

Bebauungsplan BU 13 „Im Freschfeld“: Ablehnung durch Die Linke

Auf der letzten Stadtratssitzung am 29.09.2010 wurde gegen die Stimmen DIE LINKE und Bündnis 90/Die Grünen beschlossen, den Entwurf des Bebauungsplans BU 13 öffentlich auszulegen.

Das neue Bebauungsgebiet ist Teil der Entwicklungsmaßnahme *Tarforster Höhe*, gehört aber zur mit seinen 7 ha Fläche zur Gemarkung von Filsch. Umrahmt wird es von den Baugebieten BU 11 und BU 12 sowie von dem noch zu erstellenden Bebauungsgebiet BU 14. Gebaut werden sollen laut Plan „max. ca. 320 neue Wohneinheiten“ (S.16) in verschiedenen „Hausgruppen (Reihenhäuser), Kettenhäuser und freistehende Einfamilienhäuser“ (S. 3), die „in gestalterisch aufeinander abgestimmten Nachbarschaften ein harmonisch und attraktives Baugebiet“ (S.3) entstehen lassen. – Soweit das Schöne an der Sache.

Bei einer Bürgerinformationsveranstaltung am 06.Okt. 2006 wollte ein Bürger jedoch schon vorab wissen, ob das noch zu entwickelnde „Baugebiet BU 14 auch mit dem Bus erschlossen wird.“ Die Antwort der Stadtverwaltung, die im Protokoll nachzulesen ist, lautet: „Nein, aber die Haltestellen sollen in maximal 300 Meter Entfernung zu den Häusern liegen; in BU 14 ist keine Haltestelle vorgesehen.“ Desweiteren wurde nachgefragt, ob „eine Verkehrsableitung über Olewig möglich ist.“ Hier lautet die Antwort der Verwaltung: „Nein, das geht aufgrund der Höhenentwicklung nicht. [...] Die Kohlenstraße hat keine Engpässe zur Verkehrsaufnahme. Außer-

dem ist auch die 20-Minuten-Taktung des ÖPNV ausreichend.“

Man traut bei diesen unverfrorenen Antworten der Stadtverwaltung offenbar nicht ganz seinen Ohren. Hier wäre ein differenzierter Sprachgebrauch angebracht, der die tatsächlichen Verhältnisse unbeschönigend beim Namen nennt und somit auch weiterhin problematisiert.

Denn immer noch argumentiert die Stadtverwaltung in ihrer Begründung der neuen Bebauungspläne BU 13 und BU 14 damit, dass schon zur Erschließung des Petrisberges „ein Konzept zur stadtverträglichen Bewältigung des Verkehrsaufkommens und damit auch zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm verbunden wurde.“ (S. 13) Ein integrierter Bestandteil dieses Konzepts sei die „Realisierung der dort [Petrisberg] dargestellten langfristigen Entlastungsmaßnahmen“ mit denen „sich für Alt-Kürenz und den westlichen Abschnitten der Olewiger Straße eine Verringerung der Luftschadstoffbelastung ergeben wird.“ (S.13) Dies soll durch „flankierende“ Straßenbaumaßnahmen erreicht werden, von denen es in der Begründung des Bebauungsplan BU 13 wörtlich heißt: „Flankierend zu den mit der vorliegenden Planung nicht förmlich verbundenen mittel- bis langfristigen Entlastungsmaßnahmen Straßenverbindung Aveler Tal – Metternichstraße und ÖPNV-Querachse wird mit der Siedlungserweiterung [über den Petrisberg bis hin zu den Baugebieten BU 13 und 14] ein Konzept der Lärmsanierung in Form passiver Schallschutzmaßnahmen verbunden.“ (S.13) Ansonsten wird auf die

nachgebesserten Beschlüsse des Stadtrates aus den Jahren 2003 und 2004 verwiesen, welche die Bürgerinitiative „Lebenswertes Kürenz“ seinerzeit gegenüber der Stadt erstritten hatte.

Umgesetzt wurden von diesen „flankierenden Entlastungsmaßnahmen“ bisher aber noch nichts! Tatsächlich liegen Beschlüsse des Stadtrates aus dem Jahre 2007 bis heute unrealisiert in den Schubladen des Baudezernates, wie ich anlässlich eines Initiativantrages der CDU und der Linken in der vorletzten Stadtratsitzung gezeigt hat, wo aufgrund des Abrisses der Zementbrücke auf dem Grüneberg die letztlich allein verbleibende Variante der Umgehung Kürenz, von der oben die Rede war, bekräftigt werden sollte – jedoch ohne Erfolg!

Es bleibt somit die Erkenntnis: Nach wie vor entwickelt die Stadt Trier ihre Baugebiete verkehrstechnisch jenseits des Petrisberges ausschließlich auf „Kredit“ - und das im doppelten Sinne. Gleichzeitig verweigern die Stadtverwaltung, aber auch Teile des Stadtrates ein sachliches Gespräch über mögliche Vorgehens- und Realisierungsmöglichkeiten der längst beschlossenen „flankierenden“ Verkehrsmaßnahmen (zuletzt 2007), die in den Bebauungsplänen der Stadt zur Erschließung der Bauflächen – hier BU 13 und BU 14 – immer wieder als Voraussetzung zur Lösung der verkehrstechnischen Anbindung der Höhenstadtteile herangezogen werden und diese legitimieren.

Leider haben diesen städtebaulichen Weitblick für die oben dargestellten Zusammenhänge neben DER LINKEN nur noch

(zeitweilig) die Grünen, die ebenfalls der Vorlage der Stadtverwaltung „Im Freschfeld“ eine Abfuhr gaben. Zunehmend lässt auch die FWG diesen Blick erkennen, die sich bei diesen verkehrstechnischen Entscheidungen bislang aber nur „enthält“, jedoch mit DER LINKEN zusammen und mit Teilen der CDU eine ernsthafte Debatte um die Realisierung der Umgehung Kürenz zur Entlastung vom Individualverkehr entschieden einfordert. Mit der SPD lässt sich sachlich über diese Thematik im Stadtrat bisher nicht reden, wie leider schon zu Zeiten der Bürgerinitiative nicht. Der Verkehr von den Höhenstadtteilen kommt ja nicht nur über die Kohlenstraße, „die keine Engpässe aufweist“ - wie die Verwaltung oben meint -, sondern auch über die engen Anschlussstrassen der Domänenstraße und der Avelsbacher Straße „gesundheitsgefährdend“ (OLG Koblenz) an den Bewohnern vorbei.

Insofern geht die Bemerkung der FDP, es sei ja schließlich egal „wo“ gebaut werde, ob innerhalb der Grenzen der Stadt Trier oder in den umliegenden Gemeinden von außerhalb, an einer Lösung der Probleme nicht nur nicht vorbei, sondern sie duldet geradezu fahrlässig den lethargischen Zustand weiterhin auf bloßen „Kredit“ die Höhenstadtteile auszubauen. – Dies lehnt DIE LINKE nicht nur im Interesse der betroffenen Bewohner von Alt-Kürenz entschieden ab! In Bezug auf die Ausweisung von neuen Baugebieten in Trier werden wir weiterhin verantwortlich mitsprechen.

Johannes Verbeek