

## Entscheidungsstrukturen bei Sanierungsmassnahmen in deutschen Mittelstädten - am Beispiel von Trier

Hoffmeyer-Zlotnik, Jürgen H. P.

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hoffmeyer-Zlotnik, J. H. P. (1981). Entscheidungsstrukturen bei Sanierungsmassnahmen in deutschen Mittelstädten - am Beispiel von Trier. In W. Schulte (Hrsg.), *Soziologie in der Gesellschaft: Referate aus den Veranstaltungen der Sektionen der Deutschen Gesellschaft für Soziologie, der Ad-hoc-Gruppen und des Berufsverbandes Deutscher Soziologen beim 20. Deutschen Soziologentag in Bremen 1980* (S. 310-313). Bremen: Deutsche Gesellschaft für Soziologie (DGS). <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-27875>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

ENTSCHEIDUNGSSTRUKTUREN BEI SANIERUNGSMASSNAHMEN IN DEUTSCHEN  
MITTELSTÄDTEN - AM BEISPIEL VON TRIER

Jürgen Hoffmeyer-Zlotnik

Stadtplanung, ganz allgemein betrachtet, ist nicht das, was man darunter verstehen könnte. Vor allem wird die Stadtplanung nur zu ganz geringen Anteilen von den Kommunalpolitikern entschieden. Dieses "entscheiden" heißt natürlich nicht, daß der Rat der Planung nicht in allen Fällen seine Zustimmung geben muß. Hier soll lediglich darauf hingewiesen werden, daß die Ratsherren oder die Ratsfraktionen, die über Planung abzustimmen haben, selten ein Wort während der Konzeptuellen Phase mitzureden hatten, und nur in den wenigsten Fällen an einer Zielkonzeption für Planung beteiligt waren, sofern Planung nicht lediglich kurzfristig einen Trend unterstützt oder diesen festschreiben soll. Betrachtet man nämlich die Machtverteilung und die Entscheidungsstrukturen auf der kommunalpolitischen Ebene bezüglich der Bestimmung der Richtlinien der Stadtplanung - einmal alle Restriktionen, die eine Kommune durch übergeordnete Planungshierarchien in ihrer Entscheidungsfreiheit einschränken können, ausgeklammert - so wird sehr schnell deutlich, daß die Planende Verwaltung die Richtlinien und die Ausführungen bestimmt. Dabei erscheint Stadtplanung als ein in der Regel nachträgliches Reagieren auf den Markt, als ein Reagieren auf Nachfrage, dabei ist Stadtplanung vielfach nicht mehr als entweder das nachträgliche Festschreiben und Unterstützen von Entwicklungen, die eh schon laufen. Die Innovation wird zur Reaktion, die Planung wird zu einem, was die Richtung betrifft, unflexiblen Prozeß, flexibel lediglich was das Eingehen auf die unterschiedlichen und wechselnden Finanziers betrifft, und damit im Detail. Im Mittelpunkt der Planung steht dabei nicht mehr die Zukunft des Stadtbewohners sondern die Zukunft des Stadtbenutzers.

Dieses soll an einem Fallbeispiel belegt werden: an der Planung, die Altstadt von Trier betreffend.

In den 60-er Jahren, nachdem Trier zum Oberzentrum geworden war, hatte eine massive Aussiedlung von Kauf- und Warenhäusern stattgefunden, für die dann später die Folgeeinrichtungen geschaffen werden mußten. Als Folgeeinrichtung erschien Ende der 60-er Jahre eine großzügige Erschließung der historischen (und damit engen) Innenstadt für den Individualverkehr als angemessen. Um dieses vorzubereiten, wurde 1967 ein Gutachten zur

Altstadterneuerung in Auftrag gegeben (ein Gutachten, das 1973 der Öffentlichkeit vorgelegt wurde). Dieses Gutachten darf nicht nur als Bestandsaufnahme der städtebaulichen, der wirtschaftlichen und der sozialen Struktur gesehen und verstanden werden, sondern es ist der Anstoß zu einer großzügigen und grundlegenden Neuordnung der Trierer Innenstadt gewesen. Denn mittels dieses Gutachtens wurde das "Altstadtkonzept" entwickelt, ein 1975 erstmals vorgelegtes Kartenwerk (bis 1979 ohne erläuternden Text), das großzügige Eingriffe in die Struktur der Trierer Altstadt ankündigt und das trotz Denkmalschutzjahr (1975) seine Herkunft aus der Zeit der Flächensanierung nicht leugnen kann. Es zeigt großzügige Verkehrslösungen, einen großzügigen Ausbau der Fußgängerzone und weist (als Ausdruck des Glaubens vom stetigen, uneingeschränkten Wirtschaftswachstum) sehr optimistisch dimensionierte Expansionsflächen für den "Kernbereich" für Handel und Dienstleistungen aus. Das "Altstadtkonzept" auch in seinen Fortschreibungen ist ein Planwerk, in dem nicht berücksichtigt wird, daß das Zeitalter großflächiger "Innenstadtplanung" zur Schaffung des "autogerechten Einkaufszentrums" vorbei ist. Das "Altstadtkonzept, ist ein Konzept für die Innenstadtzerstörung.

Der altstadterstörende Charakter des "Altstadtkonzeptes" ist, und dieses muß als gelungene Strategie der planenden Verwaltung angesehen werden, bisher der großen Mehrheit der Bevölkerung und des Rates nicht sichtbar geworden. Die Gründe hierfür sind:

a) Es wurden bisher immer nur scheinbar in sich geschlossene kleinere Einzelmaßnahmen begonnen und durchgeführt. Diese Einzelmaßnahmen wurden aus sich heraus begründet, auf ihren Stellenwert im Gesamtkonzept wurde nicht extra hingewiesen. Erst die Bündelung der nach und nach eingerichteten und begonnenen Maßnahmen macht das dahinter stehende Konzept deutlich, zeigt, wie tief in die Struktur der Altstadt eingegriffen werden soll, läßt erahnen, mit welchen Rückwirkungen für die an die Altstadt angrenzenden Zonen, ja für die Gesamtstadt zu rechnen sein wird.

b) Zwar kann niemand den Trierer Stadtplanern vorwerfen, sie hätten ihr Zielkonzept nicht zu einem relativ frühen Zeitpunkt bekannt gegeben (allerdings wurden die Weichen für die heute sichtbare Entwicklung schon lange vor April 1975 gestellt - um 1975 geschah bereits die Abwendung von der autogerechten Innenstadt), jedoch niemand nahm dieses Zielkonzept bewußt zur Kenntnis. Das Kartenwerk des "Altstadtkonzeptes", sofern es vom Nicht-Planer überhaupt richtig interpretiert wurde/werden könnte, muß als unverbindliche Diskussionsgrundlage angesehen worden sein. Die sonst massiv zu erwartenden Proteste ahnend, wurde der erläuternde, kommentierende Teil des Konzeptes, der dieses auch für den Normalbürger verständlich macht, so lange hinausgezögert, bis die

Vorbereitungen für die Umsetzung des Konzeptes in konkrete Maßnahmen so weit gediehen waren, daß jetzt kein Weg mehr zurückführt.

Ein Beispiel dafür, wie man mittels kleiner, relativ unbedeutender Einzelmaßnahmen tiefgreifende Strukturveränderungen vorbereiten kann, ohne daß der Rat oder die Bürger mitbekommen, worum es wirklich geht, ist die sogenannte "Westtrasse", ein Straßenzug innerhalb der Altstadt, im Westen des zentralen Geschäftsbereiches. An der "Westtrasse" liegen zwei bereits 1972 förmlich festgelegte Sanierungsgebiete, zwei kleine Teilgebiete, deren Neuordnungskonzept noch auf die Zeit der "autogerechten Innenstadt" zurückgeht.

Zum besseren Verständnis muß hier noch kurz auf ein spezifisch Trierer Problem eingegangen werden: Der Busverkehr in der Fußgängerzone, dem seit man 1971 die Hauptgeschäftstraßen der Trierer Innenstadt zum Fußgängerbereich erklärt hat, müssen die Innenstadtbesucher sich die Fußgängerzone mit den Stadtbussen teilen. Und diese beleben die Fußgängerzone in dichter Folge, weil bis Ende 1979 fast alle Buslinien sternförmig auf die Innenstadt konzentriert waren, was eine Busfolge von etwa einem Bus pro Minute bedeutete. Seit 1972 werden immer wieder neue Alternativen zum "Bus in der Fußgängerzone" erdacht, diskutiert und verworfen. Die "Westtrasse" nun ist eine der möglichen Alternativen. Und obwohl die Kommunalpolitiker nicht müde werden zu betonen, daß die "Westtrasse" nur eine der möglichen Alternativen sei, steht es für die Stadtplaner schon seit Jahren fest, daß die "Westtrasse" die einzig vernünftige Alternative ist. Wie ernst es den Planern mit der "Westtrasse" ist, zeigt die Bündelung der Maßnahmen in der westlichen Innenstadt, Maßnahmen, die in der Mehrzahl nur vor dem Hintergrund eines Konzeptes der autogerechten Innenstadt zu verstehen sind.

Der Bau der beiden Parkhäuser in den förmlich festgelegten Sanierungsgebieten macht einen Ausbau der Straßenführung notwendig - und sei es nur, um die Parkhäuser problemlos zu erreichen. Die Parkhäuser sind inzwischen Realität, und weitere Parkhäuser an dieser Trasse sind in der Planung. Die Einsicht, daß die Zufahrt zu den beiden Parkhäusern wegen des durch diese verursachten höheren Verkehrsaufkommens zu schmal ist, ist auch Realität. Also muß die alte Straßenrandbebauung weichen, um die bestehenden Verkehrsengpässe beseitigen zu können. Die hierfür notwendige Bodenordnung ist in einem weit vorangeschrittenen Stadium. Wäre es (aus der Sicht eines Verkehrsplaners) nicht unsinnig, die neue Trasse nicht gleich so breit zu veranschlagen, wie man sie benötigt, wenn diese auch den dichten Busverkehr aus der Fußgängerzone mit aufnehmen sollte? Und schon hat die "Westtrasse" fast Autobahnbreite erreicht. Zwar kommt man über

diese Maßnahmen zu einer autogerechten Innenstadt, doch ist die Folgewirkung die Zerschneidung der Innenstadt in zwei separate Teile. Zu vermuten ist auch, daß, durch diese Teilung der Innenstadt, in Verbindung mit den flankierenden Maßnahmen - an beiden Enden der "Weststrasse" sollen neue Geschäftsviertel entstehen - , allmählich eine Verlagerung des Schwerpunktes des zentralen Geschäftsbereiches nach Nordwesten und nach Südwesten geschehen kann.

Die Verlagerung nach Nordwesten bahnt sich schon an, denn das Bindeglied zwischen dem geplanten neuen Geschäftsviertel im Nordwesten und dem zentralen Geschäftsbereich um den Hauptmarkt ist ein Mischgebiet mit zumeist historisch wertvoller Bausubstanz, ausgezeichnet durch einen für diese zentrale Lage noch relativ hohen Anteil an Wohnnutzung (36% der Fläche). Zwar will niemand, weder die Planer noch die Kommunalpolitiker, das Wohnen aus der Innenstadt verdrängen, denn dieses zu erhalten, ist erklärtes Ziel, aber ein hoher Anteil von Wohnungen in bester Geschäftslage scheint einem Oberzentrum abträglich zu sein. Zumal das Mischgebiet durch die Planung des neuen Zentrums ganz zwischen zwei Zentren geraten ist. Die 1978 durchgeführten vorbereitenden Untersuchungen haben, abgesehen von dem hohen Anteil der Wohnnutzung, keine städtebaulichen Mängelstände aufdecken können. Dennoch ist bis heute die Absicht größerer baulicher Veränderungen nicht demontiert worden, die Gutachten der vorbereitenden Untersuchungen, abgesehen von der Sozialstudie, nicht vorgelegt worden. Das Untersuchungsgebiet von 1978 ist zum Tummelplatz der Spekulanten geworden - das Gebiet wird in wenigen Jahren sanierungsreif. Bis dahin wartet man wohl noch mit der Vorlage des städtebaulichen Gutachtens. Dann kann auch dieser Part in der Maßnahmenkette für die benutzerfreundliche Innenstadt entsprechend seiner dann neuen Funktion hergerichtet werden. Bloß stellt sich allmählich allen Erustes die Frage, woher die neu anzustedelnden Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe kommen sollen und wohin die Innenstadtbewohner (zu einem großen Teil durchaus nicht den sozial schwachen Gruppen zuzuzählen) sich zurückziehen werden.