
BÜRGERBETEILIGUNG ZUR
STADTTEILRAHMENPLANUNG
KÜRENZ



**BÜRGERGUTACHTEN
KÜRENZ**



September 2002

Mitglieder der Arbeitsgruppen aus dem Stadtteil

An den Diskussionen in den Arbeitsgruppen und an den Arbeiten zum Bürgergutachten im Rahmen der Stadtteilrahmenplanung Kürenz haben sich folgende Personen beteiligt:

Arbeitsgruppe Verkehr

Sven Altenburg	Maik Scharnweber
Wolfram Auer	Detlef Schieben
Jan Brunner	Pascal Schubbe
Richard Haas	Petra Simons
Karin Lübeck	Sven A. Wagner
Josef Müller	Martin-O. Weinert

Arbeitsgruppe Soziales

Ute Baumgartner	Susanne Plunien-Brunner
Thomas Cartus	Veronika Verbeek
Karin Haas	Sigrid Wald
Hildegard Lieser	Manuela Zupan
Karl Lübeck	

Arbeitsgruppe Ortsbild

Leo Jang
Monty Klepzig
Werner Nuß
Gisela Zell
Michael Zupan

Moderation

Bürogemeinschaft für Sozialplanung und Beratung Schneider und Kappenstein

Harald Goldbach

Peter Kappenstein

Carsten Lang

Mitarbeiter im Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Toni Loosen-Bach

Gesamtkoordination

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

unter der Leitung von

Dr. Johannes Weinand

INHALTSVERZEICHNIS

A	DIE BÜRGERBETEILIGUNG IN KÜRENZ	1
1	DIE AUFTAKTVERANSTALTUNG	2
2	DIE ARBEITSGRUPPENPHASE	2
2.1	Sitzungen der Arbeitsgruppen	2
2.2	Beteiligung über Internet	4
B	ERGEBNISSE DER ARBEITSGRUPPEN	5
1	DIE ARBEITSGRUPPE VERKEHR	5
1.1	Allgemeine Situation	6
1.1.1	Stadtentwicklung	
1.1.2	Auswirkungen des Verkehrs auf Bevölkerungsstruktur und Stadtbild	7
1.2	Die Landesgartenschau 2004 – neue Belastungen und neue Chancen	8
1.3	Landesgartenschau: Wie können die Belastungen durch intelligentes Verkehrsmanagement in Grenzen gehalten werden?	9
1.3.1	ÖPNV	9
1.3.2	ÖPNV und Fußwege	10
1.3.3	Park and Ride	10
1.3.4	Verkehrsleitsystem/ Beschilderung	11
1.3.5	Vermarktung und Parkraumbewirtschaftung	11
1.3.6	Individualverkehr	11
1.4	Wie kann der Stadtteil Kürenz von der LGS - Veranstaltung profitieren?	12
1.4.1	Vorgezogene Sanierung und attraktive Gestaltung der Fußwege zum Gartenschaugelände	12
1.4.2	Vorgezogener Bau einer Querungsmöglichkeit des Hauptbahnhofs für Fußgänger	12
1.5	Konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Kürenz	12
1.5.1	ÖPNV	12
1.5.2	<i>Untersuchung der Verkehrssituation in Kürenzer Straßen</i>	14
1.5.2.1	<i>Kohlenstraße</i>	15
1.5.2.2	<i>Im Avelertal</i>	16
1.5.2.3	<i>Am Grüneberg</i>	21
1.5.2.4	<i>Domänenstraße</i>	22
1.5.2.5	<i>Avelsbacherstraße</i>	24
1.5.2.6	<i>Nellstraße und Hülterweg</i>	27
1.5.2.7	<i>weitere Anregungen</i>	28
1.6	Fuß- und Radwegnetz	29
1.7	Ein Verkehrskonzept für Trier!	30

2	ERGEBNISSE DER AG SOZIALES	31
2.1	Allgemeine Situation	31
2.2	Handlungsbedarf	33
2.2.1	Bereich: Kinder und Jugendliche	33
2.2.1.1	<i>Verbesserung bestehender Spielplätze</i>	34
2.2.1.2	<i>Erhöhung der Sicherheit für Kinder im Stadtteil</i>	36
2.2.1.3	<i>Nutzung des Sportplatzes „Am Grüneberg“</i>	37
2.2.1.4	<i>Attraktivitätssteigerung des Naherholungsgebiets Averlertal</i>	37
2.2.1.5	<i>Sicherung der Ganztagesbetreuung von Kindern unterschiedlichen Alters</i>	38
2.2.1.6	<i>Angebote für Kinder und Aufbau der Jugendarbeit</i>	38
2.2.2	Bereich: Vereine und Soziale Infrastruktur/ Identität	39
2.2.2.1	<i>Identität stiften - Gehören Alt- und Neu-Kürenzer zusammen?</i>	39
2.2.2.2	<i>Image von Neu-Kürenz stärken</i>	40
2.2.2.3	<i>Räume schaffen</i>	40
2.2.2.4	<i>Vereinsarbeit unterstützen</i>	41
2.2.2.5	<i>Kooperation stiften</i>	41
2.2.2.6	<i>Studierende integrieren</i>	41
2.3	Ziele und Maßnahmen	42
2.3.1	Bereich: Kinder und Jugendliche	42
2.3.2	Bereich: Vereine und Soziale Infrastruktur/ Identität des Stadtteils	46
2.4	Eigenes Vorhaben: Stadtteilzeitung	49
3	ERGEBNISSE DER AG ORTSBILD	51
3.1	Was macht ein Ortsbild aus?	51
3.2	Bestandsaufnahme	52
3.2.1	Bauliche Aspekte	56
3.2.2	Verkehr	57
3.2.3	Grünflächen	58
3.2.4	Eindrücke ausgewählter Straßen	60
3.3	Maßnahmen	63
3.3.1	Das Ziel „Lebenswertes Kürenz“ und generelle Maßnahmen	64
3.3.2	Einzelmaßnahmen	65
3.3.3	Konkrete Vorschläge der Arbeitsgruppe	67
3.4	Zusammenfassung	70
C	STELLUNGNAHME DER MODERATION - RESUMÉE UND AUSBLICK -	72
1.1	Zum Verlauf	72
1.2	Zum zentralen Inhalt des Bürgergutachtens	75
1.3	Ausblick	76
D	VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN	77

A DIE BÜRGERBETEILIGUNG IN KÜRENZ

1 DIE AUFTAKTVERANSTALTUNG

Den Auftakt für die Bürgerbeteiligung zum Stadtteilrahmenplan Kürenz bildete eine Veranstaltung im Gasthaus Ternes am 15. Januar 2002, zu der alle Kürenzerinnen und Kürenzer eingeladen waren.

Etwa 80 Bürgerinnen und Bürger waren der Einladung des Oberbürgermeisters gefolgt und beteiligten sich an den einleitenden Diskussionen, an denen auch der Stadtvorstand teilnahm.

Moderiert wurde diese Veranstaltung von Peter Kappenstein von der Bürogemeinschaft für Sozialplanung und Beratung.

Der erste Teil des Abends war der Vorstellung des Gesamtkonzepts der Bürgerbeteiligung zu den Stadtteilrahmenplänen gewidmet.

Der zweite Teil, der einer ersten Themensammlung diente, stand zunächst wesentlich im Zeichen der Verkehrsproblematik. Dennoch gelang es das Themenspektrum zu erweitern, um daraus Schwerpunkte für die weitere Arbeit in den Arbeitsgruppen zu bilden. Die Zusammenfassung der angesprochenen Themen ergab eine Bündelung auf die drei Arbeitsgruppen (AG) Verkehr, Soziales und Ortsbild. Insgesamt trugen sich an diesem ersten Abend 26 Kürenzer Bürgerinnen und Bürger in eine der Listen für die Arbeitsgruppen ein.

**Auftaktveranstaltung
am 15. Januar 2002**

**Arbeitsgruppen
Verkehr, Soziales
und Ortsbild**



Abbildung 1: Bürger bei der Auftaktveranstaltung
Stadt Trier/Amt für Stadtentwicklung und Statistik

**Hauptaugenmerk
liegt auf Alt-Kürenz**

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

2 DIE ARBEITSGRUPPENPHASE

Zeitnah zur Auftaktveranstaltung trafen sich die AG-TeilnehmerInnen, um mit ihrer ersten Sitzung in die themenorientierte Arbeit einzusteigen.

2.1 Sitzungen der Arbeitsgruppen

**14 moderierte Sitzungen
in den Arbeitsgruppen**

Insgesamt wurden von den Arbeitsgruppen 14 moderierte Sitzungen abgehalten. Die Mitglieder der AGs Verkehr und Ortsbild trafen sich jeweils fünf Mal, die der AG Soziales vier Mal gemeinsam mit ihrem Moderator. Daneben fanden weitere Treffen statt, die von den AGs selbst organisiert wurden.



Abbildung 2: Workshop: Mitglieder der AG Verkehr beim Vortrag der Ergebnisse

Im Rahmen der ersten Sitzung wurden jeweils die Themen aus der Auftaktveranstaltung ergänzt.

Dabei wurde darauf Wert gelegt, nicht lediglich einen problemorientierten Blick auf die Situation im Stadtteil zu werfen, sondern auch darüber hinaus Vorstellungen zu entwickeln, wie ein „lebenswerter Stadtteil Kürenz“ aussehen sollte und was er bieten müsste. Diese Themen und Visionen bildeten die thematische Rahmung für die Weiterarbeit.

Entlang der Leitkategorien „Problembeschreibung“, „Ziele/-Chancen“, „Maßnahmen“, „Arbeitsschritte der AG“, „Zuständigkeit“ und „Verbindungen zu anderen Themen und AGs“ wurde an den gesammelten Inhalten weitergearbeitet.

Die Ergebnisse der drei Arbeitsgruppen wurden in Präsentationsform aufbereitet und in einem Workshop am 28. Mai 2002 im Plenum zur Diskussion gestellt. Damit sollte die Anschlussfähigkeit zwischen den AGs bezüglich der einzelnen Themen sichergestellt und die Ergebnisse auf eine breitere Basis gestellt werden.

Problem- und zukunftsorientierte Sicht

Workshop am 28. Mai 2002



Abbildung 3: Mitglieder der AG Soziales beim Workshop am 28. Mai 2002 im Treffpunkt am Weidengraben

Ein weiteres koordinierendes Treffen mit Vertretern aus den AGs und der Stadtverwaltung diente der Planung der Abschlussveranstaltung und der Zusammenstellung dieses Gutachtens.

Koordinierendes Treffen

2.2 Beteiligung über Internet

Forum im Internet Als ergänzende Maßnahme zu den Sitzungen der AGs wurde im Internet auf den Seiten der Moderation die Möglichkeit geschaffen, sich über dieses Medium an den Diskussionen zu beteiligen.

Aktuelle Informationen aus den Arbeitsgruppen Sie diene als Forum aller am Prozess Beteiligten. Es wurde versucht aktuell über die Aktivitäten der Arbeitsgruppen zu informieren, um so einen regen Austausch zu ermöglichen. Für all jene, die zu den Treffen der Arbeitsgruppen nicht kommen konnten oder wollten, stand hier ein Formular als „niedrigschwelliges Angebot“ zur Verfügung, mit dem die KürenzerInnen ihre Meinungen und Anregungen zu den Themen im Stadtteil Kürenz einbringen konnten.

Ergänzt wurde dieses Internetangebot durch eine Terminvorschau, Fotos zum Ortsbild, Hinweise auf Presseartikel und Protokolle und Vorbereitungspapiere zu den Arbeitsgruppen.

Beteiligungsmöglichkeiten durch Internet sind ausbaufähig Dies war ein erster Versuch, die Bürgerinnen und Bürger auf diesem Wege zu beteiligen. Resümierend bleibt festzuhalten, dass sich lediglich die ohnehin mitarbeitenden Personen dieses Mediums bedienten. Weitere KürenzerInnen konnten so nicht erreicht werden. Hier wird es sicher notwendig sein, in Zukunft stärker auf diese Möglichkeit hinzuweisen und diese bereits in die vorbereitenden Planungen mit einzubeziehen. In Kürenz wurde das Internetforum erst nach den ersten Arbeitsgruppensitzungen eingeführt.

B ERGEBNISSE DER ARBEITSGRUPPEN

1 DIE ARBEITSGRUPPE VERKEHR

Für die Arbeitsgruppe Verkehr hatten sich bei der Auftaktveranstaltung 12 Personen eingetragen. Diese Gruppenstärke konnte auch bis zum Ende beibehalten werden, wengleich der Großteil der Arbeit von einigen wenigen erledigt wurde. Die AG wurde von Harald Goldbach geleitet.

**12 Mitglieder in
der AG Verkehr**

Im Rahmen der Sitzungen der AG fand ein Gespräch mit dem Baudezernenten Herr Dietze statt, in dem sich die KürenzerInnen in einem Gespräch über die Verkehrsplanungen der Stadt im Zusammenhang mit der Landesgartenschau informieren konnten und um ihrerseits ihre Vorstellung vorzutragen. Dies war zugleich eines der dominierenden Themen der AG verbunden mit dem ohnehin schon enormen Durchgangsverkehr in Alt-Kürenz.

**Gespräch mit
Baudezernent Dietze**



Abbildung 4: Die Arbeitsgruppe Verkehr bei der Arbeit im Gasthaus Fischer

Weitere Themen waren „Verkehrssicherheit“, „ÖPNV“, „Fuß- und Radwegenetz“, „Landesgartenschau - Chancen und Risiken“, „Stadtentwicklung und Verkehrskonzept (Gesamtstadt)“, „Auswirkungen des Verkehrs auf Bevölkerungsstruktur und Stadtbild“.

**Zentrale Themen
der AG Verkehr**

1.1 ALLGEMEINE SITUATION

Verkehr ist vorherrschendes Thema Wesentlicher Bestandteil der Stadtteilrahmenplanung in Kürenz ist nach Meinung der Teilnehmer das ungelöste Verkehrsproblem, insbesondere in den Durchgangsstraßen „Im Aveler Tal“, „Domänenstraße“ und „Avelsbacher Straße“. Selbst in Nebenstraßen, wie z.B. „Nellstraße“ oder „Am Grüneberg“ findet man für die Anwohner nur sehr unbefriedigende Verhältnisse vor.

Das Kürenzer Verkehrsproblem ist inzwischen tief in das Bewusstsein der Bevölkerung eingedrungen und wird aktuell durch die Stadtteilrahmenplanung noch weiter definiert.

Um dem drohenden Verkehrsinfarkt entgegen zu steuern, hat sich u.a. im August 2000 eine Gruppe von engagierten Anwohner/innen zusammengefunden und die Bürgerinitiative „Lebenswertes Kürenz“ gegründet.

Starker Durchgangsverkehr Ursache des Problems ist der enorm starke Durchgangsverkehr durch Kürenz. Die täglichen motorisierten Ortsveränderungen von den Höhenstadtteilen zur Talstadt und umgekehrt haben mit derzeit ca. 25.000 KFZ-Fahrten einen Stand erreicht, der in seinen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen für die Anwohner/innen nicht mehr tragbar ist. Statistisch ist jeder PKW mit 1,28 Personen besetzt, ca. 8.000 Personen fahren in Bussen, somit erlebt Kürenz täglich ca. 40.000 Personenfahrten!

keine verlässlichen Zahlen verfügbar Leider sind derzeit keine verlässlichen Zahlen über die tatsächlichen Verkehrsmengen zu erhalten!

Messungen der Stadt Trier im Herbst 2001 in der Straße „Im Avelertal“ ergaben keine verwertbaren Ergebnisse, da die installierten Messanlagen eine sog. „Kolonnenzählung“ durchführen, d.h., alle im Messkegel befindlichen Fahrzeuge werden lediglich als ein gezähltes „Objekt“ registriert! Die mit dieser Zählung verbundenen Geschwindigkeitsmessungen sind daher ebenfalls nur unter Vorbehalt zuzuordnen und zu kommentieren. Die o.a. Zahlen sind eine Mischung aus der Verkehrsanalyse von 1990/92 (Schaechterle-Siebrand), Hochrechnungen der Stadt Trier auf Basis dieser Analyse und Zählungen der Bürgerinitiative!

1.1.1 Stadtentwicklung

Die Verkehrsprobleme, mit denen die Stadtteile Kürenz und Olewig zu kämpfen haben, sind durch eine Stadtentwicklung verursacht, die über Jahrzehnte Neubaugebiete in den Höhenstadtteilen ausgewiesen hat, anstatt sich um Lebensqualität in den gewachsenen zentrumsnahen Stadtteilen zu bemühen. Selbst aktuell wird die gleiche Politik fortgesetzt (Petrisberg, BU12). Dadurch entstehen nicht nur ökologische Schäden durch die Zersiedelung der Naherholungsflächen der Stadt, auch die Entwicklung der Attraktivitätsminderung gewachsener Stadtteile aufgrund der ungeklärten Verkehrserschließung wird aktuell fortgesetzt. Auf diese Weise ist zu erwarten, dass sich die Spirale weiter zuungunsten der Lebensqualität der Stadt Trier fortsetzen wird.

**Verkehrsprobleme
Ergebnis verfehlter Stadt-
entwicklungspolitik**

1.1.2 Auswirkungen des Verkehrs auf Bevölkerungsstruktur und Stadtbild

Viele der Probleme, die in den Arbeitsgruppen Soziales und Ortsbild zusammengetragen wurden, können eindeutig auf die Verkehrsbelastung des Stadtteils zurückgeführt werden:

**Einfluss auf die Bereiche
Ortsbild und Soziales**

Ausgehend vom Verkehr – als Wurzel sämtlicher Probleme – kam es zu unzähligen Folgeerscheinungen, die wiederum zu einer weiteren Verschlechterung der Lebensqualität führen.

**Folgen der
Verkehrsbelastung**

Als Beispiele seien genannt:

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

um hat bedrohliche Auswirkungen auf die Infrastruktur (Grundschule, Sporthalle, Läden).

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

1.2 Die Landesgartenschau 2004 - Neue Belastungen und neue Chancen

Im Jahre 2004, also ziemlich genau 2 Jahre von Heute an, findet die Landesgartenschau (LGS) in Trier statt.

Landesgartenschau als Chance für Trier

Von April bis Oktober wird auf dem Gelände „Petrisberg“ die Stadt Trier die Chance haben, sich nach den Feierlichkeiten zur 2000-Jahr-Feier aus 1984, erneut nachdrücklich und nachhaltig einer sehr breiten Öffentlichkeit zu präsentieren. Die überwiegende Mehrheit der Trierer und somit auch Kürenzer Bürger/innen steht dieser Großveranstaltung sehr positiv gegenüber! Der Petrisberg selbst gehört zum gleichen Stadtteil. Besucher der LGS werden hauptsächlich durch die beiden Täler, Olewig und Kürenz, verkehrstechnisch zum Ausstellungsgelände geleitet.

erneute Zunahme des Verkehrs in Kürenz

Dies bedeutet für den Zeitraum von ca. 6 Monaten einen erneuten Zuwachs an Personenfahrten. Ebenso bedeutet dies aber auch im Vorfeld, also der eigentlichen Bauzeit, einen sicherlich enormen Zuwachs an Schwerlastverkehr durch die gebeutelten Kürenzer Straßen. Insbesondere die Straßen „Im Avelertal“ und „Avelsbacher Straße“ werden Hauptzubringer für die nächsten 30 Monate sein!

Akzeptanz der LGS gefährdet

Die Anwohner/innen sind jedoch bereit, diese zusätzlichen Belastungen zu ertragen, wenn sich Rat und Verwaltung der katastrophalen Verkehrssituation in Kürenz stellen und sinnvolle, nachhaltige Veränderungen in einem akzeptablen Zeitraum – und dies bedeutet: vor der Landesgartenschau! durchführen. Für den Fall, dass sich bis dahin nichts oder zu wenig getan haben sollte, ist davon auszugehen, dass die derzeitige Akzeptanz der LGS in der Kürenzer Bevölkerung sich u.U. in das Gegenteil verkehren könnte.

1.3 Landesgartenschau: Wie können die Belastungen durch ein intelligentes Verkehrsmanagement in Grenzen gehalten werden ?

Laut Stadtratsbeschluss vom 27.02.2002 werden als Einzelmaßnahmen im Rahmen der Verkehrsführung zur Landesgartenschau der „Ausbau Avelsbacher Straße“ und „Verkehrssicherheitsmaßnahmen der Straße im Aveler Tal genannt.“ (vergl. Drucksache 83/2002)

Nach unserer Meinung ist bei der Umsetzung darauf zu achten, dass durch bauliche Maßnahmen der Verkehrsfluss nicht weiter verbessert wird, sondern das Augenmerk auf der Verbesserung der Sicherheit und der Lärmbelästigung der Anwohner liegt – auch im Bereich der Avelsbacher Straße. Sämtliche „Ausbaumaßnahmen“ müssen die Funktion der Avelsbacher Straße nach Realisierung der Umgehungsstraße berücksichtigen, auch für den Fall, dass –trotz intensiver Bemühungen- eine Fertigstellung tatsächlich nicht bis 2004 machbar ist. Nur so können unnötige Doppelinvestitionen vermieden werden.

Die Erreichbarkeit der Landesgartenschau für Besucher muss u.E. nur durch ein alle Verkehrsmittel berücksichtigendes Gesamtkonzept umgesetzt werden, nicht durch eine Kapazitätssteigerung für den Individualverkehr.

Ein solches Gesamtkonzept für die Verkehrserschließung für LGS-Besucher muss außerdem das Ziel verfolgen, die Belastung für die Anwohner von Kürenz und Olewig möglichst gering zu halten. Gleichzeitig muss es den ökologischen Aspekt einer Landesgartenschau durch eine möglichst umweltverträgliche Verkehrserschließung berücksichtigen. Als Mindeststandard sollte dabei folgende Komponenten berücksichtigt werden:

1.3.1 ÖPNV

- (Bus-)Direktverbindung vom Hauptbahnhof zum Gartenschau-gelände (Shuttle-Bus) für die Dauer der Landesgartenschau. Sollte bis 2004 tagsüber noch immer der Porta-Nigra-Platz als

Geplante Einzelmaßnahmen zur Verkehrsführung

Vermeidung von Doppelinvestitionen

Gesamtkonzept für die Verkehrserschließung der LGS

Direktverbindung zum Gartenschau-gelände

Hauptumsteigeplatz fungieren, muss die Linie natürlich ab Porta Nigra fahren. Mögliche Streckenführung: (Porta-Nigra-) Hbf-Schöndorfer Str.- Umgehungsstraße Kürenz – Aveler Tal – Petrisberg

- Verlängerung der Linie 4**
- Verlängerung der Linie 4 von der Uni über Petrisberg, über die Sickingenstraße -Kaiserthermen-Weberbach -Hbf (-Porta Nigra) als dauerhafte ÖPNV- Erschließung des Petrisberges
- Schnellbuslinie FH - Uni**
- Neue Schnellbuslinie von (FH - Porta-Nigra) Hauptbahnhof über neue Umgehungsstraße direkt zur Uni als Ergänzung der Linien 3 und 12 und als bildungspolitisch sinnvolle Verknüpfung von FH und Uni. Außerdem könnten so die Parkplätze an der FH und der Uni- zumindest Wochenends- als P+R- Parkplatz genutzt werden.

1.3.2 ÖPNV und Fußwege

Fußwegeverbindungen Stadt - Petrisberg

Teil des Landesgartenschau-Preisträgerkonzeptes ist die attraktive Gestaltung und Miteinbeziehung der Fußwegeverbindungen von der Stadt (vom Hbf) über die Soterstraße (Treppe) und des Kreuzweges auf den Petrisberg. Da die Erreichbarkeit dieser Wege ab Hauptbahnhof – vor allem wegen Fehlens einer fußläufigen Quermöglichkeit des Hauptbahnhofes – eingeschränkt ist, sollten Touristen hier besonders auf die Verknüpfung mit den vorhandenen Buslinien (Linien 3 u. 5) hingewiesen werden.

1.3.3 Park&Ride

Mögliche P&R-Plätze

Einrichtung von P&R-Linien mit attraktiven Takten (max. 10min) von weit genug außerhalb liegenden P&R-Parkplätzen zum Gartenschauengelände (Direktverbindung). Als mögliche P&R-Plätze sind zu prüfen:

1. von Norden kommend die bestehenden Plätze Riverside/Ratio, sowie evtl. temporär für die Zeit der Landesgartenschau das ehem. Proviantlager Metternichstr.
2. von Süden kommend: bestehender P&R-Platz Messepark
3. von B51/Bitburg: Parkplatz Fachhochschule (ggf. nur Wochenende)

4. von Pluwig-Kell kommend: Universität (ggf. nur Wochenende)

1.3.4 Verkehrsleitsystem / Beschilderung

Um eine wirkungsvolle Umleitung der Verkehrsströme auf das P&R-Angebot zu erreichen, darf das Gelände der Gartenschau für auswärtige Besucher nicht zur direkten Anfahrt ausgeschildert werden. Alle Hinweise müssen sich auf P&R-Parkplätze beschränken.

**Beschilderung muss
P&R begünstigen**

1.3.5 Vermarktung & Parkraumbewirtschaftung

- Die Parkplätze in direkter Nähe zur Landesgartenschau müssen anzahlmäßig knapp bemessen und unbedingt gesondert bewirtschaftet werden. Die Tarife müssen sich, wenn sie zum Umstieg auf Alternativen beitragen sollen, am Innenstadtniveau orientieren.
- Eintrittskarten sollten, wie heute bei Veranstaltungen dieser Art üblich, ausschließlich als Kombi-Ticket angeboten werden, das für alle Verkehrsmittel im Bereich des VRT Gültigkeit als Tageskarte besitzt.

Kombiticket

1.3.6 Individualverkehr

Da trotz aller vorgeschlagenen Maßnahmen die Belastung für die Einwohner des Stadtteils Kürenz durch Individual- und Reisebus- und Zubringerbusverkehr deutlich steigen wird, ist die Realisierung der Umgehungsstraße –als Tunnellösung- unbedingt bis zur Landesgartenschau zu realisieren. Zusätzlich sind Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für Alt-Kürenz erforderlich.

**Umgehungsstraße
schnell realisieren**

1.4 Wie kann der Stadtteil Kürenz von der Veranstaltung Landesgartenschau profitieren?

1.4.1 Vorgezogene Sanierung und attraktive Gestaltung der Fußwege zum Gartenschaugelände

Attraktive Gestaltung der fußläufigen Verbindung zum Petrisberg

Es könnte versucht werden, bereits als vorgezogene Maßnahme die Fußwegeverbindungen von der Soterstraße zum Petrisberg (Treppchen) sowie den Kreuzweg aus Landesgartenschaumitteln zu sanieren und mit Ruhe- und Aussichtspunkten sowie Beleuchtung attraktiv und sicher zu gestalten. Auf jeden Fall sind die genannten Wegeverbindungen bis zur Landesgartenschau in einen Zustand zu versetzen, den man Gartenschaubesuchern anbieten kann.

1.4.2 Vorgezogener Bau einer Querungsmöglichkeit des Hauptbahnhofs für Fußgänger

Barriere zwischen Hauptbahnhof und östlichen Stadtteilen auflösen

Die Stadt Trier könnte die Landesgartenschau auch als städtebauliche Chance begreifen, die jetzige Barriere Hauptbahnhof zum zentralen Bindeglied zwischen den östlichen Stadtteilen (Trier-Ost, Kürenz, Petrisberg einschl. Landesgartenschau) aufzuwerten. Dies könnte idealerweise durch eine Fußgängerbrücke (Erschließung der Gleise von oben) oder eine separate Fuß- und Radwegebrücke (oder - ggf. billiger - durch Fortführung der bestehenden Fußgängerunterführung) erfolgen.

1.5 Konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Kürenz

1.5.1 ÖPNV

Ausbau der Regionalbahn

- Der vorgesehene weitere Ausbau der Regionalbahn wird in absehbarer Zeit auch einen Haltepunkt Kürenz im Bereich Wasserweg entstehen lassen. Hier ist dringend eine städtebauliche Planung erforderlich, um dem Haltepunkt ein entsprechend attraktives Umfeld und die notwendigen Wegeverbindungen zu ermöglichen. Außerdem ist eine Vernetzung der Stadtbahn mit den Buslinien erforderlich.

- Als Alternative zur geplanten Direktverbindung zum Petrisberg/Uni mit einem Spurbussystem könnte nach Fertigstellung der Umgehung Avelsbacher Str. eine Schnellbuslinie vom Hauptbahnhof über die neue Umgehungsstraße direkt zur Uni als Ergänzung der Linien 3 eingesetzt werden. Eine Verlängerung der Linie über die Porta Nigra zur FH Schneidershof wäre bildungspolitisch sinnvoll. Außerdem könnten so die Parkplätze an der FH und der Uni- zumindest am Wochenende - als P+R-Parkplatz genutzt werden.
- Verlängerung der Linie 4 von der Uni über Petrisberg, über die Sickingenstraße -Kaiserthermen -Weberbach -Hbf (-Porta Nigra) als dauerhafte Erschließung des Petrisberges.
- Lt. Verkehrskonzept vom 01.04.1992 sollte ein Quantensprung im ÖPNV-Angebot umgesetzt werden. Dies sah u.a. die Verdoppelung des ÖPNV bis zum Jahr 2000 und die Reduzierung des Individualverkehrs um 30% vor. Zu dem Gesamtkonzept gehörte auch die attraktive Vermarktung und familienfreundliche Tarifgestaltung. Wir mahnen dringend die Umsetzung der beschlossenen Zielvorstellungen an.
- Speziell den Stadtteil Kürenz betrifft die Tarifgestaltung des VRT: ein Tarifsprung innerhalb des Stadtteils ist zu vermeiden.
- Die Fahrweise der Busse (Linie 3) vor allem in der Domänenstraße muss unbedingt den geltenden Verkehrsregeln angepasst werden. Dies betrifft insbesondere die Geschwindigkeit (Tempo 30) und das Überfahren der Gehwege.
- Das Studentenwohnheim beim Geozentrum sollte auch in den Abendstunden von der Linie 4 angefahren werden.

Schnellbuslinie**Umsetzung des Verkehrskonzepts****Tarifgrenze innerhalb von Kürenz vermeiden****Fahrweise der Busse****Erreichbarkeit Geozentrum in den Abendstunden**

1.5.2 Untersuchung der Verkehrssituation in Kürenzer Straßen



Straßenbezogene Berichterstattung Die Arbeitsgruppe hat sich im Folgenden auf eine straßenbezogene Berichterstattung mit Schwerpunkt Alt-Kürenz geeinigt.

Die einzelnen Betrachtungspunkte sind jeweils:

Kategorien der Betrachtung	- Verkehrsbelastung
	- Verkehrssicherheit
	- Straßenzustand
	- ruhender Verkehr
	- evtl. Zusatzbemerkungen

in der Reihenfolge:

- Kohlenstraße, Bereich Uni/Weidengraben
- Im Avelertal
- Am Grüneberg
- Domänenstraße
- Avelsbacher Straße
- Nellstraße u. Hülterweg

1.5.2.1 Kohlenstraße:

Verkehrsbelastung:

Hier kann nur durch eine weitere, sinnvolle Erweiterung und Verbesserung des ÖPNV eine Reduzierung der Verkehrsmengen erreicht werden.

Verkehrssicherheit:

Aufgrund der Länge, Breite und relativ gut ausgebauten Verhältnisse wird hier, ähnlich wie im Aveler Tal, teilweise erheblich zu schnell gefahren. Es müssen vermehrt Radarkontrollen in beiden Richtungen durchgeführt werden. Auch die Anbringung von fest installierten Radar-Messgeräten wäre nach Meinung der AG sinnvoll.

Straßenzustand:

kein besonderer Handlungsbedarf

Ruhender Verkehr:

so gut wie nicht existent

Zusatzbemerkung:

Fußgängerbrücke:

Die dortige Fußgängerbrücke wird bekanntlich sehr wenig genutzt. Die überwiegende Mehrheit der Passanten überquert trotz erheblicher Gefahren durch den Verkehr die Straße zu Fuß. Die Gründe liegen hier wohl in der Bauart der gewendelten Auf- und Abgänge begründet. Diese Brücke müsste nach Meinung der AG attraktiver gestaltet werden (schwierig). Ein Lösungsvorschlag wäre ein Fußgängerüberweg mit Ampelschaltung. Die dann überflüssige Brücke könnte abgebaut und zur späteren Wiederverwendung gelagert werden.

Sinnvoll wäre z.B. der Austausch mit der alten, abbruchreifen „Zementsbrücke“ in der Straße „Am Grüneberg“.



1.5.2.2 Im Avelertal

Verkehrsbelastung:

ca. 25.000 KFZ-Fahrten täglich, verteilt auf beide Richtungen, belasten diese Straße und damit die Anwohner/innen enorm.

Die Bebauung der Höhenstadtteile und aktuell die Maßnahmen auf dem Petrisberg bedeuten kurz- und mittelfristig eine weitere Zunahme!

Der Handlungsbedarf für eine Reduzierung ist sehr hoch. Dies kann auch hier durch einen verbesserten ÖPNV erreicht werden. Die AG fordert an dieser Stelle und im Zusammenhang mit der Gesamtsituation in Kürenz, die Schaffung einer sog. „Schnellbus-Linie“, die aus der Talstadt kommend, ohne Unterbrechung zunächst die Uni und anschl. die vorgelagerten Ortschaften, wie z.B. Tarforst, Irsch usw. ansteuert. Auch die Rückfahrt wäre analog durchzuführen. Diese Maßnahme würde ohne Zweifel eine spürbare Entlastung an KFZ-Fahrten bringen und könnte auch sehr gut mit der Linienführung des neuen Wohngebietes Petrisberg kombiniert werden.

Die geplante Schließung der Sickingenstraße, eine wichtige und viel befahrene Straße für den Verkehr in Richtung Südstadt bzw. von dort kommend, bedeutet für das Aveler Tal und Kürenz ge-

samt, eine Steigerung von einigen Tausend KFZ-Fahrten täglich, da sich nur eine Minderheit für die Alternative durch Olewig entscheiden wird.

Die Schließung wird daher von der AG entschieden abgelehnt!

Verkehrssicherheit:

Da ca. 23% (oder mehr!) der Fahrzeuge Im Aveler Tal schneller als 55 km/h fahren (lt. Messergebnissen der Stadt aus 2001), bedeutet dies, dass täglich ca. 4-5 Tausend KFZ gegen geltendes Recht verstoßen!

Die gefahrenen Geschwindigkeiten bewirken einen überhöhten Lärmpegel, bes. in den Abendstunden und überhöhte Abgasmengen, als dies bei gesetzeskonformer Fahrweise der Fall wäre. Sie bedeuten aber auch ein extrem hohes Gefahrenpotenzial für die Anwohner/innen, insbesondere für Kinder und Senioren.

Die jahrelangen Beobachtungen der Anwohner zeigen deutlich den Unterschied zu den sog. „amtlichen Statistiken“ in Bezug auf Unfallhäufigkeit und Unfallursachen auf. Bekanntlich werden nicht alle Unfälle polizeilich gemeldet, die Unfallbeteiligten regeln sehr oft die Schadensfrage intern. Derartige Unfälle werden somit nicht registriert. Eine sehr häufige Unfallart ist z.B. die Kollision bergauf-fahrender KFZ mit parkenden Fahrzeugen auf der rechten Seite der Straße. Einige Anwohner haben hier bereits mehrfach ihre PKW teilweise mit erheblichen Schäden aufgefunden. Häufig handelt es sich dabei auch um Unfallflucht.

Ein weiteres Gefahrenpotenzial stellt die Lage der 3 Bushaltestellen stadteinwärts dar! Die Haltestellen „Avelerhof“ und „Avelertal“ können über einen Fußgängerüberweg erreicht werden. Die Haltestelle „Kolonnenweg“ hat lediglich eine Querungshilfe!

Stadteinwärts fahrend, erreichen die Fahrzeuge aus der Kohlenstraße kommend in der dortigen S-Kurve mehrheitlich Geschwindigkeiten über 50 km/h. Fußgänger, die den Zebrastreifen in Richtung Bushaltestelle queren, sind täglich Anlass von Vollbremsungen.



Abbildung 5: Von Kürenzer Bürgerinnen und Bürgern aufgestellte Hinweisschilder im Avelertal

Die AG schlägt vor, den Zebrastreifen einige Meter stadteinwärts zu verlagern, damit die Entfernung zwischen der ersten Einsichtnahme und dem Überweg vergrößert und damit die Reaktionszeit der Fahrzeuge verlängert wird.

Eine ähnlich schlechte Einsicht haben Fahrzeuge auf die Haltestelle „Avelertal“. Ebenfalls stadteinwärts fahrend, liegt die Haltestelle hinter einer leichten Rechtskurve; der Baumbestand am Straßenrand verhindert obendrein noch ein rechtzeitiges Wahrnehmen dieser Gefahrenstelle. Die AG schlägt vor, sowohl den Überweg, als auch die Haltestelle min. 10 Meter weiter stadtauswärts, also vor die Kurve, zu verlegen. Eine Kennzeichnung durch Blinktafeln ist aufgrund der hier gefahrenen Geschwindigkeiten unumgänglich!

Die Haltestelle „Kolonnenweg“ muss dringend mit einem Fußgängerüberweg versehen werden. Die hier vorhandene Querungshilfe reicht absolut nicht aus. Gerade Kinder und Senioren begeben sich hier in höchste Gefahr. Auch hier müssen entspr. Blinktafeln errichtet werden.

Für den gesamten Straßenbereich „Im Avelertal“ müssen zusätzliche Hinweistafeln für Tempo 50 errichtet werden!

Die Gemeinde Waldböckelheim im Kreis Bad Kreuznach hat hier ein sehr gutes Beispiel gegeben. Durch die Hintergrundfarbe Gelb

ist bereits von großer Entfernung das Schild zu erkennen.



Abbildung 6: Ein gelber Hintergrund erhöht den Aufmerksamkeitscharakter der Straßenschilder

Eine sinnvolle und möglichst dauerhafte Lösung der Problematik „Im Avelertal“ kann allerdings nur durch den Um- und Rückbau dieser, von offizieller Seite (Herr Herres, stellv. Leiter der PI Trier am 22.4.2002, in einem Gespräch mit Vertretern der BI) als „Autobahn durch eine Stadt“ bezeichneten, Straße gefunden werden!

Im Rahmen der vorgeschlagenen Veränderungen der Bushaltestellen bietet sich auch eine straßenbauliche Veränderung an. Hier könnten mit einfachen und kostengünstigen Mitteln Verengungen der Straße errichtet werden, die sowohl den Verkehr abbremsen als auch die Querung der Straße gefahrloser gestalten könnten. Auch im Zusammenhang mit der LGS bieten sich hier Maßnahmen an, die einerseits eine optische Aufwertung der Straße bedeuten als auch eine sehr sinnvolle geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme darstellen würden.

Darüber hinaus muss der ÖPNV durch die Schaffung von Schnellbuslinien zur Universität und den angrenzenden Wohngebieten derart gestaltet werden, dass möglichst viele auf die Nutzung von individuellen Verkehrsmitteln verzichten. Nur durch eine solche Maßnahme lässt sich eine Reduzierung der Verkehrsmassen erreichen. In diesem Zusammenhang muss der ÖPNV-Tarif neu gestaltet werden. Ein Stadtteil mit 2 Tarifzonen ist nach Meinung der AG ein unsinniger Zustand, der dazu führt, dass viele die Nutzung von Bussen aus finanziellen Gründen ablehnen.

Die AG schlägt die unmittelbare Realisierung dieser Vorschläge vor!

Straßenzustand:

Kein besonderer Handlungsbedarf. Einige Kanaldeckel sind lose und müssen neu eingefasst werden. (Lärmquelle beim Überfahren!)

Ruhender Verkehr:

Die vorhandenen Tiefgaragen in den Apartmenthäusern werden bzw. können nicht genutzt werden! Die Parksituation für die Anwohner/innen ist derzeit unbefriedigend.

Die AG schlägt vor, im Rahmen der Umbaumaßnahmen der Straße, eine 2. Parkreihe sinnvoll zu planen und zu errichten. Durch diese Maßnahme könnte ebenfalls eine Verengung der Straße erreicht werden und gleichzeitig der reduzierte Parkraum vergrößert werden. Denkbar wäre – mit gleichem Ergebnis - auch eine Parkzone auf der unbebauten Seite der Straße.

Die AG schlägt ebenfalls vor, die Situation der Tiefgaragen zu prüfen. Warum wird hier die Nutzung seitens der Eigentümer verhindert bzw. nicht ermöglicht? Der hier vorhandene Parkraum war sicherlich Bestandteil der damaligen Baugenehmigung. Die Nutzung hat nie stattgefunden/ konnte nicht stattfinden! Die AG fordert Mittel und Wege zu finden, damit dieser existierende Parkraum genutzt werden kann.

Zusatzbemerkungen:

letztes Teilstück „Im Avelertal“ (Richtung Domäne, Baltzstraße):

hier sollte Tempo 30 eingerichtet werden, da insbes. an Wochenenden und Feiertagen viele Radfahrer und Spaziergänger die Straße nutzen und von zu schnell fahrenden KFZ gefährdet werden!

Fußweg durch das Avelertal:

Der Weg muss dringend instandgesetzt werden; größere Wassermengen setzten regelmäßig den Weg unter Wasser und zerstören die Substanz noch weiter; die eingebauten Wasserrinnen im obe-

ren Teil sind z.T. funktionsunfähig, da sie höher als der Wasserspiegel liegen!

Der Weg sollte auf jeden Fall im unteren Teil bis zur Wendeplatte am Kolonnenweg durchgeführt werden (ca. 100 fehlende Meter).



1.5.2.3 Am Grüneberg

Verkehrsbelastung:

Einige Tausend Fahrzeuge benutzen diese Anliegerstraße täglich als Abkürzung von und nach den nördlichen Stadtteilen, Vororten und als „Zubringer“ zur Autobahn.

Verkehrssicherheit:

Da auch hier viel zu schnell gefahren wird und sich durch die sehr gut ausgelastete Turnhalle, viele Kinder im Umfeld aufhalten, fordert die AG die Einrichtung von min. Tempo 30! Besser noch wäre eine Verkehrsberuhigung und damit verbunden Schritttempo!

Straßenzustand:

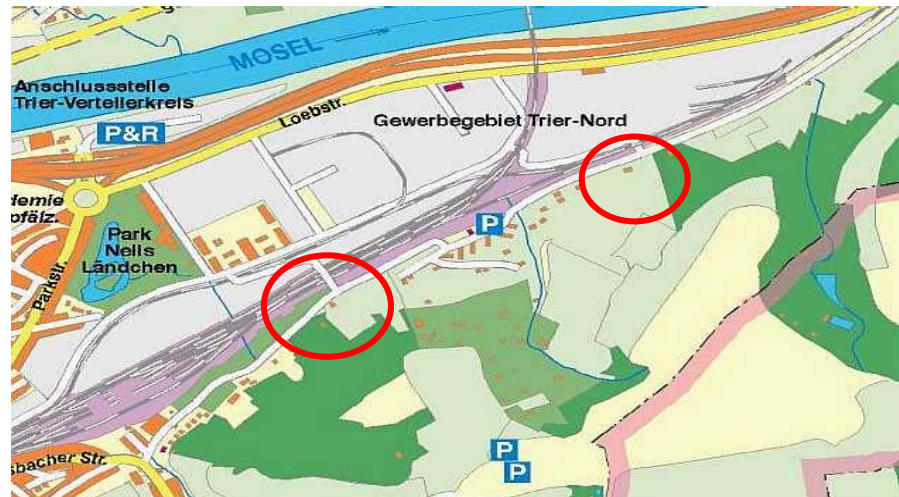
teilw. dringend sanierungsbedürftig. Maßnahmen müssen im Zusammenhang mit der geforderten Beruhigung stehen.

ruhender Verkehr:

stellt kein bes. Problem dar.

Zusatzbemerkungen:

Im Rahmen der Diskussion der Schließung der sog. „Zementsbrücke“ stellt sich die Frage nach dem Planungsstand des Durchbruches vom Industriegebiet Riverisstraße zur Ruwerer Straße! Derzeit geht der Schwerlastverkehr ausschließlich durch die Str. „Am Grüneberg“, da die Brücke für den LKW-Verkehr bereits gesperrt ist.



1.5.2.4 Domänenstraße

Verkehrsbelastung:

Der tägliche „Durchfluss“ von fast 10 Tausend Fahrzeugen durch diese enge Straße stellt nach Meinung der AG einen verkehrspolitischen Irrsinn dar!

Bedingt durch fehlende verkehrsplanerische Gesamtlösungen im Stadtteil Kürenz, wurde die Domänenstraße in den vergangenen Jahren zur Hauptverkehrsachse der talwärts fahrenden KFZ in Richtung Mittel- und Südstadt bzw. in umgekehrter Richtung im Feierabendverkehr!

Die Kapazitäten sind bereits mit mehreren Tausend Fahrzeugen seit langem erschöpft. Eine sofortige Reduzierung des Individualverkehrs ist zwingend erforderlich.

Verkehrssicherheit:

Aufgrund der engen Straßenführung werden hier zwar geringere Geschwindigkeiten gefahren, jedoch mehrheitlich noch über den

erlaubten 30 km/h. Dies gilt insbesondere auch für den LKW- und Busverkehr.

Auch das Befahren der talseitigen Gehwege gehört inzwischen schon zum Alltag in dieser Straße. Einerseits werden Verkehrsteilnehmer mehr oder weniger dazu gezwungen, da ansonsten eine Kollision unumgänglich wäre, andererseits zwingen insbesondere Busse und LKW den entgegenkommenden Verkehr zu diesen Maßnahmen, da sie ihrer Wartepflicht nicht entsprechen, wenn bereits ein anderer Verkehrsteilnehmer den Engpass durchfährt, indem sie ohne Rücksicht selbst in den Engpass hineinfahren.



Abbildung 7: Domänenstraße: Gehsteige werden als erweiterte Fahrbahn genutzt

Die AG fordert zum einen verstärkte Kontrollen der Polizei und zum anderen im oberen Teil, Richtung Avelertal, den Einbau von sog. „Spargelstangen“ zum Schutz der Fußgänger (s.a. „Straßenzustand“).

Das Gefahrenpotenzial ist in der Domänenstraße trotz Tempo 30 sicherlich mit am höchsten in Kürenz zu bewerten. Eine schnelle und nachhaltige Lösung muss hier ohne Kompromisse durchgeführt werden. Dazu gehört auch ein zusätzlicher Überweg, etwa auf Höhe der Fa. Schlecker.

Straßenzustand:

Im Rahmen der geforderten Gesamtkonzeption für Kürenz ist eine Sanierung zu planen. Als geeignete Maßnahmen zur Verhinderung des Befahrens der Gehwege, sollten ab Kirche in Richtung Avelertal die talseitigen Bordsteine maximal erhöht werden! Gleiches gilt auch für Anpflanzungen (AG Ortsbild!).

ruhender Verkehr:

Die vorhandenen Parkmarkierungen müssen dringend erneuert und ggf. neu aufgeteilt werden; diese Maßnahme könnte im Begegnungsverkehr vorhandene Engpässe entschärfen.

Zusatzbemerkungen:

Die AG hält es für sinnvoll, die Straßenführung derart zu ändern, dass zukünftig die Hauptverkehrsrichtung aus der Güterstraße durch die Schönbornstraße und anschl. über den Moselbahndurchbruch führt und umgekehrt!

Diese Streckenführung hätte für den Bereich Domänenstraße einen optimalen Beruhigungseffekt!

**1.5.2.5 Avelsbacher Straße****Verkehrsbelastung:**

Ähnlich wie die Domänenstraße ist die Avelsbacher Straße mit weit über 15 Tausend Fahrzeugen täglich am Rande der Kapazität und darüber hinaus angekommen!

Die enge, beidseitige Bebauung der Straße und die ebenfalls zu hohen Geschwindigkeiten der Fahrzeuge, belasten die Anwohner/innen mit Lärm und Abgasen.

Die dringend notwendige Umgehungsstraße (unter Auslassung der Engstelle Unterführung Eisenbahn!) könnte diesem Teil von Kürenz im Verbund mit der Entlastung der Domänenstraße wieder einen Teil Lebens- und Wohnqualität zurückgeben!



Abbildung 8: Avelsbacherstraße

Die dringend notwendige Umgehungsstraße (unter Auslassung der Engstelle Unterführung Eisenbahn!) könnte diesem Teil von Kürenz im Verbund mit der Entlastung der Domänenstraße wieder einen Teil Lebens- und Wohnqualität zurückgeben!

Verkehrssicherheit:

Im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen zur LGS und darüber hinaus kann eine Verbesserung nur mit der bereits erwähnten Umgehung erreicht werden.

Die gefahrenen Geschwindigkeiten müssen vermehrt durch polizeiliche Maßnahmen kontrolliert werden! Auch hier bietet sich – analog der Forderung für das Avelertal – eine optische Aufbesserung der Tempo 40 Schilder mit gelbem Hintergrund an!

Eine gefährliche Einmündung (Fahrzeuge aus dem Garagenbe-

reich "Schwarzer Weg" bei Kohlenhandlung Müller) muss durch Halteverbot oder besser noch durch die sog. „Spargel“ entschärft werden.

Straßenzustand:

Analog der Forderungen zur Domänenstraße sind hier Verbesserungen vorzunehmen.

Ruhender Verkehr:

Die Parkraumsituation muss durch eine Erneuerung der vorhandenen Markierungen wieder exakt definiert werden, z.B. könnten neue Markierungen auf der Bergseite der Fahrbahn angelegt werden, die dann auch gleichzeitig geschwindigkeitsreduzierende Auswirkungen hätten.



Abbildung 9: Zugeparkte Gehsteige in der Avelsbacherstraße

Zusatzbemerkungen:

Die Unterführung der Eisenbahn stellt nicht nur einen alltäglichen Engpass im Berufsverkehrs-Stau dar, sondern ist auch in ihrer Höhe von nur 3,90 Meter ein Problem für manchen LKW!

Hier fehlen eindeutige Vorweg-Zeichen, die den Schwerlastverkehr bereits weitläufig vor Kürenz auf dieses Problem hinweisen (z.B. bereits bei der Gustav-Heinemann-Straße!).



1.5.2.6. Nellstraße und Hülterweg

Nellstraße:

Kontrollen von Tempo 30 müssen vermehrt stattfinden; LKW-Verbot wird ebenfalls nicht kontrolliert.

Das Befahren der Gehwege sollte durch bauliche Maßnahmen (Bordsteinkante oder „Spargel“) verhindert werden.



Abbildung 10: Nellstraße

Hülterweg:

Park-Markierungen im unteren Teil (ausgebauter Gehweg auf Höhe der Gaststätte Lübeck und angrenzendem Wohnhaus) müssen angebracht werden und verhindern somit „wildes“ Parken.

1.5.2.7 Weitere Anregungen**Schönbornstraße:**Anregung zu einem Zebrastreifen in der Schönbornstraße / Unterführung

Fußgänger/innen benutzen als Fußweg zur Stadt oder zum Einkaufszentrum die ruhige Brühlstraße, um dann durch die Unterführung zur Kürenzer Straße zu gelangen. Aber genau an dieser Unterführung ist die Überquerung der Straße nicht gesichert: Entweder auf der einen oder auf der anderen Seite der Unterführung (am besten auf der Kürenzer Seite) sollte ein Zebrastreifen die Überquerung sichern, weil die Straße durch die Unterführung sehr unübersichtlich ist und ziemlich viele Personen dort zu Fuß unterwegs sind.



Abbildung 11: Kreuzung Ecke Schönbornstraße - Domänenstraße

Sickingenstraße:

Durchfahrtmöglichkeit erhalten: Die AG Verkehr schliesst sich dem eindeutigen Votum der Ortsbeiräte Kürenz, Tarforst, Olewig und Stadtmitte an und plädiert vehement für den Erhalt der jetzigen Trassenführung. Die geplante Verlegung der Strasse würde für den Stadtteil Kürenz eine weitere Steigerung des Verkehrsaufkommens bedeuten.

1.6 Fuß- und Radwegnetz

Überprüfung des Stadtteils Kürenz auf fehlende Fuß- und Radwegeverbindungen:

- Fehlende Fuß- und Radwegeverbindung über den Hauptbahnhof
- Fehlende Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Bahntrasse
- Der Fußweg durch das Naherholungsgebiet Aveler Tal sollte instand gesetzt und als Fuß- und Radweg ausgeschildert werden.
- Der Fuß- und Radweg „Am Grüneberg“, der Teil des Moselhöhenweges ist, muss als solcher durch Verlangsamung und Reduzierung des KFZ-Verkehrs sicherer gemacht werden. Insbesondere muss jeglicher Schleichverkehr wirkungsvoll unterbunden werden.
- Die Steigerung der Attraktivität des Straßenraums (Erlebnisraum) durch baulich einladende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen animiert dazu, kurze Strecken zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen (Unterführungen!).
- Zur Förderung von Radfahren sind flankierende Maßnahmen wie Verkehrsberuhigung, Bau eines Fahrradlifts Hbf – Petrisberg etc. notwendig.
- Das illegale Parken auf Fuß- und Radwegen muss durch stärkere Kontrollen, sowie das Anbringen von Markierungen unterbunden werden. Gleichzeitig müssen genügend Parkplätze auf der Fahrbahn markiert werden.
- Sicherheit auf Gehwegen (Autos und Busse wechseln auf den Gehweg, um nicht abbremsen zu müssen)

Errichtung neuer und Verbesserung bestehender Fuß- und Radwege

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Kontrolle illegalen Parkens

1.7 Ein Verkehrskonzept für Trier!

Unmut durch verkehrsplanerische Versäumnisse Lärm, Abgase, Raser und das damit verbundene Sicherheitsproblem auf den Straßen in Kürenz haben die Schmerzgrenze der Bürger/innen überschritten. In Gesprächen erfährt man heute eine Mischung aus Zorn und auch Resignation gegenüber den Verwaltungsorganen, deren verkehrsplanerische Versäumnisse und Unterlassungen, teilweise schon aus den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts, sich heute bitter an den Anwohner/innen rächen!

Mangelhafte Umsetzung der verkehrspolitischen Zielvorstellungen Im April 1992 verabschiedete der Trierer Stadtrat Zielvorstellungen zu einem Verkehrskonzept. Eine Umsetzung ist bis jetzt höchstens ansatzweise zu erkennen, die meisten Maßnahmen und Beschlüsse, die seither konkretisiert wurden, stehen sogar in deutlichem Widerspruch dazu. Auch die Planungen für die nächsten Jahre lassen wenig Übereinstimmung mit dem verbalen Konzept erkennen.

Verkehrskonzept für die Gesamtstadt Um die für die Trierer Bevölkerung in weiten Teilen untragbaren Verkehrsbelastungen in den Griff zu bekommen, sollten die beschlossenen Ziele auf ihre Realisierung überprüft werden. Darüber hinaus sollte unverzüglich ein konkretes Verkehrskonzept für die Gesamtstadt auf der Grundlage der beschlossenen Zielvorstellungen erarbeitet und umgesetzt werden.

2 ERGEBNISSE DER ARBEITSGRUPPE

SOZIALES

In der AG Soziales waren die KürenzerInnen mit einem festen Stamm von acht Personen vertreten. Dadurch, dass diese relativ geringe Anzahl von Beginn an bis zum Ende durchgehalten werden konnte, war eine konstante gemeinsame Arbeit möglich.

Diese AG wurde von Carsten Lang über 4 Sitzungen begleitet. Nach der dritten Sitzung teilt sich die Arbeitsgruppe, um die Bereiche „Kinder und Jugendliche“ und „Vereinsleben und soziale Infrastruktur / Stadtteilidentität“ getrennt zu diskutieren. Die Ergebnisse flossen in die 4. Sitzung ein und die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden mit Prioritäten versehen, um den Entscheidungsträgern Hinweise auf besondere Dringlichkeiten zu geben.

Zentrale Themen waren „Angebote für Kinder und Jugendliche“, „Einfluss des Verkehrs auf die Situation von Kindern und Jugendlichen“, „Angebot der Vereine und Kooperationsformen“, „Veranstaltungsräume“, „Außenwahrnehmung des Stadtteils“, „Zusammengehörigkeit von Altkürenz und Neukürenz“, „Naherholungsmöglichkeiten“ und „Integration der Studenten“.

2.1 Allgemeine Situation

Die Situation in Kürenz ist in den unterschiedlichsten Bereichen von der Verkehrsproblematik beeinflusst. Dies gilt auch für den Bereich „Soziales“. Die getrennte Darstellung der Arbeitsbereiche darf diese Zusammenhänge nicht verschleiern. Die Schaffung einer Lösung zur Minderung der Verkehrsbelastung für die Kürenzerinnen und Kürenzer wird von den Beteiligten der Arbeitsgruppe als notwendige Voraussetzung gesehen, die Verhältnisse in diesem Bereich für die Zukunft nachhaltig zu verbessern. Dazu zählt beispielsweise, die im Bereich Verkehr bereits erwähnte Auswirkung auf die Sozialstruktur genauso wie die erschwerte Erreichbarkeit der Spielräume im Stadtteil für Kinder durch die Hauptverkehrsstrassen oder die gesundheitliche Belastung durch Abgase und Lärm.

8 Bürgerinnen und Bürger in der AG Soziales

Zentrale Themen der AG Soziales

Entschärfung der Ver- kehrssituation als Voraussetzung



Abbildung 12: Die Avelsbacher Straße als Mobilitätsbarriere, besonders für Kinder

Abhängigkeiten einzelner Themenbereiche

Abhängigkeiten bestehen auch zwischen den einzelnen Themenbereichen innerhalb der AG Soziales. So kann etwa der Aspekt der Veranstaltungsräume nicht isoliert von der Frage der Vereinsarbeit oder möglicher Kooperationen der im Stadtteil ansässigen Institutionen, Vereine und Einrichtungen behandelt werden. Vielmehr haben sich auch die AG-Teilnehmer in ihren Ideen und Vorschlägen angesichts der Kenntnis um die Situation der öffentlichen Haushalte immer auch daran orientiert, wie Synergien geschaffen werden können. Primat der Arbeit war daher nicht der Ruf nach einem Mehr an kommunalen Leistungen, sondern auch die Suche nach Anknüpfungspunkten im Bestehenden und dessen Verbesserung oder Veränderung, beispielsweise durch eine organisierte Zusammenarbeit der Akteure im Stadtteil.

Eine Möglichkeit der Zusammenarbeit wird beispielsweise im Bereich der Kinder- und Jugendarbeit gesehen. Hier könnte beim Aufbau einer Jugendarbeit in Alt-Kürenz das Wissen und die Unterstützung aus Neu-Kürenz, Treffpunkt am Weidengraben e.V., genutzt werden.

Große Unterschiede zwischen Alt- und Neu-Kürenz

In diesem Punkt zeigt sich auch die ganz unterschiedliche Situation von Alt- und Neu-Kürenz. Während in Neu-Kürenz intensive Bemühungen stattfinden, eine am Sozialraum ausgerichtete Kin-

der- und Jugendarbeit weiterzuentwickeln, existieren in Alt-Kürenz nur vereinzelte Ansätze, obwohl die Erfahrungen der AG-TeilnehmerInnen diese Notwendigkeit offen legen.

Insgesamt – das zeigen auch die Untersuchungen der Mobilien Spielaktion e.V. – finden Kinder und Jugendliche in Neu-Kürenz mehr Räume zur Entfaltung und Befriedigung ihrer Bedürfnisse vor. Nicht zuletzt deswegen bezieht sich auch in diesem Kapitel die große Anzahl der Ausführungen auf Alt-Kürenz.

2.2 Handlungsbedarf

Aus der Arbeit in den Sitzungen und der Sammlung und Beschreibung der Erfahrungen der Kürenzerinnen und Kürenzer ergaben sich zwei Bereiche, in denen in besonderem Maße Handlungsbedarf besteht:

1. Bereich Kinder und Jugendliche
2. Bereich Vereine und soziale Infrastruktur/ Identität des Stadtteils

Diese werden im folgenden dokumentiert.

2.2.1 Bereich: Kinder und Jugendliche

Insgesamt ist festzustellen, dass die Kinder in Alt-Kürenz Spielräume zur Verfügung haben, die allerdings veraltet sind. In Alt-Kürenz greifen keine Maßnahmen, die andernorts durch Projekte wie die „Soziale Stadt“, durch Konversionsmaßnahmen (wie z.B. Auf der Bausch) oder Neubesiedelung (z.B. Irsch) innovativen Charakter haben.

Die Pfarrei bietet Freizeitangebote für Kinder an, allerdings stehen hier vorrangig Räume zur Verfügung, die Maßnahmen erfolgen auf Eigeninitiative. Betreuungseinrichtungen für Kinder unter 3 Jahren fehlen in Alt-Kürenz ganz, der Bedarf an Nachmittagsbetreuung von Schulkindern wird durch 8 Hortplätze nicht gedeckt.

Jugendliche haben nur informelle Treffpunkte, die sie in Konflikt mit Anwohnern bringen: Die Jugendarbeit in Alt-Kürenz müsste vollständig professionell aufgebaut werden.

**Fokus auf zwei
Arbeitsbereiche**

**Situation von Kindern
und Jugendlichen**

Diese allgemeine Beschreibung der Situation von Kindern und Jugendlichen in Alt-Kürenz ist bereits in der Grundlageninformation zum Stadtteil Kürenz (S. 43-47) erfasst und mit statistischem Material belegt.

**Analyse des TriKis
wird bekräftigt**

In der Sitzung vom 5.3.02 wurden von einer Mitarbeiterin des TriKis die Spielraumpläne Alt-Kürenz und Neu-Kürenz vorgestellt. Die detaillierte und professionelle Analyse der Spielräume der Kinder deckt sich weitestgehend mit der Wahrnehmung der beteiligten Bürger/innen der AG Soziales.

Hier wird für Alt-Kürenz besonders auf Handlungsbedarf in den folgenden Bereichen hingewiesen:

- Die eingeschränkte Mobilität der Kinder im Stadtteil durch stark befahrene Straßen
- Attraktivitätssteigerung des Pausenhofs der Grundschule durch mehr Phantasieräume
- Fehlende Eltern-Kind-Spielräume
- Der Sportplatz „Am Grüneberg“ als zur Zeit nicht nutzbare Ressource

Die Problemfelder im Bereich der Kinder- und Jugendarbeit in Alt-Kürenz sind der Stadtverwaltung also bekannt und der Handlungsbedarf liegt seit geraumer Zeit offen. Die Vorarbeiten der beteiligten Abteilungen der Stadtverwaltung und der TriKi werden von der AG Soziales uneingeschränkt unterstützt. Sie werden im Folgenden durch die Ortskenntnis der Bürger/innen im Bürgerbeteiligungsverfahren ergänzt und mit der Forderung nach kurzfristiger Umsetzung verbunden.

2.2.1.1 Verbesserung bestehender Spielplätze

Schlosspark

**Nutzungskonkurrenz
und Vandalismus**

Der Schlosspark ist ein attraktiver, naturnaher und zentral gelegener Spielraum, der allerdings über vergleichsweise wenig Spielgeräte verfügt. Spielflächen (z.B. der Bolzplatz) werden von Kindern und Jugendlichen konkurrierend genutzt, was immer wieder zu Konflikten führt. Vandalismus wird regelmäßig beklagt.



Abbildung 13: Spielplatz im Schlosspark

Spielplatz Rosenstraße

Der Spielplatz in der Rosenstraße wird von den Kindern verschiedener Altersgruppen als Spielort angenommen: Für jüngere Kinder ist er z.B. durch die Umzäunung sicher, für ältere Kinder ist er aufgrund einiger Spielgeräte reizvoll.



Abbildung 14: Spielplatz Rosenstraße

Spielplätze zwischen den städtischen Häusern Avelsbacher Str. und Domänenstraße

Die Nutzung der Spielplätze wird derzeit von den Mietern geduldet, sie schließen laut der Spielraumanalyse des TriKis auch eine Lücke im Bereich der Eltern-Kind-Spielräume aus. Bei einem Verkauf der Häuser werden sie als Spielräume erhalten bleiben. Sie haben durch die zugängliche Lage einen hohen Aufforderungscharakter für Kinder, sind aber vermüllt und der Sand wird nicht ausgewech-

**Spielplatznutzung
lediglich geduldet**

selt. Hier stellt sich die Frage nach den Verantwortlichkeiten. (Die Hecken, die das Gelände umzäunen, sind gerade im Bereich der Bushaltestelle Domänenstraße voller altem Müll, vgl. AG Ortsbild)

Schulhof der Grundschule

Zugänglichkeit des Schulhofs sichern

Der Schulhof der Grundschule Kürenz in der Soterstraße wird umgestaltet, was einen neuen, attraktiven Spielraum vor allem für Kinder im Grundschulalter schafft. Sicher zu stellen ist, dass dieser Spielraum zugänglich bleibt. Vandalismus Jugendlicher ist Ausdruck einer unzureichenden Jugendarbeit (vgl. Punkt 8).

2.2.1.2 Erhöhung der Sicherheit für Kinder im Stadtteil

Sicherheit für Kinder verbessern

Die Sicherheit der Kinder im Stadtteil und die Nutzung wohnortnaher Spielräume für Bewegungsspiele steht und fällt mit einer befriedigenden Verkehrslösung und dem Bau einer Umgehungsstraße in absehbarer Zeit. Unfallverhütung betreiben die Eltern durch eine sehr hohe Beaufsichtigung auch älterer Kinder beim Überqueren der Hauptstraßen und auch der Zebrastreifen, weil diese wenig Sicherheit bieten (z.B. Überfahren geschlossener Linien, um den Bus zu überholen etc.).

Das Befahren der Gehwege in der Domänenstraße muss durch die Installation von Pfosten unterbunden werden.

Unmittelbar vor der Schule in der Soterstraße fehlt ein Gehweg zur Sicherheit der Kinder. Die Soterstraße sollte - gerade im Zusammenhang mit der Bebauung des Petrisbergs - für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Es bietet sich an, die Soterstraße dann auch als verkehrsberuhigte Zone auszuweisen. Im Rahmen einer Gesamtverkehrslösung können vor allem Sackgassen zu Spielräumen für Kinder werden und als verkehrsberuhigte Zone beschildert werden (z.B. Rosenstraße, Hülterweg u.a.).

Der Stadtteil ist durch das hohe Verkehrsaufkommen in den Hauptstraßen und das unregelmäßige Verkehrsverhalten zergliedert und die Nutzung der Spielräume jenseits der Hauptstraßen erschwert. Dies gilt in hohem Maße für Zugänglichkeit des Grüneberg und des Naturraums Avelertal.

2.2.1.3 Nutzung des Sportplatzes Am Grüneberg

Der alte Sportplatz am Grüneberg stellt eine Freifläche dar, die nicht genutzt wird. Er wird in der Spielraumanalyse der TriKi nicht hervorgehoben und von Kindern wenig als Spielraum angenommen, obgleich er vergleichsweise nah an Alt-Kürenz und an der Turnhalle von Kürenz liegt.

Anzuregen ist hier

- die Sanierung des Fußballplatzes als Bolzplatz
- die Installation einer Skaterbahn

zur Nutzung des Geländes für den Turnverein, zur Steigerung des Freizeitwertes des Geländes für Kinder und Jugendliche aus Kürenz und für die Kinder der Pächter der Schrebergärten.



Abbildung 15: Sportplatz Am Grüneberg

2.2.1.4 Attraktivitätssteigerung des Naherholungsgebiets Avelertal

Das Naherholungsgebiet Avelertal wird von Alt- und Neu-Kürenz genutzt und bietet z.B. älteren Kindern einen erreichbaren Naturraum für raumgreifende Spielaktivitäten.

Die Idee, im Avelertal einen Abenteuerspielplatz einzurichten erfüllte mehrere Ziele. Das Avelertal gewinnt für Kinder, Jugendliche und deren Eltern einen reizvolles Ziel von Spaziergängen. Kinder erschließen den Naturraum leichter und das Avelertal könnte in die Konzeption der Landesgartenschau mit einbezogen werden.

Aufwertung des Sportplatzes Am Grüneberg

Nutzungsqualität im Avelertal steigern

Weitere Überlegungen sind:

- eine Verbesserung des Zugangs zum Avelertal von Alt-Kürenz durch einen Radweg
- eine Erneuerung des Bodenbelags (neue Teerdecke) im unteren Teil des Avelertals (durchgängiger Spazierweg zwischen Alt- nach Neu-Kürenz)
- ein innovatives Projekt der Kinder- und Jugendarbeit (z.B. Bauspielplatz) in Zusammenarbeit mit Trägern der Kinder- und Jugendhilfe.
- Ermöglichung von Wasserspielen (Avelsbach liegt zu tief)

2.2.1.5 Sicherung der Ganztagsbetreuung von Kinder unterschiedlichen Alters

Ganztagsbetreuung verbessern

Betreuungsangebote für Kinder unter 3 Jahren fehlen, die Betreuung von Kindern im Schulalter deckt mit acht Hortplätzen nicht den Bedarf und befindet sich noch in der Aufbauphase. Die Ganztagschule Alt-Kürenz wurde abgelehnt. Um die Gefahr einer fortschreitenden Abwanderung in andere Stadtteile abzuwenden ist eine Verbesserung des Angebots anzustreben.

2.2.1.6 Angebote für Kinder und Aufbau der Jugendarbeit

Angebote für Kinder leistet in begrenztem Maße die Pfarrei, wobei hier vorrangig Räume zur Verfügung gestellt werden. Sie werden im Pfarrbrief veröffentlicht und sind durch die Bindung an die Kirchengemeinde geprägt. (Die Angebote werden von der AG Soziales / Bereich Vereinsleben und soziale Infrastruktur zusammengestellt.)

Eine gemeinwesenorientierte pädagogische Arbeit in Alt-Kürenz (z.B. verglichen mit Neu-Kürenz) fehlt.

Öffnung der Schule hin zur Gemeinde

Wünschenswert und aufgrund der räumlichen Voraussetzungen machbar wäre u. E. eine Öffnung der Schule hin zur Gemeinde. Funktionsräume der Grundschule könnten für professionelle Angebote für Kinder und Jugendliche genutzt werden (vgl. die Doppelnutzung der Ausonius-Grundschule als Musikschule am Nachmittag).

Ansprechpartner für diese Ideen sind die Schulleiterin und Träger der Kinder- und Jugendhilfe (z.B. Palais, Ex-Haus, MJC, Im Treff) mit ihrem Know-how.

Die Jugendarbeit müsste in Kürenz vollkommen neu aufgebaut werden. Ideen gehen dahin, in Alt-Kürenz eine „Dependance“ des Stadtteilzentrums „Im Treff“ einzurichten bzw. das pädagogische Wissen in Alt-Kürenz zu nutzen. Ansprechpartner sind auch hier die Träger der Kinder- und Jugendhilfe.

**Kooperationen
schaffen**

Für den Bereich Kinder und Jugendliche in der AG Soziales haben die Punkte 4.2.5. und 4.2.6. absolute Priorität. Hier ist geplant auch über die Bürgerbeteiligung hinaus, weiter mit den verantwortlichen Akteuren im Stadtteil im Gespräch zu bleiben. Ein erstes Zusammentreffen ist bereits vorgesehen, um die Möglichkeiten des Aufbaus einer Jugendarbeit auszuloten.

Prioritäten

2.2.2 Bereich: Vereine und Soziale Infrastruktur / Identität des Stadtteils

2.2.2.1 Identität stiften - Gehören Alt- und Neu-Kürenz zusammen?

Die Zusammengehörigkeit von Alt- und Neu-Kürenz, die häufig im Alltag durch die BürgerInnen in „oben“ und „unten“ getrennt werden, wurde in der AG diskutiert. Neben vielen Gründen, die dafür sprechen, dass es sich hier um zwei getrennte Stadtteile handelt, sprechen einige Argumente für eine Förderung integrierender Maßnahmen. Dazu gehört zum Beispiel, dass Alt- und Neu-Kürenz durch einen gemeinsamen Ortsbeirat vertreten werden.

Gemeinsamkeit schaffen

Handlungsbedarf besteht hier im Bereich der Betreuung der Pfarreien und des ÖPNV, für dessen Nutzung, innerhalb eines Stadtteil zur Zeit noch ein Fahrtentgelt des Zwei-Zonen-Tarif aufgewendet werden muss. Dies führt dazu, dass das Besuchen von Veranstaltungen in Neu-Kürenz durch Alt-Kürenzer und umgekehrt durch unverhältnismäßig hohen Kosten erschwert wird.

2.2.2.2 Image von Neu-Kürenz stärken

Außenwahrnehmung verbessern

Besonders für Neu-Kürenz gilt es für die Zukunft die Außenwahrnehmung und das Image des Stadtteils zu stärken. Von der AG wird festgestellt, dass einerseits durch einige Vorfälle in den letzten Jahren das Ansehen des Stadtteils (Neu-Kürenz) stark gelitten habe, andererseits, die Vorzüge als „grünem Stadtteil“ nicht ausreichend Anerkennung finden. Eine Möglichkeit zur Stärkung eines solchen Images läge auch hier in der Aufwertung der Domäne im „Avelertal“, die durch einen Einbezug in die Landesgartenschau einen besonderen Schub erreichen könnte.

Weitere Vorschläge gehen dahin, die einzelnen Stadtteile im Internet über die Präsenz der Stadt Trier vorzustellen, um die Vorzüge und Wohnqualitäten herauszustreichen.

Das Image des Stadtteils hat auch deswegen besondere Bedeutung, weil sich darüber die zukünftige Zusammensetzung der Bevölkerungsstruktur mitentscheidet.

2.2.2.3 Räume schaffen

Gemeinschaftsräume fehlen

Handlungsbedarf besteht in der Bereitstellung von Räumen, die zur Durchführung von Festen und Treffen der Vereine aber auch der Kürenzerinnen und Kürenzer insgesamt geeignet sind. Zur Zeit steht hierzu nur der Veranstaltungsraum in der Gaststätte Ternes (für ca. 100 Personen) zur Verfügung. Eine Möglichkeit hierzu wurde mit dem separaten Bau des Feuerwehrgebäudes vertan. Eine weitere Möglichkeit wird in der Aufwertung der Sporthalle am Grüneberg gesehen.

Informelle Treffpunkte

Weiterhin ist anzumerken, dass informelle Treffpunkte in Alt-Kürenz fehlen. Räume und Plätze mit Aufenthaltscharakter sind nahezu nicht zu finden. Hier ist besonders auf das hohe Verkehrsaufkommen hinzuweisen, das dafür sorgt, dass die Orte der „täglichen Begegnungen“ nicht zum Verweilen einladen. Ziel muss es daher sein, neben der Schaffung eines Kristallisationspunktes (s.o.) für gemeinsame Aktivitäten, die öffentlichen Räume attraktiver zu gestalten. Angesichts der ungelösten Verkehrsproblematik, fiel es den AG-Mitgliedern jedoch schwer, hierzu konkrete Maßnahmenvorschläge vorzubringen.

2.2.2.4 Vereinsarbeit unterstützen

Bei den Diskussionen in der Arbeitsgruppe ergibt sich eine ambivalente Wahrnehmung des Vereinslebens. Auf der einen Seite wird der Wunsch nach einem breiteren Angebotsspektrum geäußert, auf der anderen Seite wird auf das bestehende Angebot und das mangelnde Interesse und die fehlende Kenntnisnahme auf Seiten der Bürgerinnen und Bürger hingewiesen. Dies wurde als Hinweis darauf verstanden, den Angeboten im Stadtteil zu einer stärkeren Präsenz zu verhelfen.

Ambivalente Wahrnehmung bei Vereinsleben

In diesem Zusammenhang entstand auch die Idee zur Erstellung einer Stadtteilzeitung (vgl. Kap. 4.5.). Darüber hinaus wurde von der Arbeitsgruppe eine Art Veranstaltungskalender erstellt, die auch in dieser Zeitung veröffentlicht werden soll. Diese Maßnahme soll als Beitrag zur Stärkung der stadteigenen Vereine verstanden werden, um deren Aktivitäten öffentlicher zu machen und ihnen die notwendige Unterstützung von Seiten der Bürgerinnen und Bürger zukommen zu lassen.

Stärkung der Öffentlichkeitsarbeit durch Stadtteilzeitung

2.2.2.5 Kooperationen stiften

Wie bereits in Kap. 4.2.1.6. erwähnt, wird eine stärkere Kooperation zwischen Einrichtungen, Institutionen und Vereinen im Stadtteil angestrebt. Angebote bestehen nach Ansicht der Kürenzerinnen und Kürenzer häufig nebeneinander, so dass mögliche Synergieeffekte verhindert werden. Wie hier konkret produktive und sinnvolle Kooperationen eingegangen werden können, wurde im Rahmen der Arbeit der AG noch nicht formuliert. Es wird aber für die Zukunft sicher Gegenstand der weiteren Aktivitäten einiger Bürgerinnen und Bürger bleiben. Hierfür ist man auf die notwendige Unterstützung angewiesen.

Synergieeffekte schaffen

2.2.2.6 Studierende integrieren

Aufgrund einer Vielzahl von in Kürenz lebenden Studierenden hat der Stadtteil unter einer hohen Fluktuation zu leiden. Eine Anbindung von Seiten der Studenten an den Stadtteil und die dort stattfindenden Aktivitäten findet aus Sicht der KürenzerInnen nicht statt. Eine Identifikation mit dem Stadtteil ist nur selten vorhanden. Aktivitäten der Studierenden konzentrieren sich eher auf den In-

Hohe Fluktuation

nenstadtbereich oder das Universitätsgelände, wengleich der Stadtteil unter günstigeren infrastrukturellen Bedingungen (siehe Kap. 4.2.2.3.) sicher Anknüpfungspunkte für gemeinsame Aktivitäten bieten würde.

2.3. Ziele und Maßnahmen

Die Themen, die innerhalb der Treffen der AG bearbeitet wurden, sind gemäß der Prioritätensetzung der AG-TeilnehmerInnen in eine Reihenfolge gebracht worden. Den Kästchen in den grauen Feldern können Sie die kumulierten Rangplatzwerte entnehmen.

2.3.1. Bereich: Kinder und Jugendliche

1. Verkehr 23

Ziel: Die belastende Verkehrssituation ist für alle Kürenzerinnen und Kürenzer, besonders die Kinder, im Sinne einer sicheren und gesunden Umwelt befriedigend gelöst. Damit ist die Grundvoraussetzung für Verbesserungen in den verschiedensten Bereichen des Lebens der BürgerInnen und Bürger erfüllt.

Maßnahmen: • Siehe Arbeitsgruppe Verkehr

2. Spiel und Aufenthaltsräume für Kinder und Jugendliche (hauptsächlich AK) 29

Ziel: Der Stadtteil Kürenz verfügt über ein differenziertes Angebot an Spielräumen und Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche. Die Spielgeräte sind intakt und werden regelmäßig gewartet. Die Zugänglichkeit der Plätze ist gewährleistet und es existieren keine Nutzungskonkurrenzen zwischen den verschiedenen Altersgruppen. Die offiziellen Spielplätze laden auch die Eltern der Kleinkinder zum Verweilen ein.

- Maßnahmen:**
- Insgesamt: Die volle Zustimmung zu den Maßnahmenvorschlägen der Mobilien Spielaktion e.V.
- Schlosspark**
- Regelmäßiger Austausch des Sandes
 - Entfernung der Natursteinumrandung
 - Stabilisierung des Klettergerüsts
 - Einrichtung einer großen Rutsche
 - Regelmäßige Reinigung des Bolzplatzes (Scherben)
 - Einrichtung eines informellen Treffpunktes für Jugendliche am Gerätehaus: (Kiosk, Stehcafe), kombiniert mit Jugendarbeit im Stadtteil
- Rosenstraße**
- Regelmäßige Auswechslung des Sandes
 - Ausbesserung des Kreisspielgerätes
- Spielplätze
Avelsbacher-
und
Domänenstr.**
- Klärung der Verantwortlichkeiten für die Instandhaltung der Spielplätze
- Schulhof der
Grundschule**
- Sicherung der Zugänglichkeit des Spielraum „Schulhof“ nach der Umgestaltung (siehe „Öffnung der Grundschule für den Stadtteil“)
- Sportplätze
„Am Grüne-
berg“**
- Sanierung des Fußballplatzes als Bolzplatz

3. Ganztagsbetreuung von Kindern unterschiedlichen Alters (AK) 25

Ziel: Der Stadtteil Kürenz verfügt über ein altersgerechtes Angebot an Betreuungsformen.

- Maßnahmen:**
- Verbesserung des Angebotes (mit Grundschule) für Kinder im Grundschulalter
 - Einrichtung von bzw. Vergrößerung des Angebotes zur Betreuung von unter dreijährigen Kindern

4. **Attraktivitätssteigerung des Naherholungsgebietes „Avelertal“**

33

Ziel: Durch den Einbezug des Avelertals in die Landesgartenschau und die damit verbundene Einrichtung ist dieses Naherholungsgebiet ein attraktiver Raum für Erwachsene wie Kinder geworden.

- Maßnahmen:**
- Verbesserung des Zugangs zum Avelertal von Alt-Kürenz durch einen Radweg
 - Erneuerung des Bodenbelags im unteren Teil des Avelertals (durchgängiger Spazierweg zwischen Alt- und Neu-Kürenz, Neuerschließung des Wanderwegenetzes insgesamt)
 - Einrichtung eines Abenteuerspielplatzes (LGS)
 - Ermöglichung von Wasserspielen
 - Errichtung eines Barfußfades

5. **Sicherheit für Kinder und Jugendliche im Stadtteil (AK)**

34

Ziel: Der Stadtteil Kürenz (Alt-Kürenz) ist insofern kinderfreundlich, als dass er den Kindern ein gefahrloses Überqueren der Straßen ermöglicht. Die Gehwege sind so gesichert, dass ein Befahren durch Autos nicht mehr möglich ist. Durch die Lösung der Verkehrsproblematik sind die Durchgangsstraßen nur mäßig befahren und die Eltern können ihren Kindern eine eigenständige Mobilität im Stadtteil angstfrei ermöglichen. Es gilt der Grundsatz: Kinderinteressen haben Vorrang vor den Interessen der Autofahrer.

- Maßnahmen:**
- Installation von Pfosten in der Domänenstrasse, um das Befahren der Gehwege zu verhindern
 - Gehweg in der Soterstraße vor der Grundschule
- Maßnahmen**
- Sperrung der Soterstraße für den Durchgangsverkehr
 - Soterstraße als verkehrsberuhigte Zone
 - Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen in Sackgassen als Spielräume für Kinder (z.B. in der Rosenstraße, Hülterweg)
 - Zergliederung des Stadtteils durch stark befahrene Hauptstraßen mindern und damit Erreichbarkeit von Spielräumen verbessern.
 - Freilaufende Hunde im Stadtteil als Gefahr eindämmen

6. Aufbau der Jugendarbeit (AK)

35

Ziel: Durch eine Vernetzung der Akteure im Stadtteil und Nutzung der bestehenden Ressourcen (Räume der Grundschule) existiert in Kürenz eine gemeinwesenorientierte pädagogische Arbeit. Es gilt der Grundsatz: Nicht immer mehr des Gleichen, sondern adressatenorientierte, effektive Nutzung und Vernetzung des Vorhandenen.

- Maßnahmen:**
- Nutzung der Räume der Grundschule für Angebote der Kinder- und Jugendarbeit
 - Kooperationsformen mit Trägern
 - Gemeinwesenorientierte Kinder- und Jugendarbeit
 - Nutzung des pädagogischen Sachverstands aus Neu-Kürenz in Alt-Kürenz

2.3.2 Bereich: Vereine und Soziale Infrastruktur/ Identität des Stadtteils

7. Vereinsleben, soziale Infrastruktur und Kooperation 5

Ziel: Kürenz hat eine lebendige Vereinskultur. Viele KürenzerInnen und Kürenzer engagieren sich im Vereinsleben und das vielfältige Angebot ist im Stadtteil bekannt, wird akzeptiert und von den verschiedenen Altersgruppen genutzt. Vereine und „Jugendarbeit“ (siehe 6.) arbeiten zusammen und ergänzen sich gegenseitig. Es gilt: Angebote bestehen nicht nebeneinander, sondern greifen in- und kooperieren miteinander.

Maßnahmen:

- Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit der Vereine (evtl. mittels des Mediums einer Stadtteilzeitung)
- Erstellung eines „Veranstaltungskalenders“ (wurde bereits von AG-Mitgliedern durchgeführt)
- Stärkere Unterstützung der bestehenden Institutionen
- Kooperationen mit der Kirchengemeinde (Nutzung Jugendheim)

8. Veranstaltungsräume 44

Ziel: Kürenz hat für alle Vereine und Gruppen einen geeigneten Veranstaltungsraum zur Durchführung von Festen, Versammlungen und anderen Aktivitäten. Diese Räume sind ein Ort der Begegnung für die KürenzerInnen und Kürenzer und fördern das Zusammenleben im Stadtteil sowie die Zusammenarbeit der Vereine.

Maßnahmen:

- Modernisierung der Sporthalle am Grüneberg
- Installation einer Küche und Nasszellen und evtl. kleinerer Raum für Treffen in der Sporthalle am Grüneberg

9. Image des Stadtteils 46

Ziel: Der Stadtteil Kürenz ist ein beliebter Wohnort. Durch die positive Außenwahrnehmung gibt es kaum Lehrstand. Kürenz wird als „grüner Stadtteil“ betrachtet, der sich durch eine große Zahl an Frei- und attraktiven Naherholungsflächen auszeichnet (bes. Neu-Kürenz). Durch die Lösung der Verkehrsproblematik in AK ist auch dieser Teil von Kürenz ein attraktives Wohngebiet für Familien. In den Augen der KürenzerInnen und Kürenzer stimmt Selbst- und Fremdwahrnehmung überein.

- Maßnahmen:**
- Lösung der Verkehrsproblematik
 - Neugestaltung des Avelertals (siehe 4.)
 - Einrichtung einer Internetpräsenz, Vorstellung der Stadtteile, bestenfalls über die Homepage der Stadt Trier
 - Einschränkung des illegalen Verkehrs im Avelertal durch Ordnungshüter
 - Senkung der Jugendkriminalität
 - Siehe AG Ortsbild und AG Verkehr

10. Sicherheit (NK) 50

Ziel: Kürenz ist ein sicherer Stadtteil. Die Bürgerinnen und Bürger können sich durch die entsprechende Gestaltung und Beleuchtung der Gehwege frei und ohne Angst jederzeit im Stadtteil bewegen.

- Maßnahmen:**
- Eindämmung der Gefahr durch freilaufende Hunde, Verpflichtung zum Anleinen (evtl. Hinweisschilder, Nutzung der Rathauszeitung, Ordnungsamt)
 - Eindämmung der Jugendkriminalität

11. Zusammengehörigkeit und Selbstwahrnehmung 54

Ziel: Kürenz ist eine funktionierende, lebendige und aktive Stadtteilgemeinschaft. Trotz der Trennung in „oben“ und „unten“ gibt es Gemeinsamkeiten von Alt- und Neu-Kürenz, die die gemeinsame Identität und auch die gemeinsame Interessenwahrnehmung bestimmen. Die Vertretung unterschiedlicher Bedürfnisse und Bedarfe von AK und NK wird durch eine gleichberechtigte Vertretung im Ortsbeirat sichergestellt. Alle Bevölkerungsgruppen fühlen sich und sind in den Stadtteil integriert.

Maßnahmen:

- Betreuung beider Pfarreien durch einen Pastor
- Veränderung der Tarifgrenze (Ein-Zonen-Tarif für den Transfer von AK nach NK und Überlappungszone Aveler Hof bis Uni)
- Gleichberechtigte Vertretung von AK- und NK-Interessen im Ortsbeirat
- Konversion der leerstehenden Gebäude auf dem ehemaligen Kasernengelände Petrisberg. Nutzung als gemeinsames Bürgerhaus. Hier kommen sich Alt- und Neu-Kürenzerinnen und -Kürenzer geographisch näher.

12. Bevölkerungsstruktur 69

Ziel: Kürenz verfügt über eine ausgewogene „Bevölkerungsstruktur“. Auf diese Weise können alte und junge Menschen und auch die ausländischen Mitbewohnerinnen und Mitbewohner voneinander profitieren.

Maßnahmen:

- Attraktivitätssteigerung (AK) für „junge“ Familien (siehe 4.; auch AG Ortsbild und AG Verkehr)
- Belegungspolitik am „Weidengraben“ überprüfen.

13. Sonstige Eingaben der AG

Ziel: Viele kleine Veränderungen im Stadtteil Kürenz haben diesen insgesamt lebenswerter gemacht.

- Maßnahmen:**
- Verbesserung des Aufenthaltscharakters von Räumen in AK, z.B. Aufstellen von Bänken, zur Zeit noch behindert durch starkes Verkehrsaufkommen.
 - Sicherung der Einkaufsmöglichkeiten in NK, Existenzsicherung des dortigen Lebensmittelladens, evtl. möglich durch Werbung des Bringdienstes des Einkaufsladens (auch über Stadtteilzeitung?)

2.4 Eigenes Vorhaben: Stadtteilzeitung

Auf das Vorhaben, in Eigenregie eine Stadtteilzeitung zu erstellen, wurde bereits mehrfach hingewiesen. Nach der Ansicht nicht nur der AG Soziales kann dies einen wichtigen Beitrag leisten, viele der in diesem Gutachten angesprochenen Probleme zu mildern und deren Lösung zu befördern.

Stadtteilzeitung als Beitrag zur Problemlösung

Für die Aktiven dieser Arbeit ist dies auch ein Hinweis darauf, dass es nicht nur die großen Summen und Projekte sind, die das Leben in einem Stadtteil qualitativ verbessern können und das die Bürgerinnen und Bürger selbst maßgeblich an der Gestaltung ihres Gemeinwesens mitarbeiten können und müssen, wollen sie positive Veränderungen bewirken.

Ziele der Stadtteilzeitung:

Die Stadtteilzeitung soll

- über den Stadtteil informieren
- ein Forum für Vereine, Initiativen, Geschäfte usw. ebenso wie für Bewohner des Stadtteils darstellen
- identitätsbildend wirken (z.B. die wahrgenommene Teilung in Alt- und Neukürenz überwinden lassen)
- Interesse wecken

- helfen, die aus der Stadtteilrahmenplanung erwachsenen Forderungen bekannt zu machen, langfristig zu verfolgen und durchzusetzen.

Erscheinungsweise

Die Stadtteilzeitung soll vierteljährlich erscheinen. Als Termin für die erste Ausgabe wurde bei den ersten Redaktionssitzungen der Termin der Vorstellung des Bürgergutachtens anvisiert.

Finanzierung und Verteilung

Eine Finanzierung ist über Werbung, Verkaufspreis und/oder Abonnenten denkbar. Die Entscheidung über die Finanzierung legt auch die Verteilung der Stadtteilzeitung fest (Hauswurfsendung, Verkauf, „Abonnentenservice“).

Redaktion und Verfasser/innen

Das Redaktionsteam übernimmt die Auswahl der Beiträge, schreibt eigene Beiträge, holt Beiträge ein (z.B. Selbstdarstellungen von Institutionen o.ä) und layoutet die Zeitung. Verfasser/in kann jede/r (Kürenzer/in) sein, der/die einen Beitrag leisten möchte. Eine Postanschrift und eine e-mail-Adresse für die Zeitung muss noch festgelegt werden.

„Öffentlichkeitsarbeit“

Neben der direkten Ansprache ist eine Pressemitteilung an den TV vor der ersten Ausgabe eine Möglichkeit, das Vorhaben publik zu machen und Beiträge der Bewohner/innen zu erlangen.

Inhaltliche Überlegungen

Folgende Themen/Rubriken werden von der bestehenden Redaktion als wichtig angesehen:

- Projekt Stadtteilzeitung
- Vorstellung der Redaktion / Ansprechpartnerinnen
- Einladung zur Mitarbeit (jede Altersgruppe soll sich angesprochen fühlen)
- Stadtteilrahmenplanung
- Institutionen wie Schule, Kindergarten, ...
- Vereine
- Bürgerinitiative
- Anzeigen
- Veranstaltungskalender

- Reihen: „Die AGs der Stadtteilrahmenplanung stellen ihre Arbeit vor“ oder „Kürenz früher und heute“
- Kinderseite
- Leserbriefe o.ä.

Um ein Fortbestehen der Zeitung zu ermöglichen, wird es notwendig sein, viele Kürenzerinnen und Kürenzer zur Mitarbeit zu animieren und eine langfristige Finanzierung sicherzustellen.

3 ERGEBNISSE DER ARBEITSGRUPPE ORTSBILD

3.1 Was macht ein Ortsbild aus?

5 Mitglieder in der AG Ortsbild

Die AG Ortsbild beschäftigte sich unter der Moderation von Peter Kappenstein mit dem aktuellen und mit dem historisch gewachsenen Alt-Kürenz, genauer mit dem Kern des statistischen Bezirks Alt-Kürenz. Angesichts der begrenzten Ressourcen der kleinen AG (fünf aus Alt-Kürenz stammenden Mitglieder) war diese Einschränkung unvermeidbar. Die gesamte Gruppe kam viermal zusammen. In Absprache mit der Gesamtgruppe gab es weitere Arbeitstreffen einiger Teilnehmer, z.B. um die Dokumentation zum Ortsbild durch Fotos zu verbessern, die Präsentation im Workshop vorzubereiten oder mit dem Fachbereich Architektur der Fachhochschule Trier Kontakt aufzunehmen, um zu prüfen, ob ein studentisches Projekt an die AG-Arbeit angekoppelt werden könnte.

Erhaltung und Gestaltung von Alt-Kürenz liegen nicht erst seit der Stadtteilrahmenplanung im Interesse seiner Bewohnerinnen und Bewohner.

Ziele der AG Ortsbild

Das laufende Bürgergutachten zur Stadtteilrahmenplanung bietet aber die Chance, die Anliegen dem Stadtrat, dem Ortsbeirat und der Verwaltung vorzutragen, ihnen Nachdruck zu verschaffen und als grundlegende Entwicklungsmaßnahmen oder Einzelprojekte umgesetzt zu sehen.

Systematische Darstellung

Dies gilt nicht zuletzt für den prägenden ersten Eindruck, den ein Stadtteil beim aufmerksamen Betrachter hinterlässt. Eine Betrachtung des Ortsbildes im Rahmen des Bürgergutachtens meint allerdings mehr als den ersten, unmittelbaren Eindruck des Stadtteils. Es geht um die Summe unterschiedlich ausgeprägter Qualitäten der Gebäude und Straßen, des Verkehrs und der Ruhezeiten, der Grünflächen und des Baumbestands usw., also um die systematische Darstellung und Bewertung jener Aspekte, die einen Stadtteil im Urteil von Bewohnern und Besuchern als attraktiv, lebenswert oder als ihr Gegenteil erscheinen lassen. Der Beitrag der AG Orts-

bild setzt sich aus den Teilen „Bestandsaufnahme“ mit Hinweisen auf Stärken und Schwächen sie aus „Maßnahmen“ zusammen.

3.2 Bestandsaufnahme

Historisch und aktuell zählt zum Kern von Alt-Kürenz insbesondere das Dreieck zwischen „Avelsbacher Straße“, „Domänenstraße“ und „Schönbornstraße“ bzw. „Nellstraße“ sowie die in der Hanglage angrenzenden Straßen, aufsteigend mit der Straße „Zum Schlosspark“ über den „Kobusweg“ zur „Avelsbacherstraße“.



Abbildung 16: Die Arbeitsgruppe Ortsbild bei der Ortsbegehung in Alt-Kürenz

Die erste Begehung führte – mit Abstechern in Seitenstraßen – vom „Schlösschen“ aus durch die Domänenstraße, Avelsbacher Straße und Nellstraße zurück zum Ausgangspunkt. Weitere Begehungen folgten.

Ortsbegehung

Die Gebäude, ihre Bauweise, Größe und ihren baulicher Zustand, die räumliche Struktur, d.h. die bebauten und unbebauten Flächen, die Straßen, Wege und Grünflächen sollten untersucht werden.

Dabei ging es – als Zielvorstellung – um den Erhalt des Bestandes, aber auch um zukunftsorientierte Überlegungen für die weitere Entwicklung von Alt-Kürenz.

Eine für die aktuelle Situation in Alt-Kürenz typische Wahrnehmung liegt in folgendem Kontrast.

**Unterschiedliche Qualität
des Gebäudebestandes**

Einerseits trifft man auf eine große Zahl unansehnlicher, sanierungsbedürftiger Fassaden, die seit Jahrzehnten ohne Anstrich geblieben sind, heruntergekommene Häuser und ungepflegte Vorgärten. Es scheint den Besitzern oder Mietern an Geld und/oder Interesse zu mangeln, um ihren Häusern und dem Stadtteil ein freundliches, ansehnliches Bild zu geben.



Abbildung 17: Negativbeispiel

Andererseits sind eine Reihe von Häusern und Vorgärten gepflegt. Besitzer oder Mieter engagieren sich offensichtlich, um ihr Haus und damit auch den Stadtteil ansprechend zu gestalten.





Abbildung 18: Positivbeispiele

Die Analyse der Eindrücke führt zu folgenden, für Alt-Kürenz charakteristischen Aspekten:

Der Kern von Alt-Kürenz ist ein Wohnviertel mit historisch gewachsenen engen Straßenzügen, deren dörflicher Ursprung noch deutlich sichtbar ist. Entsprechend unverträglich wirkt der dominante, dichte Straßenverkehr.

Im Wohngebiet verstreut sind einige kleine Handwerksbetriebe angesiedelt.

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

Ein Bündel an Zuggleisen, die die Verbindung Triers an das regionale und überregionale Schienennetz schaffen, trennt Alt-Kürenz (und Neu-Kürenz) vom nördlichen Stadtteil. Zwei Bahnunterführungen sorgen für die Straßenanbindung. Sie sind allerdings angesichts des enorm gestiegenen Straßenverkehrs nicht ausreichend. Notwendige Alternativen zur aktuellen Verkehrsführung, die die Unterführungen einbeziehen, bleiben erheblich eingeschränkt.

Südöstlich, im Aufstieg nach Neu-Kürenz und zum Petrisberg, ist Alt-Kürenz durch Wiesen und Waldstücke begrenzt. Die Verkehrsanbindung nach Neu-Kürenz erfolgt durch das Avelertal.

Eine eindeutig erkennbare Ortsmitte (etwa durch einen Marktplatz) ist nicht auszumachen. Die St. Bonifatius Kirche mit angrenzendem Kindergarten, der nahe gelegene Schlosspark und die Grundschule sind allerdings von herausragender Bedeutung für das Ortsbild. Hier konzentrieren sich wichtige Funktionen des gesellschaftlichen Lebens, während die Funktionen des täglichen Lebens (Arbeit, Versorgung mit Gütern, Dienstleistungen) über den Ortskern verteilt sind. Ein größeres Einkaufszentrum im Ortskern existiert nicht.

3.2.1 Bauliche Aspekte

Bebauung im Ortskern Unterschiedliche Bebauungsformen

Im Ortskern entlang der „Avelsbacher Straße“, „Domänenstraße“ und „Schönbornstraße“, aber auch entlang der Querverbindungen „Nellstraße“, „Arnoldstraße“, „Brühlstraße“ und „Steilstraße“ sowie „Brunnenstraße“, sind die meisten Gebäude ursprünglich Wohnhäuser, die mit Bruchsteinen errichtet und verputzt wurden. Sie lassen auf den Entstehungszeitraum zwischen 1800 und 1900 schließen. Viele Gebäude sind im Laufe der Zeit verändert worden. Zu den Eingriffen zählen Um- und Anbauten, das Verputzen der Fassade oder der Ersatz des Bruchsteins/Fachwerks durch Mauerwerk, der Einbau von großen Ganzglasfenstern, moderne Haustüren aus Aluminium, Eternitverkleidungen etc.

Die Gebäudezüge entlang der Straßen im Ortskern fallen durch ihre geschlossene Bauweise auf. Es gibt allerdings deutliche Unterschiede entlang der einzelnen Straßen. So unterscheidet sich die Bebauung in der „Avelsbacher Straße“ durch typische Frontbreiten, Geschosszahl, Alter und Anzahl der Mehrfamilienhäuser von der „Domänenstraße“.

Freistehende Häuser sind selten. Die Gebäudehöhe in den einzelnen Straßen ist weitgehend einheitlich. Die ursprünglich dörfliche Anlage von Alt-Kürenz hat dafür gesorgt, dass die Geschossanzahl für heutiges städtisches Wohnen bemerkenswert niedrig gehalten ist. Sie übertrifft selten 4 Stockwerke.

Die jüngere Bausubstanz stammt aus den 60er und 70er Jahren des letzten Jahrhunderts, im Ortskern finden sich nur wenige Neubauten aus jüngster Zeit. Drastisches Beispiel für eine misslungene Einbindung neuer Bauten in das Ortsbild ist das Wohn- und Parkhaus in der Domänenstraße unweit der Pfarrkirche.



Abbildung 19: Wohn- und Parkhaus in der Domänenstraße

In positivem Kontrast dazu stehen einige gepflegte Jugendstilbauten, die sich in die ältere Bebauung gut eingefügt haben und deren Attraktivität das Straßenbild deutlich steigern.

Weitere bauliche Gegebenheiten (Gebäudeformen, Baulücken, Freiflächen) die störend im Gesamteindruck des Ortskerns wirken, sind im folgenden durch Fotos dokumentiert, ebenso aber Beispiele für eine gelungene Bebauung.

3.2.2 Verkehr

Ausführungen zur Bedeutung der aktuellen Verkehrssituation auch für das Ortsbild finden sich im Bericht der AG Verkehr und sollen hier nur kurz genannt sein.

Radwege sind in Alt-Kürenz nicht einmal fragmentarisch vorhanden.

**Fuß- und Radwege
im Ortskern**



Abbildung 20: Fehlende Radwege und zugeparkte Gehwege in der Avelsbacher Straße

Dagegen verfügt der Ortskern durchgängig über Fußwege, deren Zustand und Ausbaugrad allerdings zu wünschen übrig lässt. Sie sind meist zugeparkt.

Die Gehsteige sind nicht ausreichend bemessen, die Gefahrenpunkte für Fußgänger zahlreich, u.a. weil der motorisierte Straßenverkehr über die Gehwege ausweichen muss, um Gegenverkehr überhaupt passieren lassen zu können.



Abbildung 21: Verkehrsinsel in der Domänenstraße

Gefahrenpunkte Die Benutzung der Gehsteige ist oft stark behindert durch geparkte Fahrzeuge. Ausgewiesene Parkstreifen in der „Domänenstraße“ verengen die Fahrbahn und verlangsamen den motorisierten Stra-

ßenverkehr. Er wird dadurch aber auch unübersichtlich. Der Durchgangsverkehr der Busse macht die zahlreichen Engpässe in der „Domänenstraße“ besonders deutlich. Die Kreuzungen Ecke „Avelsbacher Straße“ – „Domänenstraße“ und „Schönbornstraße“ – „Domänenstraße“ stellen sowohl für Fahrzeuge wie für Fußgänger erhebliche Gefahrenpunkte dar. Es mangelt an ausreichend gesicherten Fußgängerüberwegen. Die besonders schutzbedürftige Erreichbarkeit des Kindergartens und der Pfarrkirche ist nicht gewährleistet.

3.2.3 Grünflächen

Im Ortskern sind straßenseitig nur wenige Grünzüge und Freiflächen zu finden. Dem Straßenbild der Avelsbacher Straße fehlt ein Minimum an Begrünung. In Vorgärten der Domänenstraße finden sich zwar Sträucher und vereinzelt Bäume, der Bedarf an einer stärkeren systematischen Begrünung entlang der Straße ist aber augenscheinlich. Ähnliches gilt für die Nellstraße. Ein positives Beispiel ist die Rosenstraße mit durchgängig gepflegten Vorgärten. Die Rosenstraße als Sackgasse beeindruckt auch dadurch, dass Straßenverkehr und Wohnen offensichtlich verträglicher miteinander sein können, als dies etwa in der Avelsbacher Straße der Fall ist.

Begrünung unterschiedlich ausgeprägt



Abbildung 22: Gepflegte Vorgärten in der Domänenstraße

**Gartenparzellen als
Ausgleichsfunktion zur
Verkehrsbelastung**

Für den Betrachter, der das Dreieck „Nellstraße“, „Arnoldstraße“, „Domänenstraße“ begeht, nicht einsehbar befinden sich im straßenabgewandten Teil des Dreiecks zahlreiche Parzellen, die als Gärten gestaltet sind. Für die Anwohner haben diese Gärten mit einer beachtenswerten Gesamtfläche eine nicht zu unterschätzende Ausgleichsfunktion zur Verkehrsbelastung.

Dieses beachtliche Grün (Gärten, Obstbäume, Sträucher) zusammen mit dem Park, den Wiesen und der Bewaldung am Hang entlang des Petrisberges steht in starkem Kontrast zum Eindruck eher trister Straßenzüge im Ortskern von Alt-Kürenz.



Abbildung 23: Grünfläche jenseits der verkehrsdominierten Straßen

3.2.4 Eindrücke ausgewählter Straßen**Enge Fußwege
und dichter Verkehr**

Die Avelsbacher Straße weist z.T. sehr enge Fußwege aus. Für den vorhandenen dichten Verkehr ist die Straße nicht geeignet. Er macht die Gehwege für Nutzer bedrohlich.

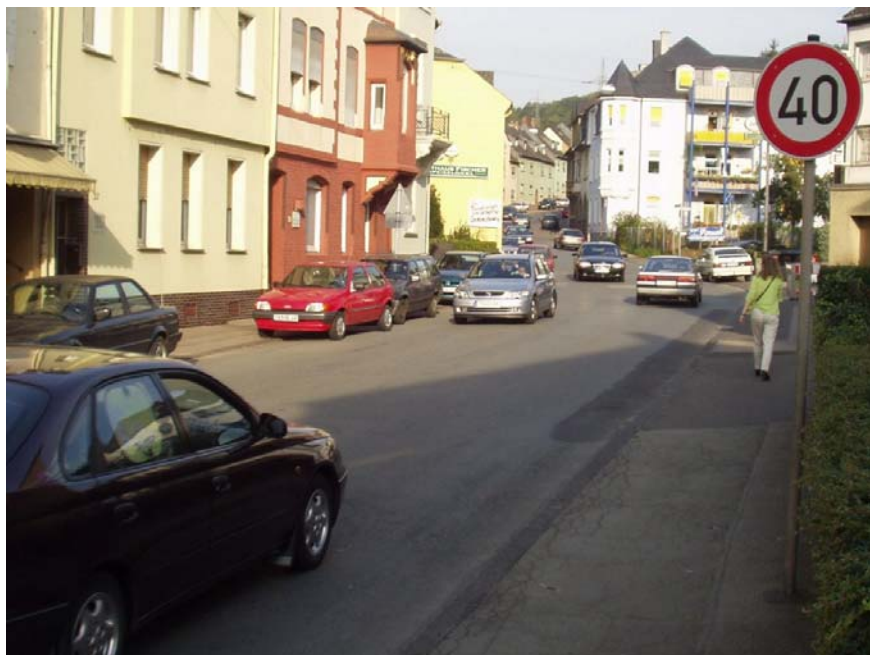


Abbildung 24: Enge in der Avelsbacher Straße

Es finden sich wenig Vorgärten, kaum Grün. Triste Fassaden verstärken das Bild einer Straße, deren Anwohner angesichts der Belastungen resigniert haben.



Abbildung 25: Fassaden in der Domänenstraße

Die Domänenstraße ist an einigen Stellen ebenfalls sehr eng, geprägt durch unaufhörlichen Verkehrslärm. Die Fassaden mancher Häuser sind dringend sanierungsbedürftig.



Abbildung 26: Fassaden in der Domänenstraße

**Grünflächen abseits
der verkehrs
dominierten Straßen**

Manche Fensterbänke tragen Blumenschmuck – ein symbolischer Beitrag gegen Schmutz und Unwirtlichkeit der Straße. Man trifft auf nur wenig Begrünung an Häusern. Der Blick in die Seitenstraßen (z.B. in den Kobusweg, Richtung Petrisberg) verrät, dass zu Alt-Kürenz neben der Tristesse der verkehrsdominierten Straßen doch viel Grün zählt.

In der Arnoldistraße gibt es kaum einen grünen Blickfang.

In der Straße zum Schlosspark finden sich neben einer beachtlichen Reihe von Müllcontainern auch Blumenkübel. Nicht besonders einladend sind vor dem Schulzugang Baum, Bank und Glascontainer arrangiert.



Abbildung 27: Ausladendes Arrangement vor dem Schulzugang

Die Straße führt in den gepflegten Schlosspark mit Schloss. Er hat eine nicht zu unterschätzende Erholungsfunktion mitten in Alt-Kürenz.

Die Steilstraße macht einen in Teilen wenig gepflegten Eindruck, andererseits stehen im Kontrast dazu dort Häuser, deren Fassaden und Vorplätze sehr gepflegt sind. Dieser Kontrast ist auch in den angrenzenden Straßenzügen auffallend. Neben Häusern mit hohem Sanierungsbedarf finden sich andere mit gepflegtem Äußeren.

In der Nellstraße hält sich nur wenig Grün in den mit Zäunen begrenzten Vorgärten, die mit Mülltonnen verunstaltet sind. Einige Häuser sind aufwendig saniert und geben der Straße ein wenig Glanz.

Die Rosenstraße weist durchweg gut erhaltene Häuser mit z.T. schönen Fassaden (Anfang 19. Jahrhundert) und gepflegten Vorgärten mit viel Grün und Blumen aus.



Abbildung 28: Fassaden in der Rosenstraße

3.3 Maßnahmen

Der Stadtteilrahmenplan soll aus der Sicht der AG handlungsorientiert sein. Die Anliegen von Bewohnerinnen und Bewohnern sollten – als Maßnahmen formuliert – in zeitlich vertretbarem Rahmen umsetzungsfähig sein und zu spürbaren Verbesserungen führen.

**Kontrastreiches
Erscheinungsbild
auch in der Steilstraße**

Handlungsorientierung

3.3.1 Das Ziel „Lebenswertes Kürenz“ und generelle Maßnahmen

Im Alt-Kürenzer Ortskern stehen Wohnen, Grundversorgung und das soziale Leben im Vordergrund. Der Bereich „Arbeit“ beschränkt sich weitgehend auf die vorhandenen kleinen Handwerksbetriebe und – als bemerkenswerte Ausnahme unmittelbar am Ortskern – auf das „Trierer Walzwerk“ mit aktuell 213 Beschäftigten, die aber nur zum geringen Teil aus Kürenz selbst kommen.

Hohe Wohnqualität trotz Verkehrsproblematik

Die Teilnehmer der AG Ortsbild stellen den historisch ungebrochenen Wohncharakter von Alt-Kürenz und die Lebensqualität, die dieser Ortsteil trotz der Verkehrsproblematik hat, heraus. In der Stärken-Schwächen Diskussion wurde eine bauliche Aufwertung der Straßenzüge im Ortskern durch Fassadenverbesserungen, eine Begrünung durch Bäume und Sträucher, insbesondere aber eine Entlastung der „Domänenstraße“ und der „Avelsbacher Straße“ vom Durchgangsverkehr präferiert.

Das charakteristische Ortsbild von Alt-Kürenz, sein Erhalt und seine Weiterentwicklung muss von möglichst vielen Bewohnern dieses Stadtteils mitgetragen werden. Zusammengefasst bedeutet dies über das Bürgergutachten hinaus ihren Einsatz für folgende grundlegenden Maßnahmen:

Grundlegende Maßnahmen

Entwicklung eines leistungsfähigen, dem Charakter von Alt-Kürenz angepassten Verkehrskonzepts

- Neugestaltung der zentralen Straßen, die den Ortskern prägen unter den Aspekten „Verkehrsentlastung und -beruhigung“, „Sicherheit von Fußgängern“, insbesondere von Kindern
- Sanierung von Häusern (Substanz, Fassaden, Höfe, Wohnumfeld)
- Abriss, Umnutzung alter Gebäude und Einfügen von Neubauten in das überlieferte Ortsbild
- Neugestaltung und Neuanlage von Freiräumen, Grünflächen zwischen Häusern, Vorgärten.

Die wichtigsten Maßnahmen zur Wahrung der Identität von Alt-Kürenz sind aus Sicht der AG Ortsbild:

- Eine grundlegend geänderte Verkehrssituation, die weitest mögliche Entwicklung der Straßen zu Verkehrswegen, die für Fußgänger jeden Alters und Radfahrer Raum lassen und zusätzliche Funktionen (Einkauf, Verweilzonen, Spiel) erlauben sowie der Erhalt der ortsbildprägenden Bausubstanz.
- Unverzichtbar ist auch die Entwicklung von Grünstrukturen entlang der Straßenzüge.
- Bei Neubauten und Änderungsbauten muss auf die Eingliederung in das bestehende Ortsbild geachtet werden, denn auch das ist wichtig für den Schutz der Wohn- und Lebensumwelt. Die Schaffung preisgünstiger Wohnungen muss Vorrang haben, beispielsweise durch die Förderung der Umwandlung von Flachdächern in Satteldächer mit entsprechendem Dachgeschossausbau. Der Schließung von Baulücken sowie der Aufstockung und dem Ausbau bestehender Gebäude sind Vorrang einzuräumen.
- Die Anlage einiger, im Ortskern verstreut angesiedelter Handwerksbetriebe, wirkt störend im Ortsbild. Dabei wäre z.B. durch eine Veränderung der Zufahrt, durch Fassaden, die einen wettbewerbsbewussten Betrieb ausweisen sollten, aber auch durch Sichtblenden vor Materiallagern, relativ einfach Abhilfe zu schaffen.
- Die Durchmischung von Alt-Kürenz mit Dienstleistungsunternehmen und Ladengeschäften ist offensichtlich rückläufig (zahlreiche geschlossene Läden). Dem muss im Sinne gerade der älteren Bewohner und Familien mit Kindern gegengesteuert werden.

Identitätssichernde Maßnahmen

3.3.2 Einzelmaßnahmen

In der Mitverantwortung von Mitbürgern und Mitbewohnern liegt jener Teil eines attraktiven Ortsbildes, der ein Mindestmaß an Ordnung und Sauberkeit im unmittelbaren Wohnumfeld und in den Straßenzügen betrifft. Konkret: Die AG Ortsbild bemängelt

- Abfälle am Sportplatz Richtung Riverisstraße, Schmutz in den Bahnunterführungen, Müllablagerungen in den Straßen, Grünflächen und Vorgärten. Der Beitrag der Stadtreinigung und die Verantwortung von Mitbürgern müssen sich positiv ergänzen, wenn es zur wünschenswerten Verbesserung kommen soll.
- Die für die Entsorgung von Papier und Restmüll auf den Gehwegen aufgestellten Tonnen stören nach Ansicht der AG durchgängig das Straßenbild in Alt-Kürenz auch an jenen Tagen, an denen keine Abfuhr erfolgt.



Abbildung 29: Verwahrlosung in den Eingangsbereichen

Sie vermitteln, mit den Plastiksäcken für Wertstoffe („Gelbe Säcke“), die ebenfalls außerhalb der Abfuhrzeiten an der Straße zu finden sind, mit Gegenständen für den Sperrmüll und mit achtlos weggeworfenen Gegenständen in manchen Straßenteilen, in der „Avelsbacher Straße“ - „Domänenstraße“ - „Schönbornstraße“, den Eindruck der Verwahrlosung. Dieser Eindruck stärkt keineswegs das Bild eines lebenswerten Kürenz. Abhilfe muss hier durch die Anwohner, sofern sie für die ordnungsgemäße Entsorgung verantwortlich sind, geschaffen werden. Dazu zählt u.a. die Orientierung an Abfuhrzeiten.

- Das Straßenbild würde sich erheblich verbessern, wenn die entsorgenden Haushalte für ihre Tonnen zwischen den Abfuhr-

terminen andere Abstellplätze als die Gehwege nutzen würden.

- Die gewünschte grundsätzlich neu ausgerichtete Straßenplanung im Ortskern muss für solche Lösungen Platz vorhalten. Fotos dokumentieren privat organisierte positive Lösungen, aber auch die vielfach anzutreffende störende Lösung.



Abbildung 30: Abstellplätze für Mülltonnen: Negativbeispiel



Abbildung 31: Abstellplätze für Mülltonnen: Positivbeispiel

3.3.3 Konkrete Vorschläge der Arbeitsgruppe

Zu den Vorschlägen der AG, die Abhilfe schaffen, zählen folgende Einzelmaßnahmen, die schnell umsetzbar und preiswert zu realisieren sind:

- Das Anbringen von Sichtschutz im (teilweisen) Eigenbau für Mülltonnen, Unterbringung in industriegefertigten Müllboxen;
- die Anpflanzung einzelner großkroniger Laubbäume und "kleine" Maßnahmen, wie Fassadenbegrünungen, Mauerfußbegrünungen, Einrichten von Bereichen, in denen Spontanvegetation zugelassen wird, um eine bessere Durchgrünung des Ortes zu erzielen;
- Anstelle von Cotoneaster sollte Efeu zur Befestigung von Erdreich genutzt werden; Gärten und Vorgärten sollten mit heimischen Gehölzen bepflanzt werden.

Andere Maßnahmen:

- Entfernen der mehr als ein Dutzend funktionslosen Bahnverkehrsschilder in der Nähe der Unterführung (Avelsbacher Straße). Die Schienen einer früheren Anbindung existieren nicht mehr und machen den Schilderwald überflüssig und störend;



Abbildung 32: Überflüssiger Schilderwald Nähe Unterführung Avelsbacherstraße

- Anlage einer gefahrfreien fußläufigen Verbindung zum Hauptbahnhof und die Sanierung des Fußweges zum Petrisberg;
- Die Änderung der Funktion der Domänenstraße in eine Einbahnstraße. Damit würde der Verkehr mindestens halbiert;
- Die Änderung von Seitenstraßen in Spielstraßen mit der Konsequenz, dass der Verkehr stark beruhigt und verlangsamt

wird, sinnvollerweise am Beispiel der Straße „Zum Schlosspark“, die zur Schule führt;



Abbildung 33: Anlegen von Spielstraßen in den Seitenstraßen

- Die alternative Nutzung für den Sportplatz am Grüneberg als Bolz- und Spielplatz (Skaterbahn). Die jetzige Situation lässt den Platz zusehends verkommen;
- Das Freilegen eines Teils der originalen römischen Wasserleitung im Hang des Petrisberges oberhalb von Alt-Kürenz als touristische Attraktion besonderer Qualität im Zusammenhang mit der Landesgartenschau;
- Die baldige Verbesserung der Situation an der Kreuzung Schönbornstraße - Domänenstraße. Dieses „Portal“ zum Kern des Stadtteils ist eng – ein unfallträchtiges Nadelöhr für Autofahrer und Fußgänger. Ein heruntergekommener Bau verdirbt zusätzlich den ersten wichtigen Eindruck zur Adresse „Lebenswertes Kürenz“.



Abbildung 34: Nadelöhr Ecke Schönbornstraße - Domänenstraße

- Die Gegensätze in der Pflege von Häusern, wie sie sich im Zustand der Fassaden und im Eingangsbereich zeigen, haben sicher auch mit den Eigentumsverhältnissen der Häuser, dem Mieter- oder Eigentümerstatus von Wohnungen, der Finanzsituation der Bewohner und damit zusammenhängend - deren Interessen und Möglichkeiten an Investitionen für Sanierung und Pflege zu tun. Im Zusammenhang mit der Landesgartenschau wäre über Beratung und Förderung durch die Stadt bzw. das Land eine Motivation und anschließende Verbesserung des Straßen- und Ortsbildes zu erreichen.

Nicht zu vergessen ist allerdings, dass jegliche Motivation einer Veränderung stark im Zusammenhang mit der Verkehrsbelastung gesehen werden muss. Eine zeitlich vertretbare Perspektive für eine Entlastung in dieser drängenden Frage wird mehr Bewohner, ob Mieter oder Eigentümer, zu einem eigenen Beitrag für ein „lebenswertes Kürenz“ motivieren.

3.4 Zusammenfassung

Als Hauptursache machen die AG-Mitglieder die Belastungen durch den seit Jahren ansteigenden Autoverkehr aus. Er demotiviert viele Anwohner, Geld und Zeit für Fassadenanstriche und die Pflege von Vorgärten aufzubringen. Das hohe Verkehrsaufkommen mit seinem Staub und seinen Emissionen, die verschmutzten und engen Fahrbahnen, ein miserabler Straßenzustand (mit bis zu

10 Zentimeter tiefen Löchern im Belag, in denen sich Schmutzwasser sammelt), führt bei vielen Bewohnerinnen und Bewohnern zu Resignation. Warum sollten sie sich noch für den Schutz und die Ansehnlichkeit der Häuser engagieren, wenn nach kurzer Zeit der alte Zustand wiederkehrt. So verliert ein an sich interessanter und lebenswerter Stadtteil sein Ansehen.

Wie lässt sich der Dauerbelastung und nachfolgenden Resignation gegensteuern?

Ohne Forderungen an die Adresse der politisch Verantwortlichen geht es nicht. Die Stadt ist in der Pflicht, Veränderungen an der Straßen- und Verkehrsführung und am Straßenzustand vorzunehmen.

Die Bürger selbst tragen aber ebenfalls Verantwortung, z.B. Hausbesitzer für den Zustand der Häuser, Mieter für das Wohnumfeld. Im eigenen Interesse und im Blick auf die Landesgartenschau müsste diese Verantwortung konkrete Folgen zeigen:

Verkehrsentlastete, beruhigte und sichere Straßen, Fassaden, die ansprechen, ein Wohnumfeld, das das Interesse seiner gut situierten Bewohnerinnen und Bewohner an ihrem Stadtteil ausweist.

Der Trend zur Verwahrlosung der Hauptstraßenzüge in Alt-Kürenz muss dringend gestoppt werden. Die Chancen stehen gut. Alt-Kürenz ist zur Zeit im Gespräch: Die gemeinsame Suche nach Lösungen zur Verkehrsführung, die Stadtteilrahmenplanung, die Landesgartenschau und der Aufbruch von Bürgerinnen und Bürgern in der Initiative „Lebenswertes Kürenz“ sind Zeichen für eine nachhaltige Veränderung.

C STELLUNGNAHME DER MODERATION – RESUMÉE UND AUSBLICK

Beteiligung ist der Erfolgsfaktor

Beteiligung ist **der** Erfolgsfaktor für „eine Planung, die die Vorstellungen der Menschen von der Zukunft ihres Stadtteils berücksichtigt“ - wie die Stadt Trier in ihrer Einladung zur Auftaktveranstaltung schreibt.

Der Erfolg eines Bürgergutachtens besteht also darin, dass die von Bürgerinnen und Bürgern eingebrachten Empfehlungen vom Stadtrat und von der Stadtverwaltung ernsthaft geprüft, in eine Gesamtplanung aufgenommen werden und Chancen für eine Umsetzung erhalten.

Zweitens zählt zum Erfolg auch die Qualität des Verlaufs. In welchem Umfang und mit welchem Ergebnis beteiligten sich Kürenzer Bürgerinnen und Bürger?

1.1 Zum Verlauf

Positive Verfahrensroutine

Aus der Sicht der Moderation lässt sich der Beteiligungsprozess - von der Auftaktveranstaltung bis zum schriftlich vorliegenden Bürgergutachten - wie folgt skizzieren:

- Die Kommunikation war – soweit nötig – institutionalisiert und gut organisiert. Auf der Seite der engagierten Bürger waren Ansprechpartner und Mitglieder der Arbeitsgruppen benannt. Auch auf Seiten der Verwaltung gab es einen unmittelbaren Ansprechpartner. Es war Sorge dafür getragen, dass die von der Verwaltung kommenden Informationen zur Sache und zur Organisation in den Arbeitsgruppen verarbeitet werden konnten und dass die Verwaltung zum geplanten Termin das Gutachten erhalten würde.
- Das Gleichheitsprinzip war dem Grunde nach erfüllt, d.h. es wurden nicht lediglich Einzelinteressen von BürgerInnen behandelt oder verstärkt.
- Die Kommunikation zwischen Verwaltung und Bürgern als Gutachtern war strukturiert und durch gegenseitigen Respekt geprägt. Freund-Feind-Konfrontationen konnten weitgehend vermieden werden.

- Die Regeln kooperativer Kommunikation wurden eingehalten.
- Das Wissens- und Informationsgefälle zwischen der Stadtverwaltung und den engagierten Kürenzer BürgerInnen konnte gerade zum neuralgischen Punkt „Verkehrsbelastung“ und zu möglichen Lösungen durch zusätzliche Gespräche abgebaut werden.
- Mit dem Gutachten konnten auch die Interessen von älteren Menschen, Jugendlichen, Kindern, ausländischen Bewohnern berücksichtigt werden. Umso bedürfnisgerechter und langfristig zufriedenstellender sind die im Bürgergutachten gemachten Vorschläge, Planungsansätze und Empfehlungen.
- Obwohl es kein systematisches Auswahlssystem für Repräsentanten der Kürenzer Bürgerinnen und Bürger gab – die Einladung, die Gutachterrolle einzunehmen, war an alle gerichtet – führte die „Selbstrekrutierung“ nicht zu besonderen Problemen: Es war beispielsweise nicht so, dass sich Einzel- oder Gruppeninteressen mit dem Anspruch der alleinigen Betroffenen-Vertretung durchgesetzt hätten. Im Gegenteil, die Mitglieder in den verschiedenen AGs waren jeweils an Verlauf und den Ergebnissen der anderen AGs interessiert. Ihre Arbeit galt immer auch dem Zusammenhang zwischen den Themen „Verkehr“, „Ortsbild“ und „Soziales“. Kennzeichnend für diese integrierte Sicht sind die Ergebnisse des gemeinsamen Workshops.
- Auch für die Bürgerbeteiligung in Kürenz gilt, dass es der Mehrzahl der BürgerInnen offensichtlich an Zeit, Information oder Motivation fehlt, um sich aktiv in einem Bürgergutachten einzuschalten. Die Frage, wie es gelingen könnte, mehr Bürgerinnen und Bürger als „Gutachter“ zu gewinnen, muss vor allem an zusätzlichen Formen der Motivierung ansetzen. Erfahrungswerten entsprechend hätte die Beteiligung in Kürenz höher sein können als es faktisch der Fall war, weil:
 - viele Bewohner persönlich und aktuell von der Verkehrsbelastung betroffen sind,
 - die Folgen der Verkehrssituation, aber auch die Konsequenzen, die sich aus demografischen und sozialen Ver-

Integrierte Betrachtung von Problemen und Lösungen

Beteiligung – Ergebnis zusätzlicher Motivierung

änderungen im Stadtteil ergeben, konkret und anschaulich sind;

- einige der Probleme in eher kürzerer Zeit Erfolg versprechend zu bearbeiten sind.

- Kürenz verfügt andererseits und bezeichnenderweise über zahlreiche Bürgerinnen und Bürger, die sich in Vereinen, Verbänden und Gruppen engagieren und damit ein wertvolles Potential für einen aktiven und lebendigen Stadtteil darstellen. Durch ihr Engagement haben sie sich große Sachkompetenz auf verschiedenen Gebieten angeeignet, die für ein Bürgergutachten oder andere Beteiligungsprozesse im Rahmen der Stadtentwicklung äußerst wertvoll sein können.

Kommunikation zwischen Konflikt und Kooperation

- Bei den Bürgerinnen und Bürgern wurde während des Beteiligungsprozesses deutliche Enttäuschung, gerade bei den besonders Engagierten, spürbar (siehe Leserbriefe). Eine Ursache liegt in dem Eindruck, Lösungsvorschläge speziell der AG „Verkehr“ würden von Seiten der Stadtverwaltung nicht mit dem nötigen Ernst aufgenommen.
- Andererseits waren pauschale Kritik an der Stadtverwaltung und eine passive Konsum- und Anspruchshaltung nicht auszumachen. Im Gegenteil: Die Kritik war konstruktiv und mit dem Wissen um die Verantwortung der Bewohnerinnen und Bewohner selbst verbunden, gepaart mit einem hohen Maß an Akzeptanz des Machbaren.

Neu- und Alt-Kürenz im Spiegel der AG

- Die Beteiligung von Bewohnerinnen und Bewohnern aus Neu-Kürenz war unterschiedlich. Während sich in der Arbeitsgruppe „Ortsbild“ ausschließlich TeilnehmerInnen aus Alt-Kürenz zusammenfanden, waren in der AG „Verkehr“ und „Soziales“ TeilnehmerInnen aus Alt- und Neu-Kürenz. Dafür gibt es plausible Gründe. Die Verkehrproblematik betrifft Neu-Kürenz ebenso, insbesondere entlang der Avelsbacher Straße. Fragen nach einer angemessenen Infrastruktur für die besonderen Bedürfnisse von Senioren, Kindern und Jugendlichen sind in beiden Teilen des statistischen Bezirks Kürenz relevant. Das Ortsbild dagegen ist in den Augen vieler gleichzusetzen mit dem eigenen Wohnumfeld, nicht aber mit dem faktisch eigenen

Stadtteil Neu-Kürenz. Eine für Neu-Kürenz exklusive Gruppe „Ortsbild“ kam trotz der Bemühungen, diesen Umstand in den übrigen AGs zu thematisieren und durch persönliche Ansprachen von BürgerInnen zu ändern, nicht zustande.

Als Herausforderung bleibt also die Frage, wie sich eine Aktivierung von BewohnerInnen erreichen lässt, die nicht direkt und persönlich betroffen sind, aber eben doch im gleichen Stadtteil leben. Bürgerbeteiligung entsteht fast immer aus individuellen Notwendigkeiten. Sie darf sich aber nicht nur in der Betroffenheit weniger ausdrücken.

1.2 Zum zentralen Inhalt des Bürgergutachtens

- Die Verkehrsproblematik, die sich aus Kürenzer Sicht nicht nur aufgrund der Landesgartenschau, sondern auch durch die weitere Erschließung von Bauland in den Höhenstadtteilen verschärfen wird, bedarf dringend einer nachhaltigen Lösung. Hierin liegen auch (Teil-) Lösungen für andere Probleme.
- Eindrucksvoll wird dies deutlich am Ortsbild. Die AG Ortsbild konstatiert eine Verwahrlosung der Häuserfassaden entlang der verkehrsreichen Straßen. Nach ihrer Einschätzung gibt es mehrere Ursachen:
 - Viele KürenzerInnen verzichteten – so die AG - auf einen Neuanstrich, weil die Anstrengungen sehr rasch durch übermäßige Abgase und Straßenschmutz wieder zunichte gemacht werden. Investitionen werden in die hinteren Häuserbereiche geleitet, um die „angenehmen“ Wohnbereiche zu verschönern. Ein anderer Teil könnte in der bewussten Vernachlässigung ein Mittel zur Verdeutlichung der Problematik sehen. Man ist nicht bereit für andere Bürger, unter deren Durchfahrtsverkehr man zu leiden hat, erhebliche monetäre und nicht-monetäre Leistungen zu erbringen, um die *Durchfahrt* zu verschönern.
 - Befürchtet wird auch, dass die derzeit sozial noch ausgewogene Bevölkerungsstruktur sich ändert, u.a. weil die Attraktivität von Alt-Kürenz sinkt.

**Das drängende Problem:
die Verkehrsbelastung**

1.3 Ausblick

Transparenz auch in Zukunft

- Was neben der konkreten Lösung von Problemen ansteht, ist ein auch künftig offener, ehrlicher und transparenter Umgang zwischen den Verantwortungsträgern und den Bürgerinnen und Bürgern von Kürenz. Letztere sind offensichtlich bereit, ihren Teil zur Stadtteilentwicklung auch künftig beizutragen.

Internetgestützte Bürgerbeteiligung

- Mit Hilfe der Computertechnik kann die Kommunikation zwischen BürgerInnen untereinander sowie BürgerInnen und Stadtplanungsverwaltung erheblich verbessert und ausgedehnt werden. In Deutschland und vielen anderen europäischen Ländern hat die computergestützte Bürgerbeteiligung Einzug gehalten. Öffentliche Diskurse werden in zunehmenden Maße internetunterstützt durchgeführt (E-Mails, Datenaustausch Web-Seiten, gemeinsame Workspaces etc.). Die Möglichkeiten, die das Internet bietet, sollten für Bürgergutachten aber auch für die Umsetzung der Gutachten weiterentwickelt werden.

Zugang zu neuen Medien für alle BewohnerInnen

- Die Präsentation der Ergebnisse der AG erfolgt auf einem technischen Niveau, das vor wenigen Jahren noch Experten vorbehalten war. Einerseits ist diese Entwicklung des medialen Elements wegen seiner Lernwirkung zu begrüßen, andererseits muss darauf geachtet werden, dass Bewohnerinnen und Bewohner, die z.B. keinen PC bedienen, keine digitalen Bilder schießen und verarbeiten können oder nicht über den Sprachcode von Experten und deren Berichtsstil verfügen, Möglichkeiten haben, sich auszudrücken und einzubringen.
- Sollte eine zügige Bearbeitung anstehender Projekte erfolgen, so wäre das geeignet, die Glaubwürdigkeit in das Verfahren „Bürgergutachten“ zu erhöhen.

D VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

Abbildung 1:	Bürger bei der Auftaktveranstaltung	1
Abbildung 2:	Workshop: Mitglieder der AG Verkehr beim Vortrag der Ergebnisse	2
Abbildung 3:	Mitglieder der AG Soziales beim Workshop am 28. Mai 2002 im Treffpunkt am Weidengraben	3
Abbildung 4:	Die Arbeitsgruppe Verkehr bei der Arbeit im Gasthaus Fischer	5
Abbildung 5:	Von Kürenzer Bürgerinnen und Bürgern aufgestellte Hinweisschilder im Avelertal	18
Abbildung 6:	Ein gelber Hintergrund erhöht den Aufmerksamkeitscharakter der Straßenschilder	19
Abbildung 7:	Domänenstraße: Gehsteige werden als erweiterte Fahrbahn genutzt	23
Abbildung 8:	Avelsbacherstraße	25
Abbildung 9:	Zugeparkte Gehsteige in der Avelsbacherstraße	26
Abbildung 10:	Nellstraße	27
Abbildung 11:	Kreuzung Ecke Schönbornstraße – Domänenstraße	28
Abbildung 12:	Die Avelsbacher Straße als Mobilitätsbarriere, besonders für Kinder	32
Abbildung 13:	Spielplatz im Schlosspark	35
Abbildung 14:	Spielplatz Rosenstraße	35
Abbildung 15:	Sportplatz Am Grüneberg	37
Abbildung 16:	Die Arbeitsgruppe Ortsbild bei der Ortsbegehung in Alt-Kürenz	53
Abbildung 17:	Negativbeispiel	54
Abbildung 18:	Positivbeispiele	54/55
Abbildung 19:	Wohn- und Parkhaus in der Domänenstraße	57

Abbildung 20:	Fehlende Radwege und zugeparkte Gehwege in der Avelsbacher Straße	58
Abbildung 21:	Verkehrinsel in der Domänenstraße	58
Abbildung 22:	Gepflegte Vorgärten in der Domänenstraße	59
Abbildung 23:	Grünfläche jenseits der verkehrsdominierten Straßen	60
Abbildung 24:	Grünfläche jenseits der verkehrsdominierten Straßen	61
Abbildung 25:	Fassaden in der Domänenstraße	61
Abbildung 26:	Fassaden in der Domänenstraße	62
Abbildung 27:	Ausladendes Arrangement vor dem Schulzugang	62
Abbildung 28:	Fassaden in der Rosenstraße	63
Abbildung 29:	Verwahrlosung in den Eingangsbereichen	66
Abbildung 30:	Abstellplätze für Mülltonnen: Negativbeispiel	67
Abbildung 31:	Abstellplätze für Mülltonnen: Positivbeispiel	67
Abbildung 32:	Überflüssiger Schilderwald Nähe Unterführung Avelsbacherstraße	68
Abbildung 33:	Anlegen von Spielstraßen in den Seitenstraßen	69
Abbildung 34:	Nadelöhr Ecke Schönbornstraße – Domänenstraße	70