

Um mitzuhelfen, die besonderen stadträumlichen Qualitäten dieses Bereichs zu bewahren und, wo nötig, wiederherzustellen, veranstaltete das Trier Forum Ende 89 ein Symposium. Dessen Beiträge, vermehrt um vier weitere Aufsätze, bilden den Inhalt des Buches. Dabei kommen Vertreter der unterschiedlichsten Disziplinen zu Wort mit Beiträgen u. a. zur Archäologie und Topographie, zur Kunstgeschichte, zur Rechts- und Sozialgeschichte, zu Raumqualitäten und zur Baustruktur und – nicht zuletzt – zu Aspekten der behutsamen Neugestaltung und Neunutzung. Dabei ist keine trockene Aufsatzsammlung entstanden: Zeichnungen, Graphiken Trierer Künstler, Gedichte, Beiträge wie „Auf den Spuren alter und neuer Inschriften im Trierer Domviertel“ vermitteln ergänzend etwas von der eigenartigen Atmosphäre.

Vermißt habe ich eine kurze thematische Einführung. Da das Buch ja für die Allgemeinheit bestimmt ist, müßten Begriffe wie Kurie, Immunität, Domfreiheit erläutert werden.

Bedauert habe ich, daß dem innersten Bezirk, dem Herzstück, nicht auch ein Beitrag gewidmet ist; denn die Gruppe Dom – Zwischenbereich – Liebfrauen – Kreuzgang bildet ja nochmals einen eigenen zusammenhängenden Bereich, gewissermaßen die Ableitung der Stadt in der Stadt.

Insgesamt aber liegt hier ein anregendes lesenswertes Buch zur Stadtteilgeschichte vor, das das Thema „Stadt in der Stadt“ aus ungewohnter Perspektive darstellt und dadurch seinen besonderen Reiz gewinnt.

Die Aufsätze sind flüssig geschrieben und informativ illustriert.

Auch dieser Band wird dem Motto des Trier Forums gerecht, Hilfestellung zu geben für „Sinnvolles Bewahren, behutsame Erneuerung und Entwicklung der Stadt und ihres Umlandes“.

Aachen

Hans Schmalscheidt

*Christian Zeller*, Mobilität für alle! Umriss einer Verkehrswende zu einem autofreien Basel, Basel, Boston und Berlin 1992, Birkhäuser, 406 S., Abb., Tab. (Stadtforschung aktuell, Bd. 35).

Der Automobilverkehr und die von ihm verursachten Belastungen für Mensch und Umwelt sind in den Städten schon lange im Brennpunkt der politischen Auseinandersetzungen. „Doch die gängigen Maßnahmen sind“ – so der Autor – „in der Regel nicht viel mehr als bloße Symptombekämpfungen. Staus begegnet man mit Entlastungs- und Umfahrungsstraßen, den Belastungen in Stadtquartieren mit kanalisierenden Stadtautobahnen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, der Luftverschmutzung mit Katalysatoren und vielleicht bald mit Elektroautos. Da das alles nicht reicht, wird auch der öffentliche Verkehr gefördert, ja, eine neue Generation städtischer Transportmittel ... soll den Straßenverkehr zumindest in der Stadt vermindern. Denn mittlerweile führt sich das Transportmittel Auto in städtischen Verhältnissen selbst ad absurdum. Diese technischen, unmittelbar wirksam erscheinenden Maßnahmen verlagern oftmals bloß das Problem.“ (S. 11)

„Auch zahlreiche Kritiker der heutigen Verkehrsplanung hoffen, mit einer Kombination von technischen Neuerungen an den Fahrzeugen und marktwirtschaftlichen Instrumenten, die zum Einsatz umweltverträglicher Technologien und zur Verminderung des Verkehrs ermuntern sollen, den Straßenverkehr zähmen zu können.“ (S. 12)

Der Autor zeigt auf, daß dies kaum gelingen wird. Das vorliegende Buch folgt einem anderen Entwicklungspfad: Die soziale Dimension des Verkehrs, die gegenseitigen Abhängigkeiten von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und neue partizipatorische Entscheidungsstrukturen stehen im Vordergrund.

Der Autor befaßt sich zuerst mit der Frage nach dem Sinn und Zweck unserer Mobilität, die nicht losgelöst von der wünschenswerten Stadt- und Siedlungsstruktur diskutiert werden kann. Im zweiten Teil leistet das Buch auf der Basis einer umfangreichen Aufarbeitung der räumlichen Beziehungen und des Verkehrs im Raum Basel eine umfassende Kritik an der Verkehrsplanung. Im dritten Teil zeigt der Autor konkret Umriss einer Verkehrswende zu radikal weniger Autoverkehr in Basel auf. Mit Hilfe von zwei Szenarien werden, integriert in mögliche weltweite und schweizerische Entwicklungen, unterschiedliche Entwicklungsrichtungen des Stadtverkehrs von Basel veranschaulicht.

Das Szenario 1: „Die Richtung halten“ wird als „neoliberales Wachstum- und Technomodell mit sozialliberalen Interventionskomponenten“ (S. 346) bezeichnet. Es beschreibt im wesentlichen eine Fortsetzung der bisherigen relativ fortschrittlichen Verkehrspolitik mit im Städtevergleich überdurchschnittlicher Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (vgl. Dieter Apel, Verkehrskonzepte in europäischen Städten, Berlin 1992 [Difu-Beiträge zur Stadtforschung, Bd. 4]). Aber selbst diese vergleichsweise günstigen Voraussetzungen werden auch beim Einsatz verschiedener Verkehrsleit- und Verkehrsmanagement-Systeme zu keiner nachhaltigen Reduzierung des Kfz-Verkehrs und damit zu keiner Lösung der Verkehrs- und Umweltprobleme führen, da gleichzeitig das Straßenbauprogramm weitergeführt wird: z. B. wird zugrunde gelegt, daß das umstrittene, aber vorbereitete Projekt „Nordtangente“ zur Ausführung kommt.

Das Szenario 2: „Den Umbruch wagen“ beschreibt dagegen eine „gesellschaftliche Neuorientierung“ (S. 346). Sie wird begründet im wachsenden Bewußtsein der Menschen im Hinblick auf die neuen globalen ökologischen Erfordernisse. Sie drückt sich in Basel zuerst in der Verhinderung des umstrittenen Projektes der „Nordtangente“ aus, was ein nicht zu unterschätzendes Signal für eine Verkehrswende bedeutet. Sie wird mit „symmetrischer Verkehrspolitik“ beschrieben. Sie verbindet die Förderung der Verkehrsangebote des Umweltverbundes (Regio-S-Bahn, Trambahn, Bus, Velo, zu Fuß) mit Einschränkungen für den ersatzbaren motorisierten Individualverkehr (generelle Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 im Stadtgebiet, Reservierung von Fahrspuren für Bus- und Veloverkehr, Pfortneranlagen, Abbau von Parkplätzen, Erhebung einer Abgabe auf private Stellplätze bei Betrieben). Daneben wird von einer landesweiten Anlastung der externen Kosten des Verkehrs beim Verursacher in Form des „Öko-Bonus“ ausgegangen.

Stärkeres Gewicht bekommt auch das Handlungsfeld „Verkehrsvermeidung“. Durch eine andere Siedlungsstrukturentwicklung sollen Wegelängen nicht weiter

zunehmen, sondern wieder verringert werden (zusätzliche Dienstleistungsarbeitsplätze in Quartierzentren und an anderen Knotenpunkten des Schienennetzes lokalisieren, Aufwertung der Quartierszentren auch im Versorgungssektor, Reduzierung des Freizeitverkehrs durch Begrünung der Stadt und Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen, Reurbanisierung, schonende Verdichtung in der Stadt statt neue Ansiedlungen im Stadtumland). Der Autor ist realistisch genug, um zu sehen, daß dies ohne breitere gesellschaftliche Veränderungsbereitschaft nicht möglich sein wird. Reformen des Bodenrechts und Möglichkeiten der „Vergesellschaftung der Planung“ (S. 329) werden diskutiert.

Das Buch sei allen an der Stadt- und Verkehrsentwicklung Interessierten empfohlen.

*Berlin*

*Dieter Apel*