentlichen, also nicht den einzelnen Häusern zugeordneten Grünflächen in dem Bereich viel zu klein. Der sog. Walzwerkgarten ist wenig mehr als nur ein Beet. Zudem sollte dieser in deutlicher räumlicher und inhaltlicher Verbindung stehen zu dem Walzwerkplatz. Dieser Platz sollte als neue Ortsmitte attraktiv und zum Verweilen gestaltet werden. Hierfür braucht es ansprechende Flächen und entsprechende Angebote. Insbesondere könnte durch einen Kinderspielplatz Leben auf den Platz gebracht werden.</p>	<p>Der Walzwerkgarten weist eine Größe von ca. 750 m² auf und bietet ausreichend Platz für die Einrichtung eines Kinderspielplatzes und Grüngestaltung. Zum Entwurf des Bebauungsplans wurde zwischenzeitlich neben dem Quartiersplatz und dem „Walzwerkgarten“ eine weitere öffentliche Grünfläche im Bereich der geplanten Sporthalle vorgesehen („Walzwerkwiese“)</p> <p>Der Spielplatz soll im Bereich des „Walzwerkgartens“ angeordnet werden, so dass der Quartiersplatz insbesondere anderen Nutzungen vorbehalten wird. Dieser ist als Quartiersmitte vorgesehen.</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung und Vernetzung zwischen den einzelnen Plätzen bzw. öffentlichen Grünflächen wird über die Freianlagenplanung nachgelagert zum Bebauungsplanverfahren erfolgen.</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.</p>
<p>7.2</p>	<p>Verkehrskonzept: Zu- und Abfluss des zusätzlichen Autoverkehrs bringen die kleinen Straßen über die Belastungsgrenze.</p>	<p>In der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan wurden die Auswirkungen der Neuverkehrs untersucht. Eine Überschreitung von Belastungsgrenzen auf Straßen konnte nicht festgestellt werden. Es wird auf die Verkehrsuntersuchung verwiesen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>7.3</p>	<p>Zudem fehlt aus unserer Sicht ein Konzept für den Fuß- und Radverkehr, insbesondere was die Anbindung in Richtung Innenstadt betrifft. Die</p>	<p>In der Schönbornstraße wird im Bereich der Einmündung Brühlstraße eine Querungshilfe für Fußgänger:innen angelegt, ebenso auf der anderen</p>

	<p>Bahnunterführungen und die Straßen / Wege im weiteren Verlauf sind zu schmal und maximal unattraktiv. Radfahrer und besonders radfahrende Kinder werden jetzt schon zu unsicheren Straßenquerungen gezwungen. Eine Verbesserung der Situation ist anhand der Pläne nicht erkennbar, eine separate Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer wäre wünschenswert.</p>	<p>Seite der Bahnunterführung, Höhe Kürenzer Straße, so dass die Querung der Schönbornstraße verbessert und sicher ermöglicht wird und die fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorgungsangebote, des Hauptbahnhofes und der Innenstadt verbessert werden.</p> <p>Im Bereich der Bahnunterführung selbst ergeben sich aktuell keine Optionen zur Verbesserung der Anbindung in Richtung Innenstadt. Laut Aussage der DB Netz AG stehen die Überführungsbauwerke aktuell auch nicht zur Sanierung / Umbau an. Langfristig soll aber bei einer entsprechenden Maßnahme der DB AG über die Möglichkeiten einer Verbreiterung verhandelt werden. Insgesamt ist die Gehwegbreite auf beiden Seiten der Fahrbahn mit beidseitig jeweils ca. 2 m neben den Stützpfeilern ausreichend dimensioniert.</p> <p>Die Belange des Radverkehrs sowie von Fußgängern wurden bei der Erschließungsplanung des Quartiers selbst umfassend berücksichtigt. Es sind entsprechend dimensionierte Anlagen sowie den Funktionen der Planstraßen entsprechende Rad- und Fußverkehrsführungen vorgesehen. Die Ausgestaltung der Erschließungsstraßen erfolgt als Verkehrsberuhigte Bereiche im Mischverkehr, als Tempo-30-Straßen mit Gehweg sowie im zentralen Quartier sogar als reine abgepollerte Fuß- und Radwege, so dass in allen Abschnitten eine sichere Rad- und Fußführung gewährleistet ist.</p> <p>Eine separate Fußwege-Verbindung, wie im Vorentwurf angedacht - zwischen Brühlstraße und Schönbornstraße bzw. Walzwerkplatz und Domänenstraße ist aufgrund der bestehenden Eigentumsverhältnisse, Nutzungen und Bestandsgebäude nicht umsetzbar. Daher wird auf die Festsetzung einer solchen im Bebauungsplan verzichtet.</p> <p>Im Zuge des angrenzenden Bebauungsplans BK 24 wurde die Verkehrsfläche der Schönbornstraße bereits derart verbreitert, dass ein Ausbau mit separater Radführung möglich ist.</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.</p>
<p>8</p>	<p>Einwender 08 vom 31.10.2021</p>	
<p>8.1</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, als direkter Anwohner des Walzwerkgeländes, aber auch als langjähriger Bewohner des Stadtteils Alt Kürenz mache ich mir Sorgen, dass die Verkehrstechnisch heute schon schlechte Situation sich durch die anstehenden Maßnahmen Walzwerk Kürenz sowohl während</p>	<p>In der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan wurden die Auswirkungen des Neuverkehrs untersucht. Im Rahmen der Erschließungsplanung wurde die Ausbaubreite der Nellstraße und die Anbindung an die Domänenstraße berücksichtigt.</p> <p>Zukünftig wird auf der Nellstraße eine Befahrung in</p>

	<p>der Baumaßnahme als auch nach Fertigstellung noch weiter verschlechtert.</p> <p>Insbesondere meine ich hiermit die Verkehrssituation der Nell- und Domänenstraße bzgl. dramatischer Fahrten über Bürgersteige im Begegnungsverkehr, Anzahl der Fahrten pro Tag und die miserable Parkplatzsituation. Mehrmals musste ich schon meine Töchter vor vorbeirasenden PKW die sich des Bürgersteigs in der Nellstraße bemächtigt retten und auf unser Grundstück zurückreißen. Zu beobachten ist dieses im Begegnungsverkehr weil eine weite Strecke (Ecke Rosenstraße bis teilweise hoch zur Energiezentrale des Walzwerks) nur regulär einseitig befahrbar ist und entgegenkommende fahrende Autos einfach auf den Bürgersteig ausweichen um nicht anhalten zu müssen. Dieses ist kein Tägliches Ereignis sondern passiert gefühlt mehrfach in der Stunde!</p> <p>Ich freue mich, dass neue Bewohner Lebensraum in Kürenz finden werden und weitere Angebote entstehen sollen. Es kann aber doch nicht sein, dass man für die neuen Bewohner ein „Paradies“ schafft und sich die Situation für die alten Bewohner weiter verschlechtert. Mindestens sollten die heutige hohe Anzahl der Verkehrsbewegungen in den betroffenen Zubringerstraßen um das Maß gesenkt werden, welches durch das neue Viertel zusätzlich zu erwarten ist.</p> <p>Für die Nell- und Domänenstraße muss es Einschränkungen geben, die die für die Anwohner gefährliche Situation der Bürgersteigfahrten entschärft. In Bezug auf die Nellstraße muss es Veränderungen in Form einer Einbahnstraßen Regelung, Spielstraße oder auch Nullstelle geben. Die vielen Durchfahrten durch die Nellstraße müssen reduziert werden, um die Situation für Fußgänger und Fahrradfahrer wieder sicher zu machen und das Lärm- und Feinstaubaufkommen für die Anwohner reduziert.</p>	<p>zwei Richtungen nur noch zwischen Rosenstraße und Domänenstraße erfolgen. Ab der Rosenstraße in Richtung Avelsbacher Straße wird zukünftig eine Einbahnregelung vorgesehen, der Durchgangsverkehr aus Norden somit unterbunden. Aufgrund dessen werden sich auch die Belastungen aufgrund des Verkehrs auf der Nellstraße verringern.</p> <p>Auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sowie die Erschließungsplanung wird verwiesen.</p> <p>Weitergehende verkehrsberuhigende Maßnahmen können ordnungsbehördlich geprüft und, sofern erforderlich, angeordnet werden.</p> <p>zu Domänenstraße s. auch Nr. 1.2</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, teilweise gefolgt.</p>
<p>8.2</p>	<p>Bzgl. dem zukünftigen Verwendungszweck der alten Energiezentrale würde ich mir eine Unterstützung durch die Stadt oder den Gemeinderat wünschen, um hier ein Anwohnerfreundliche Nutzung zu finden und unser Stadtteil weiter aufzuwerten. Ich hoffe eine Überrumpfung wie in Form des vollständigen Abrisses der alten Walzwerkhallen zeigt nicht beispielhaft wie rücksichtslos der Käufer vorgehen kann. Hier hoffe und setze ich</p>	<p>Eine abschließende Aussage zur künftigen Nutzung lässt sich derzeit nicht treffen. Oftmals entwickeln sich solche Nutzungen und Konzepte dann wenn ein Quartier „mit Leben gefüllt ist“. Es ergeben sich dann oft Bedarfe und Ideen aus der Bewohnerschaft, die sich mit „ihrem Quartier“ identifizieren, heraus.</p> <p>Die städtische Sozialraumplanung wird diesbezüglich auch im Gespräch mit dem Investor bleiben und ggfls. gemeinsame Lösungen entwickeln.</p>

	auf entsprechende städtische Gremien die auch die Interessen der alten und neuen Bewohner in allen auftretenden Fragen vertritt. Auch möchte ich mich für das Angebot bedanken welches durch die Stadt und den Ortsbeirat in der Vergangenheit gemacht wurde um die Bewohner Kürenz in die Planung und Entwicklung des Walzwerkes mit einzubinden.	Der Nutzungskatalog der im Bebauungsplan festgesetzten Gebietsart Urbanes Gebiet MU lässt Spielraum für unterschiedliche Nutzungen. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
9	Einwender 09 vom 01.11.2021	
9.1	Sehr geehrte Damen und Herren, zum neuen Bebauungsplan Walzwerk möchte ich folgende Stellungnahmen abgeben: Positiv finde ich die Erschließung des Durchgangs für Fußgänger und Radfahrer. sowie dass die Autos nicht durchfahren können. Leider sind die öffentlichen Plätze und Grünflächen nur sehr klein ausgefallen. Als Anlieger erwarte ich da mehr!	s. Nr. 7.1 Der Stellungnahme wird, wie in 7.1 beschrieben, gefolgt.
9.2	Grundsätzlich entsteht durch die Bebauung für die bestehende Nachbarschaft eine deutlich höhere Belastung durch den zusätzlichen Verkehr. Da erwarte ich ausgleichende Vorteile für das Viertel: a) Nutzungsmöglichkeiten für Kürenzer Vereine für die neuen Sporthallen.	Das konkrete Nutzungskonzept der Sporthalle wird nicht durch den Bebauungsplan festgesetzt. Die Errichtung der Sporthallen erfolgt im Einklang mit dem Stiftungszweck des derzeit geplanten zukünftigen Trägers. Die Halle wird den bislang vorgesehenen Vereinen (Basketball, Skater) zur Verfügung gestellt. Eine öffentliche Nutzung ist derzeit nicht vorgesehen. Jedoch soll die Halle auch über Räume für Jugendarbeit o.ä. verfügen. Der Bebauungsplan schafft hierfür mittels der Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung die erforderlichen Rahmenbedingungen. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
9.3	b) öffentlicher Zugang für die Außenanlagen der Skaterhalle als Aufwertung des Angebotes für Kürenzer Jugendliche;	Es wurde u. a. aufgrund der Lärmproblematik auf Außenanlagen für Skater verzichtet. Auf der Walzwerkwiese vor der Sporthalle soll jedoch die Option zur Etablierung weiterer Freizeit-/Aufenthaltsmöglichkeiten gegeben werden, die immissionsschutzrechtlich mit den umgebenden Nutzungen vereinbar sind. Der Bebauungsplan schafft mit seinen Festsetzungen die planungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
9.4	c) leider sind die öffentlichen Plätze und Grünflächen nur sehr klein ausgefallen. Als Anlieger erwarte ich da mehr! Mehr Sitzplätze/Orte zum Verweilen im neuen Viertel für Alle;	s. Nr. 7.1 Die Ausgestaltung mit Sitzplätzen ist Gegenstand der dem Bebauungsplan nachgelagerten Umsetzung. Der Stellungnahme wird, wie unter 7.1. beschrieben,

		gefolgt.
9.5	d) Parkmöglichkeiten für die Anlieger im neuen Parkhaus mindestens mal als Ausgleich für wegfallende Parkplätze.	Der erforderliche Stellplatznachweis für die Neuplanung auf dem ehemaligen Walzwerkgelände wird über die geplante Quartiersgarage sowie Tiefgaragen geführt. Zusätzliche Stellplätze für die Bestandsgebiete sind in der Quartiersgarage nicht vorgesehen. Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.
9.6	e) eine nachhaltige, zukunftsweisende Gestaltung der Energieversorgung, Heizung und Wasser-/Abwasserversorgung des neuen Viertels. Das könnte gemeinschaftlich organisiert sein, idealerweise mit der Einladung an die Anlieger mit einzusteigen	Es wurde seitens Investor und SWT ein Entwurf eines Energiekonzeptes erstellt , das im weiteren Verfahren im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert wird. Inwieweit die Umgebung mit einbezogen werden kann kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht bestimmt werden. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
10	Einwender 10 vom 03.11.2021	
10.1	Ich nehme Bezug auf unser Telefonat vor einigen Tagen und Ihre Mail vom 19.10.2021. Im Entwurf des Bebauungsplanes ist auf einem Teil meines Grundstückes, Brühlstr. 21, eine dreigeschossige Bebauung vorgesehen. Ebenso ist der Neubau einesdreigeschossiges Gebäudes an das Haus Brühlstraße 22 vorgesehen. Da die Brühlstraße ab der Domänenstraße durchgängig dreigeschossig bebaut ist, ist es sinnvoll, auch aus optischen Gründen, die beiden Grundstücke Brühlstraße 21 und 22 in Verbindung zu der geplanten rechten und linken Neubebauung, für den Fall einer evtl. Neuplanung dreigeschossig im Bebauungsplan vorzusehen. (siehe beigefügten Planausschnitt)	Im Teilbaugebiet WA 1, in dem die Grundstücke des Einwenders liegen ist eine 3-geschossige Bebauung zum Entwurf des Bebauungsplans festgesetzt. Der Stellungnahme wird gefolgt.
11	Einwender 11 vom 31.10.2021	
11.1	Sehr geehrte Damen und Herren, wir sind Eigentümer der Rosenstraße xxx und möchten uns gerne zu den veröffentlichten Unterlagen des Bebauungsplans BK 30 Walzwerk Kürenz äußern: Grundsätzlich haben wir keine Einwände gegen das städtebauliche Konzept (Siegerentwurf MESS, September 2020), das im Zuge der Mehrfachbeauftragung erstellt wurde, möchten aber zu dem aus unserer Sicht problematischen Verkehrskonzept wie folgt Stellung beziehen: Wir sprechen uns gegen eine Nutzung der Rosenstraße als Zufahrts- und somit Durchgangsstraße zur Erschließung des	

	<p>Walzwerkgeländes aus.</p> <p>Die Rosenstraße ist aktuell eine Sackgasse und wird ausschließlich von Anwohnern und deren Besuchern genutzt. in ihrer Funktion als quasi „verkehrsberuhigte“ Straße wird die Rosenstraße regelmäßig von vielen Kindern insbesondere im Bereich des Wendehammers und des angrenzenden öffentlichen Spielplatzes genutzt. Die direkten Anwohner kennen die Situation und passen ihr Verkehrsverhalten der Situation entsprechend an, so dass keine Gefahren entstehen. Es handelt sich um eine ruhige Wohnstraße, was bei vielen Eigentümern mit ausschlaggebend für die Kaufentscheidung war.</p> <p>Der Charakter der im Wesentlichen denkmalgeschützten Bebauung, in Kombination mit den als Denkmalzone ausgewiesenen Vorgärten, würde durch eine veränderte Nutzung und der damit wesentlichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens nachhaltig gefährdet. Aus unserer Sicht gibt es keine plausible Erklärung, warum der ins Walzwerkgelände einmündende Verkehr nicht auch wieder auf diesem Gelände, sondern zu Lasten der angrenzenden Anwohner zurückgeführt werden sollte. Eine Verbindung des Walzwerkgeländes mit der Rosenstraße ausschließlich für Not- und Versorgungsfahrzeuge könnte durch eine entsprechende Zufahrtsbeschränkung hergestellt werden. Selbst der Baudezernent, Herr Andreas Ludwig, hat im Zuge des Verfahrens der Mehrfachbeauftragung deutlich formuliert, dass die „kleine Rosenstraße“ zukünftig nicht als Zufahrtsstraße für das Walzwerkgelände genutzt werde.</p>	<p>Siehe hierzu auch Nr. 2.2</p> <p>Es wird zusätzlich darauf hingewiesen, dass durch die Verkehrslenkung im Gebiet des ehemaligen Walzwerkgeländes darauf geachtet wurde, dass keine Querverbindung von West nach Ost in Richtung Rosenstraße im MIV erfolgt, so dass kein Durchgangsverkehr des gesamten Gebietes auf der Rosenstraße zu erwarten ist. Über die Einbahnlösung mit der Rosenstraße werden insofern nur die direkt an der Planstraße C gelegenen Nutzungen mit erschlossen.</p> <p>Der denkmalgeschützte Charakter der Rosenstraße wird durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen nicht in Frage gestellt. Die Verkehrsbelastung entspricht der eines Wohnweges gemäß RAST 06,</p> <p>vgl. Nr. 4.8.</p> <p>Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.</p>
<p>11.2</p>	<p>Bezüglich der Vorschläge zur zukünftigen Verkehrsregelung der Nellstraße unterstützen wir die Variante, die eine Einbahnstraßenregelung der Nellstraße ab der Rosenstraße bis zur Einmündung in die Avelsbacherstraße vorsieht.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p>
<p>11.3</p>	<p>Zusätzlich möchten wir anmerken, dass die geplante öffentliche Grünfläche mit ca. 1000 m² als zukünftiger Ort der Begegnung und somit als neue Ortsmitte Alt-Kürenz wesentlich zu klein ausgewiesen ist.</p>	<p>s. Nr. 7.1</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie in 7.1. beschrieben, gefolgt.</p>
<p>11.4</p>	<p>Eine weitere Frage, die aus unserer Sicht nicht aus den veröffentlichten Unterlagen hervorgeht, ist die nach dem geplanten Ausgleich des Niveauunterschiedes zwischen den Grundstücken der Rosenstraße und den</p>	<p>Eine Absenkung des Geländes ist aufgrund des bestehenden Geländeversprungs sowie aufgrund der durch einen Abtrag erzeugten Bodenmassen nicht vorgesehen.</p> <p>Die Berücksichtigung der Umgebung erfolgt über den</p>

	<p>angrenzenden Grundstücken der geplanten Townhouses. Um die neue Bebauung verträglich in die Bestandsbebauung einzufügen, ist aus unserer Sicht eine Absenkung des Bodenniveaus des Walzwerkgeländes notwendig. Wir bitten um Berücksichtigung unserer Einwände, insbesondere in Zusammenhang mit dem angedachten Verkehrskonzept.</p>	<p>Abstand zur Bestandsbebauung - den festgesetzten Baugrenzen im Teilbaugebiet WA 11 mit einem Abstand zu den Grundstücksgrenzen von durchschnittlich 7,5 - 15 m und einem Abstand zur Bebauung der Bestandsgebäude Rosenstraße von zumeist ca. 20 m - sowie der Höhenfestsetzung, die die Oberkante baulicher Anlagen mit maximal 11,5 m über dem Niveau der Planstraße C begrenzt. Insofern ist eine ähnliche Höhenentwicklung der Bebauung im Teilbaugebiet WA 11 zu erwarten, die die Integration in die Umgebung berücksichtigt.</p> <p>Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.</p>
12	Einwender 12 vom 05.11.2021	
12.1	<p>Positiv: Weiterentwicklung des städtebaulichen Entwurfs um die Flächen an der Bahn.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
12.2	<p>Öffentlich zugängliche Grünanlagen: Diese müssen proportional zur Gebietserweiterung vergrößert werden. Das vermisste ich. Sie scheinen überhaupt nicht gewachsen zu sein.</p>	<p>s. Nr. 7.1</p> <p>Der Stellungnahmen wird, wie in 7.1. beschrieben, gefolgt.</p>
12.3	<p>Jugend-Kulturangebot: Es fehlt an einer rund um die Uhr zugänglichen Ort. Der Außenbereich der Skater-Anlage könnte ein solcher Ort sein bzw. werden.</p>	<p>s. Nr. 9.3</p> <p>Darüber hinaus soll auf der Walzwerkwiese vor der Sporthalle die Option zur Etablierung weiterer Freizeit-/Aufenthaltsmöglichkeiten gegeben werden, die immissionsschutzrechtlich mit den umgebenden Nutzungen vereinbar sind. Der Bebauungsplan schafft mit seinen Festsetzungen die planungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür.</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.</p>
12.4	<p>Parken: Auf Tiefgaragen unter den Wohngebäuden sollte vollkommen verzichtet werden. Stattdessen sollten ALLE motorisierten Fahrzeuge in der Quartiersgarage/Parkhaus entlang der Bahn untergebracht werden.</p> <p>Hingegen sollten Abstellanlagen für Fahrräder direkt am Haus angeboten werden. So erhöhen sich die Wettbewerbschancen vom Rad gegenüber der Nutzung des eigenen Fahrzeugs.</p>	<p>An der Konzeption der Parkgarage wird weiterhin festgehalten. Jedoch werden auch anteilig Stellplätze in Tiefgaragen im Quartier untergebracht werden müssen.</p> <p>Gemäß der städtebaulichen Konzeption wurden auch erforderliche Abstellanlagen für Fahrräder in direkter Zuordnung zu den privaten Grundstücken vorgesehen. Im Bebauungsplan wird hierzu explizit eine Stellplatzsatzung für Fahrräder aufgenommen, die sowohl Richtwerte für die erforderliche Anzahl für unterschiedliche Nutzungen sowie die Anforderungen an Lage, Ausgestaltung, Erreichbarkeit der Anlagen definiert. Auch hieraus ergibt sich der Bedarf zur Herstellung unterirdischer Abstellanlagen, da die Akzeptanz des Fahrrades als bevorzugtes Verkehrsmittel wesentlich von der räumlichen Nähe zwischen Nutzung und Abstellplatz abhängt.</p> <p>Auf die Verkehrsuntersuchung einschließlich Mobilitätskonzept wird verwiesen.</p>

		Der Stellungnahme wird teilweise, wie beschrieben, gefolgt.
12.5	Mobilität: Es fehlen Aussagen zum Modal Split: welcher wird erwartet?	1Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes sowie der Verkehrsuntersuchung wurde der Modal-Split ermittelt. Auf die Verkehrsuntersuchung wird verwiesen. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
12.6	Varianten Nellstr.: Um dem Grundsatz aus der Bürgerbeteiligung ("Walzwerkinduzierter Verkehr nur dann akzeptabel, wenn gleichzeitig mindestens im gleichen Maße Durchgangsverkehr reduziert wird") gerecht zu werden, scheidet die Variante 1 Nellstraße "unverändert" ganz klar aus und ist inakzeptabel, da nach der WW-Erschließung in ALLEN Straßen die Verkehrsbelastung Kfz steigt. Daher bleiben nur in der Nellst. die Varianten 2 oder 3. Der zusätzlichen Belastung in der unteren Domänenstraße werden wir jedoch erst mit zusätzlichen verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der unteren Domänenstraße zw. Sparkassenplatz und Schönbornstraße gerecht, die hier vollkommen fehlen. In dem Abschnitt sind heute schon zu schmale Bürgersteige.	Der Stellungnahme wird gefolgt. s. Nr. 4.9 Zur Gesamtverkehrssituation Alt-Kürenz s. Nr. 1.2 Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, teilweise gefolgt.
13	Einwender 13 vom 05.11.2021	
13.1	Nach ansehen des Bauplan sehe ich, dass ein Gebäude an mein Haus (Brühlstr.22) angebaut werden soll. Mit dem Anbau habe ich keine Probleme aber bitte vorne und hinten nicht über die Hausgrenze da mir sonst das Sonnenlicht fehlt. Insbesonderest vorne.	Mit dem Bebauungsplan werden über die festgesetzten Baugrenzen Anbaumöglichkeiten gegeben. Diese sind jedoch unter Berücksichtigung der Vorgaben der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz und den darin festgelegten Regelungen zu Abstandsflächen zu sehen. Der Stellungnahme wird, sofern sie auf ein Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.
14	Einwender 14 vom 05.11.2021	
14.1	Hallo ich war jetzt auf mehreren Veranstaltungen Betreff des Bebauungsplans und Verkehrsberuhigung des Walzwerkgeländes in Trier Kürenz. Da wird nur von Verkehrsberuhigung des neuen Viertels, der Nellstr., der Rosenstr. und der Domänenstr. gesprochen. Da ich aber in der unteren Avelsbacherstr. wohne mache ich mir Sorgen um das noch größere hinzukommende Verkehrsaufkommen in dieser Straße. Es kann nicht sein das überall eine Baugenehmigung erteilt wird (Altkürenz,	s. hierzu 6.3 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	Weidengraben, Tarforst, Pluwig usw.) und man sich keine Gedanken macht wie der Verkehr durch Kürenz oder Olewig abfließen soll. Daher sollte eine schon seit Jahrzehnten geplante Umgehungsstraße in Kürenz zuerst gebaut werden. Warum werden die Bauträger nicht mit 1 oder 2% des Bauvorhabens zur Kasse gebeten.	
14.2	Noch eins der Fußgängerüberweg ist trotz der neu eingeführten 30 km/h kaum überquerbar, weil sich selten einer dran hält.	Hinsichtlich der Einhaltung der Verkehrsregeln können ordnungsbehördliche Maßnahmen ergriffen werden. Dies ist nicht Thema des Bebauungsplanverfahrens. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
15	Einwender 15 vom 05.11.2021	
15.1	Wir als direkte Anwohner sprechen uns gegen die Einbeziehung der Rosenstraße in die Planung zur Verkehrsführung für das neue Walzwerkgelände entschieden aus. Die Verkehrssituation in Rosen- und Nellstraße strapazieren viele der Anwohner jetzt schon und durch Ihre Planung werden sich diese Probleme noch vermehren. Es handelt sich momentan um eine relativ verkehrsberuhigte Sackgasse, in der unsere Kinder noch frei spielen und den Spielplatz am Ende der Sackgasse gefahrlos erreichen können. Wir hoffen, dass unsere Bedenken und Meinungen diesbezüglich berücksichtigt werden.	s. hierzu 2.2 Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.
16	Einwender 16 vom 05.11.2021	
16.1	Sehr geehrte Damen und Herren, unten beigefügt erhalten Sie unsere Anregungen zum Bebauungsplan BK 30 „Walzwerk Kürenz“ unterteilt auf Verkehr und Städtebau. Wir möchten uns für die Möglichkeit der Stellungnahme außerordentlich bedanken. Wir wissen diese Einbindung der Bürger sehr zu schätzen. Herzliche Grüße xxx Stellungnahme zum Bebauungsplan BK 30 „Walzwerk Kürenz“ - Verkehr – Bei der Infoveranstaltung am 07.10.2021 wurde die Verkehrsstudie vorgestellt. Das Ergebnis dieser Studie zeigt, dass das geplante, verkehrsarme neue Viertel im Umfeld mehr Verkehr erzeugen wird. Der Mehrverkehr kann nicht von der heutigen Straßenstruktur getragen werden. Eine Lösung hierfür wurde nicht geboten. – Es wurden verschiedene Varianten der Verkehrsleitung aufgezeigt, allerdings konnte keine dieser Varianten die bereits heute herausfordernde Situation unangetastet lassen oder gar entschärfen. - Es ist nachgewiesen, dass verkehrsarme Viertel die Problematik in	Es wird auf die zwischenzeitlich weiterentwickelte Erschließungsplanung sowie Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan verwiesen.

<p>die direkt angrenzenden Viertel überträgt bzw. verlagert. Somit schadet letztlich in diesem Fall das verkehrsarme neue Viertel durch Mehrbelastung die heutigen Anwohner der umliegenden Straßen. Wir glauben nicht, dass das eine nachhaltige und lobenswerte Herangehensweise ist. - Es wurde hier ein nicht zufriedenstellender Zwischenstand gezeigt. Bei der Frage, wie man denn nun die festgestellte Problematik anpacken und beheben oder zumindest entschärfen wolle, wurde mit den Schultern gezuckt.</p> <p>Ein Verkehrskonzept für den motorisierten Verkehr liegt nicht vor. Die etwa 1.900 (!) Mehrfahrten sollen auf die bereits vorhandenen Straßen umgelegt werden, die bereits heute ächzen. –</p> <p>Für den Knotenpunkt Nellstraße wurden drei Varianten vorgestellt. Die erste (pragmatische) „Alles bleibt, wie es ist“ ist die übliche Haltung. Sie sollte bei der Infoveranstaltung den Anwohnern schmackhaft gemacht werden, da zunächst die Aussage kursierte, dass alle Änderungen durch die Anwohner zu zahlen seien. Dies bedarf der Klarstellung: Die Ursache der Veränderung liegt in der Planung des neuen Viertels, daher sind auch daraus resultierende bauliche Maßnahmen durch den entsprechenden Investor zu tragen. Die beiden weiteren Varianten für die Nellstraße zeigen ebenfalls keine Lösung des Problems. Was letztlich umgesetzt wird, das konnte keiner beantworten. Eine wünschenswerte Variante war leider bis jetzt noch nicht dabei. –</p> <p>Wir erwarten hier eine Vertiefungsstudie zum Thema des mobilisierten Verkehrs inklusive der Gegenüberstellung eines verkehrarmen Viertels zu einem normal befahrenen Viertel. Im Vergleich zum Burgunderviertel sind hier nämlich durch die innerstädtische Lage andere, wesentliche Parameter gegeben. - In der gesamten Verkehrsstudie wurde der nicht mobilisierte Verkehr komplett außer Acht gelassen. Weder Fahrradspuren noch Fußgänger- und Wegebeziehungen wurden aufgezeigt. Und das in der heutigen Zeit (!). - Alles in allem ist das Verkehrskonzept dürftig - um es genauer zu sagen: Es liegt keins vor. Dies darf bei geplanter 46.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche (BGF) nicht sein. - Uns ist bewusst, dass das keine leichte Aufgabe ist. Was für die Bewohner im neuen Viertel eine Win-Situation ist, kann für die Bewohner in den umliegenden Straßen eine Lose-Situation sein.</p>	<p>Zur Nellstraße s. Nr. 4.9</p> <p>Die durch die Erschließung des neuen Quartiers notwendigen Anpassungsmaßnahmen am umgebenden Straßennetz sind vom Investor zu tragen.</p> <p>Zu Fahrrad- und Fußgängerverkehr s. Nr. 7.3</p> <p>Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.</p>
--	--

<p>16.2 <i>Stellungnahme zum Bebauungsplan BK 30 „Walzwerk Kürenz“ -</i></p> <p><i>Städtebauliche Dichte</i></p> <p><i>- Die Fläche weist eine GFZ von 1,12 aus, das bedeutet eine sehr starke Ausnutzung der Grundstücksfläche. Es entsteht eine nahe und hohe Bebauung auf dem Grundstück und damit ein neues, eigenes Viertel. Wenn hier soviel neuer Raum geschaffen und damit Geld verdient wird, muss auch geregelt sein, wie der sich daraus erzeugende Verkehr verhält. Des Weiteren erfordert die Fläche auch eine eigene Nahversorgung - ein eigenes städtisches Quartier. -</i></p> <p><i>Kulturangebote</i></p> <p><i>Da es in Trier an Kulturstätten nur allzu sehr mangelt, war der Schwerpunkt in den ersten Entwürfen die Errichtung einer Kulturstätte bzw. eines Kulturraums für Trier. Davon ist in der aktuellen Planung nichts mehr übrig. Vermutlich, weil die Rendite bei solchen Flächen nicht stimmt. Aber ohne diese Orte wird es schwierig, dieses neue, große Viertel mit einer innerstädtischen Qualität zu bespielen. - Wir schlagen vor, die Energiezentrale im „box-in-box“ Prinzip umzubauen. Sie soll einen neuen Platz erschaffen und Ort für Kunst und Kultur werden, der neue, städtische Anknüpfungspunkt zwischen neuem Viertel und vorhandener Bebauung, mit der Energiezentrale und den umgebenden Erdgeschossflächen als Ort für Ateliers und Proberäume für Bands, Kunst und Konzerte, Lesungen, Workshops und Mitmachprogramme, gesäumt von Cafes, kleinen Bistros und kleinen Läden. Das neue Herzstück wird das neue Viertel zum Leben erwecken und mit der bereits vorhandenen Struktur zusammenführen. Ohne einen solchen Nutzungsschwerpunkt wird dieser historisch und baugeschichtlich spannende Ort verkommen, und wir verlieren die Einzigartigkeit dieser städtebaulichen Vorgabe, von der wir leider durch den radikalen Rückbau bereits viel</i></p>	<p>Aufgrund der zentralen Lage im Stadtgebiet, der Nähe zum Bahnhof sowie dem Ziel, mit Grund und Boden sparsam umzugehen, wurde sich für eine hohe Ausnutzungsmöglichkeit im neu geplanten Quartier entschieden. Dadurch wird die Neuinanspruchnahme von zusätzlicher Fläche im Außenbereich reduziert und eine der innerstädtischen Lage angemessene Ausnutzungsmöglichkeit und Dichte ermöglicht.</p> <p>Zur Berücksichtigung der Auswirkungen aufgrund des geplanten Neuverkehrs wurde zum Entwurf des Bebauungsplans eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Auf diese wird verwiesen.</p> <p>Aufgrund der geplanten Nahversorgung westlich der Schönbornstraße wird zur Konzentration dieser auf einen größeren Nahversorger im Plangebiet verzichtet. Kleinere Läden auch im Sinne von Ladenhandwerk sind aber auch im Plangebiet insbesondere im Bereich der als urbane Gebiete festgesetzten Bereiche im Quartier möglich.</p> <p>Eine abschließende Aussage zur künftigen Nutzung und Ausgestaltung der Energiezentrale lässt sich derzeit nicht treffen. Oftmals entwickeln sich solche Nutzungen und Konzepte dann wenn ein Quartier „mit Leben gefüllt ist“. Es ergeben sich dann oft Bedarfe und Ideen aus der Bewohnerschaft, die sich mit „ihrem Quartier“ identifizieren, heraus.</p> <p>Die städtische Sozialraumplanung wird diesbezüglich auch im Gespräch mit dem Investor bleiben und ggfls. gemeinsame Lösungen entwickeln. Der Nutzungskatalog der im Bebauungsplan festgesetzten Gebietsart Urbanes Gebiet MU lässt Spielraum für unterschiedliche Nutzungen.</p>
---	--

	<p><i>verloren haben. -</i></p> <p><u>Architektonische Qualität</u></p> <p><i>Um der noch vorhandenen architektonischen Qualität der Rosenstraße und der Nellstraße mit ihren Gründerzeitbauten gerecht zu werden und der zuvor genannten Einzigartigkeit am neuen städtischen Platz um die Energiezentrale würdig bespielen zu können, ist an dieser Stelle ein architektonisches Konzept erforderlich, welches die Diversität der neuen Strukturen festlegt. Es darf kein Viertel entstehen, welches „just another Neubauviertel“ in Trier, Ulm oder Buxtehude sein kann. Idee sollte sein, dass um die Energiezentrale und dem neuen Platz für Kultur das „Wohnen im neuen Walzwerk“ entsteht, das Walzwerk wird zur Adresse. Und das schafft es sicher nicht, wenn es nachher nur weiße hohe Blöcke sind, die nach 10 Jahren Stockflecken auf Fassaden erblühen lassen. Es ist wichtig, hier auf eine qualitativ hochwertige und einzigartige Architektur zu setzen. Wir schlagen hierzu eine Gestaltungssatzung vor. –</i></p> <p><i>Um den innerstädtischen Charakter auch in der Zusammenstellung der zukünftigen Anwohner beizubehalten, sehen wir es als notwendig an, dass auch ein gewisser Prozentsatz bezahlbarer Wohnraum geschaffen wird - dies ist in einer solchen städtischen Lage zwingend, um Leben im Viertel selbst zu generieren, sowohl tagsüber als auch gegen Abend. Es darf kein Wohnraum entstehen, mit dem nur spekuliert wird, oder der nur zum Übernachten genutzt wird. Es sollte dort gelebt werden.</i></p>	<p>Einen Baustein hin zu einer qualitätvollen Entwicklung des Quartiers bilden die vom Büro MESS entwickelten, auf den Siegerentwurf aufbauenden Gestaltungsleitlinien. Diese sollen für künftige Bauvorhaben einen klaren, einheitlichen Rahmen für das Erscheinungsbild von Fassaden, Grünflächen, Plätzen und Straßen definieren, damit das Quartier als neue Einheit erkennbar sein und ein durchgängiges Gestaltungsniveau aufweisen wird. Gleichzeitig sollen sie aber auch genügend Spielräume für die kommenden Ausgestaltungen durch Freiraumplaner und Architekten offenhalten.</p> <p>Gemäß Stadtratsbeschluss vom 18.02.2014 ist bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die Umsetzung eines Anteils von 25 % sozialöffentlich gefördertem Mietwohnungsbau im Geschosswohnungsbau vorgesehen. Dieser gilt unter Bezug auf den Beschluss vom 22.09.2020 (Drucksache Nr. 440/2020) auch weiterhin für das Plangebiet.</p> <p>Durch einen städtebaulichen Vertrag zwischen TRIWO AG und der Stadt Trier wird sichergestellt, dass dieser Anteil im sozialöffentlich geförderten Mietwohnungsbau errichtet wird.</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, teilweise gefolgt.</p>
<p>17</p>	<p>Einwender 17 vom 04.11.2021</p>	
<p>17.1</p>	<p><i>Haupterschließung unter/über die Bahn und Direktanbindung an den Moselbahndurchbruch</i></p>	<p>Die Haupterschließung des Plangebietes erfolgt über die Schönbornstraße und Brühlstraße sowie über eine Anbindung an die Nellstraße.</p> <p>Der Moselbahndurchbruch wird aktuell zu einer Rad- und Fußverkehrsachse ausgebaut. Der weitere Ausbau zu einer kompletten Hauptverkehrsstraße für alle Verkehrsarten wird erst dann möglich sein, wenn die Umfahrung Kürenz realisiert ist, da ansonsten die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Avelsbacher Straße / Wasserweg / Metternichstraße / Moselbahndurchbruch zu hoch ist, um diesen leistungsfähig betreiben zu können. Insofern ist auch keine Neuschaffung einer Direktanbindung unter dem</p>

		<p>Bahnkörper durch an den Moselbahndurchbruch möglich.</p> <p>Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.</p>
18	Einwender 18 vom 04.11.2021	
18.1	<p><i>Verkehrssituation Rosenstr: Bei Öffnung der Rosenstrasse und Anschluss an das neue Wohngebiet ist die sinnvollste Variante die Einbahnstrassenregelung, da es bei Beibehaltung der alten Regelung durch den neu entstehenden Ring vermehrt zu Begegnungsverkehr in der Rosenstr. kommen würde. Die Variante mit Verkehr in beide Richtungen ist aufgrund der Parksituation und der Breite der Straße nicht umsetzbar. Die Straße ist zu schmal. Vor allem ist zu berücksichtigen, dass in der Strasse viele Kinder spielen, unter anderem weil der Spielplatz dort liegt. Ohne Einbahnstraßenregelung bedeutet dies ein erhebliches Risiko.</i></p>	<p>Die Ausgestaltung der Rosenstraße erfolgt als Einbahnstraße. s. auch 2.2</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.</p>
18.2	<p><i>Außerdem ist bei einer Nullstellenregelung in der Nellstr. darauf zu achten, dass diese so gelegt wird, dass kein Schleichverkehr durch die Rosenstr. und die neue Straße auf dem Walzwerkgelände entsteht, dies würde die Attraktivität und Qualität der Lage der geplanten Einfamilienhäuser sicherlich mindern. Um dies ganz auszuschließen, sollte auch darüber nachgedacht werden, sowohl die Rosenstrasse als auch die neu entstehende Straße als Sackgassen zu belassen und für den privaten Autoverkehr mit einem Poller zu sperren.</i></p>	<p>Durch die Verkehrslenkung im Gebiet des ehemaligen Walzwerkgeländes wurde darauf geachtet, dass keine Querverbindung von West nach Ost in Richtung Rosenstraße im MIV erfolgt, so dass kein Durchgangsverkehr des gesamten Gebietes auf der Rosenstraße zu erwarten ist. Über die Einbahnlösung mit der Rosenstraße werden insofern nur die direkt an der Planstraße C gelegenen Nutzungen mit erschlossen.</p> <p>s. auch 2.2</p> <p>Die Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.</p>
18.3	<p><i>Baumbestand Walzwerkgelände: Da auf dem gesamten Gelände nur wenige Grünflächen entstehen werden, dort aber bereits eine große Kastanie steht, sollte diese bestehen bleiben, um das Mikroklima positiv zu beeinflussen.</i></p>	<p>Aufgrund der städtebaulichen Neukonzeption im Plangebiet kann diese Kastanie nicht erhalten werden.</p> <p>Als Ausgleich werden Begrünungsmaßnahmen, z. B. anteilige Dachbegrünung, Pflanzung von Bäumen, mit dem Bebauungsplan vorgesehen, die auch insbesondere positive mikroklimatische Aspekte verfolgen.</p> <p>Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.</p>
18.4	<p><i>Artenvielfalt: In diesem Jahr wurde regelmäßig ein Buntspecht gesichtet, das vorliegende Artenschutzgutachten erwähnt diesen jedoch nicht. Die Ansiedlung hat vermutlich erst in diesem Jahr stattgefunden. Eine erneute Überprüfung wäre durchaus sinnvoll.</i></p>	<p>Es wurden in 2021 erneute Begehungen (3 Begehungen zur Brutvogeluntersuchung) zur Feststellung der artenschutzrechtlichen Situation im Plangebiet durchgeführt. Auf die artenschutzfachliche Untersuchung wird verwiesen. Ein Vorkommen eines Buntspechtes wurde nicht festgestellt.</p>

		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
19	Einwender 19 vom 04.11.2021	
19.1	<i>Wenn die Rosenstr offen zum neuen Baugebiet wird. Dann Einbahnstraße. Poller und Durchfahrtsperre für Autos wäre besser. Damit in der Rosenstr nur die Rosenstr Bewohner fahren. Die Straße ist viel zu klein für alle. Zudem wohnen hier in der Rosenstr eine Menge Kinder die gerne zum Spielplatz gehen und zwar ohne viel Autoverkehr.</i>	s. Nr. 2.2 Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.
19.2	<i>Nellstr entweder Einbahnstraße oder eine Durchfahrtsperre vom Avelertal her! Der Verkehr über die Nellstr ist schon jetzt viel zu hoch und die entgegenkommenden Autofahrer erwarten dass man über den Bürgersteig ausweicht, das kann nicht sein.</i>	s. Nr. 1.1 Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.
19.3	<i>Zum Schluss wäre ich noch für ein öffentliches Schwimmbad auf dem Walzwerkgelände mit ein paar Parkplätzen. Muss ja nicht so groß wie Süd oder Nordbad sein. Dafür ein paar Häuser weniger wäre schon schön. Die Idee mit der Skaterhalle finde ich ebenfalls gut. Dazu noch eine schöne Gastro.</i>	Aufgrund der Ziele der Planung und der innerstädtischen Lage soll in diesem Quartier kein Schwimmbad entwickelt werden. Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.
20	Einwender 20 vom 03.11.2021	
20.1	<i>Als derzeit noch amtierender stellv. Vorsitzender nehme ich für den VCD-Kreisverband Trier-Saarburg e.V. zum B-Planentwurf BK30 Stellung wie folgt: Wir begrüßen grundsätzlich die Ausweisung von stadtnahen Wohngebieten. Das bedeutet normalerweise kurze Wege und somit in erster Linie die Zunahme des nicht-motorisierten Verkehrs. Die Ausweisung des Gebiets als "WA" gewährleistet unserer Meinung eine wünschenswerte Urbanität, die einem Mischgebiet "MI" mit nicht störendem Gewerbe (Büro, Dienstleistung, Handel etc.) nahekommt. Insofern fragen wir, warum das Gebiet nicht als "Urbanes Gebiet" ausgewiesen ist. In den ca. 350 Wohneinheiten (WE) werden bei der üblichen Trierer Wohnungsbelegung von ca. 1,7 EW pro Wohnung ca. 600 Einwohner (EW) unterkommen. Diese ca. 600 EW werden durch die in unmittelbarer Nähe liegenden Büros etc. ihre alltäglichen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad machen.</i>	Im Plangebiet werden im Bereich des ehemaligen Walzwerkgeländes die Bereiche als urbanes Gebiet ausgewiesen, die eine dem Gebietscharakter entsprechende Nutzungsmischung aufweisen sollen. In anderen Teilbereichen des Gebietes ist insbesondere Wohnen vorgesehen, weshalb die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes erfolgt. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
20.2	<i>Daher ist us. Es. weiter zu fragen, ob diese alltäglichen Ortsveränderungen auch zum "Verkehrsmodell Trier" gehören, das us. Es. einmal, auch für weitere Planverfahren, öffentlich zugänglich gemacht würde. Das</i>	Zum Entwurf wird die Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan mit ausgelegt. Hinsichtlich der Verkehrserzeugung und -verteilung

	<p>bisher zitierte, aber immer noch nicht bekannte Verkehrsmodell des Ing.-Büros R+ T (Darmstadt) scheint sich nur auf den MIV (motorisierter Individualverkehr, Straßen- bzw. Kfz-Verkehr) zu beschränken und den Öffentlichen Verkehr (ÖPNV -Nahverkehr- bzw ÖPFV -Fernverkehr-) sowie den Fuß- und Fahrradverkehr ganz außer Acht zu lassen. Aber selbst für den MIV liegen uns keine Quelle-Ziel-Matrizen vor, aus denen herzuleiten wäre, wie die Kfz-Verkehre sich im Straßennetz verteilen. Dafür gibt es aber (schon sozusagen als dritter Schritt) die Ermittlung von Kontenstrombelastungen zur morgendlichen und zur nachmittäglichen Spitzenstunde an verschiedenen Knotenpunkten im näheren Umfeld des Planbereichs mitsamt einer zugehörigen Leistungsfähigkeitsberechnung. Dies erscheint uns als eine ingenieurmäßig anzuerkennende, aber doch zu diesem Zeitpunkt völlig überflüssige Fleißübung, die lediglich die wahrscheinlichen Veränderungen der Verkehre vor dem Hintergrund des Ist-Zustands ermittelt, aber zukünftige wesentliche Änderungen in der Verkehrsverteilung wie z.B. die "Neuanbindung Aveler Tal" oder darüber hinaus eine Netzvariante mit dem "Petrisbergaufstieg" gar nicht berücksichtigt.</p>	<p>wird auf die Verkehrsuntersuchung verwiesen.</p> <p>Aufgrund der noch nicht verfestigten Planungsstände zur Neuanbindung Aveler Tal sowie Petrisbergaufstieg wurden diese nicht in die Verkehrsuntersuchung mit eingestellt.</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, teilweise gefolgt.</p>
<p>20.3</p>	<p>Die vorgeschlagenen stadtteilinternen Einbahnstraßenvarianten sind unseres Erachtens zwar diskutabel, aber für eine Gesamtlösung für Alt-Kürenz nicht sehr zielführend.</p>	<p>s. Nr. 1.1, 1.2 und 2.2</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>20.4</p>	<p>Es ist die Frage, ob die zentrale Quartiersgarage die höchste (Variante A) oder eine geringe Stellplatzanzahl (Varianten B und C) jeweils entsprechend der LBauO beherbergen soll. Im Sinne einer autoärmeren Zukunft und Verkehrswende plädieren wir für die geringeren Werte. Es ist auch abzuwarten, in welchem Maß die künftigen Quartierseinwohner den Verkehrslärm tolerieren, der zwangsläufig von einer zentralen Garage zu erwarten ist. Da der B-Plan abhebt auf die kurzen Wege des Alltags, ist es us. Es. zwingend, ausreichend bequem zugängliche, wetter- und diebstahlsichere Fahrradabstellmöglichkeiten bei den Wohnungen und den Arbeitsplätzen vorzusehen, auch wenn die Landesbauordnung (LBauO) dies noch nicht fordert.</p>	<p>Die Quartiersgarage berücksichtigt die für die Nutzungen im Gebiet erforderlichen Stellplätze. Hierbei wurde auch die Möglichkeit einer Reduktion von Stellplätzen vor dem Hintergrund der Lage des Quartiers, der ÖPNV-Anbindung, des im Gebiet geplanten Mobilitätskonzeptes etc. berücksichtigt (Stellplatzreduzierungssatzung)</p> <p>Gemäß der städtebaulichen Konzeption werden zudem erforderliche Abstellanlagen für Fahrräder in direkter Zuordnung zu den privaten Grundstücken vorgesehen. Hierzu wird in den Bebauungsplan eine Satzung integriert, die sowohl Richtwerte für Fahrradstellplätze für unterschiedliche Nutzungen sowie deren Lage, Erreichbarkeit, Ausgestaltung definiert. Zudem werden im Mobilitätskonzept Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes aufgezeigt.</p> <p>Auf die Verkehrsuntersuchung sowie das Mobilitätskonzept wird verwiesen.</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, teilweise gefolgt.</p>

<p>20.5</p>	<p><i>Sowohl die nach Süden führende Güterstraße als auch die (äußerst dunkle und schmutzige) Bahnunterführung im Zuge der Schönbornstraße stellen den Zugang und die Zufahrt zu den Stadtteilen der Talstadt dar. Vor allem die Breite der Bahnunterführung ist nicht ausreichend für Fuß- und Radverkehr zusammen mit dem übrigen Kfz-Verkehr und dem Busverkehr. Hier ist unabhängig von der Zuständigkeit unbedingt bald eine Abhilfe zu schaffen. Ähnliches gilt für die Güterstraße.</i></p>	<p>s. Nr. 7.3 und 1.2</p> <p>Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.</p>
<p>20.6<i>Im Rahmen der Anbindung an den höherwertigen ÖPNV, d.h. an die Regionalbahn Trier (Trevererbahn) haben wir bereits zum B-Planverfahren BK 33 Stellung genommen, der die Schaffung eines Fußwegs vom Plangebiet BK30 zur Bahnunterführung Avelsbacher Straße und zum dortigen künftigen Regionalbahnhaltelpunkt "Kürenz" vorsieht, der mitten zwischen die Wohngebiete St-Ambrosius, St-Paulin und Alt-Kürenz zu liegen kommen wird und diese Wohngebiete für die Trevererbahn erschließen wird.</i></p>	<p>Nach derzeitigem Planungsstand ist ein Haltepunkt in diesem Bereich nicht in absehbarer Zeit realistisch. Der klare Fokus der Stadt, des Landes und der Bahn liegt in diesem Streckenabschnitt bei der Schaffung eines neuen Haltepunktes in Höhe der Dasbachstraße /Metternichstraße. und selbst für diesen ist aktuell keine konkrete Finanzierung / Zeitplanung absehbar.</p> <p>Dennoch wurden für die Schaffung eine Fußweges zwischen Rosenstraße und Avelsbacher Straße Vorkehrungen getroffen sowohl in Form eines Aufstellungsbeschlusses für einen Bebauungsplan sowie entsprechender Ankäufe von hierfür benötigten Grundstücken.</p> <p>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>	
<p>21</p>	<p>Einwender 21 vom 04.11.2021</p>	
<p>21.1</p>	<p><i>Sehr geehrte Damen und Herren, an der Informationsveranstaltung zum Bebauungsplan BK 30 in Kürenz habe ich teilgenommen und auch die von Ihnen zur Verfügung gestellten Unterlagen eingesehen. Grundsätzlich finde ich es begrüßenswert, dass neuer Wohnraum geschaffen und ein zentrumsnahes Gelände neu gestaltet wird. Aus meiner Sicht gibt es allerdings aktuell noch eine ganze Reihe von Optimierungswünschen und -möglichkeiten. Der wichtigste Punkt aus meiner Sicht betrifft den Verkehr. Schon jetzt sind die Straßen in Altkürenz ganz erheblich belastet, nicht zuletzt durch den massiven Durchgangsverkehr von der Avelsbacher Str. nach Trier- Ost. Durch die nun geplanten Neubauvorhaben (BK 30, BK 24 und BK 31 (Kloster Bethanien)) wird es zu einer den Anwohnern auch in den Nebenstraßen nicht mehr zumutbaren Belastung durch Lärm und Abgase sowie der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer einschließlich Radfahrer und Fußgänger - letztere insbesondere in der hierfür aus meiner Sicht baulich überhaupt nicht geeigneten Domänenstraße - kommen. Die von Ihnen in Auftrag gegeben Untersuchungen rechnen ja schon mit einer deutlichen</i></p>	<p>Jede Neubebauung geht mit zusätzlichen Verkehrsbedürfnissen einher. Aufgrund der Lagegunst der ehemaligen Walzwerkfläche sowie den geplanten Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes (Radabstellanlagen, Straßen- und Wegenetz, Quartiersgestaltung usw.) ist hier mit – im Verhältnis zu Neubaugebieten „auf der grünen Wiese“ – relativ wenig negativen Verkehrsauswirkungen zu rechnen.</p> <p>Die dennoch entstehenden kumulierten Auswirkungen der unterschiedlichen Quartiersentwicklungen sind gutachterlich ermittelt worden und in der Summe und im Rahmen der Abwägung mit anderen Belangen als verträglich eingestuft worden.</p> <p>Zur Verkehrsuntersuchung und Verkehrskonzeption s. Nr. 7.2. und 7.3, 1.2</p> <p>Durch die Entwicklung des ehemaligen Walzwerkgeländes wird nicht nur Verkehr für die umliegenden Straßen erzeugt, sondern es wird zudem auch ein ganz neues Netz weiterer Straßen und Wegeführungen durch bislang für die Öffentlichkeit nicht zugängliches Gebiet geschaffen. Das bedeutet, dass viele Wege für Fußgängerinnen und Radfahrer (auch solche, die nicht aus dem Quartier selbst</p>

	<p><i>Steigerung der Verkehrsdichte, allerdings sind aus meiner Sicht diese Zahlen deutlich zu optimistisch und zu tief angesetzt. Nicht nur lärm- und sicherheitstechnische Aspekte sprechen gegen eine Fortschreibung der bisherigen Verkehrsführung. Der ganze Ortsteil als Quartier und Lebensraum wird ohne grundlegende Modifikation des gesamten Verkehrskonzeptes durch die Mehrbelastung erheblich an Qualität verlieren. Ich möchte daher dringend anregen, eine solche Überlegungen auch auf dem Hintergrund der aktuellen städtebaulichen Diskussionen (klimagerechte und autofreie Stadt etc.) noch einmal neu in Angriff zu nehmen. Damit wäre die Chance gegeben, innovativ, richtungsweisend und vielleicht auch beispielhaft bzw. exemplarisch über die Stadtgrenzen von Trier hinaus moderne Stadtplanung umzusetzen und ein lebendiges und lebenswertes zentrumsnahes Quartier zu gestalten. Konkrete Möglichkeiten gäbe es sicher, wenn auch die Gesamtsituation des Verkehrs in Trier angespannt ist.</i></p>	<p>resultieren) künftig nicht ausschließlich über die bestehenden Hauptverkehrsstraßen abgewickelt werden müssen sondern auch die neuen attraktiven Wege durch das Quartier nutzen werden.</p> <p>Zu Lärmfernwirkungen s. hierzu auch Nr. 6.3</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, teilweise gefolgt.</p>
<p>21.2</p>	<p><i>Einen Vorschlag in der Diskussion fand ich interessant und hilfreich: Nullstelle in der Domänenstraße, nur passierbar durch ÖPNV, wobei eine Linie vielleicht auch analog der Linie 13 verlaufen könnte. Alternativ könnten eigens eingerichtete Engstellen in der Domänenstr. helfen, „Abkürzungen“ und damit Nutzung durch Nicht-Anwohner unattraktiv zu machen. Aber das müsste sicher auch mit weiteren Maßnahmen lokal koordiniert werden.</i></p>	<p>Bei der Domänenstraße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße, die neben der Abwicklung des ÖPNV vor allem der Bündelung des MIV dient und nicht einfach geschlossen werden kann, da dies u.a. zu unzumutbaren Belastungserhöhungen an anderer Stelle führen würde.</p> <p>s. auch 1.2</p> <p>Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.</p>
<p>21.3</p>	<p><i>Weitere Überlegungen: Nach aktuellen Plänen sollen nun auf dem Walzwerkgelände noch mehr Wohnungen als ursprünglich geplant gebaut werden - mit vermutlich deutlich erhöhtem Bedarf an Stellplätzen. Ist nicht grundsätzlich auch ein Verkehrskonzept in Anlehnung an das des Burgunderviertel oder ein anderes innovatives Konzept realisierbar (Mehr und sichere(!) Fahrradwege, bessere fußläufige Erreichbarkeit von Bahnhof und Innenstadt, ÖPNV, sinnvolle Einbahnstraßenregelungen)?</i></p>	<p>Zum Entwurf des Bebauungsplans wurde ein Mobilitätskonzept in der Verkehrsuntersuchung erstellt. In diesem wurde der Modal-Split ermittelt und auch die Förderung des Umweltverbundes betrachtet. Auf die Ergebnisse in der Verkehrsuntersuchung sowie des Mobilitätskonzeptes wird verwiesen.</p> <p>Gemäß der städtebaulichen Konzeption wurden auch erforderliche Abstellanlagen für Fahrräder in direkter Zuordnung zu den privaten Grundstücken vorgesehen. Im Bebauungsplan wird hierzu explizit eine Stellplatzsatzung für Fahrräder aufgenommen, die sowohl Richtwerte für die erforderliche Anzahl für unterschiedliche Nutzungen sowie die Anforderungen an Lage, Ausgestaltung, Erreichbarkeit der Anlagen definiert. Auch hieraus ergibt sich der Bedarf zur Herstellung unterirdischer Abstellanlagen, da die Akzeptanz des Fahrrades als bevorzugtes Verkehrsmittel wesentlich von der räumlichen Nähe zwischen Nutzung und Abstellplatz abhängt.</p>

		<p>s. auch 26.10 (Stellplatzsatzung)</p> <p>Zu Fahrrad- und Fußgängerverkehr s. Nr. 7.3</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, teilweise gefolgt</p> <p>.</p>
21.4	<p><i>Im ursprünglichen Bebauungsplan BK 30 waren meines Wissens auch deutlich mehr Grün - und öffentliche Begegnungsflächen vorgesehen - eher so wie in aktuellen Bauvorhaben der Stadt. Aktuell sehe ich hier Korrekturbedarf- zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität und nicht zuletzt vor allem auch zur Verbesserung des Mikroklimas im Stadtteil in Hinsicht auf die zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels.</i></p>	<p>Zu öffentlichen Grünflächen s. Nr. 3.1.</p> <p>Als Ausgleich werden Begrünungsmaßnahmen, z. B. anteilige Dachbegrünung, Pflanzung von Bäumen, mit dem Bebauungsplan vorgesehen, die auch insbesondere positive mikroklimatische Aspekte verfolgen.</p> <p>Die Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.</p>
22	Einwender 22 vom 02.11.2021	
22.1	<p><i>Ernstliche und schwerwiegende Bedenken „Walzwerk Trier“</i></p> <p><i>Nach Auseinandersetzung mit dem vorgelegten Konzept die Bebauung des Walzwerkgrundstücks betreffend bestehen ernsthafte und schwerwiegende Bedenken an der vorgesehenen Bebauung. In dem aktuellen Konzept sind weitaus mehr Wohneinheiten und deutlich geringerer öffentlicher Raum vorgesehen.</i></p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
22.2	<p><i>Schon die in dem ersten Konzept präsentierten Pläne haben eine deutliche Mehrbelastung für den Stadtteil Kürenz mit sich gebracht. Dieser wurde in dem neuen Konzept in keiner Weise Rechnung getragen.</i></p> <p><i>Verkehr und Parksituation</i></p> <p><i>Die Verkehrssituation in Trier Kürenz, insbesondere Domänenstraße, Brühlstraße, Nellstraße und Rosenstraße ist aktuell schon deutlich überbelastet. Die enge Bebauung der Straßen und insbesondere die Engstelle in der unteren Domänenstraße sorgen schon jetzt für eine angespannte Verkehrssituation. In Teilen der Domänenstraße lässt die unzureichende Breite der Straße es schon jetzt nicht zu, dass entgegenkommende Busse, LKW und PKW passieren können, ohne auf den Gehweg auszuweichen.</i></p>	<p>Zur Verkehrsuntersuchung s. Nr. 1.2, 2.2, 8.1,</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
22.3	<p><i>Schon jetzt ist auch der Fahrradverkehr und der Fußverkehr in der Domänenstraße aufgrund der</i></p>	

	<p><i>Fahrzeugbelastung nicht gefahrlos möglich. Auf den Gehweg ausweichende Fahrzeuge gefährden Fußgänger. Fahrradfahrer können die Straßen nicht gefahrlos nutzen da Autos mit zu geringem Abstand und überhöhter Geschwindigkeit überholen.</i></p> <p><i>Dazu kommt, dass nahezu keine befahrbaren Fahrradwege bestehen.</i></p> <p><i>Der Ansatz des Bebauungskonzeptes sieht vor, dass innerhalb des Walzwerkquartiers kaum Autoverkehr stattfinden soll. Dieser wird jedoch dann zwangsläufig durch die angrenzenden Straßen geleitet werden müssen. Hierunter leiden insbesondere Brühlstraße, Nellstraße, Rosenstraße und Domänenstraße. Nellstraße und Rosenstraße werden zur Zeit zwar viel zum Parken genutzt, es gibt jedoch kaum Fließverkehr in diesen Straßen. Dies ändert sich jedoch mit der vorgesehenen Bebauung. Fließverkehr bedeutet insbesondere für Familien mit Kindern dort eine erhebliche Mehrbelastung.</i></p>	<p>Zu Fahrrad- und Fußgängerverkehr s. Nr. 7.3</p> <p>zu Rosenstraße und Nellstraße s. Nr. 2.2 und 8.1</p> <p>Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.</p>
22.4	<p><i>Die Domänenstraße ist zur Zeit schon deutlich überlastet. Auch in Anbetracht des dort gelegenen Kindergartens ist eine höhere Autobelastung nicht wünschenswert. Aus dem vorgelegten Konzept ergeben sich für diese Problematiken keine Lösungen.</i></p>	<p>s. hierzu Nr. 1.2, 7.2 , 21.2</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
22.5	<p><i>Wenn das Walzwerk vorwiegend autoberuhigt sein soll, wie soll dann die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel gewährleistet werden? Die Buslinie 3 ist schon jetzt im 10-minütigen Takt stark frequentiert. Die Linie 13 verkehrt nur zu den Vorlesungszeiten. Insbesondere zu den Stoßzeiten sind beide Linien deutlich überlastet. Mit ca. 700 neuen Bewohnern im Stadtteil Kürenz bedeutet dies eine deutlich stärkere Auslastung des ÖPNV.</i></p>	<p>Die Anbindung an den ÖPNV erfolgt über die bestehenden Haltestellen im Umfeld des Plangebietes (Schönbornstraße / Domänenstraße) sowie über die fußläufige Nähe zum Bahnhof.</p> <p>In den Hauptverkehrszeiten werden zusätzlich zu den genannten Taktverkehren je nach Bedarf Verstärkerfahrzeuge eingesetzt. Darüber hinaus laufen Planungsüberlegungen zur Optimierung, die neben einer Taktverdichtung auch die Lenkung der Hauptfahrgastströme von der Uni / dem Tarforster Plateau auf andere Achsen (Olewiger Tal, Petrisbergaufstieg) im Fokus hat. Insgesamt werden auch die zusätzlichen Fahrgäste bewältigt werden können.</p> <p>Di Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
22.6	<p><i>Dazu stellt sich die Frage: Wenn das Walzwerkquartier attraktiv für Bewohner ohne Auto sein soll, wie wird dies dann auch attraktiv für das Fahrrad gestaltet? Insbesondere sind hierbei die Anschluss- und Übergangsstellen zu den bestehenden Straßen zu bedenken. Schon jetzt sind die Fahrradwege in Trier nur notdürftig und zumeist äußerst schlecht geplant (Schlagwort: Kürenzerstraße).</i></p>	<p>Zu Fahrrad- und Fußgängerverkehr s. Nr. 7.3</p> <p>Im Bebauungsplan wurde zudem eine Stellplatzsatzung für Fahrradabstellanlagen aufgenommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

	<i>Das Baukonzept bietet hierzu auch keine Lösung an.</i>	
22.7	<i>Da aus dem vorgelegten Konzept nicht hervorgeht, dass das Walzwerkquartier tatsächlich für ein autofreies Wohnen attraktiv gestaltet ist, ergibt sich als Konsequenz auch, dass die bisherigen Parkmöglichkeiten auf dem Walzwerkgelände deutlich zu gering kalkuliert sind. Dies geht dann zwangsläufig zu Lasten der jetzigen Anwohner. Auch für die schon jetzt angespannte Parksituation der Anwohner werden keinerlei ausreichende Konzepte geliefert.</i>	<p>Im Bebauungsplan wird die Fläche und Ausnutzungsmöglichkeit der Quartiersgarage so festgesetzt, dass der erforderliche Stellplatzbedarf dort sowie auf den privaten Baugrundstücken untergebracht werden kann.</p> <p>Hierbei wurde auch die Möglichkeit einer Reduktion von Stellplätzen vor dem Hintergrund der Lage des Quartiers und der ÖPNV-Anbindung mitberücksichtigt (Stellplatzreduktionsatzung).</p> <p>Auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und den darin abgeleiteten Modal-Split wird verwiesen.</p> <p>Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.</p>
22.8	<i>Kita und Schulauslastung, Jugendangebot Mehr Bewohner bedeuten langfristig auch mehr benötigte Kita- und Schulplätze. Auch bedarf es für ein zukunftsfähiges Wohnen entsprechende Jugendangebote. Hierzu sieht das Baukonzept jedoch keinerlei Einrichtungen vor. Die Skatehalle sowie die Basketballhalle können hierbei keine Abhilfe schaffen, da diese lediglich bestehende Projekte und den jetzt schon bestehenden Bedarf an einen anderen Standort bringen. Der Mehrbedarf ist nicht gedeckt. Des Weiteren sind insbesondere für Kinder auch Kontaktplätze, beispielsweise Spielplätze von besonderer Bedeutung. Diese sind Kontaktort und Begegnungsstätte für die Kinder und Eltern, nicht nur innerhalb des neuen Quartiers sondern in ganz Kürenz. Solche Orte sind wichtig, damit das Walzwerkquartier nicht zu einem isolierten Wohnort wird, sondern aktiv in Kürenz integriert ist. Dazu bedarf es jedoch öffentlicher Begegnungsstätten, die für jedermann zugänglich sind. Diese sind auf dem Gelände des Walzwerks jedoch nur absolut unzureichend gegeben.</i>	<p>Hinsichtlich des Bedarfs an Kita- und Schulplätzen wurde eine stadtinterne Überprüfung durchgeführt. Nach derzeitigem Stand sind keine neuen Angebote erforderlich und die Mehrbedarfe können in bestehenden Einrichtungen abgedeckt werden.</p> <p>Gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans zur Art der baulichen Nutzung sind weitere soziale Gemeinschaftsanlagen im Plangebiet nicht ausgeschlossen.</p> <p>Im Plangebiet wird im „Walzwerkgarten“ ein Spielplatz zur Deckung der Spielraumbedarfe für Kinder vorgesehen.</p> <p>Zu Begegnungsstätten s. Nr. 22.13</p> <p>Zudem sieht der aktuelle Planentwurf im Vorfeld der Sporthalle die „Walzwerkwiese“ vor, eine Fläche, die neben einer Grüngestaltung auch die Funktionen Aufenthalt und freizeitaffine Nutzungen für unterschiedliche Altersgruppen ermöglichen soll.</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.</p>
22.9	<i>Ökologische Bedenken Eine Bebauung auf einer etwa 5ha großen Fläche bringt auch eine besondere Verantwortung mit sich. Im Hinblick auf die zunehmenden Wetterextreme und die Klimakatastrophe bestehen ernstliche Bedenken, ob das Baukonzept ökologisch verträglich und zukunftsfähig ist.</i>	<p>Zum Entwurf des Bebauungsplans wurde ein Klimagutachten durchgeführt. Auf die Ergebnisse des Klimagutachtens wird verwiesen.</p> <p>Der Ausgleichsbedarf für die Planung wurde zum Entwurf des Bebauungsplans ermittelt. Zur Minderung der Auswirkungen auf das Klima werden im Plangebiet Begrünungsfestsetzungen, öffentliche Grünflächen sowie anteilige Dachbegrünungen inkl. Regenwasserrückhaltung vorgesehen.</p>

		Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.
22.10	<p><i>Schon jetzt kommt es bei Starkregen in Trier zu einer Überlastung der Kanalisation, auch in Trier Kürenz gab es bei dem letzten Starkregen vollgelaufene Keller. 350 Wohneinheiten mehr bedeuten auch 350 Haushalte mehr, die an das Zu- und Abwassernetz angeschlossen werden müssen. Auch bestehen Bedenken, ob es auf dem Walzwerkgelände genug Sickerflächen gibt. Die vorgesehenen Grünflächen sollen teilweise mit Tiefgaragen unterkellert werden, hier kann bei Starkregen kein Wasser versickern. In Anbetracht der wissenschaftlichen Prognosen die Extremwetterereignisse betreffend bestehen daher ernstliche Zweifel an der Standhaftigkeit der Bebauung.</i></p>	<p>Die Abwasser- bzw. Niederschlagswasserbeseitigung berücksichtigt die erforderlichen Regeln der Technik und die entsprechenden Sicherheiten bzgl. des Ansatzes der Regenereignisse im Plangebiet. Im Falle eines Starkregenereignisses gemäß DWA A-118 ist eine schadlose Überflutung der öffentlichen Flächen möglich. Die Flächen sind so zu neigen, dass die anfallende Wassermenge dort schadlos zurückgehalten wird. Die Flächen der privaten Grundstücke sollen so geneigt werden, dass die anfallende Wassermenge auf dem Grundstück zurückgehalten und nicht der öffentlichen Fläche zugeführt wird.</p> <p>Im Rahmen der späteren Ausführungsplanung ist eine detaillierte Ermittlung der Belange erforderlich. Daher wird ein entsprechend angepasster, baulicher Objektschutz und eine angepasste Bauweise empfohlen (z. B. gemäß „Leitfaden Starkregen – Objektschutz und bauliche Vor-sorge – Bürgerbroschüre“ des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)).</p> <p>Der Stellungnahme wird gefolgt. Zum Entwurf des Bebauungsplans wurde eine Entwässerungskonzeption in Abstimmung mit den Stadtwerke Trier sowie der SDG Nord erstellt.</p>
22.11	<p><i>Dazu kommt weiter, dass grundsätzlich das ökologische Bauen in Zukunft unerlässlich ist. Bei einer Bebauung in diesem Ausmaß -5ha - sollte daher zwangsläufig besonderes Augenmerk auf diese Problematik gelegt werden. Zukunftsfähiges Bauen sollte auch mehrere Generationen überdauern können, dazu sind langlebige und krisenfeste Bauten unerlässlich.</i></p>	<p>Der Bebauungsplan setzt den planungsrechtlichen Rahmen für eine Bebauung. Wie und mit welchen Materialien die Bebauung erfolgt, ist Gegenstand der nachfolgenden Ausführungsplanung. Hierbei sind die Regeln der Technik und die energetischen Standards zu berücksichtigen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
22.12	<p><i>Eine weitere Problematik besteht im Hinblick auf die ausgewiesenen Grünflächen. Diese sind zum einen lediglich privat für die Bewohner der neuen Wohneinheiten, zum anderen ist Grünfläche nicht gleich Grünfläche. Um einen ökologischen Nutzen zu erfüllen, bedarf es auch einer ökologischen Bepflanzung. Einfacher Rasen bringt hier keinen Mehrwert. Dazu besteht der ernstliche Verdacht, dass diese Grünflächen aufgrund der Anordnung zwischen den Häusern schlichtweg ungenutzte Rasenflächen bleiben werden. Es bestehen daher Bedenken, dass die theoretisch gedachten</i></p>	<p>Im Plangebiet werden neben den privat nutzbaren Freibereichen auch öffentliche Grünflächen festgesetzt, die der Öffentlichkeit und somit nicht nur den Bewohnern des Quartiers zur Verfügung stehen.</p> <p>Der Ausgleichsbedarf für die Planung wurde zum Entwurf des Bebauungsplans ermittelt. Hierbei wurde zum einen die Bodenversiegelung berücksichtigt und zum anderen werden mit dem Bebauungsplan Begrünungsfestsetzungen aufgenommen, die eine Mindestqualität und Mindestbegrünung im Quartier auch über Bäume und Sträucher gewährleisten.</p>

	<i>Grünflächen auch realistisch die Bodenversiegelung auf diesem Gelände ausgleichen.</i>	Es wird auf den Entwurf des Bebauungsplans und den Umweltbericht verwiesen. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
22.13	<i>Öffentliches Leben Die Vorgesehenen öffentlichen Plätze sind auf ein verschwindend geringes Maß reduziert worden. Um das Walzwerkquartier langfristig in Trier Kürenz zu integrieren, bedarf es jedoch Begegnungsstätten für „Alt“ und „Neu“-Kürenzer. Ansonsten besteht ein hohes Risiko, dass sich diese Teile von Kürenz langfristig separieren. Das ist nicht im Interesse der jetzigen Bewohner von Kürenz und darf auch nicht im Interesse der Stadt sein. Das öffentliche Leben in Trier Kürenz, insbesondere rund um den Schlosspark hat schon jetzt - vor allem aufgrund der Verkehrssituation - stark gelitten. Auch Gasthäuser, Einzelhandel und lokale Angebote sind kaum vorhanden im Vergleich zu den ursprünglichen Angeboten. Die jetzige vorgesehene Bebauung wird diese Problematik jedoch aufgrund aller oben geschilderten Punkte deutlich verschärfen.</i>	Mit der städtebaulichen Konzeption sind ausreichend und der Bebauungsstruktur entsprechend dimensionierte Plätze sowie Begegnungsräume im Quartier vorgesehen – Walzwerkplatz, Walzwerkgarten, Walzwerkwiese. Zudem kann der Walzwerkplatz auch aufgrund der zulässigen Nutzungen, z. B. fachspezifischer Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie, etc., zu einer Begegnungsstätte im Quartier werden. Über die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung wurde berücksichtigt, dass sich entsprechende Angebote zukünftig etablieren können. Gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans zur Art der baulichen Nutzung sind weitere soziale Gemeinschaftsanlagen im Plangebiet nicht ausgeschlossen. Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.
22.14	<i>Schlussfolgerung Das vorgelegte Bebauungskonzept ist daher nach meiner Auffassung weder ausreichend durchdacht, noch trägt es den städtebaulichen Besonderheiten von Trier Kürenz Rechnung. Die Belastung für die heutigen Bewohner in Kürenz steht in krassem Missverhältnis zu dem Nutzen des Projekts. Der TriWo soll es nicht verwehrt sein, an der Bebauung auch eine Rendite zu erzielen, allerdings darf diese nicht in krassem Maße Zulasten der Einwohner gehen. Das vorgelegte Konzept ist daher als unzureichend zu bewerten.</i>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
23	Einwender 23 vom 03.11.2021	
23.1	<i>Als Anwohner der Nellstraße interessieren mich natürlich die geplanten Varianten zur Verkehrsführung. Bei der Variante 1 (ohne ergänzende Maßnahmen) halte ich wegen des hohen Verkehrsaufkommens unbedingt Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Entschleunigung auch ohne die Nutzung des Walzwerkgeländes schon jetzt für notwendig. Variante 2 (Einbahnstraße) Unser Grundstück ist mit dem Auto nur aus Richtung Rosenstraße kommend zu befahren. Die Einfahrt aus Richtung Domänenstraße funktioniert nur, wenn auf der</i>	Zur Nellstraße s. Nr. 4.8. Zur Freihaltung eines Bereichs gegenüber dem Grundstück können ordnungsbehördliche Maßnahmen geprüft werden. Diese sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.

	<p>Fahrbahn gewendet würde. Variante 3 (Nullstelle)</p> <p>Aus den Planunterlagen ist für mich nicht ersichtlich an welcher Stelle die "Nullstelle" hinkommen soll. Auch bei dieser Variante müsste ich, da eine Ausfahrt zur Domänenstraße nicht möglich wäre, beim Verlassen meines Grundstücks auf der Fahrbahn wenden. Ich sehe hier erhebliche Sicherheitsrisiken die ich bei Variante 2 und 3 eingehen müsste und bevorzuge deshalb die Variante 1. Sollte Möglichkeit 2 oder 3 zum Tragen kommen bitte ich gegenüber meiner Zufahrt eine dauerhaft freie Fläche zum sicheren Rangieren einzurichten. Sollten Sie eine Ortsbesichtigung wünschen erreichen Sie mich unter xxx oder xxx</p>	
24	Einwender 24 vom 05.11.2021	
24.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, mit meiner Eingabe möchte ich auf die Notwendigkeit eines sozialen Treffpunktes für das neu zu gestaltende Areal hinweisen.</p> <p>Mit der Skaterhalle wird zwar ein Angebot für Kinder und Jugendliche im Einzugsgebiet geschaffen - dies ist allerdings nicht an alle Bewohner gerichtet. Aus langjährigen Erfahrung der Vereinsarbeit Am Weidengraben ist es m.E. notwendig, einen "neutralen Raum" im Quartier zu haben, den die Bewohner nutzen können und der das soziale Miteinander unterstützen kann. Die Neutralität des Raumes ist wichtig, da wir aus Erfahrung wissen, dass man/frau nicht gerne "Fremde" in seine Wohnung lässt. Insbesondere ältere Menschen und auch Alleinstehende äußern diese Ängste immer wieder. Ich hoffe, dass auch bei der Gestaltung Möglichkeiten für ein soziales Miteinander Beachtung finden. Für Nachfragen stehe ich gerne zur Verfügung.</p>	<p>Die Art der baulichen Nutzung schließt eine solche Möglichkeit nicht grundsätzlich aus. Es wird auf die spätere Ausführungsplanung verwiesen.</p> <p>s. auch Nr. 22. 8 und Nr. 22.13</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
25	Einwender 25 vom 31.10.2021	
25.1	<p>Verkehrssituation in Kürenz: Mehrere täglich fahren die SWT Busse über die Gehwege. Ebenso LKWS und PKWS. Die Busse der Stadtwerke Trier sind viel zu breit, um zeitgleich nebeneinander durch die Domänenstraße zu fahren. Zudem fahren SWT Busse und VRT Busse im Konvoi durch die Domänenstraße. Die Vibrationen und Erschütterungen sind in und an den Häusern zu spüren. Die Lärmbelastung und Ausstoß von CO2 wurde massiv erhöht.</p> <p>Anstatt die Domänenstraße zu entlasten, wird verdichtet.</p>	<p>s. hierzu 1.2</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

	<p><i>Schnellstmöglich müssen Poller eingebaut werden, um das Leben der Bewohner und Häuser zu schützen. Das Leben der Anwohner wird nicht ausreichend geschützt.</i></p> <p><i>Ein weiteres Highlight wird uns am Samstagabend beschert: Mindestens 20- 30 Minuten blockiert die Firma A [xxx] den Gehweg um Plakate aufzuhängen. Folglich fahren die Stadtbusse, LKWS und Autos vermehrt über die Bürgersteige.</i></p> <p><i>Fahrräder fahren auch über die Bürgersteige und durch die viel zu enge Domänenstraße beschädigen Fahrradfahrer und Scooter die Häuserfassaden.</i></p> <p><i>Die Stadt Trier kann keine Überbauung, wie im Wochenspiegel zitiert, genehmigen, es wird ein Grundrecht entzogen.</i></p>	
26	Einwender 26 vom 06.11.2021	
26.1	<p><i>Ich begrüße das bisherige Verfahren, das eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit im Vorfeld sicherstellen konnte. Einige Punkte, vor allem eine gute Integration des neuen Quartiers in den Stadtteil, konnten zufriedenstellend gelöst werden. Andere, schwierigere Punkte, wie die Verkehrserschließung müssen noch gelöst werden, oder bedürfen (wie Grün- und Kommunikationsräume) einer spürbaren Ausweitung.</i></p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
26.2	<p>Sporthalle <i>In Alt-Kürenz gibt es leider keine Hallen, die für den Vereinssport zur Verfügung stehen. Die Kürenzer Sporthalle am Grüneberg wird aktuell ausschließlich für das städtische Theater zur Verfügung gestellt. Nun soll im Rahmen der Bebauung des ehemaligen Walzwerkquartiers eine neue Sporthalle mitten in Kürenz errichtet werden.</i></p> <p><i>Diese wird freundlicherweise finanziert durch die Herbert-und-Veronika-Reh-Stiftung und ist für die Ausbildung von NachwuchsbasketballerInnen vorgesehen. Wir fordern, dass die Halle nicht nur dem Leistungssport, sondern allen Kindern und Jugendlichen sowie für weiteren Vereinssport zugänglich gemacht wird, so wie es bereits 2019 von der Reh-Stiftung angekündigt wurde. Hierfür braucht es vertragliche Regelungen, die über eine goodwill-Vereinbarung hinausgehen.</i></p>	<p>s. Nr. 9.2</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
26.3	<p>Skaterhalle <i>Ich begrüße die Ansiedlung einer Skaterhalle mit</i></p>	

	<p><i>Außenbereich, da bisher keine Freizeitangebote für Jugendliche in Alt-Kürenz bestehen. Wir wünschen uns niederschwellige Zugangsmöglichkeiten insbesondere zum Außenbereich, d.h. dieser sollte frei für die Öffentlichkeit zugänglich sein.</i></p>	<p>s. Nr. 9.3 und Nr. 22.8</p> <p>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>26.4</p>	<p><i>Es muss außerdem gewährleistet werden, dass die PKW-Erschließung ausschließlich von der Schönborn/Brühlstraße und die Quartiersgarage her erfolgt, eine Anfahrt für Elterntaxis über Nellstr./Rosenstr. ausgeschlossen werden kann.</i></p>	<p>Um Durchgangsverkehre im Plangebiet und die Umgebung zu unterbinden, wurde die Erschließungsplanung so angelegt, dass eine Durchfahrt entlang der Sporthalle zur Rosenstraße bzw. Nellstraße nicht ermöglicht wird. Die Anfahrbarkeit der Quartiersgarage und der Sporthalle erfolgt über die Schönbornstraße / Brühlstraße.</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.</p>
<p>26.5</p>	<p><i>Öffentliche Grünflächen</i> <i>In den durchgeführten Bürgerworkshops war eines der wichtigsten Themen für die Anwohner die Bereitstellung von öffentlichen Grünflächen im Walzwerkquartier, da bis auf den Schlosspark derzeit keinerlei Treffpunkte im öffentlichen Raum in Alt-Kürenz bestehen. Zudem hat die stark befahrene Domänenstraße eine stark trennende Wirkung, sodass der Schlosspark als täglicher Treffpunkt von Anwohnern, vor allem von Kindern von der gegenüberliegenden Straßenzüge sehr selten genutzt wird. Daraus resultierte folgende Aufgabenstellung für die Mehrfachbeauftragung:</i></p> <p><i>„Bei der Freiraumplanung sind die umgebenden Freiraumstrukturen entsprechend zu berücksichtigen. An diese soll angeknüpft werden, bspw. durch lineare Grünstrukturen und attraktive Wegeführungen, um durchgängige Strukturen und Verbindungen zu schaffen. Der Entwurf soll ein Freiflächenkonzept entwickeln, welches attraktive Grün- und Freiflächen in angemessenem Umfang vorsieht. Die Gestaltung der Freianlagen soll im Gesamtkonzept der Quartiersentwicklung insgesamt zu einer Aufwertung des Standortes beitragen. Ziel ist es, die Außenwahrnehmung des Quartiers zu steigern, die Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten für die Nutzer zu qualifizieren und durch eine klare Zonierung und Zuordnung der Freiflächen Nutzungskonflikte zu vermeiden. Aufgrund der vielfältigen Nutzungsanforderungen in gemischten Quartieren müssen die verschiedenen Flächen multifunktional und für möglichst viele Altersgruppen nutzbar sein.“</i></p>	<p>Zu öffentlichen Grünflächen s. Nr. 7.1, Nr. 22.8 Die öffentlichen Freiflächen können zukünftig so ausgerichtet werden, dass sie die Bedarfe unterschiedlicher Altersgruppen und hinsichtlich multifunktionaler Nutzungsmöglichkeiten abdecken.</p> <p>Die Erschließungskonzeption wurde zwischenzeitlich so weiterentwickelt, dass der Walzwerkgarten nur noch an einer Seite an eine Fahrerschließung angrenzt. Der südlich angrenzende Bereich dient allenfalls der Umfahrung von Anlieferverkehr für am Walzwerkplatz potentielle gewerbliche/Dienstleistungsnutzungen.</p> <p>Aufgrund der geplanten Bebauungsdichte in einem innerstädtischen Quartier, sowie der Erfordernisse zur Unterbringung von Stellplätzen tlw. auch in Tiefgaragen unterhalb der geplanten Teilbaugebiete wird im Bebauungsplan eine relativ hohe Ausnutzungsmöglichkeit der Teilbaugebiete vorgesehen. Jedoch werden auch Grünfestsetzungen zur Sicherstellung eines Mindestmaßes und einer Mindestqualität an Begrünung auf den nicht überbauten privaten Freiflächen vorgesehen, z. B. Baumpflanzungen, anteilige Dachbegrünung.</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.</p>

	<p><i>Im vorliegenden Vorentwurf des Bebauungsplans ist lediglich eine öffentliche Grünfläche, der sogenannte „Walzwerkgarten“ mit einer Fläche von 1.000 m² vorgesehen. Das sind gerade mal 2,5 % des Geltungsbereichs. Zudem ist sie von 3 Seiten von befahrbaren Straßen, von 2 Seiten von starkem Durchgangsverkehr eingerahmt. Wir stellen in Frage, dass die Fläche das Potential hat, im Gesamtkonzept der Quartiersentwicklung insgesamt zu einer Aufwertung des Standortes Alt-Kürenz beizutragen. Zudem sah die damalige Aufgabenstellung vor, dass die Freiflächen multifunktional und generationsübergreifend nutzbar gemacht werden. Auch das ist auf einer Fläche dieser Größe schwer vorstellbar.</i></p> <p><i>Dem entgegen stehen umfangreiche Flächen, die für privates Grün vornehmlich innerhalb der Wohnblöcke geplant sind. Diese Flächen erinnern an das Abstandsgrün in den Wohnanlagen der 1970er Jahre, also eine am Notwendigen orientierte Freiraumplanung, die vor allem für den Eigentümer eine kostengünstige Bewirtschaftung ermöglicht. Durch die vorgesehenen Tiefgaragen wird eine adäquate Bepflanzung zudem nicht möglich sein.</i></p> <p><i>Darum ist eine deutliche Vergrößerung der öffentlichen Grünflächen sowie die Erstellung eines mindestens hinlänglichen Freiraumkonzeptes für privates und öffentliches Grün unabdinglich.</i></p>	
<p>26.6</p>	<p><i>Schul-Kita- und Sozialplanung</i> <i>Die Schaffung von ca. 350 neuen Wohnungen erfordert die Aktualisierung der Schulbedarfsplanung, der KiTa-Bedarfsplanung und der weiteren sozialen Infrastruktur. Entsprechende Aktualisierungen liegen nicht vor, auch sind zumindest im Bereich des Bebauungsplans keine Einrichtungen explizit vorgesehen. Ich denke, dass der Bedarf nicht ohne Weiteres von den vorhandenen Einrichtungen abgedeckt werden kann, und fordere eine detaillierte Planung. Dabei sollte auch die Option untersucht werden, die alte Kürenzer Grundschule in der Soterstraße nach Auszug der Egbertschule wieder für Kürenzer Schüler zu nutzen. Ich fordere die Stadtverwaltung auf, den Investor im Rahmen des noch abzuschließenden Städtebaulichen Vertrages zur Übernahme sozialer Folgekosten zu verpflichten, dazu gehören insbesondere die Schaffung zusätzlicher Kita- und Grundschulplätze.</i></p>	<p>Zur Kita- und Sozialplanung s. Nr. 22.8</p> <p>Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.</p>

<p>26.7</p>	<p><i>Klima und Ökologie</i> <i>Das ganze Quartier zu 100% sollte CO2-neutral sein. Dies wird sicher in Zukunft mit wirtschaftlichen Erwägungen einhergehen, braucht aber heute vielleicht noch etwas Gestaltungswillen. Wichtigste Ansatzpunkte sind die Bauweisen/Baumaterialien (möglichst nur mit nachwachsenden Rohstoffen), ein nachhaltiges Konzept zur Wärmeversorgung (ohne fossile Energieträger) und ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept. Konkret sollte die gesamte Siedlung in Holzbauweise (Holzrahmen- oder Holzmodulbauweise) errichtet werden. Dies könnte auch die Belastung für die (durch die so lange andauernden Abbrucharbeiten mit Staub und Lärm extrem belasteten) Anwohner in der Bauphase reduzieren.</i></p>	<p>Zum Entwurf des Bebauungsplans wurden ein Klimakonzept, ein Energiekonzept sowie ein Mobilitätskonzept erstellt und die Belange, soweit möglich, in die Planung integriert.</p> <p>Was die Wahl der künftigen Baumaterialien betrifft, kann der Bebauungsplan hierzu keine Festsetzungen treffen. Dies ist Gegenstand der nachgelagerten konkreten Objektplanung.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>26.8</p>	<p><i>Außerdem sind alle notwendigen arten- und naturschutzrechtlichen Gutachten zu erstellen bzw. zu aktualisieren. Insbesondere geschützte Tierarten können sich bis Baubeginn neu angesiedelt haben.</i></p>	<p>Zum Entwurf des Bebauungsplans wurden eine artenschutzfachliche Untersuchung sowie ein Naturschutzfachbeitrag erstellt. Auf die Gutachten wird verwiesen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>26.9</p>	<p><i>Die Regenwasserkonzepte sind auch auf neue Starkregenlevels hin zu optimieren, eine 100%ige Rückhaltung des Regenwassers im Bebauungsplanbereich ist zu gewährleisten.</i></p> <p><i>Klimatischen Auswirkungen (lokale Erwärmung durch Bebauung und Straßen) muss durch ein engagiertes Begrünungskonzept entgegengewirkt werden. Dazu muss auch sichergestellt werden, dass die Versiegelung von Garten/Hofbereichen durch Tiefgaragen auf ein absolutes Mindestmaß reduziert wird.</i></p> <p><i>Zur Vermeidung von Tiefgaragen sollte die Aufstockung der Hochgarage ebenso geprüft werden, wie die Reduzierung der notwendigen Stellplätze durch Stärkung umweltvertraglicher Mobilitätsformen.</i></p> <p><i>Sollten all bisher angedachten Konzepte nicht ausreichen, ein Quartier ohne zusätzliche Belastung der direkten Umgebung sowie der Umwelt zu entwickeln, müssen konsequentere Maßnahmen, wie ein (real) komplett autofreies und CO2-neutrales Quartier in Betracht kommen.</i></p>	<p>Zum Bebauungsplan wurde eine Entwässerungskonzeption in Zusammenarbeit mit den SWT sowie der SGD Nord erstellt. Darin wurden u. a. die wasserwirtschaftlichen Belange der Versickerungsmöglichkeiten, Rückhaltung und Ableitung geprüft.</p> <p>Hinsichtlich der konkreten Entwässerungskonzeption wird auf den Fachbeitrag verwiesen.</p> <p>Die für die Umsetzung der Entwässerung wesentlichen Aspekte hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Kanals sowie der Rückhaltung von unbelastetem Niederschlagswasser werden über Festsetzungen im Bebauungsplan berücksichtigt.</p> <p>Zu Starkregen s. Nr. 22.10</p> <p>Zu Klima s. Nr. 22.9</p> <p>Zu Tiefgaragen s. auch Nr. 12.4</p> <p>Zur Stärkung des Mobilitätsverbundes wird zudem auf das Verkehrsgutachten und Mobilitätskonzept verwiesen. S. auch Nr. 20.4</p> <p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt</p>
<p>26.10</p>	<p><i>Die Parksituation im Quartier Neben dem zunehmenden motorisierten</i></p>	

<p><i>Individualverkehr im Viertel drehen sich die Sorgen von uns Anwohnern der umliegenden Straßen vor allem auch um die Parkplatzsituation. Es ist allgemein bekannt, dass es schon heute schwierig ist, z.B. abends in zumutbarer Entfernung zur Wohnung noch einen Parkplatz zu finden. Diese Situation darf sich durch das Neubaugebiet jedenfalls nicht verschärfen. Es gibt kein Grundrecht auf kostenloses Parken, und viele Anwohner sind auch bereit, Ersatzstellplätze z.B. in der neuen Quartiersgarage oder neue, innovative Mobilitätsangebote wie Carsharing, Lastenradverleih, Jobtickets etc. zu nutzen, wenn diese in der neuen Mobilitätszentrale angeboten werden, oder z.B. aufs Rad umzusteigen, wenn sich die Aufteilung des Straßenraums deutlich zugunsten der umweltfreundlichen Mobilitätsarten ändert.</i></p> <p><i>Dies würde auch der Lebensqualität im Stadtteil positive Impulse geben. Es ist allerdings unerlässlich, dass die Bewohner des neuen Quartiers z.B. mietvertraglich an einen ggf. reduzierten Stellplatzschlüssel gebunden werden. Um Missbrauch zu vermeiden, wird wahrscheinlich aber auch kein Weg an der Einführung von Einwohnerparken in ganz Alt-Kürenz vorbeiführen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Bewohner des neuen Quartiers sich auch Stellplätze in den umliegenden Straßen suchen.</i></p> <p><i>Zusammenfassend kann man eine gewisse Offenheit der Anwohner umliegender Straßen für neue Verkehrskonzepte feststellen, die eine allgemeine Reduzierung der notwendigen PKW bewirken, es darf allerdings unter keinen Umständen zu einer Verschärfung der jetzigen Parkplatzsituation durch das neue Wohnquartier kommen. Ebenso ist aber auch ein sehr hoher Stellplatzschlüssel undenkbar, weil dieser ja wieder eine stärkere Zunahme des fahrenden Verkehrs implizieren würde.</i></p>	<p>Im Bebauungsplan wird die Fläche und Ausnutzungsmöglichkeit der Quartiersgarage sowie der Tiefgaragen so festgesetzt, dass der erforderliche Stellplatzbedarf der neuen Nutzungen dort untergebracht werden kann. Der Nachweis hinsichtlich des Stellplatzbedarfs ist im Baugenehmigungsverfahren zu führen.</p> <p>Der Bebauungsplan nimmt zudem eine Stellplatzsatzung auf, die es ermöglicht, den durch Wohnnutzung ausgelösten Stellplatzschlüssel um bis zu 30 % zu reduzieren, wenn das jeweilige Vorhaben die Möglichkeiten des Mobilitätskonzeptes ausschöpfen kann.</p> <p>Zusätzliche Stellplätze für die Bestandsgebiete sind zunächst in der Quartiersgarage nicht vorgesehen.</p> <p>Gemäß der städtebaulichen Konzeption wurden erforderliche Abstellanlagen für Fahrräder in direkter Zuordnung zu den privaten Grundstücken vorgesehen. Zudem wurden im Mobilitätskonzept Rahmenbedingungen erarbeitet, wie diese ausgestaltet und angeordnet werden sollten, wie diese erreichbar sein sollen und in welche Anzahl, um die Nutzung dieses Verkehrsmittels zu fördern (Integration einer Satzung für Radabstellanlagen)-Zudem werden Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes aufgezeigt.</p> <p>Auf die Verkehrsuntersuchung wird verwiesen.</p> <p>s. auch Nr. 20.4</p> <p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p>
<p>26.11 <i>Erschließung und Verkehr</i> <i>Das bisher vorliegende Erschließungs- und Verkehrskonzept ist u.E. so nicht umsetzungsfähig. Insbesondere der geplante Ringverkehr durch die Brühlstraße und die weiterhin vorgesehene Erschließungsfunktion in der unteren Domänenstraße sind wohl nicht realisierbar.</i> <i>Bisher nicht untersucht wurde die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Brühlstraße - Domänenstraße. Hier ist die Ausfahrt von der Brühlstraße in die Domänenstraße für zusätzliche 700Kfz/Tag geplant. Schon heute ist</i></p>	<p>Es wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, um die planbedingten Auswirkungen des Verkehrs, auch die Verlagerungseffekte, zu ermitteln und die entsprechenden Maßnahmen aufzuzeigen. Zudem wurden im Vorfeld verschiedene Verkehrsführungen und Varianten der Erschließung untersucht, in denen auch z. B. Einbahnregelungen zur Prüfung eingeflossen sind.</p> <p>Es wird auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung verwiesen.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Brühlstraße</p>

<p><i>dies aber ein Gefahrenpunkt, weil das Verkehrsgeschehen in der Domänenstraße nur über den vorhandenen Spiegel erfasst werden kann. Neben der Gefahrensituation wird durch das notwendige Herantasten natürlich auch die Leistungsfähigkeit an diesem Knotenpunkt zu gering sein.</i></p> <p><i>Sollte es für diesen Punkt z.B. durch Signalisierung eine Lösung geben, stellt sich die Frage, wie der Verkehr in den weiteren Abschnitten zwischen Brühlstraße und Schönbornstraße bzw. zwischen Brühlstraße und Nellstraße abgewickelt werden kann:</i></p> <p><i>Domänenstraße</i> <i>Bereits heute sind die baulichen Gegebenheiten in der unteren Domänenstraße so, dass geordneter Begegnungsverkehr Bus-Bus oder Bus-Pkw an mehreren Stell aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreiten nicht möglich ist. Wie auch fortwährend beobachtet werden kann, muss in diesen Begegnungsfällen schon bei Schritttempo ein Fahrzeug auf den Gehweg ausweichen, da die Fahrbahnen teilweise nur 5m Querschnitt aufweisen, ein Stadtbus aber schon ohne Außenspiegel 2,55 breit ist. Mit den notwendigen Abständen wären bei Schritttempo mindestens 6m Fahrbahnbreite notwendig. Zunächst ist ein Mindestmaß an Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, bevor über neue Erschließungsfunktionen diskutiert wird. Da es dann an 3-4 Engstellen eine einspurige Verkehrsführung wird geben müssen (alternativ Einbahnregelungen), muss überprüft werden, ob das vorgesehene Erschließungskonzept so tragfähig ist.</i></p> <p><i>Nellstraße</i> <i>Für den Bereich der Nellstraße wird in 2 der 3 vorgestellten Varianten der versprochene Ausgleich neuer Walzwerk—Erschließungsverkehr gegen unnötigen Durchgangsverkehr vorgeschlagen. Diese beiden Varianten (Einbahnverkehr und Nullstelle) sind weiter zu untersuchen. Die Variante 1 (keine regulierenden Maßnahmen) kommt für uns Anwohner nicht in Frage, da eben kein Ausgleich für die Mehrbelastung stattfindet.</i></p> <p><i>Insgesamt gilt weiter die —eigentlich im Workshop unwidersprochene— Position, dass es in allen engen Anliegerstraßen (also Brühlstr., Domänenstr. und Nellstr.) in der Summe zu keinen Mehrbelastungen kommen darf. Das bedeutet, dass der zusätzliche Verkehr, der durch die Entwicklung entsteht, durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs</i></p>	<p>/ Domänenstraße sowie weiterer Knotenpunkte konnte nachgewiesen werden. Gemäß der Erschließungsplanung werden die Brühlstraße sowie die Nellstraße (ab der Rosenstraße) zukünftig im Einrichtungsverkehr befahren werden.</p> <p>Im Bereich der Domänenstraße wird über die Festsetzung von öffentlichen Straßenverkehrsflächen die Möglichkeit zur Erweiterung dieser berücksichtigt. Hierbei ist jedoch die bestehende Situation über die Bebauung zu berücksichtigen.</p> <p>s. auch Nr. 1.2</p> <p>s. hierzu Nr. 2.3</p> <p>s. hierzu Nr. 21.1</p>
---	---

	<p><i>ausgeglichen werden muss. Selbstverständlich darf ein Verkehrskonzept aber auch nicht auf Sand gebaut sein, indem z.B. in den Kapazitätsberechnungen viel zu enge Straßen als Erschließungs- oder Hauptverkehrsstraßen ausgewiesen werden, obwohl sie das baulich nicht hergeben und auch eine Erweiterung des Straßenquerschnitts nicht möglich ist. Hier verlangen wir eine auch im Detail rechtssichere Planung!!</i></p> <p><i>Moselbahngelände</i> <i>Sollte sich bestätigen, dass das vorliegende Konzept so nicht realisierbar ist, müssen Alternativen wie eine Erschließung vom Moselbahngelände unter den Gleisen oder direkt von der Unterführung Schönbornstr. im Bereich der beiden ungenutzten Gleise ebenso geprüft werden, wie ein (überwiegend) autofreies Quartier, was sich nicht nur auf den Innenbereich, sondern auch auf den Stellplatzschlüssel zu beziehen hat.</i></p> <p><i>Rosenstraße</i> <i>Auch im Bereich der Rosenstraße ist darauf zu achten, dass kein zusätzlicher Verkehr entsteht. Da beide Sporthallen hauptsächlich überregional von Kindern und Jugendlichen genutzt werden, ist vor allem sicherzustellen, dass die Rosenstraße keine zusätzliche Erschließungsfunktion für die Hallen übernimmt, da davon auszugehen ist, dass viele dieser Nutzer mit dem Auto anreisen (bzw. gebracht) werden. Eine Vermeidung dieser zusätzlichen Fahrten durch die Rosenstraße ist wohl am ehesten durch die Beibehaltung der Sackgassenregelung möglich, ggf. sind weitere Maßnahmen notwendig.</i></p>	<p>s. hierzu Nr. 17.1 Hinsichtlich der Bahnunterführung Schönbornstraße ergeben sich aufgrund der Eigentumsverhältnisse sowie der bestehenden Bahnanlagen keine neuen Optionen zur Verbesserung der Anbindung in Richtung Innenstadt.</p> <p>s. hierzu Nr. 20.4</p> <p>s. hierzu Nr. 2.2 Es wird zusätzlich darauf hingewiesen, dass durch die Verkehrslenkung im Gebiet des ehemaligen Walzwerkgeländes darauf geachtet wurde, dass keine Querverbindung von West nach Ost in Richtung Rosenstraße im MIV erfolgt, so dass kein Durchgangsverkehr des gesamten Gebietes auf der Rosenstraße zu erwarten ist. Über die Einbahnlösung mit der Rosenstraße werden insofern nur die direkt an der Planstraße C gelegenen Nutzungen mit erschlossen.</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, teilweise gefolgt.</p>
<p>27</p>	<p>Einwender 27 vom 25.11.2021</p>	
<p>27.1</p>	<p><i>Die Bürgerinitiative BIWaQ begrüßt das bisherige Verfahren, das eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit im Vorfeld sicherstellen konnte. Einige Punkte, vor allem eine gute Integration des neuen Quartiers in den Stadtteil, konnten zufriedenstellend gelöst werden. Andere, schwierigere Punkte, wie die Verkehrserschließung müssen noch gelöst werden, oder bedürfen (wie Grün- und Kommunikationsräume) einer spürbaren Ausweitung.</i></p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>27.2</p>	<p><i>Sporthalle</i> <i>In Alt-Kürenz gibt es keine Hallen, die für den Vereinssport zur Verfügung stehen. Die Kürenzer</i></p>	<p>s. Nr. 9.2</p>

	<p><i>Sporthalle am Grüneberg wird aktuell ausschließlich für das städtische Theater zur Verfügung gestellt. Nun soll im Rahmen der Bebauung des ehemaligen Walzwerkquartiers eine neue Sporthalle mitten in Kürenz errichtet werden. Diese wird finanziert durch die Herbert-und-Veronika-Reh-Stiftung und ist für die Ausbildung von NachwuchsbasketballerInnen vorgesehen. Wir fordern, dass die Halle nicht nur dem Leistungssport, sondern allen Kindern und Jugendlichen sowie für weiteren Vereinssport zugänglich gemacht wird, so wie es bereits 2019 von der Reh-Stiftung angekündigt wurde.</i></p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>27.3</p>	<p><i>Skaterhalle Wir begrüßen die Ansiedlung einer Skaterhalle mit Außenbereich, da bisher keine Freizeitangebote für Jugendliche in Alt-Kürenz bestehen. Wir wünschen uns niederschwellige Zugangsmöglichkeiten insbesondere zum Außenbereich, d.h. dieser sollte frei für die Öffentlichkeit zugänglich sein.</i></p>	<p>s. Nr. 9.3 Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p>
<p>27.4</p>	<p><i>Öffentliche Grünflächen In den durchgeführten Bürgerworkshops war eines der wichtigsten Themen für die Anwohner die Bereitstellung von öffentlichen Grünflächen im Walzwerkquartier, da bis auf den Schlosspark derzeit keinerlei Treffpunkte im öffentlichen Raum in Alt-Kürenz bestehen. Zudem hat die stark befahrene Domänenstraße eine starke trennende Wirkung, sodass der Schlosspark als täglicher Treffpunkt von Anwohnern der gegenüberliegenden Straßenzüge selten genutzt wird. Daraus resultierte folgende Aufgabenstellung für die Mehrfachbeauftragung: „Bei der Freiraumplanung sind die umgebenden Freiraumstrukturen entsprechend zu berücksichtigen. An diese soll angeknüpft werden, bspw. durch lineare Grünstrukturen und attraktive Wegeführungen, um durchgängige Strukturen und Verbindungen zu schaffen. Der Entwurf soll ein Freiflächenkonzept entwickeln, welches attraktive Grün- und Freiflächen in angemessenem Umfang vorsieht. Die Gestaltung der Freianlagen soll im Gesamtkonzept der Quartiersentwicklung insgesamt zu einer Aufwertung des Standortes beitragen. Ziel ist es, die Außenwahrnehmung des Quartiers zu steigern, die Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten für die Nutzer zu qualifizieren und durch eine klare Zonierung und Zuordnung der Freiflächen Nutzungskonflikte zu vermeiden. Aufgrund der vielfältigen Nutzungsanforderungen in gemischten Quartieren müssen die verschiedenen Flächen</i></p>	<p>s. Nr. 7.1, 22.8, 26.5 Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p>

	<p><i>multifunktional und für möglichst viele Altersgruppen nutzbar sein.“</i></p> <p><i>Im vorliegenden Vorentwurf des Bebauungsplans ist lediglich eine öffentliche Grünfläche, der sogenannte „Walzwerkgarten“ mit einer Fläche von 1.000 m² vorgesehen. Das sind gerade mal 2,5 % des Geltungsbereichs. Wir stellen in Frage, dass die Fläche das Potential hat im Gesamtkonzept der Quartiersentwicklung insgesamt zu einer Aufwertung des Standortes Alt-Kürenz beizutragen. Zudem sah die damalige Aufgabenstellung vor, dass die Freiflächen multifunktional und generationsübergreifend nutzbar gemacht werden. Auch das ist auf einer Fläche dieser Größe schwer vorstellbar.</i></p> <p><i>Dem entgegen stehen umfangreiche Flächen, die für privates Grün vornehmlich innerhalb der Wohnblöcke geplant sind. Diese Flächen erinnern an das Abstandsgrün in den Wohnanlagen der 1970er Jahre, also eine am Notwendigen orientierte Freiraumplanung, die vor allem für den Eigentümer eine kostengünstige Bewirtschaftung ermöglicht. Durch die vorgesehenen Tiefgaragen wird eine adäquate Bepflanzung zudem nicht möglich sein.</i></p> <p><i>Wir fordern eine deutliche Vergrößerung der öffentlichen Grünflächen sowie die Erstellung eines Freiraumkonzeptes für privates und öffentliches Grün.</i></p>	
<p>27.5</p>	<p><i>Schul- KiTa- und Sozialplanung</i></p> <p><i>Die Schaffung von ca. 350 neuen Wohnungen erfordert die Aktualisierung der Schulbedarfsplanung, der KiTaBedarfsplanung und der weiteren sozialen Infrastruktur. Entsprechende Aktualisierungen liegen nicht vor, auch sind zumindest im Bereich des Bebauungsplans keine Einrichtungen explizit vorgesehen. Wir gehen davon aus, dass der Bedarf nicht ohne Weiteres von den vorhandenen Einrichtungen abgedeckt werden kann, und fordern eine detaillierte Planung. Dabei sollte auch die Option untersucht werden, die alte Kürenzer Grundschule in der Soterstraße nach Auszug der Egbertschule wieder für Kürenzer Schüler zu nutzen. Wir fordern die Stadtverwaltung auf den Investor im Rahmen des noch abzuschließenden Städtebaulichen Vertrages zur Übernahme sozialer Folgekosten zu verpflichten, dazu gehören insbesondere die Schaffung zusätzlicher Kita- und Grundschulplätze.</i></p>	<p>Zur Kita- und Sozialplanung s. Nr. 22.8</p> <p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p>
<p>27.7</p>	<p><i>Klima und Ökologie</i></p> <p><i>Wir regen an, das ganze Quartier zu 100% CO2-</i></p>	

	<p><i>neutral zu planen. Dies wird sicher in Zukunft mit wirtschaftlichen Erwägungen einhergehen, braucht aber heute vielleicht noch etwas Gestaltungswillen. Wichtigste Ansatzpunkte sind die Bauweisen/Baumaterialien (möglichst nur mit nachwachsenden Rohstoffen), ein nachhaltiges Konzept zur Wärmeversorgung (ohne fossile Energieträger) und ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept. Konkret regen wir an, die gesamte Siedlung in Holzbauweise (Holzrahmen- oder Holzmodulbauweise) zu errichten. Dies könnte auch die Belastung für die (durch die so lange andauernden Abbrucharbeiten mit Staub und Lärm extrem belasteten) Anwohner in der Bauphase reduzieren.</i></p> <p><i>Außerdem sind alle notwendigen arten- und naturschutzrechtlichen Gutachten zu erstellen bzw. zu aktualisieren. Insbesondere geschützte Tierarten können sich bis Baubeginn neu angesiedelt haben.</i></p> <p><i>Die Regenwasserkonzepte sind auch auf neue Starkregenlevels hin zu optimieren, eine 100%ige Rückhaltung des Regenwassers im Bebauungsplanbereich ist zu gewährleisten. Klimatische Auswirkungen (lokale Erwärmung durch Bebauung und Straßen) muss durch ein engagiertes Begrünungskonzept entgegengewirkt werden. Dazu muss auch sichergestellt werden, dass die Versiegelung von Garten/Hofbereichen durch Tiefgaragen auf ein absolutes Mindestmaß reduziert wird. Zur Vermeidung von Tiefgaragen sollte die Aufstockung der Hochgarage ebenso geprüft werden, wie die Reduzierung der notwendigen Stellplätze durch Stärkung umweltverträglicher Mobilitätsformen.</i></p>	<p>s. Nr. 26.7, 26.8, 26.9</p> <p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p>
<p>27.8</p>	<p><u>Die Parksituation im Quartier</u></p> <p><i>Neben dem zunehmenden motorisierten Individualverkehr im Viertel drehen sich die Sorgen der Anwohner umliegender Straßen vor allem auch um die Parkplatzsituation. Es ist bekannt, dass es schon heute schwierig ist, z.B. abends in zumutbarer Entfernung zur Wohnung noch einen Parkplatz zu finden. Diese Situation darf sich durch das Neubaugebiet jedenfalls nicht verschärfen.</i></p> <p><i>Uns ist bekannt, dass es kein Grundrecht auf kostenloses Parken gibt, und viele Anwohner sind auch bereit, Ersatzstellplätze z.B. in der neuen Quartiersgarage oder neue, innovative Mobilitätsangebote wie Carsharing, Lastenradverleih, Jobtickets zu nutzen, wenn diese in der neuen Mobilitätszentrale angeboten</i></p>	<p>Im Bebauungsplan wird die Fläche und Ausnutzungsmöglichkeit der Quartiersgarage sowie der Tiefgaragen so festgesetzt, dass der erforderliche Stellplatzbedarf der neuen Nutzungen dort untergebracht werden kann. Der Nachweis hinsichtlich des Stellplatzbedarfs ist im Baugenehmigungsverfahren zu führen.</p> <p>Der Bebauungsplan nimmt zudem eine Stellplatzsatzung auf, die es ermöglicht, den durch Wohnnutzung ausgelösten Stellplatzschlüssel um bis zu 30 % zu reduzieren, wenn das jeweilige Vorhaben die Möglichkeiten des Mobilitätskonzeptes ausschöpfen kann.</p> <p>Zusätzliche Stellplätze für die Bestandsgebiete sind</p>

	<p><i>werden, oder z.B. aufs Rad umzusteigen, wenn sich die Aufteilung des Straßenraums deutlich zugunsten der umweltfreundlichen Mobilitätsarten ändert.</i></p> <p><i>Dies würde auch der Lebensqualität im Stadtteil positive Impulse geben. Es ist allerdings unerlässlich, dass die Bewohner des neuen Quartiers mietvertraglich an einen ggf. reduzierten Stellplatzschlüssel gebunden werden. Um Missbrauch zu vermeiden, wird wahrscheinlich aber auch kein Weg an der Einführung von Einwohnerparken in ganz Alt-Kürenz vorbeiführen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Bewohner des neuen Quartiers sich auch Stellplätze in den umliegenden Straßen suchen.</i></p> <p><i>Zusammenfassend kann man eine gewisse Offenheit der Anwohner umliegender Straßen für neue Verkehrskonzepte feststellen, die eine allgemeine Reduzierung der notwendigen PKW bewirken, es darf allerdings unter keinen Umständen zu einer Verschärfung der Parkplatzsituation durch das neue Wohnquartier kommen. Ebenso ist aber auch ein sehr hoher Stellplatzschlüssel undenkbar, weil dieser ja wieder eine stärkere Zunahme des fahrenden Verkehrs implizieren würde.</i></p>	<p>zunächst in der Quartiersgarage nicht vorgesehen.</p> <p>Gemäß der städtebaulichen Konzeption wurden erforderliche Abstellanlagen für Fahrräder in direkter Zuordnung zu den privaten Grundstücken vorgesehen. Zudem wurden im Mobilitätskonzept Rahmenbedingungen erarbeitet, wie diese ausgestaltet und angeordnet werden sollten, wie diese erreichbar sein sollen und in welche Anzahl, um die Nutzung dieses Verkehrsmittels zu fördern (Integration einer Satzung für Radabstellanlagen). Zudem werden Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes aufgezeigt. Auf die Verkehrsuntersuchung wird verwiesen.</p> <p>Im weiteren Verfahren des Bebauungsplanes soll geprüft werden, inwiefern die mit der möglichen Reduzierung des Stellplatzschlüssels verbundenen Auswirkungen weiteren Handlungsbedarf beispielsweise in Form der Ermöglichung einer „Rückfalloption“ zur Herstellung weiteren Parkraumes im Gebiet (beispielsweise durch Erweiterung der Quartiersgarage) oder auch die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Umfeld erfordern.</p> <p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p>
<p>27.9</p>	<p><i>Erschließung und Verkehr</i></p> <p><i>Das bisher vorliegende Erschließungs- und Verkehrskonzept ist u.E. so nicht umsetzungsfähig. Insbesondere der geplante Ringverkehr durch die Brühlstraße und die weiterhin vorgesehene Erschließungsfunktion in der unteren Domänenstraße sind wohl nicht realisierbar.</i></p> <p><i>Bisher nicht untersucht wurde die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Brühlstraße-Domänenstraße. Hier ist die Ausfahrt von der Brühlstraße in die Domänenstraße für zusätzliche 700Kfz/Tag geplant. Schon heute ist dies aber ein Gefahrenpunkt, weil das Verkehrsgeschehen in der Domänenstraße nur über den vorhandenen Spiegel erfasst werden kann. Neben der Gefahrensituation wird durch das notwendige Herantasten natürlich auch die Leistungsfähigkeit an diesem Knotenpunkt zu gering sein.</i></p> <p><i>Sollte es für diesen Punkt z.B. durch Signalisierung eine Lösung geben, stellt sich die Frage, wie der Verkehr in den weiteren Abschnitten zwischen Brühlstraße und Schönbornstraße bzw. zwischen Brühlstraße und Nellstraße abgewickelt werden kann:</i></p> <p><i>Bereits heute sind die baulichen Gegebenheiten</i></p>	<p>s. Nr. 26.11</p> <p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p>

<p><i>in der unteren Domänenstraße so, dass geordneter Begegnungsverkehr Bus-Bus oder Bus-Pkw an mehreren Stell aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreiten nicht möglich ist. Wie auch fortwährend beobachtet werden kann, muss in diesen Begegnungsfällen schon bei Schritttempo ein Fahrzeug auf den Gehweg ausweichen, da die Fahrbahnen teilweise nur 5m Querschnitt aufweisen, ein Stadtbus aber schon ohne Außenspiegel 2,55 breit ist. Mit den notwendigen Abständen wären bei Schritttempo mindestens 6m Fahrbahnbreite notwendig. Wir fordern daher, zunächst ein Mindestmaß an Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, bevor über neue Erschließungsfunktionen diskutiert wird. Da es dann an 3-4 Engstellen eine einspurige Verkehrsführung wird geben müssen (alternativ Einbahnregelungen), muss überprüft werden, ob das vorgesehene Erschließungskonzept so tragfähig ist.</i></p> <p><i>Für den Bereich der Nellstraße wird in 2 der 3 vorgestellten Varianten der versprochene Ausgleich neuer Walzwerk-Erschließungsverkehr gegen unnötigen Durchgangsverkehr vorgeschlagen. Diese beiden Varianten (Einbahnverkehr und Nullstelle) sind weiter zu untersuchen. Die Variante 1 (keine regulierenden Maßnahmen) kommt für die Anwohner nicht in Frage, da eben kein Ausgleich für die Mehrbelastung stattfindet.</i></p> <p><i>Insgesamt bleiben wir bei unserer -eigentlich im Workshop unwidersprochenen- Position, dass es in allen engen Anliegerstraßen (also Brühlstr., Domänenstr. und Nellstr.) in der Summe zu keinen Mehrbelastungen kommen darf. Das bedeutet, dass der zusätzliche Verkehr, der durch die Entwicklung entsteht, durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs ausgeglichen werden muss. Selbstverständlich darf ein Verkehrskonzept aber auch nicht auf Sand gebaut sein, indem z.B. in den Kapazitätsberechnungen viel zu enge Straßen als Erschließungs- oder Hauptverkehrsstraßen ausgewiesen werden, obwohl sie das baulich nicht hergeben und auch eine Erweiterung des Straßenquerschnitts nicht möglich ist. Hier verlangen wir eine auch im Detail rechtssichere Planung.</i></p> <p><i>Sollte sich bestätigen, dass das vorliegende Konzept nicht realisierbar ist, müssen Alternativen wie eine Erschließung vom Moselbahngelände unter den Gleisen oder direkt von der Unterführung Schönbornstr. im Bereich der beiden ungenutzten Gleise ebenso geprüft werden, wie ein überwiegend autofreies Quartier.</i></p>	
--	--

	<p><i>Auch im Bereich der Rosenstraße ist darauf zu achten, dass kein zusätzlicher Verkehr entsteht. Da beide Sporthallen hauptsächlich überregional von Kindern und Jugendlichen genutzt werden, ist vor allem sicherzustellen, dass die Rosenstraße keine zusätzliche Erschließungsfunktion für die Hallen übernimmt, da davon auszugehen ist, dass viele dieser Nutzer mit dem Auto anreisen (bzw. gebracht) werden. Eine Vermeidung dieser zusätzlichen Fahrten durch die Rosenstraße ist aus unserer Sicht am ehesten durch die Beibehaltung der Sackgassenregelung möglich, ggf. sind weitere Maßnahmen notwendig.</i></p>	
28	Einwender 28 vom 05.11.2021 (Naturschutzbeirat der Stadt Trier)	
28.1	<p><i>Im Planungsraum sind Vorkommen von streng geschützten Tierarten (Fledermäuse, Mauereidechse) nachgewiesen worden, des weiteren Vorkommen von besonders geschützten Vogelarten (Haussperling). Offensichtlich wurden inzwischen „Fakten geschaffen“, wie aus GoogleMaps Luftbildern ersichtlich, kam es zum Abriss von mehreren Gebäuden und der Beseitigung von Grünstrukturen. Hier stellt sich für uns die Frage, inwieweit dazu Artenschutzmaßnahmen erforderlich gewesen wären, damit die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht ausgelöst wurden. Wurden z.B. die Gebäude vor Abriss auf Fledermausvorkommen abgesehen und Vergrämungs- oder Abfangmaßnahmen für Mauereidechsen durchgeführt? Wir bitten um Klärung und um weitere Beteiligung im Verfahren.</i></p>	<p>Im Vorfeld der Baumaßnahmen wurden bereits 2016 und 2017 artenschutzfachliche Begehungen durchgeführt und artenschutzfachliche Untersuchungen erstellt. Da sich das Werksgelände seit diesen Jahren durch großflächigen Gebäudeabbruch vollständig verändert hat und zudem bei den zurückliegenden Erhebungen das Umfeld des Walzwerks etwas enger gefasst war als der Umgriff des Plangebietes des Bebauungsplans, wurden für das Jahr 2021 Ergänzungserhebungen für Fledermäuse, Vögel und Reptilien für erforderlich erachtet und durchgeführt. Der Umfang der Erhebungen wurde vorab mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Ebenfalls erfolgte in diesem Rahmen eine Biototypenerfassung. Ebenfalls wurde die artenschutzfachliche Bewertung für den Bebauungsplan hinsichtlich der Überprüfung von artenschutzrelevanten Vorkommen im Jahr 2021 aktualisiert. Auf die Ergebnisse der artenschutzfachlichen Untersuchung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird verwiesen.</p> <p>Die Beachtung von Verbotstatbeständen gemäß § 44 BNatSchG im Zuge der bislang durchgeführten Abrissarbeiten ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
29	Einwender 29 vom 05.11.2021	
29.1	<p><i>Die Naturschutzverbände BUND und Pollichia nehmen zum o.g. Verfahren wie folgt Stellung. Es handelt sich hierbei um die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung. Wie aus den Unterlagen zu erkennen ist bzw. auch aus dem Luftbild von Google Maps zu ersehen ist, sind bereits vor dem Beschluss des Bplans Fakten</i></p>	<p>Im Vorfeld der Baumaßnahmen wurden bereits 2016 und 2017 artenschutzfachliche Begehungen durchgeführt und artenschutzfachliche Untersuchungen erstellt. Da sich das Werksgelände seit diesen Jahren durch großflächigen Gebäudeabbruch vollständig verändert hat und zudem</p>

<p><i>geschaffen: eine Vielzahl der ehemaligen Gebäude und wohl auch der Grünbestand ist bereits größtenteils entfernt worden.</i></p>  <p><i>Es liegt ein Artenschutzgutachten vor, aus dem ersichtlich wird, dass eine Vielzahl von Fledermausarten auf dem Gelände einen Lebensraum gefunden hat. Auch die besonders geschützte Art der Mauereidechse wurde im Norden des Geländes nachgewiesen. Die Vogelwelt hat ebenfalls die Planungsfläche als Lebensraum eingenommen und genutzt (u.a. Arten mit Schutzstatus wie u.a. der Haussperling, Mehl- und Rauchschnalbe). Es stellt sich die Frage, sind die Lebensräume für die besonders geschützten Arten noch vorhanden bzw. ist hierfür im Vorfeld Ersatz geschaffen worden und in welcher Art? Da fast alle Gebäude abgerissen und der Grünbestand weitestgehend entfernt wurde, sind die ehemaligen Lebensräume wohl kaum noch vorhanden. Ist dies der Fall, muss von ein Zuwiderhandlung nach § 44 BNatSchG. Sind Vergrümmungsmaßnahmen mit eventuellem Absammeln der Tiere bzw. Schaffen von Ersatzlebensräumen der Population der Mauereidechsen geschaffen worden?</i></p> <p><i>Im Bericht „Artenschutzfachliche Untersuchung zum geplanten Teilabbruch von Gebäuden“ sind die Gebäude skizziert, die bereits abgebrochen bzw. zukünftig abzubrechen wären. In dem o.g. Luftbild ist keines der aufgeführten Gebäude mehr vorhanden.</i></p> <p><i>Vergleichbar verhält es sich mit dem Grünbestand. Der ist dem Bericht „Artenschutzfachliche Untersuchung im Jahr 2017“ grob skizziert, detaillierte Angaben zum Bestand fehlen jedoch.</i></p> <p><i>Es fehlt uns die detaillierte Erfassung des Baum- und Strauchbestands mit graphischer Darstellung, wobei u.a. auch die Baum- und Strauchart, Stammumfang, Zustand und ökologische Wertigkeit zu beschreiben ist. Es muss auch festgelegt werden, ob es sich bei dem</i></p>	<p>bei den zurückliegenden Erhebungen das Umfeld des Walzwerks etwas enger gefasst war, als der Umgriff des Plangebietes des Bebauungsplans, wurden für das Jahr 2021 Ergänzungserhebungen für Fledermäuse, Vögel und Reptilien für erforderlich erachtet und durchgeführt. Der Umfang der Erhebungen wurde vorab mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Ebenfalls erfolgte in diesem Rahmen eine Biototypenerfassung. Ebenfalls wurde die artenschutzfachliche Bewertung für den Bebauungsplan hinsichtlich der Überprüfung von artenschutzrelevanten Vorkommen im Jahr 2021 aktualisiert.</p> <p>Auf die Ergebnisse der artenschutzfachlichen Untersuchung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird verwiesen.</p> <p>Weitergehend wird zur Schaffung von Ersatzlebensraum bei Eingriffen im Bebauungsplan eine entsprechende Fläche für Mauereidechsen vorgesehen.</p> <p>Im Bebauungsplan werden zudem umfangreiche Begrünungsmaßnahmen festgesetzt, die einen Verlust von Strukturen im Plangebiet für Vögel und Fledermäuse zumindest mindern können. Unter Beachtung der Vermeidungs-, Minderungs- und CEF-Maßnahmen wurde in der artenschutzfachlichen Untersuchung 2021 festgestellt, dass dem Bebauungsplan keine Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG entgegenstehen.</p> <p>Die Beachtung von Verbotstatbeständen gemäß § 44 BNatSchG im Zuge der bislang durchgeführten Abriss- und Rodungsarbeiten ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, teilweise gefolgt.</p>
--	--

	<p><i>Bestand und auch den einzelnen Bäumen und Sträuchern um z.B. Biotopbäume handelt. Aus einer entsprechenden Kartierung lässt sich auch die Art der Kompensation bewerten (beim Entfernen u.a. ein Ausgleich im Verhältnis > 1: 10).</i></p> <p><i>Es ist zu prüfen, ob es sich hierbei um ein Vergehen zum § 44 Abs. 1 BNatSchG handelt, in dem der besondere Artenschutz geregelt ist (vgl. hierzu auch Kap.6.1.3 des Gutachtens).</i></p> <p><i>Das Vorkommen von besonders geschützten Tieren ist nachgewiesen, jedoch sind die Festlegungen zur Vermeidung von beunruhigten oder verletzten/getöteten Tieren nicht detailliert aufgezeigt bzw. nachgewiesen. Vergleichbar verhält es sich mit dem Lebensraum der entsprechenden Arten, der nicht mehr vorhanden ist. Eine Befreiung mit entsprechenden Kompensationsmaßnahmen ist auch aktuell noch zu prüfen bzw. hätte vorgenommen werden müssen?</i></p> <p><i>Der Einsatz der biologischen Baubegleitung wäre hier notwendig gewesen bzw. ist auch zukünftig von Belang und umgehend einzurichten. Die Kompensation der Lebensräume und Schaffung von Ersatzlebensräumen hätten im Vorfeld festgelegt werden müssen bzw. sind, falls notwendig, kurzfristig noch festzuschreiben.</i></p>	
<p>29.2</p>	<p><i>Weiterhin sind auch weitere Umweltschutzbelange zu berücksichtigen, wie u.a. der Klimaschutz und Lufthygiene, damit verbunden Verkehrssituation, Wasserwirtschaft - Erstellen eines Entwässerungskonzeptes, Festlegen der Vorgaben zur Stärkung von regenerativen Energien und Lärm. Eine höhere Verkehrsbelastung in einer verkehrlich belasteten Gegend mit engen Straßenzügen ist unumgänglich, so dass eine Verkehrsstudie notwendig ist.</i></p>	<p>Zum Entwurf des Bebauungsplans wurden ein Klimagutachten, Verkehrsgutachten, schalltechnische Untersuchung, Energiekonzept sowie Entwässerungskonzeption erstellt.</p> <p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p>
<p>29.3</p>	<p><i>Es ist auch darauf hinzuweisen, dass der ökologisch hochwertigen Grünstreifen zwischen Bahntrasse und der Plangrenze zu erhalten ist.</i></p>	<p>Aufgrund der Planungsziele kann ein Grünstreifen entlang der nördlichen Plangebietsgrenze nicht erhalten werden. Im Rahmen des Bebauungsplans wurde eine entsprechende Eingriffs-/Ausgleichbilanzierung durchgeführt, die diesen Sachverhalt berücksichtigt.</p> <p>Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.</p>
<p>29.4</p>	<p><i>Leider müssen wir feststellen, dass bereits im frühzeitigen Verfahren Fakten geschaffen sind und in den Lebensraum von geschützten Arten eingegriffen wurde. Der Nachweis vom</i></p>	<p>s. Nr. 29.1</p> <p>Zu den Maßnahmen siehe die Dokumentation der</p>

	<p><i>Lebensraum von besonders geschützten Arten ist gegeben, jedoch ist nicht im Detail festgeschrieben, welche Maßnahmen im Vorfeld erfolgen sollte, um bei Maßnahmen wie dem Abbruch und Rodungen eine Gefährdung von besonders geschützten Arten zu verhindern. Eine biologische Baubegleitung ist immer noch notwendig und die Maßnahmen und Ergebnisse mit dem weiteren Handlungsbedarf zu dokumentieren.</i></p>	<p>Nachuntersuchung von Hortulus 2021.</p> <p>Der Stellungnahme wird hinsichtlich der Überprüfung artenschutzfachlicher Belange und der Dokumentation Rechnung getragen.</p>
30	Einwender 30 vom 04.11.2021	
30.1	<p><i>Im Rahmen der Stadtteilinitiative „L(i)ebenswertes Kürenz“ hat sich der Runde Tisch Alt-Kürenz gebildet. Er wurde initiiert von einer Gruppe aus der Pfarrei St. Bonifatius, die sich im Rahmen von Zukunftsgesprächen mit der zukünftigen Entwicklung der Pfarrei und des Sozialraums Alt-Kürenz beschäftigt. Ziel des runden Tisches ist die Vernetzung und Förderung von Vereinen, aktiven Gruppen, Initiativen und öffentlichen Einrichtungen des Stadtteils. Die Belebung der Nachbarschaften und die Stärkung des sozialen Zusammenlebens durch die Schaffung eines gemeinsamen Zentrums ist ein wichtiges Anliegen. Der Runde Tisch Alt-Kürenz versteht sich auch als Ansprechpartner für die Anliegen der Menschen im Stadtteil.</i></p> <p><i>Im Rahmen des öffentlichen Beteiligungsverfahrens zum Bebauungsplan BK 30 „Walzwerk Kürenz“ bezieht der Runde Tisch Alt-Kürenz wie folgt Stellung:</i></p> <p><i>1. Das Vorhaben wird dahingehend begrüßt, dass mit der Maßnahme ein neues Stadtquartier entsteht, das kann für Alt-Kürenz ein großer Gewinn sein.</i></p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
30.2	<p><i>2. Die Schaffung neuer Grünstrukturen und Aufenthaltsbereiche, wodurch die Treffpunktqualität im Stadtteil deutlich erhöht wird, ist grundsätzlich positiv zu bewerten, bleibt jedoch vom Umfang/von der Größe her hinter den Erwartungen zurück. Hier wünschen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Runden Tisches eine Nachbesserung.</i></p>	<p>Zum Entwurf des Bebauungsplans wurde neben dem Quartiersplatz und dem „Walzwerkgarten“ eine weitere öffentliche Grünfläche in Angrenzung zur geplanten Sporthalle vorgesehen.</p> <p>s. auch Nr. 7.1</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.</p>
30.3	<p><i>3. Bezüglich der Sporthalle fordert der Runde Tisch, dass eine Nutzung für Gruppen aus dem Stadtteil - etwa Senioren, Kinder-Turngruppen und KiTa-Gruppen - möglich wird. Eine rein fremdgenutzte Halle ist zum Nachteil für den Stadtteil.</i></p>	<p>s. Nr. 9.2</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
30.4	<p><i>4. Die vorgesehene Nutzungsmischung mit Wohnungsbau, Gewerbe, Kultur/Freizeit, Gastronomie und Dienstleistung wird vom Runden Tisch Alt-Kürenz ebenfalls begrüßt. Es</i></p>	

	<i>sollte seitens der Verantwortlichen in der Stadtverwaltung auf ein ansiedlungsfreundliches Konzept hingewirkt werden, um Gewerbe, Gastronomie und Dienstleistung anzulocken, welche den Bewohnern des gesamten Stadtteils zu Gute kommen.</i>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
30.5	<i>5. Die Verschiebung der Sport- und Skaterhalle und der Quartiersgarage nach Norden und damit die Herstellung eines geschlossenen Lärmschutzriegels wird ebenfalls begrüßt.</i>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
30.6	<i>6. Bei der Umsetzung der Bauvorhaben soll auf eine gute Vernetzung des neu entstehenden Stadtquartiers mit dem alten Stadtteil geachtet werden. Hier ist besonders auch die vorgesehene Entwicklung des Pfarrsaals hin zu einem Stadtteiltreff mit in die Planungen einzubeziehen</i>	Derzeit ist die Umwandlung des alten Pfarrsaals in Planung. Gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans zur Art der baulichen Nutzung sind weitere soziale Gemeinschaftsanlagen nicht im Bebauungsplan ausgeschlossen. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
30.7	<i>7. Positiv zu bewerten ist der Aspekt der Schaffung zusätzlicher Geh- und Radwegeverbindungen, die die sozialräumliche Vernetzung fördern helfen. Daher wäre ein zusätzlicher Fußweg zwischen Brühlstraße und Schönbornstraße wünschenswert.</i>	Die direkte Verbindung zwischen Brühlstraße und Schönbornstraße ist aufgrund der bestehenden Eigentumsverhältnisse, Nutzungen und Bestandsgebäude nicht umsetzbar. Daher wird auf die Festsetzung einer solchen im Bebauungsplan verzichtet. Der Stellungnahme wird, sofern sie auf eine Änderung der Plankonzeption abzielt, nicht gefolgt.
30.8	<i>8. Die KiTa St. Bonifatius verzeichnet aktuell eine steigende Nachfrage nach KiTa-Plätzen. Es gibt i. d. R. lange Wartelisten. Die Erfahrung zeigt, dass nur ganz wenige Eltern auf die KiTa St. Augustinus ausweichen wollen, wo aktuell noch Plätze frei sind. Sie begründen dies mit den weiteren Wegen. Mit dem Zuzug von weiteren Familien mit Kindern in das neue Stadtquartier wird sich diese Situation verschärfen und es wird sich nachfolgend die Frage der Schaffung von zusätzlichen KiTa-Plätzen für Alt-Kürenz stellen. Hier sollte eine aktualisierte Bedarfserhebung erfolgen.</i>	Hinsichtlich des Bedarfs an Kita- und Schulplätzen wurde eine stadtinterne Überprüfung durchgeführt. Nach derzeitigem Stand sind keine neuen Angebote erforderlich und die Mehrbedarfe können in bestehenden Einrichtungen abgedeckt werden. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
30.9	<i>9. Im Stadtteil Alt-Kürenz besteht weitergehender Bedarf an Stellplätzen. Auch wenn diese in der Quartiersgarage nicht bedient werden können, weisen wir darauf hin, dass im Idealfall eine integrierte Lösung gefunden wird, die sowohl für die neuen als auch die alten Stadtteilbewohner/-innen nutzbar wäre.</i>	s. Nr. 9.5 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
30.10	<i>10. Die Zunahme des Verkehrs ist nicht zu vermeiden und wird akzeptiert, wenn im gleichen Zug Maßnahmen zur Entlastung des Stadtteils vom Durchgangsverkehr getroffen werden, und zwar zeitnah im vorhandenen Straßennetz (Engstellen, Einbahnregelungen</i>	Es wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, um die planbedingten Auswirkungen des Verkehrs zu ermitteln und die entsprechenden Maßnahmen aufzuzeigen. Zudem wurden im Vorfeld verschiedene Verkehrsführungen und Varianten der Erschließung

	<p><i>oder Nullstellen).</i> <i>Der Runde Tisch fordert detaillierte Nachweise, mit welchen Maßnahmen der zusätzliche Verkehr hier möglich gemacht werden soll.</i></p>	<p>untersucht, in denen auch z. B. Einbahnregelungen zur Prüfung eingeflossen sind. Gemäß der Erschließungsplanung werden die Brühlstraße sowie die Nellstraße (ab der Rosenstraße) zukünftig im Einrichtungsverkehr befahren werden. Es wird auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung verwiesen. s. auch Nr. 1.2</p> <p>Der Stellungnahme wird, wie beschrieben, gefolgt.</p>
--	---	--