

25. Jahrgang

1/98

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Nutzungen und Verkehr in historischen Innenstädten

Rolf Monheim
Bernhard Winkler

Der Münchener Fußgängerbereich
Konzept – Erfahrungen – Perspektiven

Johann-Georg Sandmeier

Entwicklungen des
Münchener Fußgängerbereichs

Anton Sedlmeier

Verkehrsberuhigung der Regensburger
Altstadt

Jochen Heller
Rolf Monheim

Die Regensburger Altstadt
als Markenartikel

Monica Meini
Martin Holzwarth
Rolf Monheim

Florenz und Nürnberg: Unterschiedliche
Entwicklungsmodelle für Altstädte

Rainer Lehmann

Entwicklung der Fußgängerbereiche
in Altstädten der DDR

Kohlhammer

Herausgegeben von Otto Borst



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahreszeitschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie
und Denkmalpflege

Im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft
Die alte Stadt und in Verbindung mit
Helmut Böhme, Rudolf Hillebrecht,
Eberhard Jäckel und Friedrich Mielke
herausgegeben von Otto Borst

Redaktionskollegium: Professor em. Dr. Otto Borst, Historisches Institut der Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 70174 Stuttgart (Hauptschriftleiter) – Hans Schultheiß, Rotenbergstraße 5, 70190 Stuttgart (Schriftleitung) – Frauke Schwesig, Robertstraße 26, 30161 Hannover (Redaktionslektorat). Professor Dr. Harald Bodenschatz, Technische Universität Berlin, Institut für Sozialwissenschaften, Dovestraße 1–5, 10587 Berlin – Professor em. Dr. Burkhard Hofmeister, Institut für Geographie an der Technischen Universität Berlin, Budapester Straße 44/46, 10787 Berlin – Professor Dr. Rainer Jooß, Historisches Seminar an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd, Oberbettringer Straße 200, 73525 Schwäbisch Gmünd – Professor Dr. Hermann Korte, Universität Hamburg, Forschungsstelle Vergleichende Stadtforschung, Allendeplatz 1, 20146 Hamburg – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat a. D., Nadistraße 20, 80809 München.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Anschrift der Schriftleitung erbeten: 73726 Esslingen am Neckar, Postfach 10 03 55, Tel. (07 11) 35 12-32 42.

Die Zeitschrift *Die alte Stadt* ist eine Mitgliederzeitschrift der Arbeitsgemeinschaft *Die alte Stadt* und erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 420 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 165,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 126,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 45,40 einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

Verlag, Vertrieb und Anzeigenverwaltung: W. Kohlhammer GmbH, 70549 Stuttgart, Tel. 07 11 / 7 86 30. Verlagsort: Stuttgart. Gesamtherstellung: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co., Stuttgart. Printed in Germany. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Alle Urheber- und Verlagsrechte sind vorbehalten. Der Rechtsschutz gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Jede Verwertung bedarf der Genehmigung der W. Kohlhammer GmbH. Der Verlag erlaubt allgemein die Fotokopie zu innerbetrieblichen Zwecken, wenn dafür eine Gebühr an die VG WORT, Abt. Wissenschaft, Goethestraße 49, 80336 München, entrichtet wird, von der die Zahlungsweise zu erfragen ist.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

INHALT

**Nutzungen und Verkehr
in historischen Innenstädten**

ABHANDLUNGEN

- ✓ ROLF MONHEIM, Editorial 1
- ✓ BERNHARD WINKLER, Der Münchener Fußgängerbereich – Konzept, Erfahrungen und Perspektiven 3
- ✓ JOHANN-GEORG SANDMEIER, Entwicklungen des Münchener Fußgängerbereichs .. 11
- ✓ ANTON SEDLMEIER, Verkehrsberuhigung der Regensburger Altstadt 22
- ✓ JOCHEN HELLER / ROLF MONHEIM, Die Regensburger Altstadt als »Markenartikel« – Einzelhandelsstruktur, Besucherverhalten und Meinungen 30
- ✓ MONICA MEINI / MARTIN HOLZWARTH / ROLF MONHEIM, Florenz und Nürnberg – unterschiedliche Entwicklungsmodelle für Altstädte 55
- ✓ RAINER LEHMANN, Entwicklung der Fußgängerbereiche in Altstädten der DDR 80

DIE AUTOREN 100

BESPRECHUNGEN

- CHRISTOPHE R. FRIEDRICHS, The Early Modern City 1450–1750 (*W. Ribhegge*) 101
- HANS HENNING BUCHHOLZ, Städtebauliche Denkmalpflege in Klein- und Mittelstädten der alten Bundesrepublik (*Harald Bodenschatz*) 102

Editorial

Einzelhandel und Verkehrsberuhigung in Altstädten – Chance oder Gefährdung?

Die europäische Stadtkultur macht sich ganz wesentlich an den Innenstädten fest, die geprägt sind durch das vorindustrielle Muster ihrer Straßen und Plätze und die gewachsene bauliche Vielfalt. Diese Innenstädte sind gefährdet durch Umgestaltungen entsprechend heutigen Anforderungen von Gebäudenutzungen und Verkehr sowie durch ein Randwachstum der Städte, dem zunehmend auch innenstadtspezifische Nutzungen folgen. Insbesondere der Einzelhandel ist einem starken Veränderungsdruck ausgesetzt und sieht in der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto eine entscheidende Voraussetzung für sein Überleben. In der Stadtplanung und im Stadtmarketing wird dagegen ein komplexeres Leitbild für die Entwicklung historisch geprägter Innenstädte vertreten. Dabei stellen sich zahlreiche Fragen: Welche Nutzungsmischung zwischen dem Einzelhandel als Leitfunktion und sonstigen Innenstadtfunktionen ist anzustreben und wie kann innerhalb des Handels eine angemessene Balance zwischen Magnetbetrieben, Filialisten und einheimischen Unternehmen erreicht werden? Wie weit soll die Innenstadt als Erlebnisbereich inszeniert werden und welche Rolle spielen dabei Zeugnisse der Geschichte gegenüber den Ausdrucksformen der Moderne? Wie weit kann durch Verkehrsberuhigung das Stadterlebnis gefördert werden, ohne die Erreichbarkeit zu gefährden?

Der schrittweise Ausbau von Fußgängerbereichen steht in Wechselwirkung mit dem Strukturwandel der Innenstädte und ihren Entwicklungsperspektiven. Dabei handelt es sich nicht um eindeutige Kausalitäten und wirken neben ökonomischen und technischen auch emotionale und politische Einflüsse. Dazu gehört auch, daß einzelne Städte in bestimmten Phasen eine Vorbildfunktion entwickeln. Ein herausragendes Beispiel ist der 1972 zur Olympiade eröffnete Münchner Fußgängerbereich, mit dem deshalb auch die Beiträge dieses Heftes beginnen. Seine Gestaltung war zunächst sehr umstritten. Sie geht auf Professor B. Winkler zurück, dem deshalb ein einleitendes Gespräch gewidmet ist. Anschließend erläutert J.-G. Sandmeier vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Stadt München die weitere Entwicklung des Münchener Fußgängerbereichs, dessen größtes Risiko sein übermäßiger Erfolg bildet. Weitere Maßnahmen für die Aufwertung der Innenstadt erfordern deswegen schwierige Abwägungen.

Regensburg besitzt die am besten erhaltene Altstadt unter den deutschen Großstädten. Was in Zeiten funktionalistischer Stadtsanierung als Bürde erscheinen

mochte, erweist sich zunehmend als ein Pfund, mit dem Stadt und Wirtschaft gemeinsam wuchern. Dazu trägt eine behutsame Verkehrsplanung – hier dargestellt von A. Sedlmeier (Amt für Stadtentwicklung und Statistik) ebenso bei wie eine gezielt geförderte positive Einstellung der Bürger und Besucher zur Altstadt und eine Entlastung von dem sonst auf einem solitären Oberzentrum lastenden Entwicklungsdruck durch ein innenstadtnah gelegenes Einkaufszentrum. In einem auf noch laufende Erhebungen gestützten Beitrag zeigen J. Heller und R. Monheim die Einzelhandelsstruktur sowie Verhalten und Einstellungen der beteiligten Gruppen. Dabei ergeben sich interessante Perspektiven für die Beurteilung des Potentials historischer Innenstädte.

Mit den gleichen Methoden werden die Innenstädte von Florenz und Nürnberg durch M. Holzwarth, M. Meini und R. Monheim verglichen. Dabei ergeben sich neben Gemeinsamkeiten auch markante Unterschiede, die auf eine andere Einzelhandelsstruktur, einen anderen Umgang mit überlieferten Baustrukturen und andere Einkaufsgewohnheiten zurückzuführen sind. Hier stellt sich die Frage, ob Florenz ein früheres Entwicklungsstadium oder eine andere Entwicklungsrichtung einer Altstadt repräsentiert und ob man aus dem Vergleich etwas für die Leitbilder deutscher Altstädte lernen kann.

Das Heft schließt ab mit einer allgemeinen Übersicht der Entwicklung von Fußgängerbereichen in der DDR durch R. Lehmann, der sich seit 1973 an der Bauakademie der DDR zusammen mit einigen engagiert für die Wiederinwertsetzung der Innenstädte eintretenden Kollegen mit diesem Thema befaßt hat. Es zeigt sich, daß in der DDR der gesellschaftspolitische Stellenwert der Fußgängerbereiche ein höheres Gewicht hatte und sie einen wesentlichen Beitrag zur Neubewertung des historischen Erbes leisteten.

Zusammenfassend kann man festhalten, daß die Entwicklung von Einzelhandel, Verkehrserschließung und Stadtgestaltung in gesellschaftliche Strömungen eingebettet ist und nur aus diesen heraus verstanden werden kann. Die überwältigende Zustimmung der Bürger zu Fußgängerbereichen ist ein hoffnungsvolles Zeichen für die Überlebensfähigkeit europäischer Stadtkultur, zumindest wenn es gelingt, eine vollständige Kommerzialisierung zu vermeiden und ausgewogene Strukturen zu entwickeln.

Bayreuth, im März 1998

Rolf Monheim

Der Münchner Fußgängerbereich

Konzept, Erfahrungen und Perspektiven

Ein Interview mit Professor Bernhard Winkler¹

R.M.: Herr Professor Winkler, im Wettbewerb zur Gestaltung des Münchener Fußgängerbereichs hatten Sie seinerzeit den ersten Preis gewonnen. Worin sahen Sie damals den Kernpunkt Ihrer Aufgabenstellung?

B.W.: Die Aufgabenstellung war im Wettbewerb unklar angedeutet. Ich habe also in erster Linie versucht mit den Vorstellungen die man als Architekt von Stadt und Stadtraum hat, diesen Münchener Stadtraum in seiner jetzt völlig anderen Charakteristik, nicht mehr Straße, sondern Raum von Fassade bis Fassade zu gestalten, und zwar so, daß der Benutzer, z. B. der Fußgänger, nicht mit der Angst weiterlebt, da ist der Gehsteig, da ist die Straße, da ist es gefährlich, da bin ich frei.

R.M.: Und wie macht man das?

B.W.: In erster Linie habe ich versucht mir Gehsteig und Straße aus den Kopf zu schlagen. Wenn man sich in München diesen historischen Bereich betrachtet, stellt man fest, daß man damals mit der Akademie und mit der Michaelskirche ganz bewußt die Salzstraße zu einem Raum entwickelt hatte. Das Karlstor wurde ja auch – dieses Rondell – als Raum entwickelt und erst sehr viel später, durch den Straßenverkehr, ist das Ganze sozusagen zu einer Fahrrinne geworden, und das mußte man erst auf den Ursprung wieder zurückführen, den damals die Baumeister gelegt hatten.

R.M.: Das ist insofern interessant, als Prof. Machule in Lübeck die Auffassung vertritt, man solle nur bis ins vorige Jahrhundert zurückgehen, mit Trennung von Fahrbahn und Gehweg. Offensichtlich haben Sie da eine andere Vorstellung und Ihr Konzept geht sozusagen einen Schritt weiter zurück.

B.W.: Ja, der Gehsteig war immer in der Geschichte der Stadt wichtig. Die Trennung von Fahrrinne und Fußgängersicherheit spielte immer eine große Rolle. Heute bin ich allerdings der Meinung, daß nur durch die Erziehung, die man uns als Verkehrsteil-

¹ Das Interview wurde am 9. 9. 1997 durch Rolf Monheim geführt. Neben seiner besonders bekannt gewordenen Gestaltung des Münchner Fußgängerbereichs hat Prof. Winkler vor allem an der Gestaltung der öffentlichen Freiräume bzw. an der Entwicklung von Verkehrskonzepten für folgende Innenstädte mitgewirkt: Bologna, Florenz, Venedig, Verona, Nürnberg.

nehmer angedeihen hat lassen, wenn Du den Gehsteig verläßt und die Straße betrittst und es passiert etwas, dann bist Du schuld, und wenn der Autofahrer den Gehsteig überfährt und Dir etwas zustößt, ist der Autofahrer schuld (das ist der juristische Stand – die 15 cm Höhenunterschied sind entscheidend in der Schuldfrage), und man kann nicht erwarten, daß ein Fußgänger nur mit dem Hinweis, jetzt gehört Dir ja alles, sich einfach traut, den Gehsteig zu verlassen. Die Hemmschwelle ist einfach zu groß.

R.M.: Was Sie bisher gesagt haben, war das das Grundprinzip; Sie haben aber auch versucht, eine Differenzierung in Teilräumen herauszuarbeiten.

B.W.: Ja, eben nicht eine Differenzierung in parallele Längsstreifen Straße/Gehweg, sondern eine Differenzierung nach den ursprünglichen städtebaulichen Grundlagen. Die Akademie in München mit der Michaelskirche ist ein solcher Bereich. Entstanden als städtebaulicher Akzent in der Gegenreformation. Dann später das Karlsrundell, sehr viel früher immer schon der Marienplatz usw.

R.M.: Es gab damals von Experten wie Politikern erhebliche Bedenken, nicht zu vergessen die Einzelhändler. Warum glaubten diese nicht an einen Erfolg des Fußgängerbereichs?

B.W.: In München war es nicht so. Es gab in der Altstadt schon seit längerem ein ganz kleines Sträßchen als Fußgängerbereich in dem sehr positive Erfahrungen gesammelt wurden und das war auch für die Händler eine gewisse Sicherheit, daß es in einer Fußgängerbereich auch so sein könnte.

R.M.: Ja, aber gerade die Experten sagten, es kann nicht funktionieren, weil bei dem damaligen Modell eine Fußgängerstraße möglichst nicht breiter als 8 bis 12 Meter sein sollte. Die Fachwelt sagte, man müßte eigentlich die Hausfassaden vorziehen, und die Straßen schmaler machen, um einen funktionsfähigen Fußgängerbereich zu erhalten.

B.W.: Das ist ein ganz typisches Vorurteil, wahrscheinlich deutscher Art, das mir fremd ist, weil ich jahrelang in Italien gelebt habe und dort die sehr großzügigen Räume gekannt habe und auch gewußt habe, wie man sich dort bewegt und was man dort empfindet. Mit dieser Voraussetzung bin ich eigentlich in München sehr locker an diese Aufgabe herangegangen. Ich hatte dieses Problem nicht, aber es stimmt, es gab in Köln die Hohe Straße und da war man der Meinung, nur hier funktioniert es, weil sich da die Leute durchdrängen müssen. Gerade das ist jedoch hier in München nun trotz breiter Straßen zum Problem geworden.

R.M.: Wer hat Ihre Überlegungen unterstützt?

B.W.: Das ist ganz einfach, ich hatte den Wettbewerb gewonnen und hatte die Auf-

gabe, diese Sache umzusetzen. Die Süddeutsche Zeitung hatte nochmals eine Bürgerbefragung gemacht, eine erstaunlich gut frequentierte, es haben sich über 30 000 Menschen mit Antworten beteiligt, welchem Entwurf sie den Vorzug geben würden. Erstaunlicherweise waren alle für den 1. Preis. Die Voreingenommenheit in der Fachwelt ist eine Sache, die Skepsis der Kaufleute, die in München nicht so groß war wie man glaubt, ist eine andere Sache. Der damalige Oberbürgermeister Dr. Vogel hat angeregt, daß sich die gesamten Anlieger des Fußgängerbereiches, Inhaber, Geschäftsleute, Brauereien, die Kirche und der Staat an einer Arbeitsgruppe beteiligen sollten. Es wurde zusammen mit dem Architekten eine Arbeitsgruppe gegründet, und das war ein enormer Lernprozeß, in erster Linie für mich, aber auch für alle Beteiligten. Zum ersten Male sah man sich dann zusammen an einem Tisch und mußte sich auch über Jahre hinweg miteinander beschäftigen.

R.M.: In Aachen und Lübeck, die die eigentlich die spektakulärsten Beispiele für Konflikte zwischen den Planern und Einzelhändlern sind, haben ebenfalls solche Arbeitsgruppen bestanden, die teilweise zu einem Konsens kamen. Trotzdem flammt dort die Diskussion immer wieder auf. Ist es einfach der Erfolg des Münchener Fußgängerbereiches, der hier Ruhe gebracht hat?

B.W.: Wenn es in München ein Mißerfolg geworden wäre, dann hätte man den Schuldigen gesucht, das wäre dann ich selbst gewesen. Aber es war schon während der Zusammenarbeit ein großer Lernprozeß unter den Beteiligten festzustellen. Zuerst war jeder für sich und natürlich mit Einzelinteressen. Aber Dank der guten Führung, es gab einen sehr, sehr guten Geschäftsführer im Einzelhandelsverband, und nach einer gewissen Zeit haben alle gesehen, hier gibt es gemeinsame Ziele, in diesem Bereich wird etwas besser und alle profitieren davon.

R.M.: Wie war die Position der Politik?

B.W.: Die Politik hat sich in diesem Fall völlig herausgehalten und das Problem an den Arbeitskreis delegiert. Das waren die Interessensvertreter, die Planer und ich als Architekt. Insbesondere Herr Oberbürgermeister Vogel hat mich jedoch stets nachdrücklich unterstützt.

R.M.: Was sind die wichtigsten Gründe für den rasch weltweit anerkannten Erfolg des Münchener Fußgängerbereiches?

B.W.: Also zuerst, weil die Vorurteile widerlegt wurden, daß sich nur eine enge Straße, eine gewisse Menschendichte (sprich wie eine Schafherde) als Fußgängerbereich eignet. Das ist ja jetzt gerade das Problem in München. Der Fußgängerbereich hat, weil es der einzige ist, zu solch einem Herdentrieb geführt. Ich würde es so einschätzen, daß es gelungen ist, durch die Planung, vielleicht ist es nicht das wichtigste, aber es ist wichtig, den städtebaulichen Raum und den architektonisch gebauten Raum, wie er

einmal war, wieder sichtbar zu machen. Hauptsächlich an der Michaelskirche und der Akademie ist das der Fall. Herr Hillebrecht von Hannover kam einmal nach München, als meine Arbeit fertig war. Er stand an der Michaelskirche und fragte mich: »Was habt Ihr hier gemacht? Jetzt versteht man diesen Raum wieder. Wie ich das letzte Mal hier war, war es eine Straße, jetzt ist es ein Raum.«

Es ist auch so gewesen, daß der Münchener Fußgängerbereich im Windschatten der Olympiade entstanden ist. Er war fertig zur Eröffnung der Olympischen Spiele 1972 in München. Sie wissen ja, wie wichtig die ganze Olympische Anlage war. Die ganze Welt blickte nach München und kam nach München. Der Fußgängerbereich ist im Windschatten der großen Arbeit »Olympiade« entstanden. Die ganze Welt kam erst in den Fußgängerbereich und dann ins Olympische Gelände. Die Welt hat die Münchener Altstadt gesehen, und das hat München weltweit zu dem Beispiel gemacht, was es heute auch noch im Ausland ist, viel mehr als im eigenen Land.

R.M.: Besteht trotz dieses Erfolges nach Ihrer Einschätzung doch noch Handlungsbedarf, oder würden Sie sagen o.k. jetzt ist alles gut, man braucht nichts mehr weiter zu tun?

B.W.: So ist es nicht, ich muß weiter ausholen. Da ist ein grundsätzliches Problem. Vor 25 bis 30 Jahren hatte man das Problem, daß man das Vertrauen wieder in der Stadt finden muß. Man muß sich erinnern, vor 30 Jahren dachte man, man muß die Städte zumindest in Teilbereichen, dem Verkehr opfern, damit sie weiterleben können. Der Altstadtring ist ein ganz typisches Beispiel. Das ist der Preis für die lebendige Stadt, war die damalige Meinung. Mit den Fußgängerbereichen ist eine völlig neue Sicht gekommen. Da haben die einfachen Leute gesehen, es geht auch anders, man kann die Stadt lebendig erhalten oder wiederbeleben durch die Abwehr des Autos in bestimmten Bereichen. Das war psychologisch eine unglaubliche Wirkung. Viel wichtiger als die Goldgruben, die die Kaufleute daraus gemacht haben.

B.W.: Also wenn Sie mich heute fragen, was soll man mit den Fußgängerbereichen machen? Das Thema war vor 25 bis 30 Jahren sehr wichtig. Heute ist das Thema ein völlig anderes. Es müssen ganze Altstädte und Stadtbereiche viel gleichmäßiger verkehrsberuhigt werden. Das heißt nicht, daß das eine Fußgängerbereich werden muß, in der überhaupt kein Auto fahren darf. Wir müssen den Verkehrsdruck flächendeckend reduzieren, wie wir das schon in Italien machen.

R.W.: Zu Italien kommen wir gleich noch. In München gibt es immer noch Straßen wie z. B. die Sonnenstraße, die ursprünglich Boulevards waren und heute unter dem Problem leiden wie seinerzeit die Einkaufsstraßen, daß sie als Boulevard nicht erlebbar sind, weil einfach der Verkehrsdruck zu groß ist. Würden Sie meinen, daß man diese Straßen zurückgewinnen kann, oder muß man sie mehr oder weniger aufgeben?

B.W.: Nein, die kann man selbstverständlich als Boulevards zurückgewinnen. Man muß diese anders behandeln. Auch hier ist der Verkehr flächenmäßig zu übermächtig gegenüber den ruhigen Gehbereichen. Da kann man selbstverständlich sehr viel tun, aber mit anderen Methoden als in der Altstadt.

R.M.: Haben Sie zum Beispiel während Ihrer Lehrtätigkeit zu einem Thema wie der Sonnenstraße mit den Studenten Veranstaltungen gemacht, oder haben Sie selbst einmal Konzepte für solche Probleme entwickelt?

B.W.: Wir beschäftigen uns laufend damit. Diese Probleme, wie die in der Sonnenstraße, haben wir in allen Städten. Zum Beispiel gibt es in Bologna, den Ring um die Altstadt, der Ring entstand, wo die Mauern waren. Den gibt es im Grunde genommen an allen historischen Rändern der alten Städte, und überall ist das Problem, daß breite Umfahrungsstraßen entstanden sind. Die sind entweder lebendig, weil an ihren Rändern noch Geschäftslagen funktionieren, oder wie in Bologna, gar nicht vorhanden sind. Das ist ein Thema für die allernächste Zukunft, sofern wir städtebaulich weitermachen wollen, das ist ganz logisch.

R. M.: Gibt es denn Beispiele, wo Sie sagen würden, da hat man für diesen Straßentyp schon die richtige Richtung eingeschlagen?

B.W.: Nein, auf Anhieb habe ich kein Beispiel. Aber es ein ganz wichtiges Thema, gerade in italienischen Städten, daß die Trennung von Altstadt und Neustadt durch die Ringstraßen größer ist wie die Zusammenbindung von alt und neu. Diese Straßen als Boulevardstraßen müßten das alte Zentrum mit den Außenbereichen als Reißverschlüsse zusammenführen.

R.M.: Wäre vielleicht die Wiener Ringstraße des vorigen Jahrhunderts ein positives Beispiel?

B.W.: Die Wiener Ringstraße ist ein ganz exzellentes, großartiges Beispiel, wo man mit einer Großzügigkeit, die nur einem monarchischem Denken entspringen kann, räumlich gearbeitet hat, mit sehr breiten Dimension, die hat man heute überhaupt nicht mehr. Bei den mittelalterlichen Kernen handelt es sich um ganz andere Maße.

R.M.: Aus einer Reihe Ihrer Bemerkungen wird deutlich, daß Sie kulturell auf zwei Beinen stehen: zum einen ein deutsches und zum anderen ein italienisches Bein entwickelt haben. Bekannt geworden sind Ihre Verkehrskonzepte für Bologna und Florenz. Beide Städte haben die Zufahrt zu ihren ausgedehnten historischen Zentren für Autos erheblich eingeschränkt. Im Prinzip dürfen nur Anwohner und dort ansässige Gewerbetreibende hinein. Außerdem gibt es auch dort ausgedehnte, allerdings weniger kompakte Fußgängerbereiche. Was könnten die Deutschen von den Italienern und die Italiener von den Deutschen bei der Innenstadtplanung lernen?

B.W.: Ich glaube beide Nationen könnten sehr viel voneinander lernen. Ich bin ja in den Dolomiten geboren. Wenn ich auf meine Berge steige, dann schau ich nach Norden ins deutsche Land und nach Süden nach Italien. Von da her habe ich die multikulturelle Grundlage von Kindesbeinen an mitbekommen. Also, was können wir lernen?

Die Italiener haben im Grunde andere Verkehrskonzepte, vom Prinzip her, für Ihre Innenstädte. Sie müssen andere haben, weil sie gar nicht so frei sind zu handeln wie man glaubt. Sie haben sehr veraltete öffentliche Verkehrssysteme. Die deutschen Städte haben in bezug auf öffentliche Verkehrseinrichtungen paradiesische Situationen. U-Bahnen, S-Bahnen, das ist alles bestens organisiert. In Italien hat man in einer Stadt wie Florenz alte Autobusse und damit müssen die Menschen leben können.

Da würde dann ein deutscher Einzelhandelskaufmann sagen, diese Städte können gar nicht überleben, die müßten längst ausgestorben sein, weil sie weder mit privaten noch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.

Also, diese Argumentation, daß das Leben einer Stadt nur davon abhängt, ob ich mit irgendeinem Verkehrsmittel sehr schnell hinkomme, diese Vorstellung ist vielleicht etwas extrem und einseitig. Es gibt noch andere Qualitäten die die Stadt attraktiv und lebendig machen.

R.M.: *Und welche wären das?*

B.W.: Die Identifikation, die der Bürger mit seiner eigenen Stadt hat. Das hängt davon ab, wie es der eigenen Stadt gelungen ist, die historischen Zusammenhänge in die Gegenwart und jetzt auch in die Zukunft weiterzuführen. Ob es der Stadt gelungen ist, diese Identifikation der Menschen mit dem alten Zentrum aufrechtzuerhalten. Natürlich hat in Deutschland der Krieg vieles zerstört, aber nicht so gründlich wie man glaubt. Es ist wichtig, daß die gestalterische Ganzheit und der Zusammenhang der alten Stadt sehr viel dazu beiträgt, daß sich der im Außenbereich lebende Bürger mit der Stadt identifiziert. Also auf der einen Seite das Historische, Räumliche der Stadt spielt eine große Rolle. Wenn ich mich in diesen Räumen wohlfühle, dann versuche ich, dort hinzukommen, selbst wenn es beschwerlich ist. Selbst wenn es dem Auto nicht gestattet wäre, findet man einen Weg dorthin zu kommen. Wenn ich natürlich in einer Sänfte hingetragen werde, ist es viel einfacher als zu Fuß. Das trifft speziell für Deutschland zu. Wahrscheinlich haben wir hier andere Werte zu stark vernachlässigt.

R.M.: *Was sind Ihrer Meinung nach ganz allgemein die Voraussetzungen für die Erhaltung der Innenstadt als lebendiger Mittelpunkt europäischer Stadtkultur? Sterben unsere Innenstädte aus?*

B.W.: Es kommt darauf an was man unter Sterben versteht. Unter Sterben verstehe ich, daß ein Organismus erlischt, aber nicht, daß ein Organismus sich ändert und sich neuen Bedingungen anpaßt. Das aber passiert in Deutschland. Diese sehr vitalen Veränderungen liegen im wesentlichen im kommerziellen Bereich und verdrängen das Wohnen in den Innenstädten. Aber das Kommerzielle hat schon immer eine wichtige Rolle gespielt, nicht nur das Wohnen. Also Beides. In Italien ist es umgekehrt. Da ist sehr stark das Wohnen in der Altstadt ausgeprägt, nicht nur das Kommerzielle. Dort haben wir ein noch sehr viel größeres Gleichgewicht zwischen Leben und Arbeiten. Dieses ist in Deutschland nicht verloren gegangen, weil die Stadt stirbt, sondern weil sie unsagbar vital und zum Anziehungspunkt geworden ist für viele Bewohner, die außerhalb der Stadt leben. Es ist ein anderes Weiterleben als in Italien. Die Geschäfte sind nicht so stark entwickelt wie in Deutschland, was sich ja auch – wie Sie sagen – an den Mieten zeigt.

Das Wohnen ist eine hohe Qualität in der Stadt. Die Vorstellung, daß das traditionelle Wohnen im Stadtzentrum in die Zukunft zu führen ist, ist eine Wunschvorstellung, die nur teilweise durchführbar ist. Die Attraktivität und die Wertsteigerung der alten Städte – weil sie alt sind, weil sie architektonisch und räumlich schön sind, weil sie in Deutschland auch wiederum so gut erreichbar sind – führt dazu, daß das einfache Wohnen ökonomisch auf diesem teuren Pflaster nicht mehr möglich ist.

R.M.: *Gerade in München besteht die Stadtplanung relativ strikt darauf, daß bei Neubauten innerhalb der Altstadt ein gewisser Anteil dem Wohnen dient; das würde ja dann genau Ihren Vorstellungen entsprechen?*

B.W.: Sehr gut, es ist nur die Frage, wieweit man das in dieser freien kapitalistischen Ökonomie durchhalten kann. Denn die Vorschriften der Stadt müssen sich ja dann im freien Markt bewähren. Was haben wir von einer Wohnung in der Altstadt, wenn sie morgen zur Zweitwohnung eines reichen Mannes wird? Oder wenn dann ein Büro oder eine Praxis eines Freiberuflers entsteht, der vielleicht dort wohnt, aber vielleicht bald auch nicht mehr dort wohnt, aber die Praxis die hat er? Diese Tendenzen der Stadtplanung, das Wohnen zu erhalten, sind lebenswichtig. Natürlich kann man durch dirigistische Maßnahmen sehr viel machen und auch Entwicklungen verzögern. Aber in einer freien kapitalistischen Gesellschaft geht das nur bis zu einem gewissen Grad.

R.M.: *Wenn ich Ihre Arbeiten zusammenfassend charakterisieren soll, habe ich den Eindruck, daß entsprechend des von Ihnen an der TU München gelehrteten Fachgebietes die Wiedergewinnung des öffentlichen Raumes eine zentrale Rolle spielt, die in den Debatten über die verkehrlichen, ökonomischen und ökologischen Auswirkungen der Einführung von Fußgängerbereichen und umfassenderen Konzepten flächenhafter Verkehrsberuhigung leider allzu häufig aus dem Blickfeld gerät, für die Bürger*

der Stadt und ihre Besucher aber eine ganz wichtige Grundlage ihrer Wertschätzung der Stadtmitte bildet.

B.W.: Unmittelbar hierzu erscheint soeben ein Buch von mir mit dem Titel »Stadt-raum und Mobilität«. »Die Wiedergeburt des öffentlichen Raumes in Italiens historischen Städten«. Ich möchte alle die praktischen Erfahrungen aufzeigen, die ich in italienischen Städten gemacht habe. Ich beschränke mich weitgehend auf italienische Städte, bringe aber auch deutsche Beispiele, um auch zu zeigen, wie unterschiedlich diese beiden Kulturen sind. Ich will mit den Beispielen Verona, Venedig, Florenz, Bologna und auch etwas kleineren Städten zeigen, daß Mobilität und das Bedürfnis der Menschen sich im Raum zu entfalten, frei zu bewegen, Kommunikation mit den Mitmenschen zu treiben, daß das ein Grundbedürfnis ist. Mobilität ist zudem ein Mittel um Raum sinnlich zu erfassen und in der Bewegung zu erleben. Das ist die Thematik meines Buches: Stadtraum und Mobilität sind nicht Gegensätze. Sie erfüllen menschliche Grundbedürfnisse und bedingen sich gegenseitig.

Johann-Georg Sandmeier

Die Münchner Fußgängerzone – Wiederentdeckung und Inszenierung eines öffentlichen Raumes

Geschichte eines Straßenzuges

Für die Gründungsgeschichte Münchens im 12. Jahrhundert spielt der Salzhandel und seine Transportwege eine wesentliche Rolle. Die Salzstraße von Osten, aus der Reichenhaller Gegend kommend, war ursprünglich nördlich von München über Freisinger Gebiet verlaufen. Im Handstreich verlegte sie Heinrich der Löwe weiter nach Süden, durch seine neu gegründete Stadt München. Das Zentrum der Stadt entwickelte sich fortan entlang dieser Salzstraße, ihr Verlauf ist bis heute Herz und Schlagader Münchens.

Durch das Untere Tor an der Stelle des heutigen Alten Rathauses gelangten die Fuhrwerke in die Stadt unmittelbar auf den Marktplatz, damals Schrankenplatz genannt. Weiter nahmen sie ihren Weg durch die heutige Kaufingerstraße und verließen die Stadt durch das Obere Tor, später als »Schöner Turm« bezeichnet, in Höhe der



Abb. 1: Der Schrankenplatz um 1863.

heutigen Augustinerstraße. Um den Schrankenplatz, den heutigen Marienplatz, gruppierten sich die Häuser der reichsten Bürger und Patrizier.¹ Mit dem im 14. Jahrhundert entstandenen zweite Mauerring erhielt die Stadt neue Torbauten. Im Westen entstand zu dieser Zeit das Karlstor und im Norden das Neue Schwabinger Tor, am Ende der heutigen Theatinerstraße.

Seit 1505 war München die Hauptstadt Bayerns und ihr Zentrum, der Marktplatz, beliebtes Szenario zur Darstellung fürstlicher Herrschaft. Besonders bemerkenswert waren die 1568 anlässlich der Hochzeit Herzog Wilhelm V. mit Renata von Lothringen veranstalteten Turniere, an die noch heute das Glockenspiel im Neuen Rathaus erinnert.² Als Herrschaftszeichen ließ Kurfürst Maximilian 1638 auf dem Platz eine Mariensäule errichten, der Gottesmutter zum Dank für die Bewahrung Münchens in der »Schwedenzeit«.³ Damit war auch die Gegenwart des Fürsten im vom Tages- und Wochenmarkt dominierten Stadtzentrum unübersehbar geworden. Im Zuge der Gegenreformation suchte sich auch die katholische Kirche ab der Mitte des 16. Jahrhunderts im Zentrum der Stadt mit prächtigen Schauspielen darzustellen.⁴

Um 1800 wurden die Befestigungsanlagen um die Stadt niedergelegt, die ehemaligen Stadttore verloren ihre Funktion und wurden zum Teil abgebrochen, wie das Schwabinger Tor am Ende der Theatinerstraße. Mit dem nun einsetzenden Wachstum der Stadt in alle Richtungen verlegten immer mehr Gewerbetreibende ihre Betriebe. Der Marienplatz verlor seine Marktfunktion. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstand in mehreren Bauabschnitten das Neue Rathaus und verdrängte die überwiegend noch vorhandene spätmittelalterliche Bebauung. Die bürgerlichen Wohnhäuser an der Neuhauser- und der Kaufingerstraße wurden nach und nach durch Geschäfts- und Bürogebäude ersetzt.

Eine deutliche Zäsur stellte der Zweite Weltkrieg dar. Besonders stark wurden die Bauten der Altstadt von den Bombenangriffen der Alliierten getroffen.⁵ Noch weit

¹ Die Bürgerhäuser am Rande der Straße waren zunächst meist eingeschossige Holz- und Fachwerkhäuser. Erst im 14. Jahrhundert verwendete man Ziegel als Baustoff. Herausragender Teil des Marktplatzes war seit dem Spätmittelalter dessen östlicher Abschluß mit dem von Jörg von Halspach 1470–1480 errichteten Tanzhaus für den Rat der Stadt. In dessen unteren Geschossen befanden sich auch das Stadtgefängnis, das Brothaus und ein Weberkeller, an der Ecke des Tanzhauses stand der städtische Pranger.

² Auch die Hochzeitsfeierlichkeiten des Pfalz-Neuburgischen Herzogs Wolfgang Wilhelm mit der Schwester Herzog Maximilians 1621 konnten auf das öffentliche Schaugepränge am Marktplatz nicht verzichten.

³ Maria war als Lehensherrin Bayerns (*Patrona Bavariae*) zu verstehen, durch die Maximilian seine streng religiöse Herrschaft über Stadt und Land legitimierte.

⁴ So fand z. B. 1577 eine Aufführung des biblischen Stoffes »Esther« am Marktplatz statt, bei der fast 2000 Personen mitwirkten; 1597 wurde vor der Jesuitenkirche St. Michael ein Weihepiel über den Erzengel St. Michael mit 900 Beteiligten aufgeführt.

⁵ Die Altstadt war zu rund 60% in Schutt und Asche gelegt: Die Michaelskirche und die Alte Akademie, die Frauenkirche, das Alte Rathaus, das Preysing-Palais, die komplette Häuserzeile an der Südseite des Marienplatzes, die Bebauung an der Stelle des heutigen Marienhofes und vieles mehr wurden durch die Bombenangriffe zerstört.



Abb. 2: Stachus, Karlstor in den 60er Jahren.

in die 50er Jahre hinein zeugten Baulücken und eingeschossige Behelfsbauten vom einstigen Ausmaß der Zerstörung. Die für München zentrale Funktion der großen der Altstadtachse als Geschäfts- und Einkaufszentrum überdauerte aber den Krieg.

Der erste Stadtentwicklungsplan für München, 1963

Mit dem bald nach 1945 einsetzenden Wiederaufbau erholte sich die Stadt zusehends von den Folgen des Krieges, die Wirtschaft blühte auf, die Einwohnerzahl wuchs, all dies trieb aber auch die Belastung durch den stetig wachsenden motorisierten Individualverkehr in bisher ungeahnte Höhen.⁶

Für das Stadtgefüge wurde das Leitbild der »autogerechten Stadt« zum bestimmenden Faktor. Zugunsten des Individualverkehrs auf maximale Funktionalität ausgerichtet, mußte ein entschiedener Ausbau des Straßensystems stattfinden, mit der Folge, daß der Verkehr die Innenstadt überflutete: Der Stadtkern geriet zum Nadelöhr. Der Stachus wurde zum verkehrsreichsten Platz Europas, in der Kaufinger- und Neuhauserstraße wurden die Fußgänger fast an die Wand gedrückt. Die Innenstadt drohte im Verkehr zu ersticken.⁷

Diese Entwicklung veranlaßte den Stadtrat, 1960 die Ausarbeitung eines Stadtentwicklungsplanes zu beschließen, der die bis zum Jahre 1990 anzustrebende städtebauliche und verkehrsmäßige Ordnung der Stadt wiedergeben sollte. Die als Berater engagierten Professoren Steiner, Guthier und Leibbrand empfahlen, eine neue systematische Planung für die Entwicklung der Stadt aufzustellen. 1961 legt die Arbeitsgemeinschaft den ersten Teil ihrer Arbeit vor. Dieser Entwurf über die Grundzüge eines Gesamtverkehrsplanes erwähnte erstmalig die Idee zur Einrichtung von Fußgängerbereichen in der Innenstadt.⁸

Der im Dezember 1961 zum neuen Leiter der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan berufene Professor Herbert Jensen aus Kiel plädierte nun entschlossen für die Schaffung abgegrenzter Fußgängerbereiche und stellte eine neue Verkehrshierarchie für den Stadtkern auf: An erster Stelle rangieren die Fußgänger, dann die Massenverkehrsmittel, der Anlieferungs- und Besucherverkehr, an letzter Stelle steht der

⁶ Ein nach langer Planungsphase im Jahre 1958 beschlossener Wirtschafts- und Generalverkehrsplan trifft nur pauschale Aussagen, die von der rasanten Entwicklung rasch überrollt werden.

⁷ »Das vorhandene Straßennetz der Innenstadt ist nicht im Stande, den sich dort sammelnden großen Anteil des Gesamtverkehrs zu bewältigen. Insgesamt stellt sich in verkehrlicher Hinsicht die Innenstadt und hier namentlich die City als ein Großknoten dar.« *Landeshauptstadt München*, Stadtentwicklungsplan einschließlich Gesamtverkehrsplan der Landeshauptstadt München, München, Juni 1963.

⁸ Nachdruck wird dem Gedanken autofreier Bereiche verliehen, als am ersten Adventssamstag 1961 die Masse der Weihnachtseinkäufer die Polizei veranlaßt, Teilabsperungen der Fahrbahn der Kaufinger- und Neuhauserstraße vorzunehmen.

Individualverkehr. Der 1963 beschlossene Stadtentwicklungsplan sah dann auch die Schaffung eines zusammenhängenden Systems von Fußgängerbereichen in der Innenstadt vor⁹ und forderte eine Beschränkung des Individualverkehrs sowie den Ausbau von attraktiven öffentlichen Massenverkehrsmitteln. Professor Jensen erhielt den Auftrag, weitere Untersuchungen über die mögliche Ausdehnung und die dafür notwendigen Voraussetzungen durchzuführen. Als Ergebnis seines Gutachtens legte er einen Idealplan vor: ein großes Fußgängerkreuz, gebildet aus den Hauptgeschäftsstraßen der Altstadt zwischen Hauptbahnhof und Isartor, sowie zwischen Feldherrnhalle und Sendlinger Tor. Die Realisierung des Fußgängerbereiches in dieser damals vollkommen neuen Dimension sollte in einzelnen Abschnitten erfolgen.¹⁰

Voraussetzung für die erste Ausbaustufe, der Fußgängerbereich zwischen Stachus und Marienplatz, war eine Verlagerung des Verkehrs aus dem Stadtkern. Mit dem Bau eines Altstadtringes, einer U-Bahn und S-Bahn mit ihrer Kreuzung am Marienplatz sollte dies bewältigt werden. Dieser ganz erhebliche Aufwand ließ keine schnelle Realisierung erwarten. 1966 vergab das Internationale Olympische Komitee die Spiele der XX. Olympiade nach München. Das Olympiajahr 1972 wurde zum magischen Termin für alle Aktivitäten in der Stadt. Mit Hochdruck sollten nun U- und S-Bahnstrecken gebaut und das Straßennetz vervollständigt werden. Für den Bau der S-Bahn mußte zusätzlich die Kaufinger- und Neuhauserstraße für zwei Jahre gesperrt werden, damit war der Bau der Fußgängerzone überraschend in greifbare Nähe gerückt.

Planung und Bau der Fußgängerzone

Als ersten Schritt zur Schaffung einer Fußgängerzone lobte die Stadt München 1967 unter Bayerns Architekten einen städtebaulichen Ideenwettbewerb für den Bereich zwischen Marienplatz, Frauenplatz, Neuhauser- Kaufingerstraße und dem Karlsplatz aus. Ziel war eine »optimale Lösung zu finden, die das im Lauf der Jahrhunderte geformte Bild der Straßen und Platzräume in der Wirkung erhöht und belebt, den Menschen das vertraute Münchner Stadtbild so intensiv als möglich nahebringt«. Der zukünftige Fußgängerbereich sollte »in jeder Weise Anreiz zum Verweilen und Betrachten bieten«. Die Teilnehmer waren aufgefordert, Vorschläge zur Gliederung und Pflasterung der Straßen- und Platzflächen aufzuzeigen und Vorstellungen zu Möblierungselementen, Werbeeinrichtungen, zur Beleuchtung und Grünausstattung zu ent-

⁹ »Es ist die Absicht, vom Individualverkehr getrennte Fußgängerzonen zu schaffen... In erster Linie ist daran gedacht, das Gebiet um den Marienplatz dem Fußgänger weitestgehend zu öffnen. Von hier aus wird für den Fußgänger die gefahrlose Verbindung über den Karlsplatz zum Hauptbahnhof anzustreben sein.« (s. A 7), S. 24.

¹⁰ Als kleiner Vorgeschmack auf kommende Ereignisse erfolgte 1965 Am Platz / Orlandostraße der Bau von Münchens erster Fußgängerzone.

wickeln. Gleichzeitig sollte der Wettbewerb die Frage beantworten, ob ein Wiederaufbau des Alten Rathauses städtebaulich vertretbar sei. In der Fachwelt meldeten sich kritische Stimmen, die das Fehlen einer städtebaulichen Konzeption feststellten. Es wurden Befürchtungen geäußert, daß der kreuzförmige Fußgängerbereich die Altstadt in vier Teile zerstückeln und rückwärtige Bereiche veröden lassen würde; oder daß bei nur zwei Haltepunkten der öffentlichen Verkehrsmittel, am Marienplatz und am Stachus, die Wege dazwischen unverträglich lang seien.

Aus 51 eingereichten Arbeiten (darunter fanden sich auch skurrile Ideen wie die Einrichtung eines Fiakerverkehrs in der Fußgängerzone) vergab das Preisgericht im Januar 1968 unter Vorsitz von Professor Sep Ruf einstimmig den 1. Preis an den Architekten Bernhard Winkler und seinen Mitarbeiter Friedrich Hahmann. Es empfahl aber keinen Entwurf zur weiteren Bearbeitung, sondern stellte lediglich fest, daß das Ergebnis des Wettbewerbs die »Zweckmäßigkeit der Schaffung zusammenhängender Fußgängerbereiche in der Münchner Altstadt bestätigt hat«.

Die Bürger Münchens zeigten am Wettbewerbsergebnis großes Interesse. Heftige Diskussionen über Sinn und Zweck und die Ausstattung des Fußgängerbereichs wurden geführt. Die Presse stellte ausführlich alle Preisträger und deren Planungen dar. Besorgnis wurde dahingehend geäußert, daß der Straßenraum, einst dem Autoverkehr gewidmet, als Raum nur für Fußgänger seine Proportionen verlieren und zu groß sein werde. Geschäftsinhaber befürchteten gewaltige Umsatzeinbußen. In einer Umfrage der Süddeutschen Zeitung wurden die Leser nach ihrem Votum befragt, mit dem Ergebnis, daß 92% der über 30 000 Befragten sich eindeutig für die Einrichtung der Fußgängerzone und für den Entwurf des ersten Preisträgers aussprachen.

Der 1. und 4. Preisträger des Wettbewerbes, die Architekten Bernhard Winkler und Siegfried Meschederu, erhielten dann den Auftrag zur Planung der Fußgängerzone. Drei Elemente kennzeichnen die Gestaltung: die von Winkler entworfene Pflasterung mit den seither typischen Münchner Kunststeinplatten, durch Granitbänder gegliedert, der von Meschederu entwickelte Natursteinbelag vor den Kirchen und am Marienplatz sowie die für die Fußgängerzone konzipierten Leuchten und Blumentröge. Letztere hatten bald bei den Münchnern ihre Spitznamen: Wärmflaschen und Schraubenmuttern. Die Leuchten wurden in der Folgezeit bis in die Carnaby Street nach London exportiert, auf die Blumentröge kann man heute in ganz Europa stoßen.

Da es bis dahin keine so großflächige Fußgängerzone in Deutschland gab, bemühte man sich, die befürchtete Leere durch reichhaltiges Mobiliar zu verhindern, Vitrinen und Blumentöpfe sollten den Raum füllen. Zwei weitere Fehleinschätzungen resultierten aus der gleichen Befürchtung. Die Nachfrage nach Sitzgelegenheiten war größer als erwartet, die Stärke des Plattenbelags zu gering bemessen. Die dünnen Betonplatten und erst recht die noch größeren Granitplatten vor den Kirchen und am Marienplatz hielten dem unerwartet hohen Baustellen- und Anlieferverkehr der Anlieger nicht stand. Erst eine 1997 zum 25jährigen Bestehen der Fußgängerzone durch-

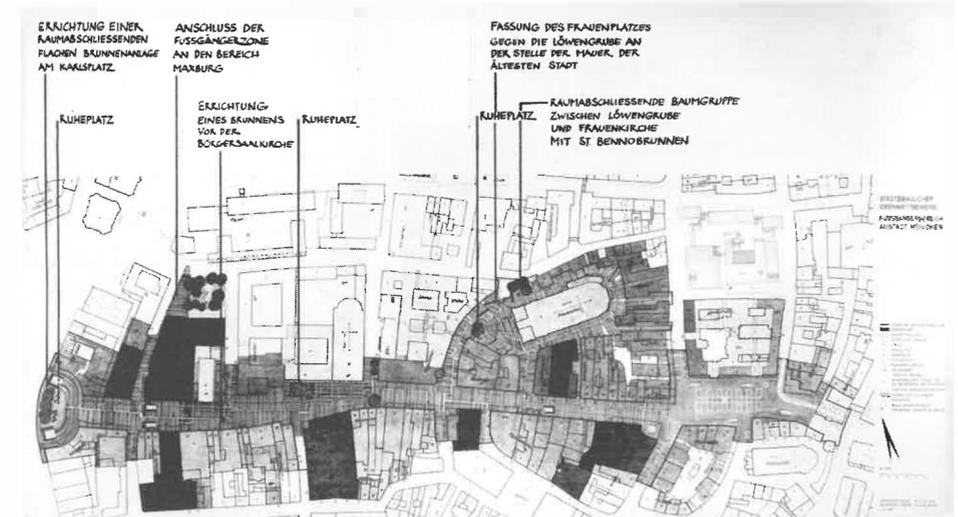


Abb. 3: Städtebaulicher Ideenwettbewerb – Plan 1. und 4. Preisträger.



Abb. 4: Neuhausener Straße nach dem Umbau.

geführte Generalsanierung konnte diesen Mißstand mit dem Einbau stärkerer Platten beheben. An den Kosten der Sanierung beteiligten sich die Geschäftsanlieger maßgeblich.

Am 30. Juni 1972 war alles fertig: die mit Glühlampen bestückten Leuchten (ein möglichst warmer Lichtton war gewünscht), die beiden Brunnen am Stachus und am Dom, Fahnenmasten, Vitrinen, Zeitungskioske und eine beeindruckende Fülle von Blumenschalen. Die Spannung war groß, wie sich das Experiment Fußgängerzone bewähren würde. Die Geschäftsleute, die ihren Ruin prophezeiten, und die Skeptiker, die befürchteten, daß die Fußgänger sich auf der riesigen Fläche verlieren würden, setzten erwartungsvoll auf die Bestätigung.

Erweiterungen und Verzweigungen

Vom ersten Tag an wurde die Fußgängerzone von der Bevölkerung sehr gut angenommen und stark frequentiert. Die erste, im Juli 1972 durchgeführte »Verkehrszählung« ergab mit 120 000 Passanten doppelt so viele wie im Jahre 1968 prognostiziert. Nicht die Leere bestimmte den Raum, wie befürchtet, vielmehr wurden die unerwartet hohen Besucherströme durch das üppig verteilte Mobiliar behindert, so daß dieses bereits kurz nach der Eröffnung erheblich reduziert werden mußte. Auch die kritischen Stimmen vieler Geschäftsleute verstummten angesichts voller Kassen zunehmend.

Bereits im Herbst 1972 folgte eine weitere Ausbaustufe. Am Viktualienmarkt wurden einige der vielen kleinen, ständig vollgeparkten Straßenabschnitte in Fußgängerbereiche umgebaut. Im März 1974 fiel die Grundsatzentscheidung, nach dem Idealplan von Professor Jensen die Fußgängerzone nach Norden bis zum Odeonsplatz zu vergrößern. Der Umbau der Theatinerstraße und ihrer Nebenstraßen erfolgte in zwei Abschnitten. Im September 1974 begann der Bau entlang der Maffei- und Perusastraße, in denen als Besonderheit die Straßenbahn die Fußgängerzone durchqueren sollte. Im Oktober folgte die Eröffnung des Theatiner Boulevards. Im November wurden die Bereiche um den Alten Peter und den jetzt geschlossen als Fußgängerbereich ausgebildeten Viktualienmarkt eingeweiht. 1980 wurde auch die Schützenstraße zur Fußgängerzone umgestaltet. Das System der Fußgängerzonen in der Altstadt war damit auf 90 000 m² Fläche angewachsen, die erste Ausbauphase abgeschlossen.

Zehn Jahre später, im Oktober 1990, fand mit der Umwandlung der Residenzstraße in einen Fußgänger- und Radweg und mit der Einführung des Fußgängerbereiches Dienerstraße – Marienplatz – Rindermarkt 1991 eine zweite Erweiterung statt. Zunächst nur probeweise wurde auch die Fußgängerzone am Viktualienmarkt vergrößert sowie die Sendlinger Straße zwischen Fürstenfelder Straße und Färbergraben, die Pettenbeckstraße, der Sankt-Jakobs-Platz und der Sebastiansplatz als neue Fußgängerbereiche eingerichtet.

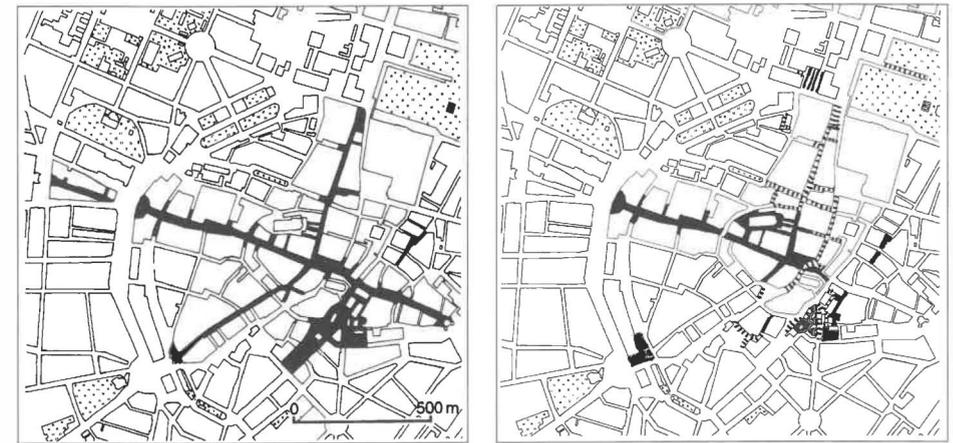


Abb. 5: Jensen-Plan 1963 und Erweiterungsplan 1974.

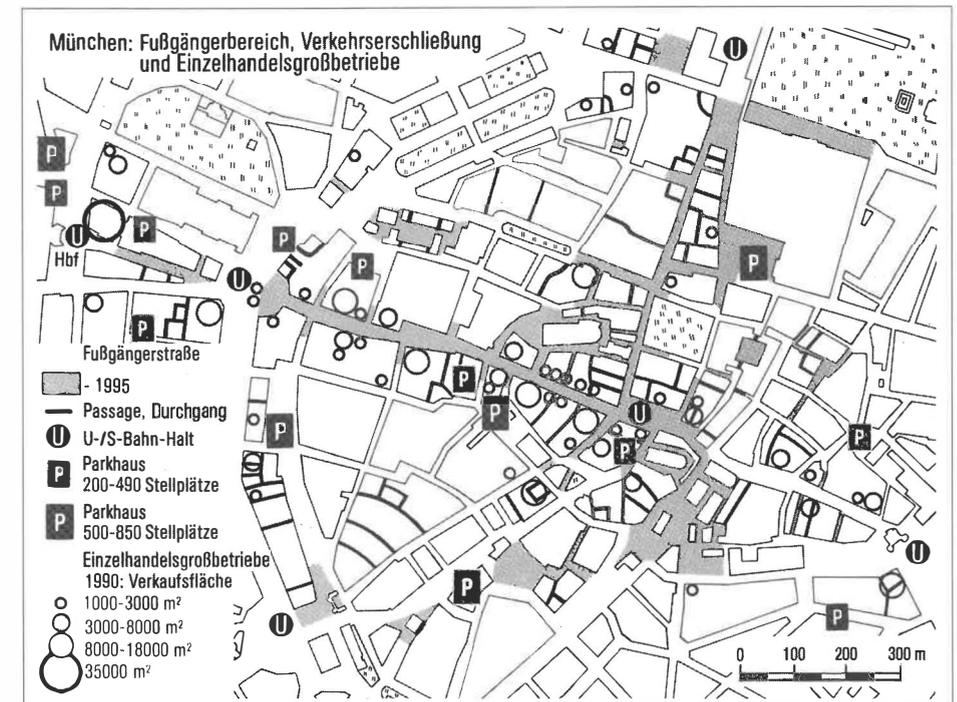


Abb. 6: Fußgängerbereich, Verkehrserschließung und Einzelhandelsgroßbetriebe 1995 (Quelle: R. Monheim).

Die als Probephase vorgenommene Erweiterung der Fußgängerbereiche wurde im Zuge der Fortschreibungen des Maßnahmenkonzeptes zur Aufwertung der Innenstadt 1996 zwar endgültig eingeführt, die bauliche Ausführung scheiterte jedoch letztendlich an den Finanzen und. So ist die letzte Erweiterungsphase bis heute Fragment geblieben. In der Residenzstraße flammte zudem das alte Streitthema wieder auf, wonach einige Geschäftsanlieger im Falle eines Ausbaus zur Fußgängerzone um ihre Existenz fürchten und sich vehement gegen den Umbau in eine Fußgängerzone richten. Die Verwirklichung eines großen Fußgängerkreuzes nach dem Idealplan von Professor Jensen ist heute in weite Ferne gerückt. Die Sendlinger Straße als Südachse und das Tal als Ostachse werden in absehbarer Zeit wohl kein Fußgängerbereich werden.

Ein weiterer Umstand erschwert zukünftig die Einrichtung von Fußgängerbereichen: Der seit den neunziger Jahren stark geförderte und angewachsene Fahrradverkehr fordert auch im Innenstadtbereich komfortable Radverkehrswege. Damit ist wieder eine unmittelbare Konkurrenz für den Fußgänger entstanden. Wenn Radfahrer und Fußgänger sich gemeinsam eine Fläche als Bewegungsraum teilen sollen, führt dies in stark frequentierten Fußgängerbereichen zwangsläufig zu Problemen, wie die Erfahrung gezeigt hat. Zum Schutz der Fußgänger ist eine Trennung der Verkehrsarten, eine Aufteilung und Abgrenzung der Verkehrswege in Gehweg und (Rad-) Fahrbahn erforderlich.

Entwicklungen und Konsequenzen

Als Folge der Einrichtung der Fußgängerzone waren auch gravierende strukturelle Veränderungen in der Innenstadt zu beobachten. Die gesteigerte Attraktivität der Geschäftslage führte zu einer Veränderung des Branchenangebots. Erhebliche Mietsteigerungen zwangen viele traditionelle Einzelhandelsgeschäfte aufzugeben. Sie mußten Filialisten und sogenannten »Schnelldrehern« weichen. Die Qualität des Angebots begann abzunehmen, damit einhergehend litt auch das Erscheinungsbild der Fußgängerzone, achtlose Schaufenstergestaltung, billige Großflächenplakate, übermäßige Verschmutzung mit weggeworfenem Werbematerial, Pappdeckeln, Dosen deuteten die Gefahr des Abgleitens zur billigen Ramschmeile an. Gleichzeitig war ein Verdrängungsprozeß der Bewohner aus der Altstadt zu beobachten. Mehr und mehr Raum fiel der lukrativeren kommerziellen Nutzung zu, die Einwohnerzahl in der Altstadt nahm stark ab. Das veranlaßte den Stadtrat Mitte der 80er Jahre zu Maßnahmen gegen eine sich entwickelnde »Rempelzone«. Eine sozial- und wirtschaftswissenschaftliche Untersuchung der Altstadt, die »City Studie«, wurde 1985 in Auftrag gegeben. Fazit der Untersuchung war die Empfehlung, die Aufenthaltsqualität in der Altstadt auf der Grundlage eines Entwicklungskonzeptes für die gesamte Innenstadt zu verbessern. Das von dieser Studie ausgelöste »Maßnahmenkonzept zur Aufwertung der

Innenstadt« wurde nach mehreren Fortschreibungen 1996 vom Stadtrat verabschiedet. Es formuliert die Ziele zu den Entwicklungsschwerpunkten Verkehr (Individualverkehr, Parkraumkonzept, Fußgängerbereiche, Radverkehr), Nutzungen (Wohnen, Einkaufen, Arbeiten) und Perspektiven für die Münchner Innenstadt. Nach der letzten Fassung des Innenstadtkonzeptes sind keine weiteren Fußgängerbereiche mehr geplant. Die Vernetzung der großen Fußgängerbereiche in der Altstadt soll zukünftig über feingliedrige, öffentliche Passagen zwischen den Gebäudeblocks erfolgen. Es wird angestrebt, den Anteil an Wohnungen in der Altstadt wieder zu erhöhen und angestammte Geschäfte am Ort zu halten.

Die Münchner Fußgängerzone weist heute rund 450 Einzelhandelsbetriebe mit etwa 200 000 m² Verkaufsfläche auf und wird täglich von weit über 100 000 Passanten frequentiert. Im Umkreis der Kaufhäuser, Läden und Geschäfte etabliert sich eine Vielzahl von »fliegenden Händlern«, Los- und Ausstellungsständen und Marktschreibern. Der Erfolg der Fußgängerzone ist nicht allein auf die Attraktivität des kommerziellen Angebots zurückzuführen, sondern auch auf die sich hier bietenden Erlebnismöglichkeiten. Sie ist Podium und Kleinkunsthöhle für Straßenmusikanten, Pantomimen, Jongleure und Akrobaten, für Darsteller aus aller Welt, die den Passanten täglich ein buntes Programm in Münchens größtem Theater vortragen. Für viele sind sie eine liebenswerte Erscheinung, die im hektischen Getriebe zu einer Verschnaufpause in den zahlreichen Freiluftcafés animieren. Die Fußgängerzone stellt aber auch ein Forum für die Ereignisse städtischen Lebens dar: Der Christkindlmarkt, Fachungsveranstaltungen, Kultur und Tanz beim Stadtgründungstag, Aktionen zum Europa- und Weltgesundheitsstag, dem Tag der Umwelt, um nur einige Veranstaltungen zu nennen, und bisweilen fast täglich stattfindende politische Kundgebungen kennzeichnen sie als den zentralen öffentlichen Raum Münchens.

Von der Gründungszeit der Stadt im Mittelalter bis heute im ausgehenden 20. Jahrhundert steht die Münchner Fußgängerzone als Ort städtischen Lebens in historischer Kontinuität; der Handel bestimmt das geschäftige Alltagstreiben, der öffentliche Raum ist Symbol und Szenario für öffentliches Stadtleben und besondere Ereignisse.

Anton Sedlmeier

Verkehrsberuhigung der Regensburger Innenstadt

Regensburg, das »mittelalterliche Wunder« Deutschlands, ist mit seinen 141 000 Einwohnern das führende Zentrum Ostbayerns. In den vergangenen zwei Jahrzehnten hat die Stadt eine ungewöhnlich positive Entwicklung durchlaufen, die sich in einer Zunahme der Beschäftigten von 76 500 (1970) auf derzeit ca. 103 800 widerspiegelt, wobei etwa 60% aus dem Umland einpendeln. Im Einzelhandel erreichte diese Aufwärtsbewegung Anfang der 90er Jahre ihren Höhepunkt mit einer Zentralitätsziffer von etwa 180, d. h. der ansässige Einzelhandel erzielte 80% mehr Umsatz als aufgrund der in Regensburg vorhandenen Kaufkraft zu erwarten gewesen wäre. Seit 1994 ist dieses Maß der Umlandbedeutung auf etwa 165 zurückgegangen, wobei Regensburg damit immer noch bundesweit zu den Großstädten mit einer sehr hohen Einzelhandelszentralität zählt.

Die Stadt verdankt ihre Blütezeit im 13. Jahrhundert dem (Fern-)Handel. Die 116 ha große historische Altstadt vermittelt heute das Bild einer erstaunenswert gut erhaltenen, äußerst vielgestaltigen und reizvollen mittelalterlichen Großstadt. Sie ist mit ihren über 1000 denkmalgeschützten Gebäuden ein städtebauliches Gesamtkunstwerk von europäischem Rang und steht auch heute noch für einen attraktiven Einzelhandelsstandort. Die Altstadt genießt insbesondere bei der einheimischen Bevölkerung große Sympathien (1987 gaben bei einer Umfrage 70% der Regensburger Befragten an, lieber in der Altstadt als im Donaueinkaufszentrum, einem im Jahr 1967 eröffneten Einkaufszentrum nördlich der Donau mit derzeit ca. 40 000 m² Verkaufsfläche einzukaufen).¹ Während die Altstadt in den vergangenen Jahren ihre absolute Stellung mit einer Verkaufsfläche von knapp 90 000 m² halten konnte, ist ihre relative Position im Vergleich zur Gesamtstadt kontinuierlich zurückgegangen: ihr Anteil an der gesamten Verkaufsfläche Regensburgs sank von 40% (1984) auf 23% (1995), ihr Anteil am Gesamtumsatz von 45% (1984) auf 33% (1994). Aufgrund der kleinteiligen Grundbesitzverhältnisse und der denkmalgeschützten Bausubstanz konnte der Einzelhandel allerdings auch nur außerhalb der Altstadt in größerem Umfang expandieren.

¹ K. Klein, Zur Lage und zu den Entwicklungsmöglichkeiten des Einzelhandels in Regensburg, Regensburg 1988, S. 240.

Schrittweise Verkehrsberuhigung

Bei der Frage nach der »richtigen« Verkehrserschließung der Altstadt prallten jahrzehntelang die Gegensätze aufeinander; insbesondere im Umland entstand das Bild von der mittelalterlichen Festung, die ihre Zugbrücken hochgezogen hatte und für Fremde schwer zugänglich war. Verstärkt wurde dieser Eindruck auch dadurch, daß insbesondere der Einzelhandel in der Altstadt das Fehlen von Parkierungsmöglichkeiten beklagte und vehement den Bau von Tiefgaragen u. a. unter den zentralen Plätzen der Altstadt forderte. Gleichzeitig wurde der Parkplatzmangel hierdurch auch zur »self-fulfilling prophecy«, die immer wieder bestätigt wurde: so beurteilten z. B. 1987 die befragten Haushalte aus dem Umland zu 45% die Parkmöglichkeiten in der Altstadt als mangelhaft.² Die Verkehrspolitik für die Altstadt kommt einer Gratwanderung gleich: einerseits soll die Altstadt ein angenehmes Wohn-, Arbeits- und Einkaufsumfeld bieten, andererseits soll sie insbesondere für eine Region, die unzureichend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen und daher in hohem Maß auf den PKW angewiesen ist, erreichbar und attraktiv sein. Wie hat Regensburg versucht, dieses Problem zu lösen?

Die 60er Jahre standen im Zeichen der wachsenden Massenmotorisierung. Die Automobillobby forderte »freie Fahrt für freie Bürger«, und in der Verkehrsplanung wurde die Vorstellung von der »autogerechten Stadt« postuliert. Die Konzepte von damals sahen noch eine massive Erschließung der Altstadt für den Autoverkehr vor. Die konsequente Umsetzung dieses Leitbildes auf die Regensburger Altstadt hätte zu erheblichen Eingriffen in die historische Struktur und Substanz geführt. Zwar wurden bereits zu Beginn der 70er Jahre in Zusammenhang mit dem Neubau eines Kaufhauses und der Errichtung eines Parkhauses die ersten Fußgängerbereiche zum Zweck eines störungsfreien Einkaufs in der südöstlichen Altstadt ausgewiesen, eine grundsätzliche Neuordnung der Altstadterschließung war damit aber nicht beabsichtigt. In den 70er Jahren fuhren noch täglich jeweils etwa 10 000 Fahrzeuge in West-Ost- und Gegenrichtung mitten durch die Altstadt.³ Die Stadterneuerungsaktivitäten konzentrierten sich in dieser Phase noch stark auf die Sanierung einzelner Gebäude.

Aus der Erkenntnis heraus, daß die Maßstäblichkeit der Altstadt nicht geeignet ist, den anfallenden Individualverkehr zu bewältigen, und eine gute Erschließung der Innenstadt für Fußgänger eine der entscheidenden Bedingungen für ihre Funktionsfähigkeit ist, wurden im Stadtentwicklungsplan von 1977 folgende Ziele formuliert: „Die Altstadt ist von Verkehrsströmen, die nicht auf sie bezogen sind und ihrer Erhaltung schaden, freizumachen.“ Weiter heißt es: »Die vorhandenen Fußgängerbe-

² Ebda., S. 243.

³ K. Klein, Die Raumwirksamkeit des Betriebsformenwandels im Einzelhandel, Regensburg 1995, S. 411.

reiche sind zu erweitern.« Damit war der Grundstein für eine umfassende Verkehrsberuhigung und eine anspruchsvolle Umgestaltung der öffentlichen Plätze und Straßen der Altstadt gelegt.

Bereits in den Jahren 1979/80 erfolgte die Neugestaltung des Bismarckplatzes in der westlichen Altstadt in Verbindung mit dem Bau einer Tiefgarage. Anfang der 80er Jahre wurde dann unter Einbeziehung zahlreicher Interessengruppen ein flächendeckendes Verkehrsberuhigungskonzept für die Altstadt erstellt und 1982 beschlossen, das schrittweise umgesetzt werden sollte (vgl. Abb. 1). Dieses Konzept beruht auf einem ausgewogenen Verhältnis zwischen »Ersatzmaßnahmen« und »Verkehrsberuhigungsmaßnahmen«. Dabei gilt der Grundsatz, daß Beruhigungsmaßnahmen (d. h. in erster Linie Sperrungen für den Durchgangsverkehr und Ausbau als gemischt nutzbare Verkehrsfläche ohne Bürgersteige) erst nach Realisierung entsprechender Ersatzmaßnahmen (insbesondere Verbesserung von Umfahrungsmöglichkeiten, Parkraumbewirtschaftung und Parkleitsystem, zentrale Omnibusumsteigestelle) durchgeführt werden können. Als Regensburger Besonderheit wurden sogenannte »Wohnverkehrsstraßen« für weite Teile der Altstadt ausgewiesen und umgesetzt; hier ist der Kraftfahrzeugverkehr auf die Benutzungszwecke beschränkt, die im Interesse der Anwohner liegen, d. h. diese »Fußgängerzonen besonderer Art« dürfen von Anwohnern und deren Besuchern, Kunden oder Lieferanten befahren werden. Die hier vorhandenen öffentlichen Stellplätze stehen lediglich Anwohnern (mit Berechtigungsausweis) zur Verfügung.

Sämtliche Durchgangsrouten sollten Schritt für Schritt für den Kfz-Verkehr unterbunden werden. Als Erschließungsrückgrat dient eine Altstadtsüdumgehung. Eine ursprünglich noch vorgesehene Nordumfahrung (und damit eine weitere Donaubrücke) wurde aufgegeben, da die Erschließung der Altstadt in deutlich höherem Maß als vorher durch öffentliche Verkehrsmittel (und auch das Fahrrad) erfolgen sollte. Während die Beschäftigten in der Altstadt verstärkt dazu veranlaßt werden sollten, Parkplätze außerhalb der Altstadt oder öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, sollte die Altstadt für den Liefer- und den Kundenverkehr mit einem engmaschigen Schleifensystem erschlossen werden, entlang dessen 140 Kurzzeitparkplätze angelegt waren, die insbesondere von den Geschäften der Altstadt als notwendig angesehen wurden. Der dadurch induzierte Parkplatzsuchverkehr führte in der Folgezeit allerdings zu erheblichen Beeinträchtigungen, so daß 1990 der Stadtrat beschloß, in Verbindung mit der Sperrung einer bis dahin noch bestehenden West-Ost-Durchfahrtsmöglichkeit mitten durch die Altstadt diese Kurzzeitparkplätze aufzuheben bzw. in Anwohnerparkplätze und Lieferzonen umzuwandeln. Durch die Ausweisung der Erschließungsschleifen als Wohnverkehrsstraßen wurde das Verkehrsaufkommen halbiert.

Die in den 80er Jahren verwirklichten Maßnahmen hatten zu einer spürbaren Verbesserung der Parkierungssituation in der Altstadt, insbesondere für Lieferanten, Kunden, Besucher und Anwohner geführt. Einen wesentlichen Anteil hatte dabei die

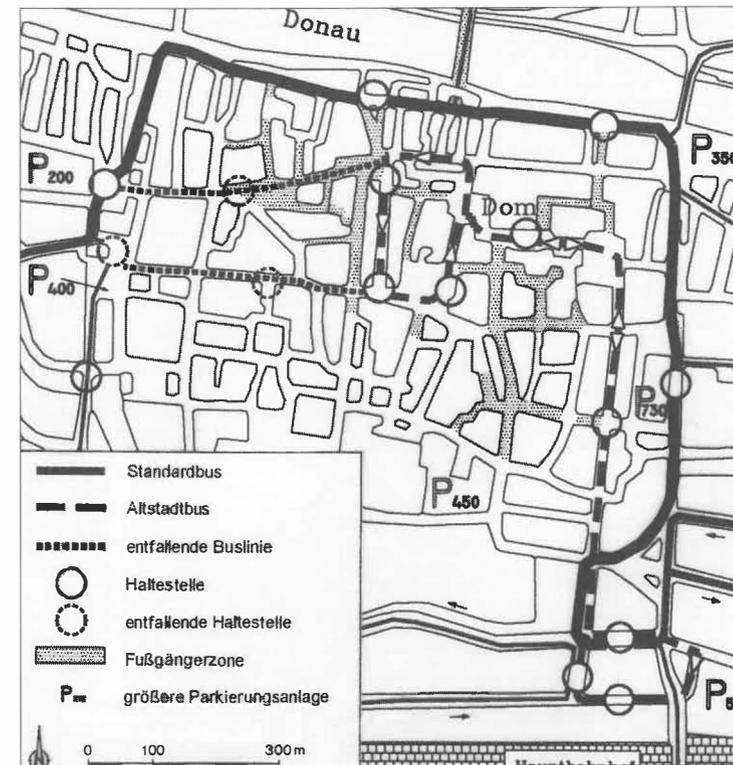


Abb. 1: Altstadterschließungskonzept 1982.⁴

parallel dazu durchgeführte städtische Überwachung des Parkraums. Die Ausweisung von ca. 500 zusätzlichen Kurzzeitparkplätzen führte allerdings auch dazu, daß sich der Anteil der Pkw-Kunden auf ca. 55% (1990) erhöhte und damit der angestrebten Förderung des ÖPNV zuwiderlief.⁵

In den 80er Jahren wurden auch Überlegungen angestellt, die Busse in einem etwa 1,5 km langen Tunnel unter der Altstadt zu führen. Die vier unterirdischen Haltestellen hätten sich zwischen 10 m und 13 m unter der Geländeoberfläche befunden. Das Projekt wurde nicht weiter verfolgt, da neben den hohen Kosten (allein der Tunnelbau wurde in Preisen von 1982 auf ca. 100 Mio. DM ohne Mehrwertsteuer veranschlagt) eine ganze Reihe weiterer Probleme, z. B. mögliche Setzungen der historischen Bausubstanz, Integration in das bestehende Busliniennetz, höhere jährliche Investitions- und Betriebskosten, zu bewältigen gewesen wäre. Außerdem wurde in der öffentlichen Diskussion zurecht darauf verwiesen, daß der Bustunnel kontraproduktiv

⁴ Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt.

⁵ Der Regensburger Verkehrsverbund (RVV) war bereits 1984 gegründet worden. Eine Erweiterung des Netzes erfolgte 1989 durch Verkehrskooperationen im westlichen und südlichen Landkreis Regensburg.

tiv zur Verkehrsberuhigung gewesen wäre, da dann gerade die Verkehrsart, die gefördert werden sollte, unter die Erde verbannt worden wäre, wohingegen der motorisierte Individualverkehr, der reduziert werden sollte, weiterhin das Straßenbild bestimmt hätte.

Die gestalterische Umsetzung der im Regensburg-Plan vorgeschlagenen Maßnahmen begann im Jahr 1982 mit der Ausschreibung eines Ideenwettbewerbs. Bewußt sollten in einer Gesamtschau die bestehenden Gestaltungsvorstellungen für die öffentlichen Flächen in ihren Netzzusammenhängen präzisiert und isolierte Einzelmaßnahmen vermieden werden. Mittlerweile ist eine Vielzahl von Straßen, Gassen und Plätzen auf der Grundlage der Wettbewerbsergebnisse umgestaltet worden, u. a. in den Jahren 1985/86 – als Herzstück der Altstadt – die »Platzfolge« mit Kohlenmarkt, Rathausplatz und Haidplatz. Aus heutiger Sicht darf die Umgestaltung ohne Zweifel als voller Erfolg bezeichnet werden, wenngleich auch einzelne Kritik an der »fehlenden Begrünung« von Rathausplatz und Haidplatz, die in Anlehnung an das mittelalterliche Vorbild ausschließlich als »steinerne« Plätze ausgebildet sind, nicht ausblieb.

Die Verkehrsberuhigung wurde in den Anfangsjahren von den meisten Geschäftsleuten der Altstadt negativ beurteilt. Der Einzelhandelsverband bezeichnete sie 1984 als einen »großen Rückschlag für die Geschäftswelt in der Altstadt« und prophezeite eine Reihe von Geschäftsschließungen aufgrund der »eklatanten Standortverschlechterung«. Gefordert wurden daher Kurzzeitparkplätze in der verkehrsberuhigten Zone und eine Zurücknahme der Sperrung der Platzfolge. 1987 gaben von den Geschäften, die vor der Errichtung der Fußgängerzone und der Wohnverkehrsstraßen in der Altstadt ansässig waren, 49% an, sie hätten durch die Fußgängerzone einen Nachteil erlitten, 39% verspürten keine Auswirkungen und 12% meinten, einen Vorteil erhalten zu haben, der zum einen in einem höheren Kundenaufkommen und zum anderen in einer verbesserten Umweltsituation gesehen wurde. Bei den Nachteilen wurden mit Abstand die schlechten Parkmöglichkeiten (44% aller Nennungen) am häufigsten beklagt, 22% stellten einen Kundenrückgang und nur 11% Umsatzverluste fest (Mehrfachnennungen waren möglich).

Der Einzelhandel fühlte sich außerdem in wichtigen Planungsphasen nicht beteiligt und in seinem Bestand eher geduldet als erwünscht⁶, da das planerische Leitbild für die Altstadt stark an der Erhaltung ihrer Multifunktionalität unter Bewahrung der historischen Bausubstanz ausgerichtet ist und nicht die Stärkung des Geschäftsstandortes Altstadt als primäres Ziel verfolgt. Das gespannte Verhältnis zwischen Stadt und Einzelhandel wurde erst in den 90er Jahren etwas entkrampft, als im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Neupfarrplatzes, dem zentralsten Altstadtplatz, ein »runder Tisch« eingerichtet wurde, um die Informations- und Abstimmungsdefizite abzubauen. An dieser Baumaßnahme lassen sich exemplarisch die Schwierigkeiten ver-

⁶ K. Klein (s. A 3), S. 413.

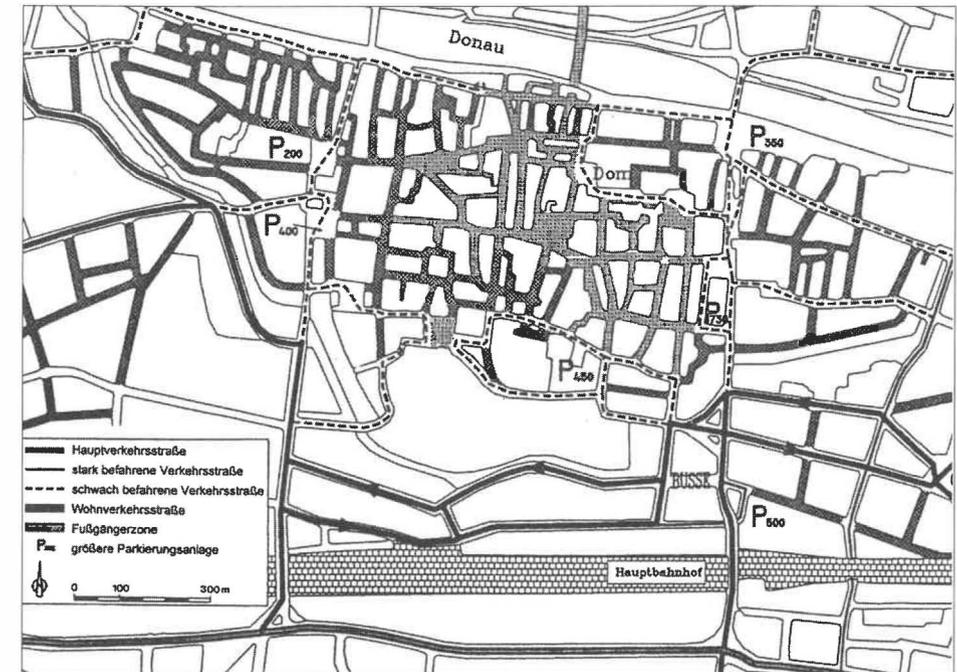


Abb. 2: Verkehrsentwicklungsplan 1997: Altstadterschließung.⁷

deutlichen, die speziell in Regensburg auftreten können, wenn bauliche Veränderungen durchgeführt werden. Der Umbau des Platzes begann 1995, dabei stieß man unerwartet auf Überreste des 1519 zerstörten jüdischen Ghettos und der Synagoge. Der Diskussionsprozeß um die angemessene Berücksichtigung und Präsentation dieses wichtigen Bestandteils nicht nur Regensburger Stadtgeschichte (in Europa gibt es nur wenige vergleichbare Funde historischer Mauerreste mittelalterlicher Synagogen) führten immer wieder zu Verzögerungen, so daß der Neupfarrplatz voraussichtlich erst Mitte 1998 wieder in seiner Gänze für das innerstädtische Leben freigegeben sein wird.

Sicherstellung der Erreichbarkeit im Verkehrsentwicklungsplan 1997

Der Verkehrsentwicklungsplan 1997 führt den eingeschlagenen Weg konsequent fort. Vorrangiges Ziel ist nicht ein optimierter und reibungsloser Verkehrsablauf, sondern die Entwicklung einer besseren Lebensqualität für alle, die in der Stadt woh-

⁷ Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt.

nen, arbeiten und einkaufen. Dies kann nur dadurch gelingen, daß der öffentliche Personennahverkehr und der nicht motorisierte Verkehr deutlich gestärkt werden und im Bereich des motorisierten Individualverkehrs eine intensive Parkraumbewirtschaftung erfolgt. Speziell für die Altstadt sieht der Verkehrsentwicklungsplan (Abb. 2) eine Sperrung der zwei noch vorhandenen (nördlichen und südlichen) Altstadt-durchfahrten und der Steinernen Brücke, eine Verlagerung der Standardbuslinien aus den sensibelsten Bereichen der Altstadt, die ergänzende Einrichtung eines Citybussystems sowie eine Ausdehnung der Fußgängerbereiche vor. Als neues Element der Erreichbarkeit wird die Errichtung von ca. 3000 Park + Ride-Plätzen am Stadtrand (zusätzlich zu ca. 2000 Stellplätzen entlang der Schienenachsen im Umland) mit einer Busanbindung im 5-Minutentakt vorgeschlagen; eine erste Anlage wird voraussichtlich 1998 im Zusammenhang mit dem Bau eines Autobahnanschlusses für das Klinikum entstehen. Parkraum für Kunden und Besucher darf nur dann reduziert werden, wenn wirksame Kompensationsmaßnahmen nachgewiesen werden können. Generell lautet die Devise der Regensburger Verkehrspolitik, daß zuerst die Verbesserungen beim ÖPNV (Busbeschleunigung durch Ampelbeeinflussung, Busspuren, Taktverdichtung) und für den übrigen Umweltverbund (Radabstellanlagen, Ausbau des Radwegenetzes) durchgeführt werden, bevor Restriktionen beim motorisierten Individualverkehr erfolgen. Die Bewohner und Besucher der Altstadt sollen nicht durch Radikallösungen verunsichert werden, sondern behutsam und Schritt für Schritt an eine stadtverträgliche Verkehrserschließung herangeführt werden. Damit ist es auch möglich, rechtzeitig Modifikationen oder ergänzende Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, ohne dabei das Gesamtkonzept aus dem Auge zu verlieren.

Nach detaillierten Untersuchungen und begleitend zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes erfolgte bereits 1995 eine grundlegende Neuorganisation der öffentlichen Buslinien mit einheitlichen Takten, Fertigstellung der zentralen Omnibusumsteigestelle, Einbeziehung der Nahverkehrsrelationen auf der Schiene und damit einem einheitlichen Tarifsystem im ganzen Verbundgebiet des RVV. Gleichzeitig wurden erste Busspuren eingerichtet, und am wichtigsten Donauübergang wird den Bussen durch eine Ampelbeeinflussung der Vorrang eingeräumt.

Die Steinernen Brücke als das neben dem Dom bekannteste kulturhistorische Wahrzeichen Regensburgs wurde aufgrund eines Bürgerentscheids Anfang 1997 für den Autoverkehr gesperrt. Sie ist seither nur noch von öffentlichen Verkehrsmitteln und Radfahrern befahrbar und steht dadurch fast uneingeschränkt Fußgängern zur Verfügung. Interessant ist, daß der Ausgang dieses Bürgerentscheides in erster Linie von der ungleichmäßigen Bevölkerungsverteilung abhängig war: während fast sämtliche Bezirke nördlich der Donau mehrheitlich für den Bau einer Ersatzbrücke vor einer Sperrung der Steinernen Brücke votierten, favorisierte die zahlenmäßig größere Bevölkerung südlich der Donau die sofortige Sperrung für den Autoverkehr.

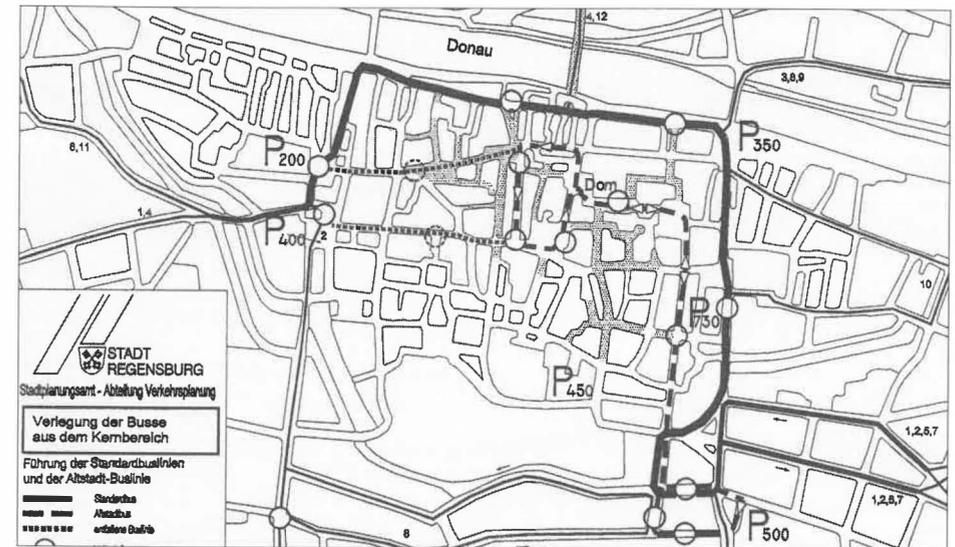


Abb. 3: Künftige Buslinienführung in der Regensburger Altstadt.⁸

Mitte 1998 werden sämtliche Linienbusse aus der zentralen Altstadt herausverlagert und tangential geführt. Die Erschließung im Innern erfolgt versuchsweise durch eine Altstadtlinie (Abb. 3). Hierbei handelt es sich um 8 m lange, erdgasgetriebene Midibusse, die tagsüber während der allgemeinen Geschäftszeiten im 5-Minutentakt den Altstadtkern erschließen. Ursprünglich war vorgesehen, diese Citybuslinie auf der bisherigen Route der Standardbusse zu führen. Allerdings belegten Untersuchungen, daß im westlichen Ast dieses Systems das Fahrgastaufkommen relativ gering gewesen wäre, so daß aus Kostengründen eine Schleifenlösung favorisiert wird. Mitentscheidend war auch, daß durch die jetzt geplante Linienführung zwei Engstellen, die als problematisch angesehen werden, nicht mehr von Bussen befahren werden und damit die Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen, die zudem stark von Touristen frequentiert werden, deutlich erhöht wird. Durch eine neue Tarifgestaltung soll auch eine bessere Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten erreicht werden. Die Altstadt wird als separate Tarifzone ausgewiesen, innerhalb derer es ein Stunden- und ein Tagesticket (für bis zu vier Personen und beliebig viele Fahrten zu 1 DM bzw. 3 DM) geben wird, das sowohl für den Altstadtbus als auch für die Standardbusse benutzt werden kann. Darüber hinaus gilt der Parkschein aller öffentlichen Parkhäuser während der gesamten Parkdauer als Fahrschein für alle Linien in der Altstadt. Diese »ganz neue Mobilität« wird ergänzt durch einen Heimlieferservice, der von den Altstadtkaufleuten organisiert wird.

⁸ Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt.

Jochen Heller / Rolf Monheim

Die Regensburger Altstadt als »Markenartikel«

Einzelhandelsstruktur, Besucherverhalten und Meinungen¹

1. Fragestellung

Altstädte wurden lange als etwas angesehen, das die Effizienz sowohl in der Wirtschaft als auch im Verkehr behinderte. Durch Sanierungen sollte deshalb die Funktionstüchtigkeit wiederhergestellt werden, wobei zum Teil auch erhebliche Eingriffe für unvermeidbar gehalten wurden. Selbst ein so hervorragendes Ensemble wie die Regensburger Altstadt, das noch ungewöhnlich gut die mittelalterliche Stadtkultur repräsentierte, blieb von diesem Modernisierungsdrang nicht ganz verschont. Erst in den 70er Jahren setzte sich das Bewußtsein für den Wert des historischen Erbes durch – sowohl bei Planern und Entscheidungsträgern, als auch bei Betrieben und Besuchern. »Altstadt« lag im Trend. Ihr Potential wurde durch behutsame Sanierungen herausgearbeitet. In wechselseitiger Verstärkung mit einem geänderten Einkaufs- und Freizeitverhalten (Erlebniseinkauf!) entwickelten sich altstadtspezifische Strukturen. Allerdings wird die als Wert wiederentdeckte Individualität mit Unverwechselbarkeit gefährdet durch die zunehmende Marktmacht der Filialisten und Franchise-Betriebe, was zu Klagen über die Vereinheitlichung insbesondere der Hauptgeschäftsstraßen führt. Hier weist Regensburg insofern eine Sondersituation auf, als sich ein erheblicher Teil dieses Angebotssegments innerhalb des nur 1,5 km von der Altstadt entfernten Donau-Einkaufszentrums (DEZ) entwickelt hat.² Nach traditionellem Ver-

¹ Der Beitrag beruht auf einer Untersuchung, die von der Abteilung Angewandte Stadtgeographie der Universität Bayreuth im Auftrag der Stadt Regensburg und in Zusammenarbeit mit der Universität Regensburg durchgeführt wird. Ziel ist, die Auswirkungen der für 1998 geplanten Verlagerung von Buslinien auf die Struktur der Altstadt zu erfassen. Durch die Universität Bayreuth wurden dazu bisher folgende empirische Erhebungen durchgeführt: Mündliche Passantenbefragungen in der Regensburger Altstadt (2171 Personen ab 14 Jahre) während der Geschäftszeiten im Dezember 1996, Juni/Juli 1997 und Oktober/November 1997. 1997 wurden parallel zur Passantenbefragung in der Altstadt im Domeinkaufszentrum 511 Personen befragt. Im Anschluß an die mündliche Befragung in der Altstadt wurde Personen aus Stadt und Umland Regensburg ein schriftlicher Ergänzungsfragebogen mit nach Hause gegeben (536 Antworten, 37% Rücklauf). Darüberhinaus wurden Telefoninterviews mit Regensburgern über 14 Jahre im Einzugsbereich der von der Verlagerung betroffenen Stadtbuslinien durchgeführt. (Zufallsauswahl, 346 Interviews, 68% Ausschöpfung). Schließlich wurden alle Einzelhändler in der Altstadt schriftlich befragt. 250 von 609 Einzelhändlern antworteten.

² Zum Vergleich von Besucherstruktur und Besucherverhalten zwischen Innenstadt und nicht integrierten Einkaufszentrum unter besonderer Berücksichtigung von Freizeitaspekten siehe M. *Frehm*,



Abb. 1: Titelseite eines Faltblattes zur Verkehrsberuhigung der Regensburger Altstadt 1991 (Quelle: Planungsdezernat/Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit Presse- und Informationsstelle).

ständnis würde man das DEZ als nachteilig für die Lebensfähigkeit der Altstadt ansehen; es spricht jedoch vieles dafür, daß die Entlastung von dem sonst üblichen Druck die Entwicklung einer altstadtspezifischen Einzelhandels- und Gastronomielandschaft gefördert hat. Dies wurde unterstützt durch eine die örtlichen Verhältnisse berücksichtigende, schrittweise Verkehrsberuhigung, die auch noch weiter fortgeführt werden soll.

Der folgende Beitrag verknüpft die Darstellung der Verkehrsstruktur im vorhergehenden Beitrag von *Sedlmeier* und der Einzelhandelsstruktur mit ersten Ergebnissen von Befragungen der Besucher in Altstadt und Donau-Einkaufszentrum, Betrieben in der Altstadt sowie Haushalten im Stadtgebiet im Hinblick auf das »Spezifische« der Regensburger Altstadt.³ Die empirischen Befunde ergeben allerdings häufig nicht eindeutige Folgerungen für die Planungspraxis, da diese von der jeweiligen Interessenlage abhängen. Auf keinen Fall dürfen bei Meinungsumfragen Mehrheiten als plebiszitärer Auftrag angesehen werden. Vielmehr bilden die oft komplexen Meinungsspektren eine gute Grundlage für Mediation und Marketing im Interesse einer attraktiven Altstadt.

2. Struktur des Einzelhandels

Die Regensburger Altstadt war im Krieg nicht zerstört worden und hatte auch den Wirtschaftsaufschwung sowie die Anfänge der Stadtsanierung und Autoorientierung relativ unversehrt überstanden. Dies hat eine kleinteilige und weitgehend denkmalgeschützte Bausubstanz mit zum Teil komplizierten Grundbesitzverhältnissen und schwieriger Verkehrserschließung zur Folge. Für den Einzelhandel bedeutet dies, daß die andernorts ablaufende Ausbreitung großflächiger Betriebsformen in zentralen 1a-Lagen auf Schwierigkeiten stößt. Stattdessen dominieren kleinteilige Angebote, die sich entlang eines vielfältigen Netzes von Nebengeschäftslagen entwickelt haben. Die für ein solitäres Oberzentrum mit der Ausstrahlung von Regensburg typischen, modernen Angebotsformen entstanden dafür größtenteils im Donau-Einkaufszentrum, das 1967 durch den Regensburger Unternehmer Vielberth errichtet und mehrmals erweitert wurde.

In der Regensburger Altstadt (innerhalb des Alleengürtels) liegen gut 600 Einzelhandelsbetriebe mit 88 000 m² Verkaufsfläche und im Donau-Einkaufszentrum fast

Erlebniseinkauf in Kunstwelten und inszenierten Realkulissen. Raum- und mobilitätsstrukturelle Auswirkungen sowie planerische Handlungsansätze, in: *Informationen zur Raumentwicklung* 6 (1996), S. 317–330. Die Untersuchung verwendet in Bremen und Weserpark sowie Halle und Saalepark ähnlich aufgebaute Passantenbefragungen.

³ Im vorliegenden Beitrag kann selbstverständlich nur ein kleiner Teil der umfangreichen Erhebungen angesprochen werden. Ein ausführlicher Zwischenbericht ist an der Abt. Angewandte Stadtgeographie erhältlich. Im Laufe des Jahres 1998 sind weitere Untersuchungen geplant. Der Schlußbericht ist für Frühjahr 1999 vorgesehen.

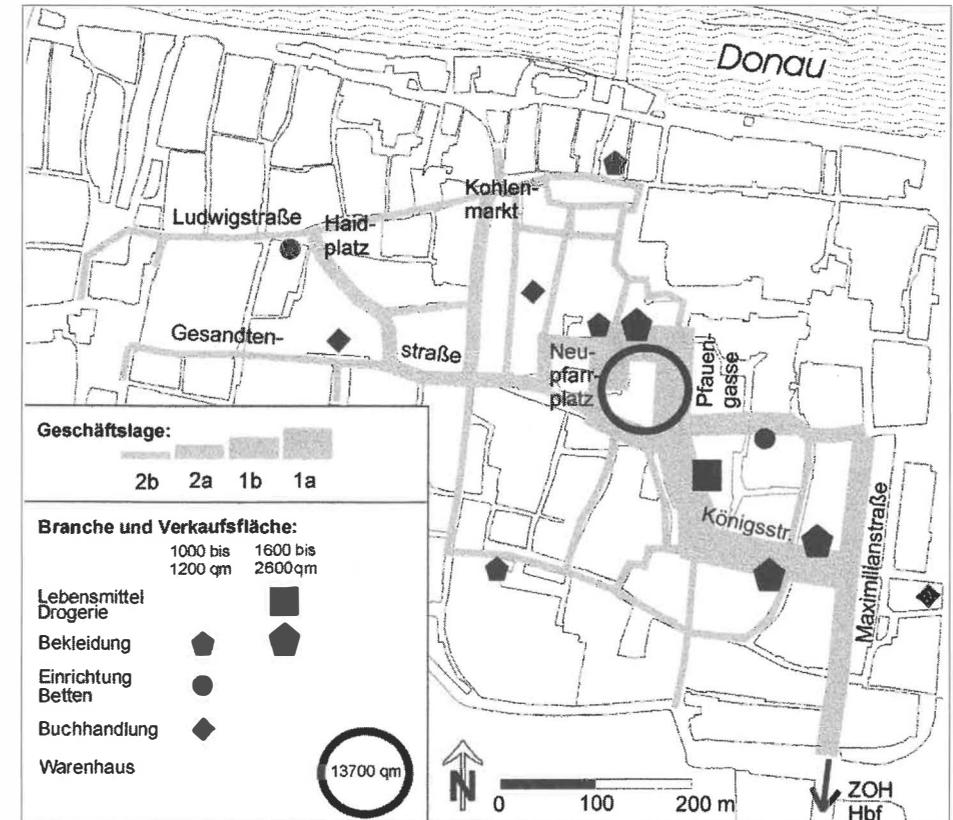


Abb. 2: Geschäftslagen und Einzelhandelsgroßbetriebe in der Regensburger Altstadt.

100 Einzelhandelsbetriebe mit 40 000 m² Verkaufsfläche.⁴ Bezogen auf die Gesamtstadt bedeutet dies für die Altstadt 49% der Betriebe und 23% der Verkaufsfläche und für das Donau-Einkaufszentrum 7% bzw. 11% (1995). Am Einzelhandelsumsatz erreicht die Altstadt dennoch einen Anteil von 33% und das Donau-Einkaufszentrum 16% (1994).⁵ Sowohl in der Altstadt als auch im Donau-Einkaufszentrum fehlen weitgehend die neuen, stark expandierenden Fach- und Verbrauchermärkte; außerdem entsteht eine verstärkte Standortkonkurrenz mit anderen, überwiegend mittelzentralen Einkaufsstandorten im Stadtgebiet (KÖWE-Zentrum, Möbel Hiendl), aber auch im näheren Umland (Neutraubling, Pentling) und in der Region. Die rückläufi-

⁴ Insgesamt umfaßt das Donau-Einkaufszentrum 104 Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe auf 63 000 m² Bruttogeschäftsfläche.

⁵ *Stadt Regensburg, Amt für Stadtentwicklung*, Rahmenkonzept für die weitere Entwicklung des Einzelhandels, Bearbeiter A. Sedlmeier, Regensburg 1997; S. 8.

gen Anteile des Altstadt-Einzelhandels (1987 noch 33% der Verkaufsfläche) sind eine Folge der allgemeinen Verkaufsflächenexpansion, die innerhalb der Altstadt nicht ohne schwerwiegende Eingriffe zu realisieren gewesen wäre. Statt dessen findet dort ein stetiger Spezialisierungsprozeß statt, der durch die städtischen Maßnahmen zur Aufwertung der urbanen Freiräume und zur behutsamen Stadtanierung unterstützt wird.

Die besondere Struktur des Einzelhandels kommt darin zum Ausdruck, daß sich 70% der Betriebe in Nebenlagen befinden. In der 1a-Lage befinden sich nur 5% (33 Betriebe) und in den 1b-Lagen nur 10% (59) der Einzelhandelsbetriebe. Insgesamt dominieren Bekleidungsgeschäfte (22%) und Betriebe aus dem Bereich Nahrungs- und Genußmittel (20%). In der 1a-Lage Weiße-Lilien-Straße/Königsstraße steigt der Textilanteil auf ein Drittel, und auch der Anteil an Schuhgeschäften ist mit 11% mehr als doppelt so hoch wie in der gesamten Altstadt.⁶ Eindeutiger Magnetbetrieb ist das Warenhaus Horten (14 000 m² Verkaufsfläche, einschl. integriertem Lebensmittelmarkt), das von gut der Hälfte aller Einkäufer bei einem Altstadtbesuch betreten wird. In die Bekleidungshäuser Wöhrl und C&A kommen jeweils knapp 20%.

17% der Geschäfte in der Regensburger Altstadt sind Traditionsbetriebe, die vor 1945 eröffneten; darunter sind überdurchschnittlich viele Geschäfte mit »zeitlosen« Produkten (Hausrat, Glas, Porzellan, Keramik). Von den Bekleidungsgeschäften hat dagegen ein Drittel erst 1993 oder später eröffnet. Das durchschnittliche Eröffnungsjahr war bei Bekleidungsgeschäften 1980, bei Nahrungs- und Genußmittel 1966 und bei Hausrat 1954. Das geringe Alter der Bekleidungsgeschäfte liegt an der in diesem Bereich höheren Fluktuation sowie an dem generellen Trend zu mehr Bekleidungsgeschäften (Textilisierung). Geschäfte in den Bereichen Hausrat, Glas, Porzellan, Keramik sowie Nahrungs- und Genußmittel erfüllen durch ihren langen Bestand eine stabilisierende Funktion im Einzelhandelsgefüge.

Nach einer Vollerhebung der Stadt Regensburg (1994; Fortschreibung von 1988)⁷ sind 28% Filialisten. Damit ist der Filialisierungsgrad in der Regensburger Altstadt im Vergleich zu anderen Städten erstaunlich niedrig. Der Grund liegt in der großen Zahl von Haupt- und Zweigniederlassungen in Nebenlagen. So beträgt der Filialisierungsgrad in 3er-Lagen 15%, in 2er-Lagen etwa 30%, in 1b-Lagen knapp die Hälfte und in 1a-Lagen mehr als zwei Drittel.⁸

27% aller Läden haben eine Verkaufsfläche von weniger als 50 m² und 40% zwischen 50 und 100 m². Nur 4% besitzen eine Fläche von mehr als 700 m². Zwar be-

⁶ Kemper's, Kemper's Frequenz Analyse 95/96 – Die 1a-City-Lage. Bewertung der Mikro-Standortfaktoren. Düsseldorf 1995, S. 216.

⁷ Stadt Regensburg, Amt für Stadtentwicklung: Einzelhandelserhebung. Unveröff. Regensburg 1994.

⁸ Bei seiner Vollerhebung für die 1a-Lage Königsstraße/Weiße-Lilien-Straße kommt das Maklerunternehmen Kemper's (s. A 6; S. 216) mit 62% Filialisierungsgrad (einschl. 4% Kaufhäuser) zu ähnlichen Ergebnissen.

Tabelle 1: Verkaufsflächen und Kundenzahl (in %, Betriebsbefragung 1997)

	Verkaufsfläche			Kunden an einem normalen Werktag					
	alle	Geschäftslage		alle	Geschäftslage				
		1	2	3	1	2	3		
Unter 50 m ²	27	11	30	28	bis 15	23	7	23	29
50 bis < 100 m ²	40	37	41	39	16–50	37	13	37	46
100 bis < 400 m ²	28	34	25	31	51–150	16	23	15	16
400 bis < 700 m ²	2	6	2	–	151–500	18	30	21	9
≤ 700 m ²	4	11	3	3	>500	6	27	4	–
N	245	30	128	87	n	224	25	117	82

steht eine leichte Tendenz zu kleineren Betrieben in den Nebenlagen und zu mehr Großbetrieben in den Spitzenlagen, doch ist in allen Lagen eine Mischung von vielen kleinen und mittleren Betrieben und einigen Großbetrieben zu beobachten.

Der hohe Anteil an Spezialgeschäften schlägt sich in den Besucherzahlen nieder. In fast ein Viertel aller Betriebe kommen an einem normalen Werktag nur bis zu 15 Kunden und in 37% 16 bis 50. Nur wenige Betriebe haben über 500 Besucher. Die besonders stark frequentierten Unternehmen befinden sich in den Spitzenlagen; nur an besondere Käufergruppen gerichtete Spezialgeschäfte befinden sich tendenziell eher in Nebenlagen.

Die meisten Geschäftsräume sind gemietet (84%). In den Spitzenlagen beurteilen zwei Drittel die Miete als teuer, in den 3er Lagen nur halb so viele. Für 14% ist die Miethöhe nach eigenen Angaben sogar existenzgefährdend und fast der Hälfte bereitet sie Probleme. In den randlichen Geschäftslagen können zwar deutlich mehr Einzelhändler die Miete gut aufbringen, andererseits steigt auch der Anteil derjenigen, für die die Miethöhe existenzgefährdend ist.

Die Attraktivität des innerstädtischen Einzelhandels hängt zu einem großen Teil von der Synergie der verschiedenen Geschäfte ab. In diesem Zusammenhang wären, insbesondere im Vergleich zu Einkaufszentren, möglichst einheitliche Geschäftszeiten wichtig, damit Einkäufe in verschiedenen Geschäften auch während der Abendstunden gekoppelt werden können.

An Werktagen nutzt nur etwa die Hälfte der Einzelhändler die Möglichkeit zu längeren Ladenöffnungszeiten. Am Donnerstag haben nach 18.30 h noch 45% der Einzelhändler geöffnet, zwischen 19 h und 20 h jedoch nur noch 16%. An den übrigen Werktagen schließen die meisten Geschäfte noch früher. Am Samstag hat jeder zweite Betrieb bereits um 14 h Geschäftsschluß; 40% haben bis 16 h geöffnet. In den Spitzenlagen werden die Geschäftszeiten eher ausgeschöpft. Dort haben bis 20 h am Donnerstag 40% und an übrigen Werktagen 26% geöffnet. Auch morgens gibt es

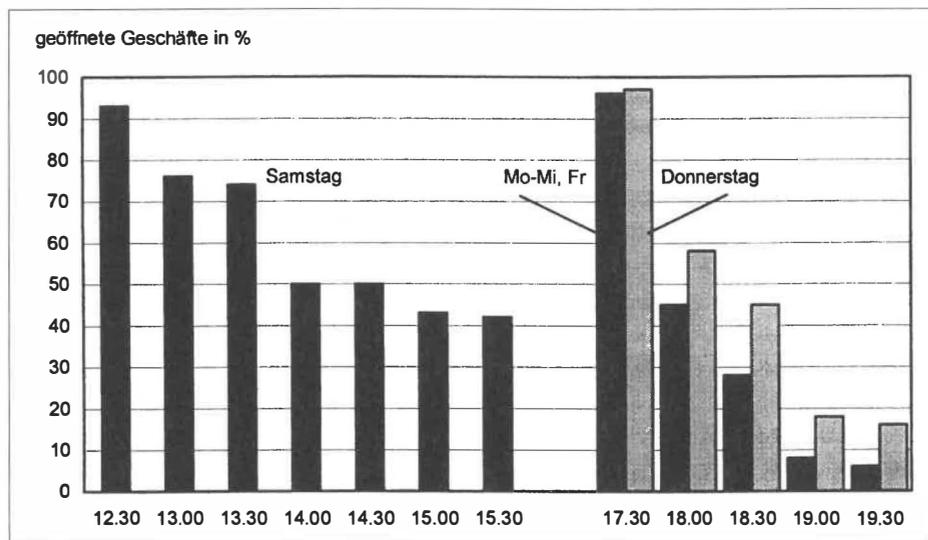


Abb. 3: Geschäftsschluß (Betriebsbefragung 1997, Werkzeuge: n = 247, Samstag: n = 232).

recht unterschiedliche Öffnungszeiten. Um 9.30 haben erst zwei Drittel der Geschäfte geöffnet. Nur jeder zehnte Einzelhändler plant eine Veränderung seiner Geschäftszeiten. Dabei wird tendenziell eher eine Verlängerung beabsichtigt.

3. Herkunft und Tätigkeiten der Besucher

Die Regensburger Altstadt steht, ebenso wie andere Innenstädte, im Spannungsfeld zwischen der Rolle als Versorgungsstandort und urbaner Mittelpunkt für die eigene Bevölkerung sowie der oberzentralen Funktion für ihr Umland.

Deutlich über die Hälfte der Altstadtbesucher wohnt im Stadtgebiet Regensburg, 21% kommen aus dem Landkreis Regensburg und 24% von weiter her. Im Donau-Einkaufszentrum kommen gleich viele Besucher aus dem Landkreis und der Stadt Regensburg (jeweils 38%). Am Donnerstag und Samstag ist der Anteil der Auswärtigen in der Altstadt deutlich höher als an den übrigen Tagen. Die Anziehungskraft der Altstadt reicht deutlich über die benachbarten Landkreise hinaus.

Eine planungspolitische Bewertung dieser Befragungsergebnisse ist ausgesprochen schwierig. Man könnte schließen, daß die Funktion des DEZ ganz wesentlich die Versorgung des teilweise suburbanisierten Stadtumlandes ist, während die Altstadt mit ihrer Spezialisierung stärker die städtische Bevölkerung anspricht. Darüberhinaus kommt die bequemere Pkw-Erreichbarkeit einem stärker autoorientierten Lebensstil zugute, der im Landkreis häufiger anzutreffen ist.

Tabelle 2: Wohnorte der Besucher (in %, mündliche Passantenbefragung)

	alle	Altstadtbesucher				DEZ Besucher
		Mo.-Mi.	Do.	Fr.	Sa.	
Stadt Regensburg	55	59	52	57	51	38
Landkreis Regensburg	21	19	24	20	19	38
Landkreise SAD, KEH, CHA	9	10	8	5	10	13
Übriges Ostbayern	5	6	3	3	6	5
Übriges Bayern	6	3	7	8	11	4
Übrige Bundesrepublik	4	2	4	6	3	2
Ausland	1	1	1	1	-	1
N	2169	632	507	275	755	507

Als *Hauptgrund* für den Altstadtbesuch wird zwar von den meisten »Einkauf, Angebotsvergleich« genannt. Mit knapp über 40% spielt das Einkaufen jedoch keineswegs eine dominierende Rolle. So kommt fast jeder Dritte hauptsächlich in die Altstadt, um einer Freizeittätigkeit nachzugehen (vor allem zum »Bummeln«) und jeweils jeder Zehnte zum Arbeiten oder für eine private Erledigung (Arzt, Anwalt etc.). Am Samstag ist der Einkaufs- und Freizeitanteil deutlich höher als an den übrigen Werktagen. Dabei ist zu betonen, daß eine Unterscheidung zwischen Freizeittätigkeit und Einkauf vielfach fragwürdig ist. Auf die Frage an Besucher aus Stadt und Umland Regensburg, wie sie ihren Aufenthalt allgemein beschreiben würden, charakterisieren 43% der Befragten mit dem Hauptzweck »Einkauf« ihren Besuch als Freizeitbeschäftigung und bezeichnen nur wenige ihren Aufenthalt »eher als Pflicht« (17%). Ins Donau-Einkaufszentrum kommt jeder Zweite vor allem zum Einkaufen. Damit zeigt sich zwar eine stärkere Versorgungsorientierung bei Besuchern des DEZ. Aber auch hier kommt fast jeder Dritte vor allem zu einer Freizeittätigkeit. Der Unterschied zur Altstadt liegt vor allem am geringeren Anteil von Personen, die Arbeit oder Ausbildung als Hauptzweck ihres Aufenthalts nennen.

Betrachtet man *alle Zwecke* des Altstadtbesuchs, so zeigt sich folgendes Bild: Durchschnittlich unternehmen die Besucher 2,3 Tätigkeitsarten. Am »vielseitigsten« nutzen die Besucher aus weiter entfernten Orten die Altstadt (2,7 Tätigkeitsarten). In der Altstadt sind 87% unter anderem zum Einkaufen oder zumindest zum Angebotsvergleich (im DEZ fast 100%). Die Hälfte nutzt den Aufenthalt zum Stadt/Schaulaufenbummeln und ein Drittel besucht eine Gaststätte. Für Umlandbewohner⁹ stehen die Zwecke Einkauf/Angebotsvergleich (91%) und Arbeit (15%) eher im Vordergrund, während für Personen aus weiter entfernten Orten Freizeittätigkeiten und Einkauf gleichrangig sind.

⁹ Landkreise Regensburg, Schwandorf, Kehlheim, Cham.

Tabelle 3: Alle Zwecke des Besuchs (in %, mündliche Passantenbefragung)

Zwecke	alle	Altstadtbesucher			DEZ-Besucher
		Stadt	Umland	sonst.	
Einkauf, Angebotsvergleich	87	85	91	86	96
mind. eine Freizeittätigkeit ¹	67	61	66	87	66
Private Erledigung	23	29	22	6	17
Arbeit	12	13	15	6	6
Dienstliche Erledigung	5	4	4	10	3
Ausbildung	2	2	3	2	–
Zwecke pro Person	2,0	1,9	2,0	2,0	1,9
<i>Freizeittätigkeiten im einzelnen</i>					
Stadt-/Schaufensterbummel	49	43	50	68	49
Café, Restaurant, Imbiß, ...	32	30	29	45	35
private Verabredung	10	11	7	10	8
Touristischer Besuch	6	1	2	33	–
Kultur, Kino, Sport	4	3	4	8	–
Summe Freizeit und sonst. Zwecke ²	2,3	2,2	2,3	2,7	2,1
N	2168	1239	639	290	511

¹ Anteil aller Antworten, die mind. eine Freizeittätigkeit als Hauptzweck o. als Nebenzweck nannten.

² Summe aus allen Zwecken (ohne »mind. eine Freizeittätigkeit«) und »Freizeittätigkeit im einzelnen«.

Insgesamt sind die Unterschiede zwischen Altstadt und DEZ erstaunlich gering. Bemerkenswert ist, daß im DEZ genausooft wie in der Altstadt ein Stadt- bzw. Schaufensterbummel als Grund genannt wird. Offensichtlich ist es dem Betreiber gelungen, eine den Erwartungen seiner Besucher entsprechende Inszenierung des Einkaufsangebots zu erzielen. Auch Frehn¹⁰ stellte eine beträchtliche Freizeitkomponente bei den Besuchern der beiden von ihm untersuchten Einkaufszentren fest.

Die Innenstädte dienen einerseits der gezielten Bedarfsdeckung, bei der die Möglichkeit des Angebotsvergleichs eine wichtige Rolle spielt, andererseits dem spontanen Käuferlebnis, bei dem es mehr auf Entdeckungen, Überraschungen ankommt.¹¹ In der Regensburger Altstadt planen zwei Drittel vorher genau, in welchen Geschäften sie einkaufen wollen. Davon besucht fast jeder Dritte dann doch mehr Geschäfte als ursprünglich geplant, während fast niemand sein Programm vorzeitig abbricht.

Als Grund für den Besuch von mehr Geschäften als ursprünglich geplant gibt jeder Dritte an, daß er zufällig an einem Schaufenster oder einer Auslage vorbeikam und

¹⁰ M. Frehn (s. A 2).

¹¹ Der Anteil der ohne festen Plan Gekommenen wird von M. Frehn (s. A 2) als Indikator für die Freizeitkomponente des Einkaufs angesehen.

Tabelle 4: Anzahl der beim Altstadtbesuch aufgesuchten Geschäfte (in %, mündliche Passantenbefragung in der Altstadt, nur Einkäufer¹²)

	alle	Werktag	Samstag	Stadt	Umland	sonst.
1–2	33	36	23	40	27	21
3–4	33	34	27	34	35	25
5–6	20	17	28	17	21	25
7 und mehr	15	12	23	9	16	30
Durchschnitt (abs.)	4,2	3,9	5,3	3,5	4,4	5,8
N	1919	1252	667	1086	581	250

damit in das Geschäft »gelockt« wurde. Jeder Vierte nennt »Angebots- oder Preisvergleich«. Dies kann negativ interpretiert werden: Der gewünschte Artikel wird nicht sogleich gefunden. Oder positiv: Das Angebot in der Altstadt ist so groß und attraktiv und es macht so viel Spaß das Angebot zu vergleichen, daß man zum Besuch von mehr Geschäften »verführt« wird als eigentlich beabsichtigt. Nur jeder Fünfte geht in mehr Geschäfte, weil er den gesuchten Artikel nicht gleich findet.

Durchschnittlich besuchen die Einkäufer in der Altstadt 4,2 Geschäfte. DEZ-Besucher gehen sogar durchschnittlich in 5,3 Geschäfte. In der Altstadt werden am Samstag wesentlich mehr Geschäfte aufgesucht als an Werktagen. Regensburger gehen in

Tabelle 5: Beim Altstadtbesuch ausgegebene Beträge (in %, mündliche Passantenbefragung in der Altstadt, nur Einkäufer)

	alle	Werktag	Samstag	Stadt	Umland	sonst.
Ist noch offen	22	21	26	19	21	37
Nichts	5	5	4	3	5	9
1 bis 15 DM	9	10	4	12	6	5
16 bis 35 DM	13	15	8	18	8	6
36 bis 75 DM	16	16	12	16	18	10
76 bis 150 DM	16	15	19	16	15	17
151 bis 300 DM	12	11	16	10	17	10
301 bis 600 DM	6	5	10	5	9	3
Über 600 DM	2	2	2	2	2	2
Durchschnitt [DM] ¹	126	117	164	116	145	125
N	1845	1191	654	1053	556	234

¹ einschl. »nichts«

¹² Zu »Einkäufer« werden auch Befragte gezählt, die Einkauf nicht als Besuchszweck angaben, aber Geschäfte aufsuchten.

Tabelle 6: Letztmaliger Einkauf (in %, mündliche Passantenbefragung)

Altstadt-Besucher	zuletzt in der Altstadt				zuletzt im DEZ			
	alle	Stadt	Umland	sonst.	alle	Stadt	Umland	sonst.
Vor 1–2 Tagen	38	53	26	5	9	10	11	3
Vor 3–10 Tagen	32	34	38	11	17	16	25	3
Vor 2–8 Wochen	14	9	22	14	20	22	24	6
Länger her	13	4	14	46	42	46	37	37
Noch nie	4	1	-	24	12	6	3	51
N	2161	1235	638	288	2150	1236	633	281
DEZ-Besucher	zuletzt in der Altstadt				zuletzt im DEZ			
	alle	Stadt	Umland	sonst.	alle	Stadt	Umland	sonst.
Vor 1–2 Tagen	20	33	13	9	19	30	13	7
Vor 3–10 Tagen	23	29	22	6	35	35	39	11
Vor 2–8 Wochen	24	23	26	13	27	24	33	11
Länger her	30	12	37	62	17	11	14	54
Noch nie	3	2	2	9	3	1	1	17
N	505	192	257	56	507	192	258	57

der Altstadt in einen Laden weniger als Umlandbesucher und in zwei weniger als Besucher von weiter her. Im DEZ ist der Unterschied noch größer.

Durchschnittlich gibt jeder Einkäufer 126 DM aus (am Samstag 164 DM). Einkäufer aus dem Umland geben 25% mehr aus als Regensburger. Angesichts der Tatsache, daß Regensburger wesentlich häufiger in die Altstadt kommen, ist dieser Unterschied gering.

4. Nutzungshäufigkeit und Präferenzen

Grundsätzlich stellt sich bei dem Nebeneinander der beiden so unterschiedlichen Angebotsstandorte die Frage, ob Konkurrenz- oder Synergieeffekte vorherrschen bzw. inwieweit ganz unterschiedliche Marktsegmente mit verschiedenem Einkaufsverhalten angesprochen werden. Im Hinblick auf Vergleiche mit anderen Städten ist dabei zu bedenken, daß es auch innerhalb eines innerstädtischen Einkaufsbereichs in der Regel nicht nur eine Differenzierung in verschiedenwertige Geschäftslagen, sondern auch weiterreichende Spezialisierungen gibt und Besucher häufig nur in bestimmte Teilbereiche gehen.

Zunächst stellt sich die Frage nach einer direkten Kopplung der beiden Standorte innerhalb eines Ausgangs. Während nur 8% der Altstadtbesucher am selben Tag auch ins DEZ kommen, gehen umgekehrt gut doppelt so viele DEZ-Besucher (18%) auch in die Altstadt. Von den Regensburgern, die im DEZ befragt wurden, gingen am gleichen Tag sogar 23% auch in die Altstadt.

Tabelle 7: Bevorzugte Einkaufsorte für bestimmte Waren (in %, schriftliche Ergänzungsbefragung der Altstadtbesucher)

Einkauf in der Altstadt...	Bekleidung	Bücher CD's	Schmuck Uhren	Hausrat Glas/Porz.	Foto/Video	Wohnungs-accessoires	Elektronik Computer
(fast) immer	41	48	32	26	22	14	8
Überwiegend	35	35	26	26	23	25	14
Eher selten	23	14	24	34	30	42	37
Nie	1	3	18	14	25	18	41
N	529	518	486	509	495	496	489
<i>falls »selten« oder »nie« in der Altstadt, Einkauf meist...</i>							
Am Wohnort	20	30	23	19	25	19	18
Im DEZ	31	32	25	28	12	10	8
Sonst. Orte	49	38	52	53	64	71	73
N	108	62	145	204	238	245	315

Altstadtbesucher aus der Stadt oder dem Umland von Regensburg kommen regelmäßig zum Einkaufen in die Altstadt: Fast drei Viertel mindestens einmal pro Woche und 18% mindestens einmal pro Monat. Das DEZ wird von ihnen weniger häufig frequentiert. Nur 12% gehen einmal pro Woche in das Einkaufszentrum; fast die Hälfte jedoch nie oder nur äußerst selten (halbjährig und weniger).¹³

38% der Altstadtbesucher waren vor ein bis zwei Tagen in der Altstadt einkaufen und ein weiteres Drittel innerhalb der letzten zehn Tage. Nach ihrem letztmaligen Einkauf im DEZ gefragt, gaben nur 9% »vor 1 bis 2 Tagen« an, aber mehr als die Hälfte war seit mindestens einem viertel Jahr nicht mehr oder noch nie im DEZ. Eine differenzierte Betrachtung nach Wohnort zeigt, daß doppelt so viele Regensburger wie Umlandbewohner vor 1–2 Tagen zuletzt die Altstadt aufsuchten. Beim DEZ besteht ein umgekehrtes Bild: Trotz größerer räumlicher Distanz waren mehr Umlandbewohner in den letzten Tagen im DEZ als Regensburger. Während die in der Altstadt Befragten weitaus häufiger die Altstadt aufsuchen als das DEZ, weist bei den im DEZ Befragten die Besuchshäufigkeit der beiden Standorte erstaunlich geringe Unterschiede auf. Damit werden also beide Standorte offensichtlich komplementär benutzt, auch wenn dies im Kopplungsverhalten am Befragungstag nur teilweise zum Ausdruck kommt.

Die räumliche Einkaufsorientierung hängt stark vom gesuchten Artikel ab. Die Altstadt wird vor allem in den Bereichen Bekleidung/Schuhe sowie im Bereich Bücher/CD's bevorzugt. Fast die Hälfte der Altstadtbesucher kauft diese Waren »(fast) immer«, ein Drittel »überwiegend« in der Altstadt. Falls Bekleidung »eher selten« oder

¹³ Schriftliche Ergänzungsbefragung der Altstadtbesucher.

Tabelle 8: Dinge, die an der Altstadt besonders gut gefallen
(in %, bezogen auf alle Antwortter, offene Frage, max. 3 Nennungen)

	Altstadt- besucher	DEZ- Besucher	Haushalts- befragung	Betriebe
Überhaupt nichts	6	17	10	3
Altstadt, Gebäude	54	45	59	61
Menschen, Flair, Atmosphäre	27	16	24	43
Einkaufsangebot/Branchenmix	23	13	21	40
Gastronomie, Freizeitangebote	21	21	21	40
Fußgängerbereich, Erschließung	17	11	15	28
Alles	3	6	1	1
Sonstiges	4	7	5	4
Keine Angabe/keine Meinung (%)	10	10	11	26
N	2171	511	346	250

»nie« in der Altstadt gekauft wird, dann bevorzugt fast ein Drittel das DEZ. Die Konkurrenz der Fachmärkte auf der »grünen Wiese« wird vor allem in den Bereichen der Unterhaltungselektronik und Wohnungsaccessoires deutlich. Hier spielen sowohl die Altstadt, das DEZ und der eigene Wohnort nur eine untergeordnete Rolle.

Bei der Haushaltsbefragung wurde nach den Gründen gefragt, weshalb ein bestimmter Einkaufsstandort bevorzugt wird. Die Altstadt wird vor allem aufgrund des Flairs (44%) und der guten Einkaufsmöglichkeiten (42%) geschätzt. Für das DEZ sind vor allem die guten Park- und Einkaufsmöglichkeiten (68% bzw. 30%) ausschlaggebend.¹⁴

5. Wahrnehmung und Bewertung der Altstadt

Politik, Verwaltung und Wirtschaft haben die Regensburger Altstadt gezielt als einen Standort mit ganz spezifischer Atmosphäre aufgebaut (s. Abb. 1). Wie bewerten nun Betriebe Besucher und Bewohner ihrerseits die Qualitäten der Altstadt?

Auf die Frage, was ihnen in der Regensburger Altstadt *besonders gut* gefällt, wird von allen Gruppen mit Abstand am häufigsten die städtebauliche Erscheinung genannt (45–61%). Dabei sind allerdings die DEZ-Besucher am zurückhaltendsten; unter ihnen gefällt 17% überhaupt nichts »besonders gut«. An zweiter Stelle folgen bei Betrieben, Bewohnern und Altstadtbesuchern die Menschen und das Flair in der Altstadt, bei DEZ-Besuchern Gastronomie und Freizeitangebote. Das Einkaufsangebot

¹⁴ Offene Frage; Mehrfachnennungen. Durch die relativ geringen Fallzahlen und die Lage der Befragungsgebiete im Stadtgebiet Regensburg sind diese Werte zwar nicht repräsentativ, weisen aber auf die Stärken- und Schwächen der beiden Standorte hin.

Tabelle 9: Dinge, die an der Altstadt besonders schlecht gefallen
(in %, bezogen auf alle Antwortter, offene Frage, max. 3 Nennungen)

	Altstadt- besucher	DEZ- Besucher	Haushalts- befragung	Betriebe
Überhaupt nichts	37	44	36	–
motorisierter Verkehr	22	9	17	15
Baustellen	11	5	10	12
Autoerreichbarkeit, Parkplatzangebot	10	22	16	76
Hortengebäude	6	1	1	–
wenig Grün/wenig Ruhezonen	4	2	4	6
Einzelhandelsangebot, Branchenmix	4	2	2	5
Atmosphäre, Gestaltung	3	6	1	2
Publikum	3	2	2	3
Schmutz, Dreck, Gestank, Tauben	2	2	3	–
Radfahrer/Inline-Skater	2	–	2	4
Gedränge, Hektik	1	–	–	2
Gastronomieangebot	–	2	2	2
Sonstiges	14	13	20	58
Keine Meinung/keine Angabe (%)	13	10	14	13
N	2171	511	346	250

bzw. der Branchenmix folgen erst an dritter Stelle: bei den Altstadtbetrieben mit 40%, bei den Altstadtbesuchern dagegen nur noch mit 23%.

Auf die anschließende Frage, was sie *besonders schlecht* finden, fällt 36–44% der Besucher und Bewohner überhaupt nichts ein, während von den Betriebsinhabern niemand sagt, es gebe nichts, was ihm besonders schlecht gefalle (13% äußerten sich hierzu nicht).

Im Vergleich zu den positiven Wertungen fällt eine stärkere Differenzierung zwischen den Gruppen auf. Die Betriebsinhaber kritisieren weitaus am häufigsten die ihrer Meinung nach schlechte Autoerreichbarkeit bzw. Parkmöglichkeiten (76%) – eine in allen Städten zu beobachtende Einstellung. Zwar klagen auch die DEZ-Besucher darüber am häufigsten, aber doch nur zu einem Fünftel. Die Altstadtbesucher und die Regensburger Haushalte fühlen sich am häufigsten durch den Verkehr gestört (22 und 17%), und zwar annähernd gleich häufig durch Autos und Busse. Auch die Baustellen in der Altstadt – vor allem durch die infolge archäologischer Grabungen lange währende Umgestaltung des Neupfarrplatzes – werden von etwa jedem Zehnten negativ wahrgenommen. Eine schlechte Autoerreichbarkeit beklagen nur 10% der Altstadtbesucher und 16% der zu Hause Befragten. Die Verkehrsbelastung ist bei den Betrieben der zweithäufigste Kritikpunkt; sie tritt jedoch mit 15% deutlich gegenüber der Autoerreichbarkeit zurück. Insgesamt wirkt die Tatsache, daß die Betriebe die Altstadt wesentlich kritischer beurteilen als Besucher und Bewohner, inso-



Abb. 4: Der Haidplatz mit seinem mittelalterlichen Flair und seinen Straßencafés ist der beliebteste Bereich in der Regensburger Altstadt (Foto: Stadt Regensburg, P. Ferstl).

fern ausgesprochen bedenklich, als damit die Gefahr verbunden ist, daß sie nach außen hin ein Negativimage fördern, statt ihren Standort offensiv als eine positive Besonderheit zu positionieren.

Die Innenstadtbesucher hatten zusätzlich auf ihrem schriftlichen Fragebogen die Möglichkeit, für die Altstadt vorgeschlagene Veränderungen zu bewerten. Dabei ergeben sich deutliche Differenzierungen. Besonders stark befürwortet werden mehr Bäume, Blumen und Sitzgelegenheiten (82–83% mehr sind dafür als dagegen) sowie, mit etwas Abstand, mehr Kultur in den Straßen, kleinere Fachgeschäfte und öffentliche Toiletten (73 bis 75%). Frauenparkplätze und Spielgelegenheit für Kinder lösen eine gewisse Polarisierung aus. Bei Infrastrukturmaßnahmen wie Lieferservice und Gepäckaufbewahrung gibt es die größte Indifferenz (42% bzw. 34% sind diese egal). Die für eine Geschäftscity typischen Einrichtungen werden insgesamt relativ kritisch beurteilt: 48% befürworten mehr Straßenauslagen vor Geschäften (allerdings sehr selten mit Nachdruck), 23% sind dagegen; 43% sind für mehr Cafés, 29% dagegen; 22% sind für mehr Waren- und Kaufhäuser, 64% dagegen; 15% sind für mehr Imbißstände, 60% dagegen; 16% sind für eine stärkere Kommerzialisierung, 52% jedoch dagegen (gefragt wurde nach »weniger Kommerzialisierung«!). Der von den Be-



Abb. 5: Die Maximilianstraße – durch Straßenverkehr geprägt, geringe Aufenthaltsqualität (Foto: Stadt Regensburg, P. Ferstl).

trieben betonte Wunsch nach mehr Parkgelegenheiten wird zwar von 52% befürwortet, aber auch von 34% abgelehnt.

Die Wahrnehmung der Altstadt ist häufig nach Teilbereichen differenziert. Dabei gibt es einerseits für 82% Teilbereiche, in denen sie sich *besonders gerne* aufhalten, andererseits aber auch für die Hälfte Bereiche, die sie *möglichst meiden*. Positiver Spitzenreiter ist mit Abstand der durch ein besonders historisches Flair und bauliche Geschlossenheit ausgezeichnete Haidplatz (50%; 7% meiden ihn). Gemieden wird am häufigsten die vom Bahnhof in die Altstadt führende Maximilianstraße (von 18%), die 1807 durch Napoleon zerstört worden war; obwohl ursprünglich als »moderne« Repräsentationsstraße geplant, hat sie keine angemessene Gestaltung mehr erhalten und ist heute eine Allerwelts-Geschäftsstraße (nur 3% halten sich dort gerne auf). Eine weitere Frage ergab, daß nur 20% die Maximilianstraße als angenehm, dagegen 44% als unangenehm empfinden. Dies ist insofern ausgesprochen problematisch, als über diese Straße der Hauptzugang in die Altstadt vom ZOB und Hauptbahnhof erfolgt, der mit der Änderung der Buslinienführung noch an Bedeutung gewinnen wird. Der jahrelange Abwärtstrend dieser Straße soll deshalb durch eine gestalterische Aufwertung umgekehrt werden.

Als Grund, warum man sich in bestimmten Bereiche besonders gerne aufhält, werden von fast zwei Dritteln Flair und Atmosphäre genannt (vor allem bezogen auf Hauptplatz, Kohlenmarkt, Domplatz), gefolgt vom jeweiligen Einkaufsangebot (insgesamt 42%, vor allem Neupfarrplatz, Gesandtenstraße und Fußgängerzone allgemein). Für fast ein Drittel sind bestimmte Bereiche wegen ihrer Straßencafés beliebt (z. B. Haidplatz, Kohlenmarkt und Bismarckplatz).

Gemieden werden Bereiche insbesondere, weil sie steril, häßlich bzw. verwahrlost wirken (49%, vor allem Neupfarrplatz, Arnulfplatz und Bahnhofsggend) oder wegen des dortigen Verkehrs (39%, vor allem Maximilianstraße). Von unangenehmem Publikum fühlen sich die Befragten vor allem am Haidplatz (»Punkertreff«) und in der Bahnhofsggend gestört (28%).

Ergänzend zu den relativ konkreten Fragen sollten anhand einiger knapper Statements allgemeinere Einstellungen zur Altstadt erfaßt werden. Die Einschätzung für die Regensburger Altstadt »das Leben und Treiben gefällt mir gut« finden für sich persönlich 44% voll zutreffend und 42% zutreffend, aber nur 2% nicht zutreffend. Umgekehrt finden nur 16%, daß »die Altstadt oft zu voll und hektisch« ist, während 44% diese Meinung nicht teilen. Dies ist um so beachtlicher, als bei Erhebungen in Haupteinkaufsbereichen anderer Städte häufig ein störendes Gedränge beklagt wird.

Das positive Gesamtimage der Regensburger Altstadt zeigen auch einige allgemeine Statements. Die Gestaltung wird von 50–57% der Besucher und Bewohner als attraktiv und nur von 1–4% als häßlich empfunden; die Einzelhändler sind demgegenüber mit 29% »attraktiv« sehr zurückhaltend, bewerten sie aber ebenfalls ganz selten als »häßlich«; am besten fällt das Urteil bei den Anliegern von Fußgängerstraßen aus (41% »attraktiv«).

Für eine planungspolitische Einordnung der Bewertung der Regensburger Altstadt sind Ergebnisse gleichlautender Fragen in anderen Städten aufschlußreich – selbst

Tabelle 10: Bewertung der Innenstadtgestaltung (in %)

	Altstadtbesucher	DEZ-Besucher	Haushaltsbefragung	Betriebe
Attraktiv	57	50	51	29
In Ordnung	40	42	47	64
Häßlich	2	3	1	5
weiß nicht	1	4	–	2
Index ¹	+55	+47	+50	+24
N	1619	506	342	244

¹ »attraktiv« minus »häßlich«

Tabelle 11: Gestaltung der Innenstadt – Bewertung durch ihre Besucher im Städtevergleich (in %)

	Regens- burg	München	Bremen	Nürnberg	Kopen- hagen	Melbourne 1991	1993
Attraktiv	57	25	11	19	53	24	38
in Ordnung	40	67	71	76	38	61	55
Häßlich	2	8	19	6	9	16	7
Index ¹	+55	+17	–8	+13	+44	+8	+31

¹ »attraktiv« minus »häßlich«

wenn die jeweiligen Innenstädte nicht unmittelbar vergleichbar sind.¹⁵ In Bremen, München und Nürnberg bewerteten nur 11–25% der Passanten die Gestaltung als attraktiv. Am größten sind die Probleme in Bremen, wo 19% die Innenstadt als häßlich empfinden – ein angesichts allgemein eher geringer Kritikneigung alarmierender Wert. Kopenhagen wird dagegen ähnlich gut bewertet wie Regensburg, während in Melbourne das zunächst recht kritische Urteil durch Maßnahmen zur Aufwertung innerstädtischer Freiräume deutlich verbessert werden konnte.

Der Aufenthalt in der Altstadt macht drei Vierteln der Altstadtbesucher, zwei Dritteln der zu Hause Befragten und 60% der DEZ-Besucher (großen) Spaß, während ihn fast niemand als eher langweilig empfindet (den Betrieben wurde diese Frage nicht gestellt). Die Innenstädte von Bremen, München und Melbourne lösen auch bei der Bewertung des Aufenthaltes wenig positive Reaktion aus (14–24%; Melbourne allerdings mit positivem Trend). Selbst in Nürnberg macht im Vergleich zu Regensburg weniger als halb so vielen der Innenstadtbesucher großen Spaß. Deutlich besser schneidet auch hier Kopenhagen ab (48%).

Im Hinblick auf die Entwicklung der Altstadt fallen die Einschätzungen bei Besuchern und Bewohnern ebenfalls sehr positiv aus, wenn auch etwas zurückhaltender. Auffallend zuversichtlich sind die Regensburger Einwohner, während sich auswärtige Besucher vielfach nicht zu einer Einschätzung in der Lage sehen und insgesamt zurückhaltender urteilen. Von den Betrieben sehen der allgemein gedrückten Stimmung entsprechend deutlich mehr eine Entwicklung zum Schlechteren; auch hier überwiegt jedoch unter den Einzelhändlern die positive Einschätzung (44% zu 29%).

¹⁵ Die Befragungen in Bremen, München und Nürnberg erfolgten durch die Abteilung Angewandte Stadtgeographie der Universität Bayreuth; in Melbourne erfolgten die Befragungen durch D. Yencken (University of Melbourne) vor und nach Maßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt und in Kopenhagen 1995 durch J. Gehl (School of Architecture, Royal Danish Academy of Fine Arts) und D. Yencken in Zusammenarbeit mit R. Monheim. Zu Kopenhagen s. auch J. Gehl / L. Gemzoe, Public spaces – public life, Copenhagen 1996 (bes. S. 73–77).

Tabelle 12: Bewertung der Innenstadtentwicklung (in %)

	Altstadtbesucher	DEZ-Besucher	Haushaltsbefragung	Betriebe
Zum Besseren	40	42	55	44
Gleichbleibend	34	33	37	20
Zum Schlechteren	10	11	7	29
weiß nicht	16	15	2	7
Index ¹	+30	+31	+48	+15
N	1619	507	327	242

¹ »zum Besseren« minus »zum Schlechteren«

Die in der öffentlichen Diskussion nicht zuletzt durch Einzelhändler und Politiker verbreitete Krisenstimmung prägt auch das Meinungsbild der in den drei deutschen Vergleichsstädten Befragten: Der Anteil derjenigen, die eine Verschlechterung wahrnehmen, erreicht oder übertrifft sogar (in Bremen 39 zu 28%!) den Anteil derjenigen, die eine Verbesserung wahrnehmen. Kopenhagen und insbesondere Melbourne schneiden wieder wesentlich besser ab (letzteres mit starkem Aufschwung!).

Auch wenn die drei auf eine Anregung von D. Yencken zurückgehenden Fragen nur generelle Trends erfassen, sollten gerade die in Stimmungen zum Ausdruck kommenden, allgemeinen Einstellungen zur Innenstadt und deren Veränderungen als Faktor für deren Akzeptanz und die Risiken des »Schlechtedens« durch Einzelhändler, Presse und Politiker auf keinen Fall unterschätzt werden. Regensburg hat offensichtlich einen überdurchschnittlichen Erfolg bei der positiven Positionierung.¹⁶

Tabelle 13: Entwicklung der Innenstadt – Bewertung durch ihre Besucher im Städtevergleich (in %)

	Regens- burg	München	Bremen	Nürnberg	Kopen- hagen	Melbourne 1991	Melbourne 1993
Zum Besseren	40	29	28	33	39	49	69
Gleichbleibend	34	48	32	36	58	35	23
Zum Schlechteren	10	23	39	31	3	16	7
Index ¹	+30	+6	-11	+2	+36	+33	+62

¹ »zum Besseren« minus »zum Schlechteren«

¹⁶ Ein ausgeprägtes Negativbeispiel ist die City von Hannover, die 1990 55% der Hannoveraner, 1996 dagegen nur noch 22% gut gefiel (Bericht der HAZ, 16. 4. 97, über eine Umfrage der Stadt).

6. Verkehrsmittelwahl

Im Hinblick auf die kontrovers diskutierte Erreichbarkeit der Altstadt interessiert einerseits die tatsächliche Verkehrsmittelwahl und andererseits die subjektive Wahrnehmung der Erreichbarkeit.

Im Wochendurchschnitt kommen 41% der Altstadtbesucher mit dem Auto oder Motorrad (motorisierter Individualverkehr = MIW), 28% mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 33% mit dem Fahrrad oder zu Fuß, während das DEZ von 83% mit dem MIV aufgesucht wird. Unterscheidet man die unmittelbar von ihrer Wohnung Gekommenen nach ihrem Wohnort, so beträgt bei den Regensburgern der MIV-Anteil nur 20% gegenüber 54% Radlern und Fußgängern; bei den Auswärtigen steigt dagegen der MIV-Anteil auf 71%. Die Anteile öffentlicher Verkehrsmittel liegen bei Auswärtigen im Vergleich zu den Regensburgern sogar noch höher (28% zu 25%). Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich nur geringfügig zwischen hauptsächlich zum Einkaufen Gekommenen und Besuchern mit anderen Hauptzwecken.

Bei der Betriebsbefragung wurde auch die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten erfaßt. Obwohl sie als Dauerparker eigentlich wesentlich größere Parkprobleme haben müßten, kommen 26% mit dem eigenen Auto in die Stadt. Dies bedeutet bei einer Hochrechnung auf alle Einzelhandelsbeschäftigten ca. 550 Parkplätze für Vollzeitbeschäftigte und 400 Parkplätze für Teilzeitbeschäftigte. Die Betriebe verfügen (ebenfalls hochgerechnet) über ca. 360 Parkplätze für Betriebsangehörige und firmeneigene Fahrzeuge; damit ergibt sich ein täglicher Nachfrageüberhang von ca. 600 Stellplät-

Tabelle 14: Verkehrsmittel (in %)

	Altstadtbesucher					DEZ-Besucher			Beschäftigte im EH
	alle	Werk- tag	Sams- tag	Stadt ¹	aus- wärtig ¹	alle	Stadt ¹	aus- wärtig ¹	
Auto/Krad(Selbstfahrer)	37	35	41	18	66	78	63	89	26
Auto (Mitfahrer)	3	3	2	1	4	4	4	4	8
Motorrad	1	1	-	1	1	1	3	1	1
Park & Ride	2	1	3	-	4	-	-	1	8
Linienbus	21	22	15	25	13	9	15	5	37
DB	4	3	5	-	9	-	-	-	-
Reisebus	1	1	2	-	2	-	-	-	-
Fahrrad	10	10	11	15	1	4	8	-	19
Nur zu Fuß	23	23	21	39	-	4	8	-	-
N	2160	1407	753	1062	610	506	152	203	1751 ²

¹ nur wenn direkt von Wohnung gekommen

² Einschätzung der Verkehrsmittelwahl durch 245 Betriebe mit 1751 Beschäftigten

Tabelle 15: Bewertung der Erreichbarkeit der Altstadt
(Durchschnittsnote aus 1 = sehr gut bis 5 = sehr schlecht, ohne »weiß nicht«)

	Erreichbarkeit mit Bus	Erreichbarkeit mit Auto	Zufahrt	Zahl der Parkplätze	Dauer der Parkplatzsuche
Altstadtbesucher	2,0	3,3	2,7	3,7	3,4
mit MIV gekommen	2,3	2,9	2,6	3,5	3,1
mit ÖV gekommen	1,8	3,6	2,7	3,6	3,7
Haushaltsbefragung	1,7	–	2,8	3,8	3,7
DEZ-Besucher	2,2	3,1	2,6	4,2	3,6
Einzelhandel	2,0	4,0	–	–	–

zen für Dauerparker. Die Fußgänger und Radfahrer erreichen deutlich geringere und die ÖV-Nutzer (einschließlich P+R) entsprechend höhere Anteile als bei den Besuchern. Auch Mitfahrer sind zahlreicher vertreten.

Von den mit dem Auto gekommenen Besuchern haben 86% sofort eine freie Parkmöglichkeit gefunden und 4% an der von ihnen aufgesuchten Stelle gewartet, bis etwas frei wurde. Es gibt also relativ wenig Parksuchverkehr. Dies dürfte auch damit zusammenhängen, daß fast zwei Drittel ein Parkhaus oder einen Großparkplatz benutzen. Genauso viele parken meist an derselben Stelle, unabhängig davon, wo ihr Ziel liegt (Umlandbewohner: 78%).

7. Bewertung der Erreichbarkeit

In der Bewertung der Erreichbarkeit schneiden die öffentlichen Verkehrsmittel deutlich besser ab als das Auto.

Der Bus erhält Durchschnittsnote zwischen 1,7 und 2,3, wobei die Einzelhändler mit 2,0 genau im Trend liegen. Demgegenüber wird die Autoerreichbarkeit deutlich schlechter bewertet. Dabei decken differenzierte Fragen auf, daß daran vor allem die wahrgenommene Parksituation (Zahl der Parkplätze und Dauer der Parkplatzsuche) schuld ist, während die Zufahrt zufriedenstellend bewertet wird. Die Einzelhändler benoten hier noch schlechter als die Besucher. Bezeichnend für die Negativprägung durch die (nicht zuletzt von den Einzelhändlern beeinflusste) öffentliche Meinung ist, daß die mit dem Auto gekommenen Innenstadtbesucher die Autoerreichbarkeit deutlich besser bewerten als die Nutzer des öffentlichen Verkehrs (2,9 zu 3,6). Umgekehrt wird die ÖV-Erreichbarkeit von den Autofahrern deutlich schlechter beurteilt als von den ÖV-Nutzern – ein Nutzungshindernis, dem durch verstärktes Marketing entgegen gewirkt werden sollte.

Im Hinblick auf die bevorstehenden Maßnahmen zur geänderten ÖV-Erschließung und zur weiteren Verkehrsberuhigung ist von Interesse, wie weit man sich derzeit belästigt fühlt. Gut die Hälfte der Altstadt-Passanten, etwa drei Viertel der DEZ-Be-



Abb. 6: Störungen durch Busse in den engen Altstadtgassen sollen zukünftig durch eine veränderte Erschließung vermieden werden. Blick in die Gesandtenstraße (Foto: Stadt Regensburg, P. Ferstl).

sucher und etwa die Hälfte der Haushalte fühlen sich nicht gestört, wobei die Busse jeweils etwas besser abschneiden. Von den in der Altstadt Angesprochenen fühlen sich jedoch immerhin 21% durch die Busse und 24% durch die Autos stark, oft sogar sehr stark belästigt. Eine räumliche Auswertung zeigt, daß in Wohnverkehrs- und Fußgängerstraßen mit Busverkehr am häufigsten Kritik geäußert wird, wobei die Störungen durch Autos überwiegen.

Ungeachtet der negativen Bewertung der Autoerreichbarkeit wollen weitaus mehr Innenstadt- und DEZ-Besucher sowie befragte Haushalte den Autoverkehr reduzieren, als die Autoerreichbarkeit der Altstadt verbessern (50 zu 11%, 41 zu 14% und 43 zu 15%) – die übrigen möchten den Autoverkehr unverändert lassen oder können sich nicht entscheiden. Selbst unter den mit dem Auto Gekommenen und den Besuchern aus dem Umland dominiert der Wunsch nach weniger Autoverkehr (42 zu 15% bzw 41 zu 14%). Die Betriebe haben jedoch genau die gegenteilige Meinung (23% für Verkehrsreduzierung zu 62% Erreichbarkeitsverbesserung) und unterstellen diese weitgehend auch den Altstadtbesuchern (Einschätzung, daß 51% Erreichbarkeit verbessern und 25% reduzieren wollen).

Die Erwartungen an die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Altstadt durch die Umstellung der Buserschließung sind bisher noch relativ zurückhaltend, wenn auch insgesamt eindeutig positiv. Einen viel angenehmeren Aufenthalt erwarten nur 13%, einen angenehmeren 39% der Altstadtbesucher. Nur wenige rechnen mit Verschlechterungen. Am positivsten sind die Betriebe eingestellt, am skeptischsten die ÖV-Nutzer unter den Passanten und vor allem unter den Haushalten, die entlang der von den Änderungen betroffenen Buslinien wohnen; von letzteren erwarten 26%, daß es in der Altstadt (viel) angenehmer und 17%, daß es unangenehmer wird. Noch ausgeprägter werden diese Meinungsgegensätze bei der Frage, ob man für oder gegen die durch Altstadtbusse entstehenden Mehrkosten ist. Bis auf die Betriebe befinden sich in allen befragten Gruppen mehr Gegner als Befürworter der Ausgaben. Hier entsteht offensichtlich noch erheblicher Gesprächsbedarf.

8. Zu Fuß in der Altstadt unterwegs

In den beiden letzten Kapiteln wurde die bei öffentlichen Diskussionen stets im Vordergrund stehende »äußere« Verkehrserschließung analysiert. Für die Attraktivität der Altstadt und die Wirksamkeit des über viele Teilbereiche verteilten Angebotes wichtiger ist jedoch die »innere« Erschließung, d.h. die Annehmlichkeit, mit der man den Besuch von Einrichtungen in den verschiedenen Teilbereichen durch Wege zu Fuß miteinander verbinden kann. Dies wird belegt durch die erheblichen Distanzen, die die Innenstadtbesucher nach eigener Einschätzung zu Fuß in der Altstadt zurücklegen. Durchschnittlich sind dies 2,7 km, samstags sogar 3,3 km. Dabei gehen die Regensburger am kürzesten (2,5 km) und aus größerer Entfernung kommende Besucher am weitesten (3,5 km). Senioren schätzen ihren Weg auf durchschnittlich 2,7 km. Bei diesen Angaben muß man allerdings berücksichtigen, daß Besucher, die weiter gehen, mit größerer Wahrscheinlichkeit befragt werden, ein Effekt, der bei Haushaltsbefragungen nicht auftritt. Diese nennen mit durchschnittlich 2,2 km eine etwas geringere Weglänge (bei hauptsächlich zum Einkaufen Gekommenen beträgt das Verhältnis 2,4 km zu 2,1 km).

Die langen Wege könnten als Nachteil der weitläufigen Verteilung der Altsstadtnutzungen angesehen werden. Dem widerspricht jedoch, daß ebenso wie in zahlreichen anderen Innenstädten die überwältigende Mehrheit der Innenstadtbesucher ihren Weg zu Fuß als sehr angenehm (25%) oder zumindest eher angenehm (62%) bezeichnet. Nur ganz wenige empfinden ihn als eher unangenehm (8%) oder gar sehr unangenehm (1%). Dabei ist diese Einschätzung vollkommen unabhängig von der Weglänge; die höchste Zufriedenheit besteht sogar bei den längsten Wegen (34% sehr angenehm). Die Haushaltsbefragung bestätigt die positive Einstellung (19% sehr, 66% eher angenehm). Damit wird auch der teilweise zu hörende Vorwurf entkräftet, bei Passantenbefragungen seien die der Innenstadt gegenüber positiv Eingestellten überrepräsentiert.

Von den wenigen Altstadtbesuchern, die ihren Fußweg als (sehr) unangenehm empfinden, nennen die meisten als Grund das Wetter (34%), den Autoverkehr (31%) oder die Busse (29%) und das Gedränge (23%, samstags 60%!). Direkt auf den Fußweg bezogene Gründe wie Entfernung, Anstrengung, Gepäck oder langweiliger Eindruck werden zusammengenommen nur von 15% als Kritik genannt. Der Lärm (9%) könnte sowohl mit dem Verkehr als auch mit den Baustellen zusammenhängen. Insgesamt gesehen erwachsen demnach der Altstadt aus ihrer weitläufigen (und teilweise etwas unübersichtlichen) Struktur keine wesentlichen Nachteile und könnte eine weitergehende Verkehrsberuhigung am ehesten die noch vorhandene Kritik entkräften.

9. Schlußfolgerungen

Regensburg hat unter Städten vergleichbarer Größe die am besten erhaltene Altstadt. Die strukturverändernden Eingriffe durch Stadt-sanierung, Straßen- und Parkhausbauten beschränken sich auf Einzelfälle, die zudem meist randlich zum hauptsächlich frequentierten Kernbereich liegen. Die abwechslungsreiche Abfolge von Gassen und Plätzen, markanten Einzelbauten und harmonischen Ensembles wurde durch eine schrittweise Verkehrsberuhigung in ihrer Wirksamkeit deutlich aufgewertet. Das behutsame Vorgehen hat Regensburg bisher die harten und für das Stadtimage nachteiligen Auseinandersetzungen erspart, wie sie insbesondere in Aachen und Lübeck über lange Jahre die öffentliche Diskussion geprägt haben und zum Teil noch prägen.

Auch in Regensburg birgt allerdings der Verkehr noch vielfachen Konfliktstoff. Während die Einzelhändler insbesondere eine Verbesserung der Pkw-Erreichbarkeit wünschen, fühlen sich die Besucher und Bewohner durch den Autoverkehr, aber nahezu ebenso sehr durch die Busse in der Altstadt gestört. Mit überwältigender Mehrheit ziehen sie die Verkehrs-entlastung einer Verbesserung der Autoerreichbarkeit vor. Dabei ist die ungünstige Autoerreichbarkeit zum Teil auch ein Problem von Vorurteilen. Da es insbesondere um die Parkmöglichkeiten geht, wäre eine kritische Planungsdiskussion über das weiterhin umfangreiche Dauerparken der in der Innenstadt Beschäftigten angebracht.

Zur Überwindung der besonders bei Regensburger ÖV-Nutzern anzutreffenden Skepsis gegenüber der veränderten Buserschließung erscheinen einerseits Maßnahmen der Mediation wichtig – hierzu wurden ein Mediator und eine Werbeagentur eingeschaltet. Andererseits müssen damit aber auch städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen einhergehen – vor allem entlang der Verbindungsachse zwischen ZOB und Altstadt. Hierzu wurde ein Gestaltungswettbewerb ausgelobt.

Die Altstadt wird insgesamt von ihren Besuchern ganz überwiegend positiv bewertet; dies ist besonders markant im Vergleich mit anderen Städten. Ihre Klientel bevorzugt sie deutlich gegenüber dem DEZ, das von nahezu der Hälfte selten oder nie auf-

gesucht wird. Die Befragung der Regensburger Haushalte ergibt starke Präferenzunterschiede in Abhängigkeit von der Lage des Wohngebietes (das DEZ hat also einen sehr sektororientierten Einzugsbereich) und insgesamt eine gegenüber den Altstadtbesuchern größere Besuchshäufigkeit des DEZ.

Im Hinblick auf die starke Wachstumsdynamik von Regensburg als Gewerbe- und Dienstleistungsstandort bildet die gestalterische und funktionale Inwertsetzung der Altstadt als identitätsstiftender, unverwechselbarer Stadtmittelpunkt einen wichtigen weichen Standortfaktor. Dabei kann man nicht beim Erreichten stehenbleiben, da es durchaus noch einige empfindlich störende Schwachpunkte gibt. Die eingeschlagene Richtung ist jedoch erfolversprechend.

Monica Meini / Martin Holzwarth / Rolf Monheim

Florenz und Nürnberg – unterschiedliche Entwicklungsmodelle für Altstädte¹

1. Leitbilder für Städtebau und Verkehr in Deutschland und Italien

Italiens Stadtkultur übt auf Reisende immer wieder eine große Faszination aus. Diese beruht auf der Komplexität und dem Abwechslungsreichtum über lange Zeiträume gewachsener Ensembles mit engen Straßen und großzügigen Plätzen, kleinteiliger Bebauung neben repräsentativen Palazzi und Kirchen, nicht zuletzt aber auch der Vielfalt kleiner Läden und Cafés bzw. Bars, den Märkten und dem quirligen Straßenleben.

Deutsche Innenstädte sind demgegenüber sehr viel stärker durch Phasen starken Modernisierungswillens geprägt, die meist mit Maßstabsvergrößerungen verbunden waren. Die Eingriffe der Gründerzeit in Baustruktur und Straßennetz waren zum Teil bereits so umwälzend, daß sie zu Abwehrreaktionen der Bürger gegen »Stadtverschandelung« und zur Etablierung des Denkmalschutzes führten. Diese Planungen erhielten durch die funktionalistische Moderne der zwanziger und dreißiger Jahre neuen Auftrieb und konnten sich infolge der starken Stadterstörungen des Zweiten Weltkrieges auf breiter Front durchsetzen. Allerdings gab es beim Wiederaufbau auch Städte, die eine Synthese zwischen historisch gewachsener Identität und gewandelten funktionalen Anforderungen zum Leitbild erhoben.² Das Wirtschaftswunder der

¹ Dieser Beitrag faßt die Ergebnisse mehrerer von R. Monheim betreuten Untersuchungen zusammen: M. Holzwarth, Die Entwicklung des Einzelhandels in Italien und Deutschland und deren Auswirkungen auf die Einzelhandelsstruktur in den Stadtzentren, dargestellt an den Beispielstädten Florenz und Nürnberg. Diplomarbeit im Studienfach Geographie an der Universität Bayreuth. Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung 167, Bayreuth 1998. M. Meini, Traffico urbano e qualità della vita nei centri storici: Un'indagine comparativa tra Firenze e Norimberga, unveröff. Diss., Universität Pisa 1995. M. Meini, Traffico urbano e qualità della vita nei centri storici. Il ruolo del centro storico fiorentino nell'immagine dei suoi visitatori, in: B. Cori (Hrsg.), La città invivibile. Nuove ricerche sul traffico urbano. Geografia e organizzazione dello sviluppo territoriale 34, Bologna 1997, S. 205–225; R. Monheim / M. Meini, Le aree centrali urbane di Firenze e Norimberga tra potenzialità di sviluppo e rischio di decadenza. Il ruolo delle politiche del traffico e il comportamento dei city-users, in: ebenda, S. 227–256. R. Monheim, Tätigkeiten, Verkehrsmittelwahl und Einstellungen der Besucher der Nürnberger Innenstadt als Ansatzpunkt für die Entwicklung eines Leitbildes, in: R. Monheim (Hrsg.), »Autofreie« Innenstädte – Gefahr oder Chance für den Handel? Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung 134, Teil B, Bayreuth 1997, S. 31–64.

² Siehe hierzu ausführlicher R. Monheim, Einflüsse von Leitbildern und Lebensstilen auf die Entwicklung der Innenstadt als Einkaufs- und Erlebnisraum, in: H.-R. Egli et al. (Hrsg.), Spuren, Wege und Verkehr, Jahrbuch der Geogr. Ges. Bern 60, Bern 1997, S. 171–197.

sechziger Jahre führte jedoch fast überall zu einem verschärften Modernisierungsdruck sowohl auf die Verkehrsinfrastruktur als auch auf den Baubestand. Erst in den siebziger Jahren erfolgte eine Rückbesinnung auf die Werte von Tradition und Identität als »weiche« Standortfaktoren für die Wirtschaftsentwicklung allgemein und speziell für den innerstädtischen Einzelhandel.

Der Wechsel städtebaulicher Leitbilder führte auch zu einem Wandel in der Konzeption von Fußgängerbereichen. Die frühen Fußgängerbereiche hatten – den Vorbildern der Hohen Straße in Köln und der Limbecker Straße in Essen folgend (beide waren bereits in den dreißiger Jahren für Autoverkehr gesperrt) – fast ausschließlich der Behebung von Verkehrsproblemen und der Anpassung von Hauptgeschäftsstraßen an das in amerikanischen Shopping Centers entwickelte »Mall«-Konzept gedient. In Nebengeschäftsstraßen oder primär historisch geprägten Bereichen erschien ihr Einsatz nicht sinnvoll. Die Parallelstraßen der Fußgängerachsen wurden zu Andienungsstraßen, Parkhauszufahrten oder Verkehrsschneisen degradiert, die Autoerreichbarkeit insgesamt optimiert.

Mit der Wiederentdeckung historischer Werte wandelten sich die Konzepte. Es entwickelten sich vielgestaltige Fußgängerbereiche, die Nebengeschäftsstraßen sowie historisch geprägte Straßen und Plätze ohne Einzelhandelsbedeutung einbezogen. Die Innenstadt sollte abwechslungsreich inszeniert und nicht einseitig durch den Einzelhandel dominiert werden. München wurde zum Vorreiter und weltweit renommiertesten Vorbild, Aachen, Freiburg, Göttingen und Nürnberg sind weitere Beispiele für dieses Leitbild. Die Autoerreichbarkeit sollte nun nicht mehr ausgebaut werden, und auch das Umfeld der Fußgängerstraßen sollte durch Verkehrsberuhigung und Stadtgestaltung aufgewertet werden. Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit Öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder zu Fuß wurde als wichtiger Beitrag zu deren Belebung wiederentdeckt. Funktional wurde eine größere Vielfalt angestrebt, insbesondere sollte auch das Wohnen wieder gestärkt werden.

In italienischen Innenstädten blieb die funktionalistische Umgestaltung eine Ausnahme. Selbst bei umfassender Stadtsanierung, wie in Bologna, war Leitlinie die Erhaltung historisch gewachsener Strukturen und Identitäten.³ Weder entstanden Geschäftshäuser für Einzelhandelsgroßbetriebe oder Banken in nennenswertem Umfang, noch Straßendurchbrüche und Parkhäuser. Fußgängerbereiche wurden zwar ebenfalls zunehmend eingerichtet, sie wurden aber meist nicht oder erst nach sehr langer Zeit baulich umgestaltet und folgten dabei nicht dem für deutsche Fußgängerbereiche, insbesondere der ersten Phase, typischen Mall-Konzept intensiver Freiraummöblierung.

³ Zur Bewahrung der historischen Identität in italienischen Städten siehe auch *E. Sabelberg*, Regionale Stadtypen in Italien, Genese und heutige Struktur der toskanischen und sizilianischen Städte an den Beispielen Florenz, Siena, Catania und Agrigent, *Erdkundliches Wissen* H. 66, Wiesbaden 1984. Zur Bedeutung öffentlicher Stadträume in Italien siehe *B. Winkler*, Stadtraum und Mobilität, Stuttgart 1998.

In Anpassung an die spezifische städtebauliche Situation erfolgte die Verkehrsentslastung der Innenstädte häufig flächenhaft für einen oft erheblichen Teil des centro storico in Form der *zona a traffico limitato* (ZTL), in der nur autorisierter Autoverkehr, im wesentlichen Anwohner und zeitlich begrenzter Lieferverkehr, zugelassen ist, zum Teil in Verbindung mit einer Untergliederung in Verkehrssektoren, zwischen denen keine Durchfahrt besteht.⁴

2. Einzelhandel in Deutschland und Italien

Der Einzelhandel entwickelte sich in beiden Ländern nicht zuletzt deswegen in unterschiedliche Richtungen, weil die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Planung und Steuerung grundlegend verschieden waren und teilweise immer noch sind. Dahinter verbirgt sich eine unterschiedliche Einstellung zum einen zur Rolle des Einzelhandels im gesellschaftlichen Gefüge, zum anderen gegenüber dem freien Markt als regelndem Element.

In Deutschland findet eine Regulierung des Einzelhandels ausschließlich über stadtplanerische Instrumente, d. h. vor allem durch die von den Gemeinden durchzuführende Bauleitplanung und die Baunutzungsverordnung (BauNVO) statt. Mit deren Hilfe kann die räumliche Ansiedlung des Einzelhandels im Gemeindegebiet gesteuert werden in dem Sinne, daß Bereiche ausgewiesen werden, in welchen Einzelhandelsbetriebe erwünscht bzw. geduldet sind. Großflächige Betriebe werden zusätzlich mit den Zielen und Vorgaben der übergeordneten Planung abgestimmt. Die »Feinregelung« der Standortverteilung, der Branchenstruktur und Betriebsformen wird dagegen den Marktkräften überlassen und kann bestenfalls indirekt durch Aufwertungsmaßnahmen an den Standorten beeinflusst werden.

Als sich Ende der sechziger Jahre ein Wandel in der Einzelhandelsstruktur abzeichnen begann, wurde in Italien die Notwendigkeit gesehen, per Gesetz regulierend

⁴ Ausführlicher siehe dazu *D. Lombardi / M. Meini*, Politiche del traffico e sviluppo sostenibile verso un'evoluzione dei centri storici in Italia, in: *B. Cori* (Hrsg.), *La città invivibile. Nuove ricerche sul traffico urbano. Geografia e organizzazione dello sviluppo territoriale* 34, Bologna 1997, S. 187–202. Zum Beispiel umfaßt die ZTL in Bologna und Florenz mit 340 bzw. 350 ha nahezu das gesamte historische Zentrum; in Rom umfaßt die ZTL 334 ha und in Mailand 296 ha, doch sind die relativen Anteile infolge der noch wesentlich größeren centri storici (1800 bzw. 822 ha) geringer. In der Regel gilt die ZTL nur zu bestimmten Tageszeiten (z. B. in Florenz seit 1988 7.30–18.30 Uhr, in Teilbereichen seit 1989 10.00–20.00 Uhr). In Deutschland hat Lübeck als erste und bisher einzige Stadt eine nahezu die gesamte Altstadt (mit Ausnahme der Parkhauszufahrten) umfassende Zufahrtsbeschränkung auf autorisierte Kfz. eingeführt – im Oktober 1989 als auf verkaufsoffene Samstage begrenzter Versuch, der 1990 auf alle Samstage und nach sehr kontroversen Diskussionen, insbesondere mit den Wirtschaftsverbänden, 1996 auf alle Tage ausgeweitet wurde. Die Zufahrtsbeschränkung gilt So–Fr 11.30–18.00 Uhr und samstags 10.00–18.00 Uhr; näher siehe dazu die Beiträge über Lübeck von *H. Schünemann* sowie *R. Monheim* in *R. Monheim* (Hrsg.), »Autofreie« Innenstädte – Gefahr oder Chance für den Handel? Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung 134, Teil A, Bayreuth 1997.

in die Entwicklung einzugreifen. Man wollte den Strukturwandel steuern und sozial verträglich gestalten. Das Gesetz 426 von 1971 schrieb den Gemeinden verbindlich vor, eine kommunale Einzelhandelsplanung vorzunehmen. Ziel dieser Planung war es, auf Stadtteilebene für bestimmte Warengruppen einen am lokalen Bedarf ausgerichteten Besatz an Verkaufsfläche festzulegen. Ein Gebäude konnte nur für den Einzelhandel genutzt werden, wenn es in der Bauleitplanung (*piano regolatore generale*) als Einzelhandelsfläche ausgewiesen wurde. Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von über 1500 m² brauchten zusätzlich eine Genehmigung durch die Regionalverwaltung. Ferner mußten angehende Einzelhändler sich einer Prüfung unterziehen. Durch diese gesetzliche Regelung wurden Großbetriebe nicht ausdrücklich boykottiert, aber in der Praxis konnten sie sich dennoch lange Zeit nicht durchsetzen, sei es, weil dafür nötige Flächen von den Kommunen nicht ausgewiesen wurden, sei es, weil die Lobby der eingesessenen Einzelhändler zu stark war.⁵ Erst in den letzten Jahren ist ein Gesinnungswandel mit Folgen für die Einzelhandelsstruktur eingetreten, der auf einen verringerten Einfluß der oben genannten Lobbyisten und den Wunsch nach einer Modernisierung der Strukturen zurückzuführen ist. Dennoch hat das Gesetz 426/71 den sich abzeichnenden Wandel in der Einzelhandelslandschaft verlangsamt und ist demnach für die besondere Struktur des Einzelhandels in Italien mitverantwortlich.

Darüber hinaus spielen auch arbeitsmarktpolitische Einflüsse eine Rolle. Aufgrund der im Vergleich zu Deutschland hohen Arbeitslosenquote sehen in Italien viele einen Ausweg darin, ihr eigenes Geschäft zu eröffnen. Wegen des oft fehlenden Startkapitals werden dabei Geschäftslagen und -größen akzeptiert, die kaum einen überlebensfähigen Betrieb garantieren können. Hinzu kommt noch, daß stärker als in Deutschland die Selbständigkeit einer abhängigen Arbeit vorgezogen wird.

Diese Besonderheiten des Einzelhandels in Italien zeichnen sich in allen relevanten Strukturdaten ab, stellt man sie z. B. der Bundesrepublik Deutschland, aber auch allen anderen europäischen Ländern vergleichbarer Wirtschaftsstruktur gegenüber. Dabei muß beachtet werden, daß die Einzelhandelslandschaft in Italien ein starkes Nord-Süd-Gefälle aufweist. Während es im Norden Italiens Regionen gibt, in denen die Einzelhandelsstruktur im europäischen Vergleich keineswegs aus der Rolle fällt, ist, je weiter man nach Süden kommt, der Einzelhandel zunehmend traditionell und »unmodern« organisiert. Zur besseren Vergleichbarkeit werden den Zahlen von Italien diejenigen von Deutschland-West (von 1990) gegenübergestellt.

In Italien gibt es eine deutlich höhere Zahl an Ladengeschäften, die jedoch im Durchschnitt wesentlich kleiner sind als in Deutschland. Auf diese Weise steht den

⁵ Ausführlicher s. dazu in L. Pellegrini / L. Zanderighi, Struktur und künftige Entwicklung des Einzelhandels in Italien, in: V. Trommsdorff (Hrsg.), *Handelsforschung 1992/93 – Handel im integrierten Europa*, Wiesbaden 1993, S. 77–97 und P. Bertozzi, Il quadro normativo, in: L. Pellegrini (Hrsg.), *La distribuzione commerciale in Italia*, Bologna 1996, S. 79–113.

Tabelle 1: Einzelhandelsstruktur in Deutschland und Italien⁶

	Lebensmittel-Einzelhandel		Non-Food-Einzelhandel	
	Deutschland-West 1990	Italien 1994	Deutschland-West 1990	Italien 1994
VF* pro Kopf (m ²)	0,3	0,25	0,9	0,6
Anzahl an LG**	60 400	220 900	310 000	406 000
Ø Größe der LG** (m ²)	283	65	168	84
Betriebe pro 10 000 Einw.	10	39	52	71

*Verkaufsfläche; ** Ladengeschäft

Italienern zwar im Schnitt eine größere Auswahl an Geschäften zur Verfügung, die Verkaufsfläche pro Kopf liegt jedoch deutlich unter der in Deutschland. Daraus sollte man nicht auf eine Unterversorgung in Italien schließen. Die Geschäfte sind zwar klein, die vorhandene Fläche wird aber intensiv genutzt, das Angebot ist breit gefächert und gut sortiert und läßt nicht das Gefühl von Mangel aufkommen, das man aus der ehemaligen DDR kennt, die eine ähnlich geringe Verkaufsfläche pro Kopf aufwies. Ferner ist die räumliche Verteilung des Einzelhandels in Italien ausgewogener als in Deutschland.

Vor wenigen Jahren war der Strukturunterschied beider Länder noch wesentlich ausgeprägter. Vor allem im Lebensmitteleinzelhandel breiten sich auch in Italien großflächige Betriebsformen aus und bedrängen den traditionellen Lebensmitteleinzelhandel in den zum Teil winzigen Ladengeschäften. Zur Zeit nimmt die Zahl der Betriebe im Lebensmitteleinzelhandel, aber auch im Non-Food-Bereich stark ab. Wie weit diese Entwicklung gehen wird, läßt sich noch nicht abschätzen. Jedoch wird in der Literatur⁷ davon ausgegangen, daß vor allem aufgrund der traditionellen Konsum- und Handelskultur in Italien der weitere Wandel der Einzelhandelsstruktur moderater verlaufen wird als in Deutschland.

Die unterschiedlichen Einzelhandelsstrukturen haben Folgen für den Geschäftsbesatz in den Stadtzentren. Der in den Zentren auch in Italien dominierende Non-Food-Einzelhandel besteht überwiegend aus selbständigen Händlern und einigen Franchisenehmern, welche ihre oft kleinen Ladengeschäfte in die vorhandene Bausubstanz einpassen. Großbetriebe und Filialisten sind selten, die Errichtung eines neuen Geschäftshauses in zentralen Lagen nicht üblich. Ursache dafür ist aber nicht nur das

⁶ Quellen: E. Kulke, Räumliche Strukturen und Entwicklungen im deutschen Einzelhandel, in: *Praxis Geographie* 26 (1996), S. 4–11; *Praxis Service*, Einzelhandel in Deutschland in Zahlen, ebda., S. 39f; *Ministero dell'Industria del Commercio e dell'Artigianato*, Caratteri strutturali del sistema distributivo in Italia al 1° gennaio 1995, Roma 1995.

⁷ Nach L. Pellegrini / L. Zanderighi (s. A 5) oder auch A. Dayan / R. Sbrana, *La distribuzione commerciale – aspetti introduttivi*, Torino 1994.

Fehlen potenter inländischer oder ausländischer Ketten und Filialen, sondern auch ein unterschiedlicher Umgang mit dem Stadtgebilde. Vor allem in toskanischen Städten wird in die vorhandene Bausubstanz stärker eingegriffen, als unbedingt notwendig ist, um das Gebäude den aktuellen Erfordernissen anzupassen.⁸ Da die Gebäude ihre traditionelle Funktion behalten, kann sich der Einzelhandel normalerweise nicht vertikal in einem Gebäude ausdehnen.

Tabelle 2: Stadtstruktureller Vergleich (1994/95)

	Nürnberg	Florenz
<i>Unmittelbarer Einflußbereich</i>		
(Reg. Bez. Mittelfranken / Prov. FI, PO, PT)		
Fläche (km ²)	7 246	4 845
Einwohner	1 500 000	1 443 000
<i>Verdichtungsraum</i>		
Fläche (km ²)	1 713	1 087
Einwohner	1 100 000	1 000 000
<i>Stadtgebiet</i>		
Fläche (km ²)	186	102
Einwohner	498 000	387 000
Beschäftigte	345 400	198 000
Fremdenübernachtungen (im Jahr)	1 600 000	6 000 000
Motorisierung (Pkw je 100 Einwohner)	43	61
<i>Altstadt / Centro Storico</i>		
Fläche (innerhalb Stadtmauer / Ringstraße in ha)	160	430
Einwohner	15 000	58 000
Beschäftigte	33 000	68 000
Universitätsstudenten	6 800	48 000
Täglicher Zielverkehr (Personen), ca.	170 000–225 000	150 000–200 000
Öffentliche Parkplätze	3 937	2 600
Dauerparkplätze (öffentlich + privat)	8 692	4 808
Modal Split des Zielverkehrs (ohne Auswärtige)		
% ÖPNV / % Kfz	53 / 47	69 / 31
<i>Haupteinkaufsbereich</i>		
Fläche (ha)	50	70
Einwohner	4 000	8 000
Beschäftigte	23 000	21 000
Einzelhandels-Verkaufsfläche (m ²)	169 000	74 000
– davon im Untersuchungsgebiet (HES) ⁹ (in %)	73	42
Einzelhandelsbetriebe	560	945
– davon im Untersuchungsgebiet (HES) (in %)	52	41

⁸ Tiefergehend dazu E. Sabelberg, Die heutige Nutzung historischer Gebäude in toskanischen Städten – Gedanken zum Stellenwert alter Bausubstanz in der Innenstadtplanung, in: F. Abnert et al. (Hrsg.), Beiträge zur Landeskunde Italiens, Aachen 1984, S. 111–137.

⁹ S. u. Kap. 6

3. Rahmendaten zum Städtevergleich

Bevor der Einzelhandel sowie Struktur und Einstellung der Besucher der Haupteinkaufsbereiche in den Altstädten von Florenz und Nürnberg verglichen werden, sollen knapp einige Rahmendaten als Hintergrundinformation bereitgestellt werden (Tab. 2). Florenz und Nürnberg sind hinsichtlich ihrer Einwohnerzahlen und der Größe und Struktur ihrer Verdichtungsräume und darüber hinausgehenden, direkten Einflußbereiche gut miteinander vergleichbar.

Deutliche Unterschiede bestehen bei dem – hier nicht berücksichtigten – Fremdenverkehr mit fast viermal so vielen Übernachtungen in Florenz. Auch die Motorisierung ist in Florenz wesentlich höher (fast um die Hälfte), was für italienische Städte typisch ist.

Die mittelalterliche Altstadt ist in Florenz gut zweieinhalbmal so groß; sie hat fast viermal so viele Einwohner und doppelt so viele Beschäftigte sowie gut siebenmal so viele Studenten. Die Zahl der Innenstadtbesucher ist dagegen in Nürnberg etwas, die Zahl der Parkmöglichkeiten erheblich größer.

Der Haupteinkaufsbereich ist in Florenz um 40% größer; er zählt doppelt so viele Einwohner, aber etwas weniger Beschäftigte. Die Einzelhandels-Verkaufsfläche beträgt knapp die Hälfte, die Zahl der Einzelhandelsbetriebe dagegen fast das Doppelte. Dies hängt damit zusammen, daß es in Florenz vier, in Nürnberg dagegen 27 Einzelhandelsbetriebe mit über 1000 m² Verkaufsfläche gibt.

4. Städtebauliche Struktur¹⁰

Florenz hat den Ruf, eine Stadt mit besonderer Atmosphäre zu sein, die nicht zuletzt auf dem kunsthistorisch berühmten Gebäudebestand beruht. Nürnberg ist bekannt für seinen mittelalterlichen Stadtkern, der die hauptsächliche touristische Attraktion der Stadt darstellt. Auf den ersten Blick ist also zu vermuten, daß beide Städte aus städtebaulicher Sicht eine ähnliche Bedeutung besitzen. Dennoch unterlagen und unterliegen beide Städte städtebaulich so unterschiedlichen Einflüssen, daß dieser erste Blick revidiert werden muß.

Nürnbergs Stadtkern war bis Ende des Zweiten Weltkriegs tatsächlich von einem mittelalterlichen Gebäudebestand geprägt. Davon gingen bei Bombenangriffen 1945 vier Fünftel verloren. Nach dem Krieg wurde kontrovers diskutiert, auf welche Weise

¹⁰ Zur städtebaulichen Struktur der Nürnberger Altstadt und ihrer Entwicklung vom Wiederaufbau bis Anfang der 70er Jahre siehe ausführlich E. Mulzer, Der Wiederaufbau der Altstadt von Nürnberg 1945 bis 1970. Mitteilungen der Fränkischen Geographischen Gesellschaft 19, Erlangen 1972. Zu Florenz siehe E. Sabelberg (s. A 3). M. Zoppi, Firenze e l'urbanistica: la ricerca del piano, Roma 1982; V. Esposito / I. Tailli, Un'intervento «esemplare»: la ricostruzione delle zone distrutte attorno al Ponte Vecchio, in: Edilizio popolare 196 (1987), S. 51–56.

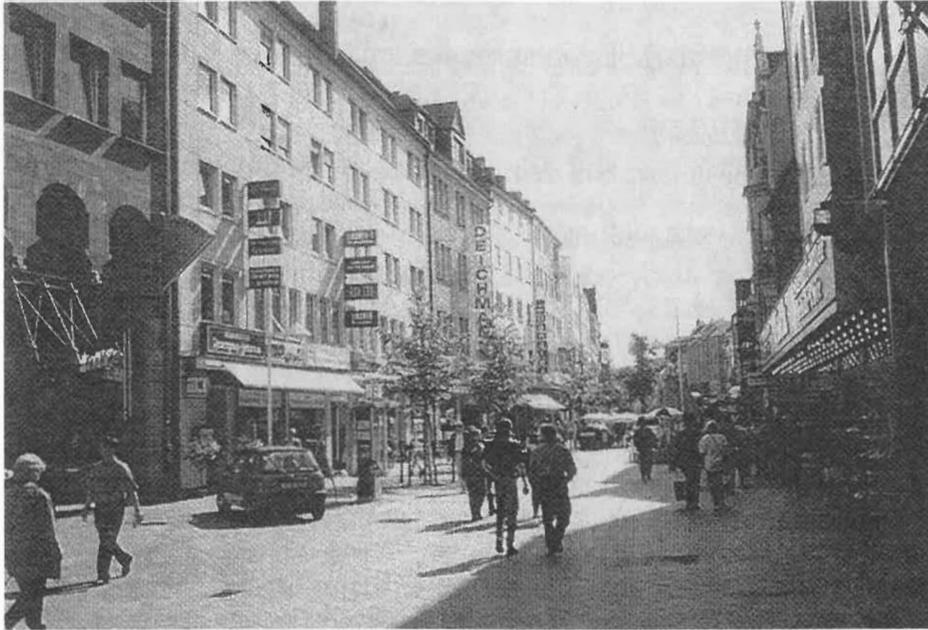


Abb. 1: Ein Beispiel für die architektonische Gestaltung im Nürnberger Stadtzentrum (Breite Gasse).

der Wiederaufbau durchgeführt werden sollte. Schließlich entschied man sich für eine Variante, mit der die Geschichte und Entwicklung Nürnbergs im Stadtkörper weiterhin sichtbar, aber auch die Lebensfähigkeit des Zentrums erhalten bleiben sollte. Die Wahrzeichen der Stadt, wie Kirchen, Rathaus oder Burg, wurden originalgetreu wieder aufgebaut. Beim weiteren Wiederaufbau wurden zwar der mittelalterliche Straßengrundriß, die Gebäudehöhen, Geschoßzahlen und Baumaterialien weitgehend beibehalten, aber mit moderner Architektur umgesetzt. Infolgedessen entspricht der Gebäudebestand in Parzellierung und innerer Aufteilung den aktuellen Bedürfnissen nicht zuletzt des Einzelhandels. Da er obendrein keinen denkmalschützerischen Vorgaben unterliegt, sind Um- oder Neubauten leicht durchführbar und durchaus üblich (s. Abb. 1 und 3).

Florenz erlitt durch den Zweiten Weltkrieg nur kleinere Schäden, die allerdings den sensiblen Bereich um die Ponte Vecchio betrafen. Auch für diesen Bereich wurde eine lange Diskussion um den angemessenen Wiederaufbau geführt, deren Ergebnis nach der Literatur (s. A 10) ein inkonsequenter Kompromiß ist. Städtebaulich einschneidender war, daß Ende des letzten Jahrhunderts ein Sanierungsgebiet im Stadtzentrum völlig neu überbaut wurde. Diese Zone ist von großflächigeren Gebäuden gekennzeichnet, konnte sich aber architektonisch weitgehend in das Umfeld integrieren. Die-



Abb. 2: Der kleinteilige, an die Bausubstanz angepaßte Einzelhandel im Florentiner Stadtzentrum (Borgo San Lorenzo).

ses Umfeld ist charakterisiert zum einen durch Prachtbauten aus der Renaissance (Palazzi), zum anderen durch mittelalterliche Wohn- und Bürgerhäuser in den sogenannten »Borghi«, ferner Kirchen und ehemalige Klöster. Diesem Gebäudebestand mußten und müssen sich die Nutzungen, also auch der Einzelhandel, anpassen. Wie oben schon angedeutet liegt der Grund nicht zuletzt darin, daß vor allem in der Toskana traditionell Gebäude nicht abgerissen, sondern durch Umbauten den Bedürfnissen angepaßt werden.

Beide Stadtzentren sind also geprägt von einem mittelalterlichen Stadtgrundriß und einer überlieferten Stadtstruktur. Während in Florenz jedoch der Gebäudebestand zum Großteil mehrere hundert Jahre alt ist, befinden sich im Nürnberger Stadtzentrum fast ausschließlich Nachkriegsgebäude. Die Folgen für die Parzellierung werden in Abbildung 3 deutlich, welche die Bereiche um die jeweils größten Einzelhandelsbetriebe beider Stadtzentren zeigt. In Florenz sind die traditionellen Parzellengrößen relativ ausgeglichen, während »Karstadt« in Nürnberg eine sehr große Fläche einnimmt, um die sich zum Teil kleinere Parzellen legen. Dazu kommt, daß in Florenz normalerweise die einzelnen Parzellen auch im Erdgeschoß mehreren Nutzern nebeneinander Raum bieten.

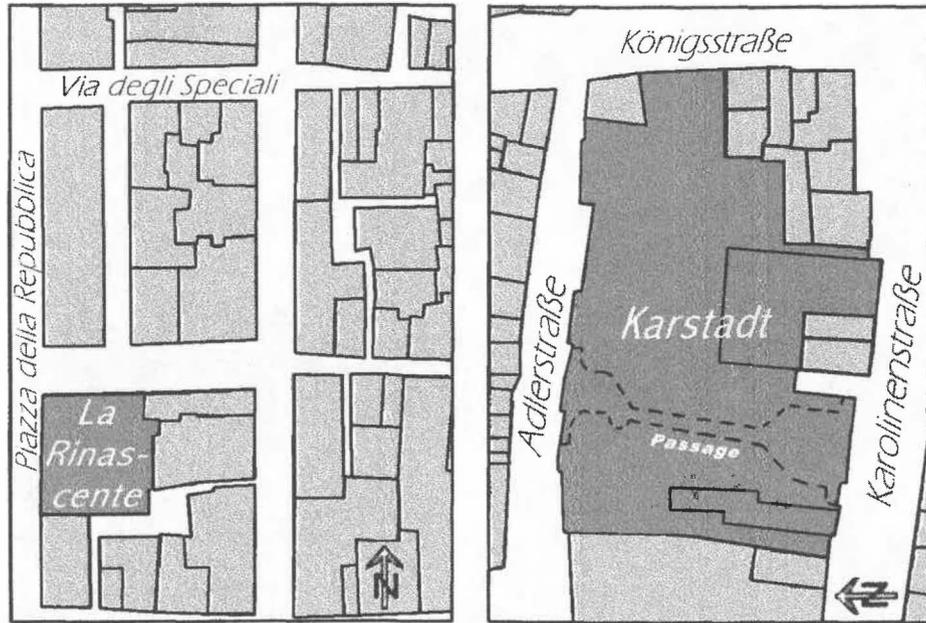


Abb. 3: Grundstücksporzellierung im Umfeld der größten Einzelhandelsbetriebe von Florenz und Nürnberg.

5. Verkehrserschließung

In den Altstädten von Florenz und Nürnberg wurden, beginnend 1981 bzw. 1966, schrittweise Fußgängerbereiche entwickelt, die inzwischen ca. 10 bzw. 9 km Fußgängerstraßen umfassen (Abb. 5 und 6).¹¹ In Florenz ist trotzdem noch in einigen wichtigen Einkaufsstraßen und Plätzen autorisierter Autoverkehr zugelassen, während in Nürnberg nahezu der gesamte Haupteinkaufsbereich den Fußgängern vorbehalten ist.¹² Darüber hinaus wurden in beiden Städten zahlreiche für Stadtbild und Stadtgeschichte wichtige Bereiche in die Fußgängerbereiche einbezogen.

In Florenz wurde eine flächenhafte Verkehrsberuhigung der Altstadt bereits seit 1971 (d. h. zehn Jahre vor Einführung des ersten Fußgängerbereichs) über Zufahrtsbeschränkungen für Pkw auf Fahrzeuge mit Sondergenehmigung begonnen (motorisierte Zweiräder waren davon stets ausgenommen). Bis 1978 wurden diese »zona

¹¹ Zur Verkehrsplanung in Florenz s. M. Meini (s. A 1); zu Nürnberg s. die Beiträge von P. Achnitz, D. v. Löhhöfel, K. Poller, R. Monheim und A. Mayer in R. Monheim (Hrsg.) (A1).

¹² In Florenz ist im gesamten Fußgängerbereich Fahrradverkehr gestattet; in Nürnberg ist Fahrradverkehr während der Lieferzeiten (18.30–10.30 Uhr, Sa. bis 10.00 Uhr) zugelassen; auf ausgewählten Routen ist die Querung des Fußgängerbereichs ganztägig möglich.

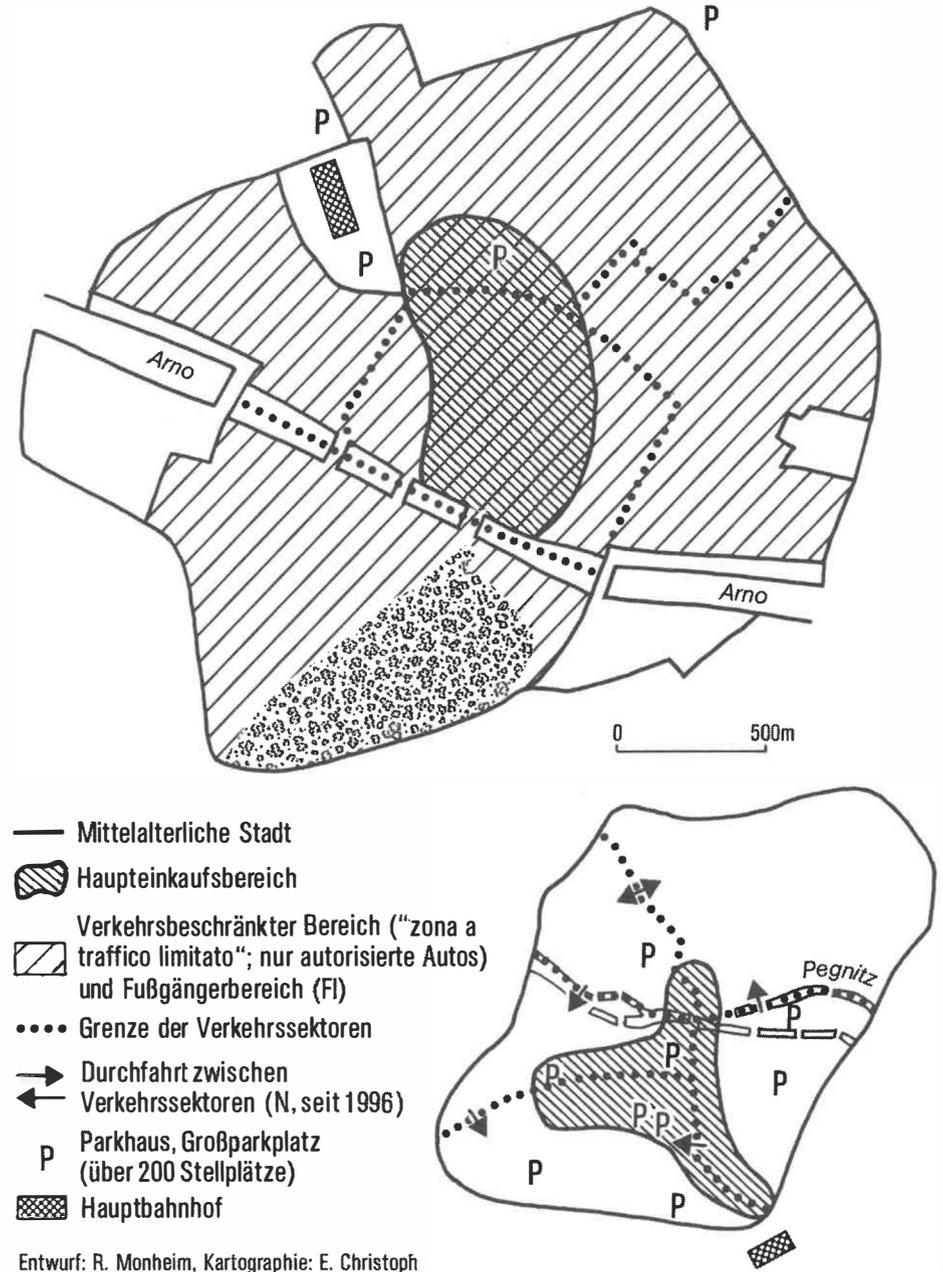


Abb. 4: Pkw-Verkehrerschließung und Haupteinkaufsbereiche in den Altstädten von Florenz und Nürnberg.

blu« genannten Beschränkungen von kleinen Anfängen im kommerziellen und touristischen Kernbereich schrittweise bis zum zweiten Mauerring erweitert, wobei sich der tageszeitliche Geltungsbereich und der Kreis der Sonderberechtigungen mehrfach änderte.

1978 wurde die Verkehrsberuhigung unter der Bezeichnung »zona a traffico limitato« neu konzipiert. Jetzt wurden auch die Anwohner der erheblich erweiterten Zone von der Beschränkung befreit (jeweils für einen von 5 Teilbereichen). In den folgenden Jahren wurde der räumliche Geltungsbereich schrittweise bis zum äußeren Mauerring (jetzt Ringstraßen) erweitert,¹³ wobei die zeitlichen Regelungen zum Teil wechselten und die Einteilung in Verkehrszellen vorübergehend aufgehoben wurde.¹⁴ Die zunächst sehr zahlreichen Ausnahmegenehmigungen wurden schrittweise verringert (1989: 30 080, 1993: 19 166), aber dann wieder leicht vermehrt (1994: 21 663). Die Zahl der Übertretungen blieb stets beträchtlich (1994 knapp 400 000). Insgesamt führte der häufige Wechsel der zuständigen städtischen Dezernenten zu einer wechselhaften und teilweise widersprüchlichen Politik der Verkehrsberuhigung (»Inflation der Regelungen«).

Trotz der die gesamte Altstadt umfassenden Verkehrsberuhigung blieb das für motorisierten Verkehr ungeeignete Straßennetz der Altstadt weiterhin überlastet, was zu einer Entwertung durch Lärm, Gestank und Staub, durch zugeparkte Gehwege (Motorroller!) und zu einer ausgesprochen kritischen Einstellung der Innenstadtbesucher (s. u.) führt. Das Ausmaß dieser Überlastung wird auch daran erkennbar, daß trotz der Beschränkung des Autoverkehrs auf Berechtigte 1994 für die Busse gesonderte Spuren ausgewiesen wurden, um die Behinderungen durch Staus zu verringern. Allerdings werden die Busspuren innerhalb der Altstadt von jedem Zweiten, der zumindest gelegentlich Busse benutzt, kaum wahrgenommen; die übrigen sind fast alle für deren Erweiterung.

In Nürnberg erfolgte eine Verkehrsberuhigung der außerhalb des Fußgängerbereichs gelegenen Teile der Altstadt durch eine flächenhafte Tempo-30-Zone sowie 1992 durch eine Erhöhung der Parkgebühren am Straßenrand auf den damals gesetzlich ermöglichten Höchstbetrag von DM 5,00 je Stunde (zur Reduzierung des Straßenrandparkens) und eine Untergliederung in fünf Verkehrszellen, zwischen denen für den Autoverkehr keine Durchfahrtsmöglichkeit bestand. Nach einem politischen Wechsel von Oberbürgermeisteramt und Stadtratsmehrheit von Rot-Grün zu den Konservativen wurde 1996 die Parkgebühr auf DM 3,00 je Stunde verringert und

¹³ Besonders umstritten war die Ausweitung südlich des Arno (Oltrarno); obwohl diese 1988 in einem Referendum von 74% der Anwohner befürwortet war, kam sie zunächst aufgrund des Widerstandes von Handwerkern und Einzelhändlern nicht über bescheidene Anfänge hinaus und gelang erst 1993/94 die Einbeziehung größerer Teile dieses Bezirks.

¹⁴ Zur konzeptionellen Weiterentwicklung diente u. a. ein Gutachten von B. Winkler, Progetto urbanistico della mobilità della città di Firenze, Florenz 1993.

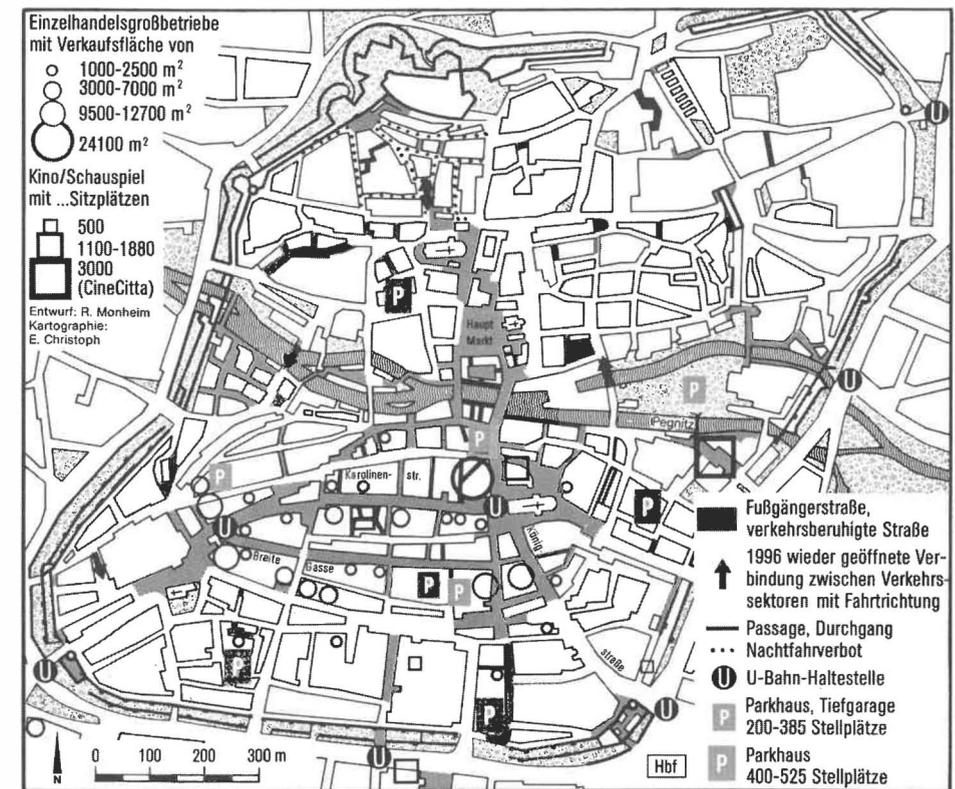


Abb. 5: Verkehrserschließung, Einzelhandels- und Freizeitgroßprojekte in der Nürnberger Altstadt.

die Durchfahrt zwischen den Verkehrszellen versuchsweise an vier Stellen (überwiegend in Einbahnrichtung) wieder geöffnet. Da der Autoverkehr zunächst weit hinter dem vor 1992 bestehenden Umfang zurückblieb, wurden die Öffnungen Ende 1997 endgültig beschlossen (im Burgviertel wurde der Beschluß aufgrund heftiger Kontroversen auf 1998 vertagt). Insgesamt besteht für die Nürnberger Altstadt eine optimale ganztägige Erreichbarkeit mit dem Auto für jedermann und darüber hinaus vor allem im südlichen Haupteinkaufsbereich auch eine optimale Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Obwohl verkehrsrechtlich die Einschränkungen des Autoverkehrs in Florenz wesentlich weiter reichen, ist die Kritik an der Verkehrsüberlastung weitaus stärker als in Nürnberg (Tab. 3). 77% sind für weitere Einschränkungen des Autoverkehrs, in Nürnberg dagegen nur 39%. Dabei wollen in beiden Städten nur wenige die Autoerreichbarkeit verbessern. In Nürnberg sind 33% mit der bestehenden Situation zufriede-

Tabelle 3: Meinung zur Autoerreichbarkeit der Innenstadt nach Verkehrsmittel für den Weg zur Innenstadt (in %)

	N = Nürnberg		insgesamt		Auto		ÖV		zu Fuß	
	N	FI = Florenz	N	FI	N	FI	N	FI	N	FI
ist in Ordnung so ¹⁵	33	6	34	7	29	4	43	6		
Autoerreichbarkeit verbessern	15	14	29	24	8	12	7	8		
Autoerreichbarkeit weiter beschränken	39	77	23	65	48	80	40	82		
keine Meinung	14	3	14	4	15	4	10	3		

den und haben 14% keine Meinung (viele Besucher aus großer Entfernung), in Florenz kommt dieses dagegen nur ganz selten vor (6 und 3%). Dementsprechend sind in Florenz auch deutlich mehr Besucher des Haupteinkaufsbereichs der Meinung, der verkehrsberuhigte Bereich sei zu klein, als ihn für zu groß halten (31 zu 11%). In beiden Fällen folgen mit dem Auto Gekommene dem allgemeinen Trend, wenn auch weniger ausgeprägt (65% Einschränkung zu 24% bessere Autoerreichbarkeit), während zu Fuß Gekommene die stärkste Kritik üben (82 zu 8%).

Tabelle 4: Meinung zur Größe des Fußgängerbereichs nach Verkehrsmittel für den Weg zur Innenstadt (in %)

Der Fußgängerbereich ist...	insgesamt		Auto		ÖV		zu Fuß	
	N	FI	N	FI	N	FI	N	FI
...gerade richtig	78	47	80	55	77	46	81	38
...zu klein	11	44	7	37	11	46	13	53
...zu groß	5	2	5	3	5	0	2	2
keine Meinung	7	7	9	5	6	7	5	8

Die Ausdehnung des Fußgängerbereichs wird ebenfalls sehr unterschiedlich beurteilt, obwohl die Gesamtlänge der Fußgängerstraßen annähernd gleich ist – in Florenz allerdings bei Aussparung einiger wichtiger Straßen und Plätze. In Florenz finden fast ebenso viele den Fußgängerbereich zu klein wie richtig; fast niemand findet ihn zu groß. In Nürnberg halten dagegen gut drei Viertel die erreichte Ausdehnung für richtig¹⁶ und nur gut jeder Zehnte findet sie immer noch zu klein; auch hier finden sie nur

¹⁵ In Florenz lautet die Antwortkategorie: »Es besteht ein angemessenes Gleichgewicht zwischen dem Autoverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln.«

¹⁶ Der Anteil derjenigen, die den Fußgängerbereich gerade richtig dimensioniert fanden, hatte bereits vor der letzten großen Erweiterung 1988 77% betragen (16% »zu klein«). Auf die unmittelbar anschließende Frage nach der geplanten Erweiterung zwischen Rathaus und Sebalduskirche waren dennoch 45% für und nur 15% gegen diese Maßnahme (regelmäßige Besucher von auswärts: 54 zu 13%). Zufriedenheit bedeutet also nicht, daß Erweiterungen abgelehnt würden.

ganz wenige zu groß. Ähnlich wie bei der Autoerreichbarkeit liegen die mit dem Auto Gekommenen leicht abgeschwächt im allgemeinen Trend, während die Fußgänger am häufigsten eine Erweiterung wünschen.

6. Haupteinkaufsbereiche

Die Stadtplanung arbeitet in Nürnberg mit einem relativ klar umrissenen Einkaufsbereich,¹⁷ während in Florenz von kommunaler Seite keine Abgrenzung versucht wurde. Der zentrale Haupteinkaufsbereich konzentriert sich in Nürnberg auf ein relativ kompaktes Straßennetz (die »Einkaufsgabel«), in dem sich sieben Achtel der Verkaufsfläche der gesamten Nürnberger Altstadt befinden. In Florenz ist er nicht eindeutig abgrenzbar und von weiteren, mehr oder weniger spezialisierten Einkaufsbereichen umgeben, zu denen die Übergänge fließend sind.

Dies beleuchtet den unterschiedlichen Stellenwert, den der Einzelhandel in der Stadtplanung in beiden Ländern einnimmt, als Folge eines unterschiedlichen Stadtverständnisses bzw. eines unterschiedlichen Leitbildes für die Zentrenentwicklung. In Deutschland und auch in Nürnberg wurde lange Zeit die Attraktivität des Stadtzentrums an seinem Besitz an Einzelhandel und dessen Ausstrahlung auf ein möglichst weites Umfeld gemessen. Politik und Planung wurden darauf ausgerichtet, dafür ein günstiges Umfeld zu schaffen. Die Fußgängerzonen wurden zunächst in den Haupteinkaufsstraßen eingeführt, in den Nebenstraßen finden sich die großen Parkhäuser für die Kunden. So konzentriert sich der Einzelhandel auf diese bevorzugten Straßen und Plätze zum Nachteil der Nebenlagen.

Der als gering angesehene Förderungsbedarf des Einzelhandels in italienischen Stadtzentren, so auch in Florenz, weist dagegen weniger auf ein Desinteresse hin, sondern eher darauf, daß diese ökonomische Ausrichtung der Stadtzentren als nicht erwünscht bzw. notwendig angesehen wird. Dies ist auch eine Folge des oben beschriebenen Gesetzes 426/71. Der Hauptgrund dürfte jedoch darin liegen, daß Stadtzentren in Italien, vor allem die zentralen *Piazze*, noch »mehr (...) in das Alltagsleben der Bewohner einbezogen sind«¹⁸ und stärker als in Deutschland als Kommunikations- und Treffpunkt genutzt werden. In Deutschland haben die Stadtzentren diese Funktionen weitgehend verloren, nicht zuletzt deshalb, weil dort kaum noch gewohnt wird. Folge davon ist, daß sich in italienischen Stadtzentren, so auch in Florenz, ein aus Sicht der Verkaufsfläche weit schwächerer, aber räumlich ausgeglichener und weitläufigerer Einkaufsbereich mit einem hohen Besitz an eingesessenen Händlern erhalten konnte,

¹⁷ Siehe z.B. *Stadt Nürnberg*, Die Zukunft der Nürnberger Altstadt – Entwicklungskonzept und Strukturplanung. Bericht Juli 1995, Nürnberg 1995.

¹⁸ B. Hofmeister, Die Stadtstrukturen – ihre Ausprägung in den verschiedenen Kulturräumen der Erde, Darmstadt 1991, S. 86.

weil die Infrastrukturplanung die ökonomische Nutzung der City nicht in diesem Maße unterstützte. Diese Einflußfaktoren müssen bei einem Vergleich der Einzelhandelsstruktur in den Stadtzentren von Nürnberg und Florenz berücksichtigt werden.

Im Folgenden werden in beiden Stadtzentren Straßenzüge vergleichbarer Länge (Nürnberg: 2,4 km; Florenz: 2,5 km) abgegrenzt, welche als die Haupteinkaufsstraßen (HES) beider Zentren in Erscheinung treten. In Nürnberg decken sich diese weitgehend mit der »Einkaufsgabel«, in Florenz wurde die Auswahl mit Hilfe von Passantenaufkommen und Geschäftsbesatz vorgenommen (s. Abb. 6).¹⁹

Die Strukturunterschiede, die es auf nationaler Ebene gibt, schlagen sich auch in diesen Haupteinkaufsstraßen nieder: in Florenz gibt es mehr Ladengeschäfte, die jedoch eine wesentlich geringere durchschnittliche Größe haben, auch deshalb, weil meist ausschließlich das Erdgeschoß zum Verkauf genutzt wird und oft auf einer Parzelle mehrere Betriebe liegen. Großbetriebe und Filialisten beherrschen hingegen das Bild in den Nürnberger Haupteinkaufsstraßen. Diese Betriebe nehmen meist die gesamte Geschoßfläche ein und erstrecken sich nicht selten über mehrere Stockwerke. Der Effekt ist, daß sich in Nürnberg auf gleicher Straßenslänge weitaus mehr Verkaufsfläche findet als in Florenz.

Tabelle 5: Anzahl der Ladengeschäfte, durchschnittliche Ladengeschäftsgröße und Gesamtverkaufsfläche in den untersuchten Haupteinkaufsstraßen von Nürnberg und Florenz²⁰

	Nürnberg	Florenz
Anzahl Ladengeschäfte	290	390
Ø Ladengeschäftsgröße (m ²) ²¹	435	51
Gesamtverkaufsfläche (m ²) ²²	123 000	31 000
Ladengeschäfte je km Straßenslänge	121	156
Verkaufsfläche je km Straßenslänge (m ²)	51 250	12 400

¹⁹ Zum Anteil der Haupteinkaufsstraßen an den gesamten Haupteinkaufsbereichen s. o. Tab. 2.

²⁰ Quelle der Ladengeschäftsgrößen für Nürnberg Handels- und Gaststättenzählung 1993, für Florenz *Nuova ISTAT / confesercenti Firenze, Il commercio nel centro storico di Firenze – evoluzione e prospettive*, Firenze 1995. Die Gesamtzahl der Ladengeschäfte wurde von Holzwarth erfaßt.

²¹ Die durchschnittlichen Ladengeschäftsgrößen beziehen sich in Nürnberg auf die gesamte Lorenzer Altstadt, in Florenz auf den zentralen Fußgängerbereich im Stadtzentrum. Aufgrund dessen wird der tatsächliche Wert für die Haupteinkaufsstraßen in beiden Fällen leicht über dem angegebenen Wert liegen.

²² Eigene Schätzungen. In Nürnberg wurde die durchschnittliche Ladengeschäftsgröße der Lorenzer Altstadt mit der erhobenen Anzahl an Ladengeschäften in den Haupteinkaufsstraßen multipliziert. Dadurch ist eine Unterschätzung des tatsächlichen Werts zu erwarten, da in den Haupteinkaufsstraßen 20 der 27 Betriebe über 1000 m² liegen. In Florenz wurde die durchschnittliche Ladengeschäftsgröße mit der Anzahl der erhobenen Ladengeschäfte in den Haupteinkaufsstraßen multipliziert und die vier Betriebe über 1000 m² dazu addiert.

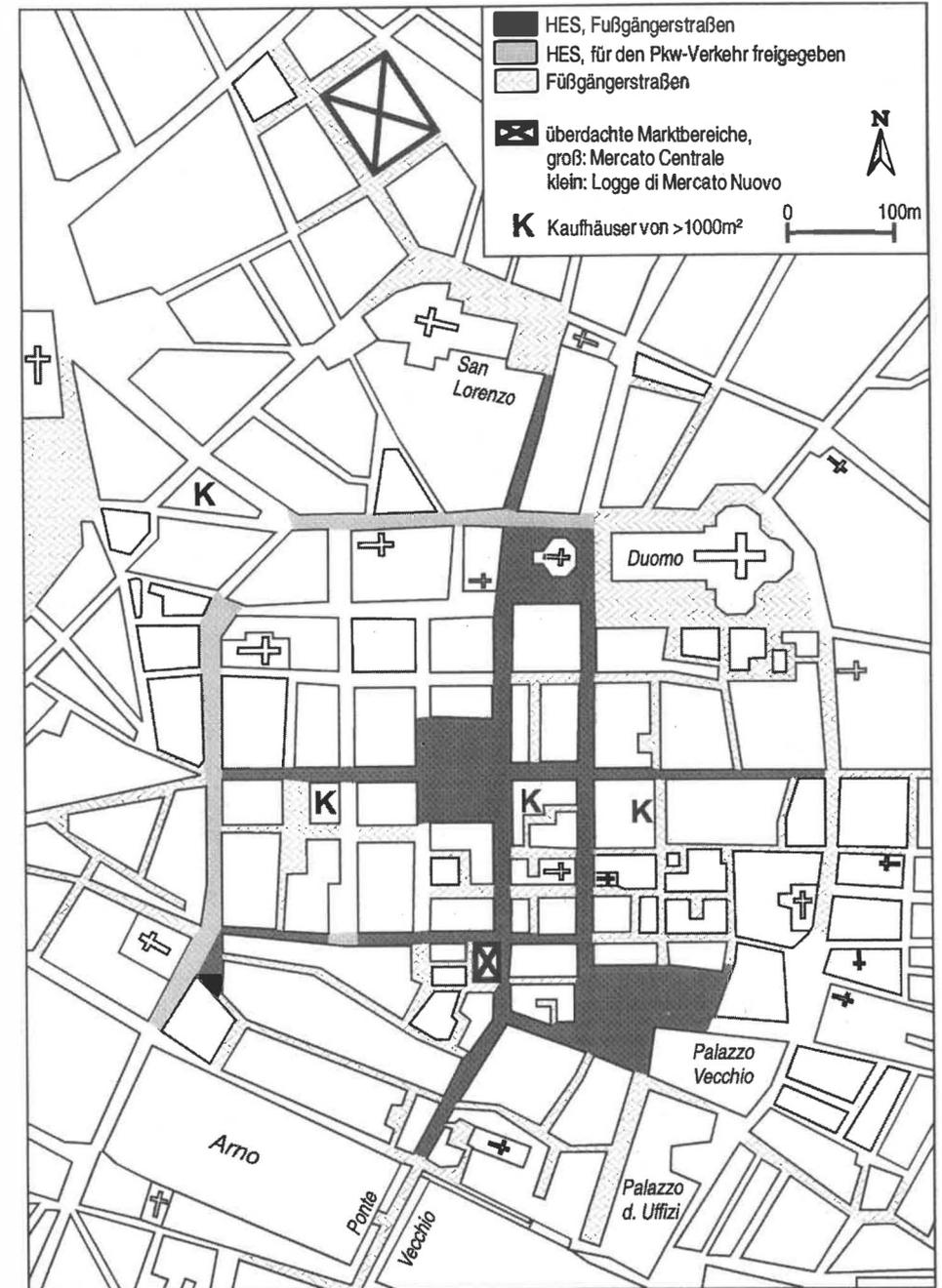


Abb. 6: Fußgängerbereiche, Haupteinkaufsstraßen und Einzelhandelsgroßprojekte in Florenz.



Abb. 7: Karstadt, der größte Einzelhandelsbetrieb in der Nürnberger Altstadt (24 000 m² Verkaufsfläche).

Dieselbe Tendenz zeigt der Besitz und die Verteilung von Einzelhandelsbetrieben mit einer Verkaufsfläche von über 1000 m². In der Nürnberger Altstadt gibt es 27 (mit 116 000 m²), von denen 20 (mit 96 000 m²) in den untersuchten Haupteinkaufsstraßen liegen. Der größte Betrieb (Karstadt) umfaßt 24 000 m² Verkaufsfläche

Tabelle 6: Kommerzielle Erdgeschoßnutzer* in den untersuchten Haupteinkaufsstraßen in Nürnberg und Florenz²³

	Nürnberg		Florenz	
	absolut	in %	absolut	in %
Ladengeschäfte	290	82	390	75
Bars, Cafés, Imbisse...	25	7	53	10
Restaurants, Night-Clubs, Diskotheken...	10	3	19	4
Ladenhandwerk, Banken, Reisebüros, Frisöre...	23	7	37	7
Leerstände, Fehlnutzungen, Lager...	5	1	20	4
insgesamt	354	100	520	100

* Geschäftseinheiten, ohne Kinos, Theater, Museen, Kulturdenkmäler, Kirchen.

²³ Quelle: eigene Erhebung.



Abb. 8: La Rinascente, der größte Einzelhandelsbetrieb im Florentiner Centro Storico (3750 m²).

(Abb. 7). In Florenz hingegen gibt es im Stadtzentrum nur 4 Betriebe über 1000 m² (mit 10 850 m²), von denen 3 mit zusammen 8350 m² in den Haupteinkaufsstraßen liegen. »La Rinascente« ist mit 3750 m² Verkaufsfläche der größte Betrieb (Abb. 8).

Die Erdgeschoßnutzung in den untersuchten Haupteinkaufsstraßen wird vom Einzelhandel dominiert. Jedoch finden sich in den Florentiner Haupteinkaufsstraßen mehr ergänzende Gastronomiebetriebe. Diese Unterschiede zeigen sich noch deutlicher in den Absolutzahlen: aufgrund der höheren Anzahl an Betriebseinheiten in Florenz bedeuten dort 10% Bars und Cafés 53 Betriebe, während 7% in Nürnberg 25 Betrieben entsprechen. Unter dem Gesichtspunkt der Angebotsvielfalt und eines abwechslungsreichen Erscheinungsbildes eines Stadtzentrums sind die Haupteinkaufsstraßen von Florenz aufgrund der Kleinteiligkeit ihres Angebots trotz der wesentlich geringeren Gesamtverkaufsfläche eindeutig im Vorteil. Bei Berücksichtigung der baulichen Denkmäler und kulturellen Nutzungen, würde die stärkere multifunktionale Durchmischung der Haupteinkaufsstraßen von Florenz bzw. die eindeutige Konzentration der Nürnberger Haupteinkaufsstraßen auf den Einzelhandel noch deutlicher. Ein solcher Vergleich ist jedoch aufgrund der oben angesprochenen stadthistorischen Ereignisse und deren Folgen »unfair«.

Die Branchengliederung der Florentiner Haupteinkaufsstraßen ist stärker auf den Sektor Bekleidung – Schuhe – Leder konzentriert. Das hat seine Ursache in zwei

Gründen: zum einen ist Florenz eine Modestadt und die Bearbeitung von Leder hat Tradition, zum anderen haben sich die Haupteinkaufsstraßen auch wegen des dort besonders hohen Tourismusaufkommens auf diese Bereiche spezialisiert, während die anschließenden Geschäftsstraßen andere Schwerpunkte haben, wie z. B. Antiquitäten (südlich des Arno) oder Lebensmittel (östlich der Haupteinkaufsstraßen); viele Lebensmittelgeschäfte liegen in den Seitengassen in unmittelbarer Nähe der Haupteinkaufsstraßen bzw. im Bereich um den „Mercato Centrale“ (Markthalle für Lebensmittel, siehe Abb. 6). In den Nürnberger Haupteinkaufsstraßen hingegen konzentriert sich der Großteil des gesamten Einzelhandelsbesatzes der Altstadt, weshalb neben dem Bekleidungssektor auch andere zentrenrelevante Branchen stark vertreten sind.

Tabelle 7: Branchengliederung des Einzelhandels in den HES von Nürnberg und Florenz

	Nürnberg		Florenz	
	absolut	in %	absolut	in %
Bekleidung, Schuhe, Leder	126	43	247	63
sonstiges zentrenrelevantes Angebot ²⁴	61	21	76	20
Lebensmittelgeschäfte	20	7	1	0
sonstiger Einzelhandel	83	29	66	17
insgesamt	290	100	390	100

Die strukturellen Unterschiede in den Haupteinkaufsstraßen beider Städte entsprechen einer unterschiedlichen Gesamtstruktur der Stadtzentren. Das Nürnberger Zentrum ist weitgehend unterteilt in funktionale Zonen, in welchen eine Funktion vorherrscht (»Einkaufsgabel«, »Kulturmeile«, Banken- und Verwaltungsbereich). Im Florentiner Stadtzentrum hingegen ist die Funktionsmischung kleinräumiger. Zwar gibt es Konzentrationstendenzen (z. B. im Universitätsviertel), eine Zonierung wie in Nürnberg ist aber nicht erkennbar.

7. Herkunft und Tätigkeiten der Innenstadtbesucher

Die unterschiedlichen städtebaulichen und funktionalen Strukturen von Florenz und Nürnberg und ganz allgemein von italienischen und deutschen Innenstädten stehen in Wechselwirkung mit unterschiedlichen Einzugsbereichen, Verkehrsmitteln zum Errei-

²⁴ Nach M. Abel / U. Hatzfeld, Zur Zentrenrelevanz von Fachmärkten, in: Städte- und Gemeinderat 4 (1992), S. 84–90, zählen dazu: Schmuck, Uhren, Photo/Optik, Geschenke/Spielwaren, Sportartikel.

Passanten je Stunde in 1.000

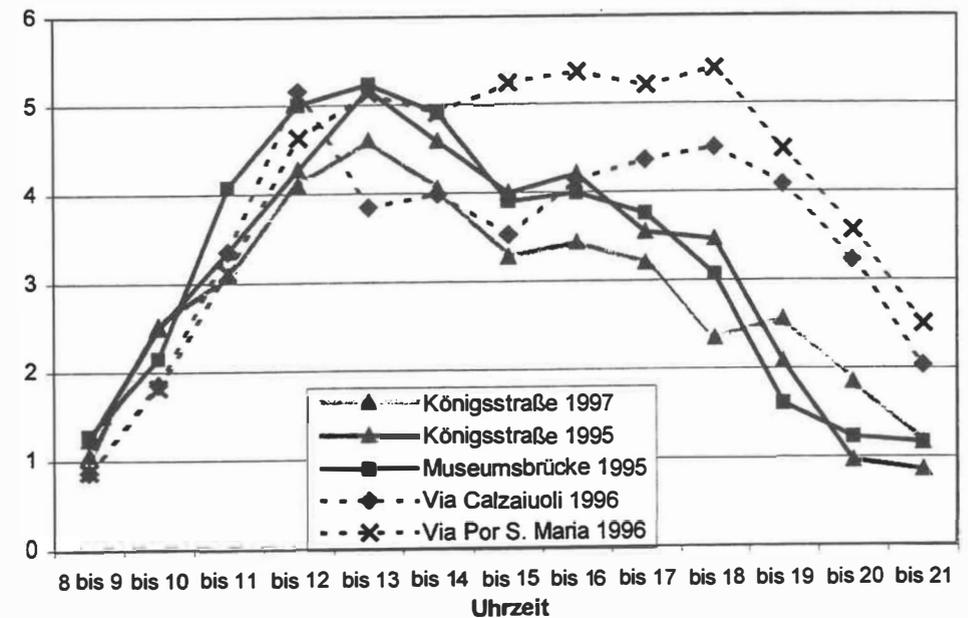


Abb. 9: Tagesgang der Passanten in ausgewählten Nürnberger und Florentiner Einkaufsstraßen.²⁵

chen der Innenstadt und Besuchszwecken.²⁶ Dabei handelt es sich um Rückkoppelungen, bei denen zwar die Struktur auf das Verhalten einwirkt, dieses aber seinerseits die weitere Entwicklung der Struktur beeinflusst. Eine wesentliche Rolle spielen in diesem Prozeß auch die Einflüsse von Politik, Planung und Pressure Groups.

Nimmt man zunächst als Anhaltspunkt für die Frequentierung der Innenstadt die Passantenströme in den Haupteinkaufsstraßen (Abb. 9), so sind die Unterschiede überraschend gering und bestehen vor allem in einer stärkeren Belebung von Florenz am Spätnachmittag und Abend. In Nürnberg ist auch nach Einführung der verlängerten Geschäftsöffnungszeiten die Frequentierung nachmittags schwächer als vormittags; möglicherweise ist es zu einer gewissen Entzerrung durch die Verlagerung in die Zeit 18–20 Uhr gekommen. Die Passantendichte wirkt in Florenz aufgrund der halb

²⁵ Quelle: Nürnberg Zählungen Stadtplanungsamt, Florenz eigene Zählungen.

²⁶ Grundlage sind Passantenbefragungen, die in Florenz 1994 durch M. Meini und in Nürnberg 1993/94 durch R. Monheim mit weitgehend ähnlichen Fragebögen durchgeführt wurden. Die Zahl der Befragten beträgt in Florenz 1654, davon 508 im Haupteinkaufsbereich (nur diese werden hier ausgewertet) und in Nürnberg 1645. Ausführlicher zu den Untersuchungsergebnissen s. M. Meini, M. Meini / R. Monheim sowie R. Monheim (Anm. 1). In Nürnberg wurde die Untersuchung 1996 im Rahmen eines Städtevergleichs wiederholt.

so breiten Straße wesentlich höher als in Nürnberg. Das Passantenaufkommen in Florenz ist allerdings insofern zu relativieren, als die im vorliegenden Beitrag unberücksichtigten Touristen insbesondere in der Via Calzaiuoli einen nicht unwesentlichen Anteil ausmachen. Gemeinsam ist auch Florenz und Nürnberg, daß der Einkaufsbereich nicht von einer einzelnen Hauptgeschäftsstraße dominiert wird, sondern aus einem Netzwerk ähnlich attraktiver Straßen besteht. Hinter dieser Ähnlichkeit stehen jedoch erhebliche Unterschiede in Herkunft und Tätigkeiten der Besucher der Hauptgeschäftsbereiche.

Tabelle 8: Herkunft der Besucher der Haupteinkaufsbereiche von Nürnberg und Florenz nach Tätigkeit (in %)

EK = Besucher mit Hauptzweck Einkauf	im Wochenmittel				samstags			
	Nürnberg		Florenz		Nürnberg		Florenz	
	insg.	EK	insg.	EK	insg.	EK	insg.	EK
Stadtgebiet	55	54	66	70	44	40	58	56
unmittelbarer zentral- örtlicher Einzugsbereich	26	23	27	26	23	24	38	44
weiter entfernt	19	22	7	4	33	36	4	0

In Florenz wohnen 66% aller Besucher des Haupteinkaufsbereichs und 70% der hauptsächlich zum Einkaufen Gekommenen im Stadtgebiet, in Nürnberg sind dies nur 55% bzw. 54% (jeweils ohne Touristen). Aus dem unmittelbaren zentralörtlichen Einzugsbereich (jeweils ca. 1 Mio. E.) kommt etwa jeder vierte Besucher. Von jenseits dieses Einzugsbereichs kommen in Florenz nur 7% der Besucher und 4% der Einkäufer, in Nürnberg dagegen 19% bzw. 22% (Wohnort außerhalb Mittelfrankens).²⁷ Diese erhebliche Maßstabsvergrößerung der Einflußsphäre ist in Nürnberg Ausdruck eines Einkaufs-Ausflugsverkehrs, bei dem die historische Atmosphäre der Innenstadt und das zunehmend ausgebaute Einzelhandels-, Gastronomie- und Freizeitangebot sich wechselseitig verstärken.²⁸

Samstags gewinnt in Florenz der direkte Einflußbereich an Bedeutung, nicht aber das darüber hinausgehende Gebiet (4% der Besucher und kaum ein Einkäufer). In Nürnberg bleibt dagegen der Anteil des direkten Einflußbereichs nahezu konstant, während aus darüber hinausgehenden Herkunftsgebieten nun 33% aller Besucher und 36% der Einkäufer (als Hauptzweck) kommen.

²⁷ Da zum Vergleich der beiden Erhebungen für Nürnberg die Touristen nicht mit ausgewertet wurden, kann es z. T. zu Abweichungen gegenüber andernorts veröffentlichten Ergebnissen kommen.

²⁸ Siehe dazu für Nürnberg *Ch. Jochims / R. Monheim*, Einkaufsausflugsverkehr in Stadtzentren – ein zukunftsträchtiges Marktsegment, in: *Der Städtetag* 49 (1996), H. 11, S. 729–737.

Diese beträchtlichen Unterschiede dürften sowohl infrastrukturell als auch gesellschaftlich bzw. kulturell bedingt sein. So führen die kleinteilige Einzelhandelsstruktur und das Fehlen ausgeprägter Magnetbetriebe in Florenz dazu, daß die Spitzenstellung im Einzelhandelsangebot weniger ausgeprägt ist. Außerdem ist die Erreichbarkeit mit Auto wie ÖV in Florenz wesentlich schlechter. Gesellschaftlich ist vermutlich der Samstag nicht so sehr als Einkaufstag etabliert und könnte außerdem im Käuferverhalten eine stärkere Präferenz für traditionelle, kleinteilige Strukturen und persönliche Bekanntschaft mit dem Ladeninhaber bestehen.

Tabelle 9: Zweck des Besuchs im Haupteinkaufsbereich von Nürnberg und Florenz (in %)

HZ = Hauptzweck NZ = Nebenzweck	Nürnberg				Florenz			
	wochentags		samstags		wochentags		samstags	
	HZ	NZ	HZ	NZ	HZ	NZ	HZ	NZ
Einkauf	43	39	55	29	13	18	34	18
private Erledigung	11	16	4	7	14	8	5	1
Arbeit	19	3	4	1	40	1	20	0
Ausbildung	3	1	2	0	12	0	4	0
Freizeit	6	32	7	46	3	12	1	12
Stadtbummel	12	32	24	46	10	34	30	21
Sonstiges	6	6	3	1	8	18	6	5
insgesamt	100	129	100	124	100	91	100	57

Die größten Unterschiede zwischen den beiden Städten gibt es bei den Besuchszwecken. In Florenz ist wochentags Arbeit der weitaus häufigste Besuchszweck, zu dem noch die Ausbildung hinzukommt (40% und 12% Hauptzweck); Einkäufe treten demgegenüber selbst im Hauptgeschäftsbereich mit 13% Hauptzweck und 18% Nebenzweck sehr stark zurück. Samstags rücken zwar die Einkäufe an die Spitze, bleibt aber ihre Bedeutung immer noch relativ bescheiden. Die spezifischen Verhältnisse in Italien zeigen sich in einem auch samstags beachtlichen Anteil der Arbeit als Besuchszweck. Die Koppelung mehrerer Besuchszwecke ist seltener als in Nürnberg, insbesondere samstags. In Nürnberg erreichen Einkäufe bei Haupt- und Nebenzwecken wesentlich höhere Anteile; Freizeitaktivitäten (vor allem Gastronomie) sind ebenfalls weitaus häufiger, während den Stadtbummel ähnlich viele nennen. Eine Erklärung der erstaunlich geringen Bedeutung des Einkaufens als Besuchszweck im Haupteingangsbereich von Florenz ist teilweise in den oben gezeigten Struktur- und Verhaltensunterschieden zu sehen, doch sollte für weitere Beispiele untersucht werden, ob dies für italienische Städte typisch ist.

Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl zum Erreichen der Innenstadt sind die Unterschiede geringer als man angesichts der recht verschiedenen Verkehrsinfrastruktur er-

Tabelle 10: Verkehrsmittel zum Erreichen der Innenstadt (in %)

	Nürnberg			Florenz		
	insg.	Mo.–Fr.	samstags	insg.	Mo.–Fr.	samstags
zu Fuß	18	20	13	24	24	24
Fahrrad	7	7	4	3	3	1
Motorrad / Mofa	1	1	1	12	12	12
Auto	28	23	40	15	11	28
ÖV / P+R	47	49	43	46	50	35

warten sollte. Insbesondere wochentags dominiert der Umweltverbund, den gut drei Viertel aller Besucher benutzen. Am bemerkenswertesten ist dann, daß sich infolge der Unzugänglichkeit des centro storico für nicht autorisierte Autofahrer und die sehr peripher gelegenen Parkmöglichkeiten die Nachfrage auf die weiterhin zugelassenen motorisierten Zweiräder verlagert, deren Anteil sogar den der Autofahrer übertrifft. Samstags kommen in beiden Städten um 17 Prozentpunkte mehr Besucher mit dem Auto, was in Florenz fast ganz zu Lasten des wenig attraktiven ÖPNV und in Nürnberg stärker zu Lasten des nichtmotorisierten Verkehrs geht.

8. Ausblick

Die vielfach kritisierte Filialisierung und Banalisierung sowie Maßstabsvergrößerung des innerstädtischen Einzelhandels scheint in Deutschland ein unaufhaltsamer Prozeß, der zudem im Bereich der Waren- und Kaufhäuser eine lange Tradition besitzt. Bis Anfang der siebziger Jahre war die an Erfahrungen amerikanischer Shopping Malls orientierte Umstrukturierung der Stadtzentren auch das Leitbild für Planung und Politik. Ungeachtet aller Kritik ziehen bis heute die »Kundenmagneten« erhebliche Teile der Innenstadtbesucher an, vor allem, wenn ihnen eine Aufwertung ihres Angebots gelingt. Dennoch erscheint die Anfang der siebziger Jahre begonnene Wiederentdeckung historische Identität vermittelnder Stadtbilder und kleinteiligerer Nutzungsgefüge als eine wichtige Grundlage für die künftige Überlebensfähigkeit der Innenstädte im Konkurrenzkampf mit neuen Standorten, zumal letztere zunehmend versuchen, das Leitbild der gewachsenen Stadtzentren zu kopieren und nicht nur Versorgungs-, sondern auch Erlebnisbedürfnisse abzudecken.

Die italienischen Innenstädte haben bisher eine deutlich andere Entwicklung genommen. Dies gilt nicht nur für Florenz, wo der Tourismus als Sonderbedingung hinzukommt. Auch andernorts fehlt, von seltenen Ausnahmen wie dem Konzernflaggschiff *La Rinascente* gegenüber dem Mailänder Dom abgesehen, die Tradition größerer Waren- und Kaufhäuser und konnten diese bis heute keine herausragende Bedeutung als Magnetbetriebe erreichen. Auch die Ausbreitung von Filialketten erfolgt in

den Innenstädten nur sehr zögernd, während die eine stärkere Selbständigkeit ermöglichenden Franchise-Betriebe zunehmen. Ursachen sind, neben der fehlenden Tradition, eine rigide politische Kontrolle der Einzelhandelsentwicklung, respektvolleres Verhältnis zur historischen Bausubstanz, die eher behutsam neuen Erfordernissen angepaßt wird (das Alter eines Gebäudes verleiht diesem in Italien Würde, auch wenn es nicht frisch renoviert und herausgeputzt ist), ein stärkeres Streben (zum Teil auch aus Arbeitsmarktzwängen resultierender Druck) nach Selbständigkeit und augenscheinlich auch ein anderes Käuferverhalten, bei dem persönliches Vertrauen eine größere Rolle spielt. Im Städtebau und Einzelhandel hat der pure Funktionalismus der Moderne nie diese Bedeutung erlangt, was ja auch allgemein für weitere Bereiche von Wirtschaft und Politik gilt. Allerdings sind inzwischen auch in Italien die großen, suburbanen Einkaufszentren auf dem Vormarsch, vor allem in den moderneren Verdichtungsräumen der Poebene.

Noch ist nicht abzusehen, ob sich die italienischen Innenstädte mit ihrer Kleinteiligkeit und ausgeprägten Identität besser gegen diese Herausforderung behaupten können als die funktionalistisch überprägten, damit aber stark identitätsentleerten deutschen Innenstädte. Letztere haben das Problem eines Verlustes an emotionaler Bindung und einer zunehmend kritischen Distanz zur Innenstadt (z. B. ausgeprägt in Bremen und Hannover) erkannt und versuchen gegenzusteuern. Umgekehrt haben viele italienische Städte erst vor kurzem damit begonnen, ihre zum Teil bereits schon länger bestehenden Fußgängerstraßen gestalterisch aufzuwerten. Auf jeden Fall erscheint ein Blick über die Grenzen ungeachtet unterschiedlicher Ausgangsbedingungen hilfreich, wenn es um den Entwurf künftiger Entwicklungsperspektiven für die Innenstädte, um die Abschätzung von Risiken und Chancen, um die Herausarbeitung einer dauerhaften Identität geht. Dabei wird man möglicherweise, wie in den ebenfalls in diesem Heft vorgestellten Beispiel von Regensburg geschehen, auch überraschende Parallelen entdecken und bewußter auf Alternativmodelle eingehen.

Rainer Lehmann

Entwicklung der Fußgängerbereiche in Altstädten der DDR

Der Anfang der Fußgängerbereiche

Es war kein Zufall, daß aus Anlaß des 20. Jahrestages der Gründung der DDR – am 7. Oktober 1969 – gleich in drei Städten zu Fußgängerbereichen umgestaltete Altstadtstraßen offiziell der Bevölkerung übergeben wurden. Und auch nicht zufällig waren es Städte wie Rostock und Weimar sowie die Stadt Gotha, die in ihren Altstädten als erste Fußgängerbereiche einrichteten. Die Kröpeliner Straße in Rostock, die Schillerstraße in Weimar und die Erfurter Straße/Neumarkt in Gotha waren die ersten ehemaligen Verkehrsstraßen und zugleich wichtigen städtischen Hauptachsen in Altstädten der DDR, die zu Fußgängerstraßen umgestaltet wurden.

Vor allem die beiden erstgenannten Städte verbuchten insbesondere in den Sommermonaten im Vergleich zu anderen Städten überdurchschnittliche Besucherzahlen. Zum einen waren es die Urlauber der ausgedehnten Campingplätze an der Ostsee, die an Schlechtwettertagen in Heerscharen, Zählungen ergaben bis zu 45 000 Tagesbesucher, die größte der Ostseestädte bevölkerten. Zum anderen waren es die zahlreichen Besucher der Klassikerstätten von Goethe und Schiller sowie des Konzentrationslagers Buchenwald, dabei in großer Anzahl Schulklassen, für die ein Besuch in Weimar zum Pflichtprogramm während der Schulzeit gehörte, die in die Weimarer Altstadt kamen. Etwa 90% dieser Besucher waren Tages-touristen.

Und außerdem gehörten Rostock und Weimar neben Berlin, Leipzig und Dresden zu den Städten, die überdurchschnittlich von Besuchern aus westlichen Ländern aufgesucht wurden, wozu Veranstaltungen wie die Ostseewoche in Rostock besonders beitragen. Und zu dieser Zeit intensivierte die DDR ihre Anstrengungen um die eigenstaatliche Anerkennung durch die internationale Staatengemeinschaft.

Entscheidende Voraussetzung für eine Umgestaltung zum Fußgängerbereich waren in allen drei Städten die in den Jahren zuvor gebauten Umgehungsstraßen, die den Durchgangsverkehr auf neuen Trassen um die Altstadt führten. Erste Überlegungen zur Gestaltung von fahrverkehrsfreien Straßen gab es aber schon früher, und ähnlich wie in westeuropäischen Ländern waren sie mit dem Wiederaufbau verbunden. »Bereits die im Jahre 1950 als verbindlich erklärten Grundsätze des Städtebaus enthielten ein Leitbild des sozialistischen Stadtzentrums, das dem Fußgänger und seinen Bedürfnissen im Stadtzentrum als Alternative zur City kapitalistischer Prägung die Priorität



Abb. 1: Weiße Gasse in Dresden 1959. Der erste fahrverkehrsfreie Stadtraum in der DDR, der im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau des Stadtzentrums von Dresden geschaffen wurde.

zuerkannte.«¹ Gemeinsam mit diesen »16 Grundsätzen des Städtebaus« wurde am 6. 9. 1950 das Gesetz über den Aufbau der Städte in der DDR und der Hauptstadt Deutschlands Berlin (Aufbaugesetz) von der Volkskammer verabschiedet. Es benannte 53 vom Krieg stark zerstörte Städte, auf die sich in den nächsten zwei Jahrzehnten der Wiederaufbau konzentrierte, und mit der Neugestaltung ihrer Stadtzentren entstanden die ersten Fußgängerbereiche in der DDR.

So ist die Nordseite der Anfang der 50er Jahre gebauten Stalinallee (Karl-Marx-Allee) in Berlin mit ihrem sehr großzügig und boulevardartig gestalteten Freiraum gewissermaßen ein erster Vorläufer späterer Fußgängerbereiche. Mit dem Wiederaufbau der zerstörten Stadtzentren in den Großstädten entstanden mit der Weißen Gasse (1959) und der Webergasse (1964) in Dresden, des Rosenhofes (1965) und des Posthofes (1966) in Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) sowie der Karl-Marx-Straße (Breiter Weg) (1965) in Magdeburg bis Mitte der 60er Jahre erste Bereiche, die dem Fußgänger vorbehalten waren. Bemerkenswert an der Magdeburger Karl-Marx-Straße war, daß sie als mehrspurige Verkehrsstraße mit Straßenbahn und der entsprechenden

¹ K. Andrä, R. Klinker, R. Lehmann, Fußgängerbereiche in Stadtzentren, Berlin 1981, S. 10.

Straßenraumdimensionierung gebaut, aber kurz vor ihrer endgültigen Fertigstellung als Fußgängerbereich gestaltet wurde. Die großräumige Leere des Straßenraumes kann die ursprüngliche Gestaltungsabsicht bis heute nicht verleugnen.

Mögen diese ersten, dem Fußgänger vorbehaltenen städtebaulichen Ensembles in Größe, Gestaltungsanspruch und Ausstattung heute bescheiden wirken, so belegen sie doch die frühe Überzeugung in der Stadtplanung der DDR, für den Fußgänger gewidmete Straßen- und Platzräume in den Stadtzentren zu gestalten. Auf der Suche nach neuen, den veränderten gesellschaftspolitischen Zielstellungen adäquaten städtebaulichen Konzepten benutzte man diese Idee der Gestaltung autoverkehrsfreier Bereiche in den Innenstädten auch, um sie als ein wichtiges Element neuer sozialistischer Zentrumsplanung zu propagieren, obwohl sie bereits vor dem Zweiten Weltkrieg in kapitalistischen Großstädten verwirklicht worden war.

Für eine Beurteilung der Entwicklung der Fußgängerbereiche in der DDR, insbesondere aber der Fußgängerbereiche in den Altstädten, ist es wichtig, die damalige Planungs- und Wirtschaftsstruktur vor Augen zu haben. In die zentral geleitete Wirtschaft der DDR waren das Bauwesen, aber auch zunehmend die Planungs- und Entwurfskapazitäten integriert. Das System der zentralen, staatlichen Planung und Leitung, das auch für das Bauwesen galt, sah ausgehend von den Festlegungen der Staatlichen Plankommission vom zuständigen Ministerium vor, über die Stufen Bezirk, Kreis und Stadt die Normative und die Baukapazitäten für die verschiedenen Ebenen des zentralen, des bezirklichen und des örtlichen Bauwesens vorzugeben und zu bilanzieren. Damit bestand, wie auch in anderen Wirtschaftszweigen, ein sehr starres, zentral geleitetes System, das die Entwicklung und die Verwendung der Baukapazitäten bis auf die unterste Ebene regelte.

Erste Fußgängerbereiche in den Altstädten

Im Gegensatz zu den fahrverkehrsfreien innerstädtischen Bereichen in den zentral abgestimmten Wiederaufbauplanungen zerstörter Stadtzentren erfolgte die Realisierung der Fußgängerbereiche in den erhaltenen Altstädten vorrangig aus lokal funktionellen Zwängen. Vor allem die historischen Hauptgeschäfts- und Einkaufsstraßen waren den zunehmend vielfältiger werdenden Anforderungen, die aus steigendem Individualverkehr, wachsendem öffentlichen Verkehr, erhöhtem Fußgängerverkehr sowie zunehmender gewerblicher Nutzung der Erdgeschoßzonen und des Freiraumes entstanden, nicht mehr gewachsen. Beispielsweise betrug das Straßenraumprofil der Kröpeliner Straße in Rostock an der schmalsten Stelle nur 9 m und mußte als wichtige innerstädtische Ost-West-Verbindung Fußgänger, Kraftfahrzeuge und die Straßenbahn aufnehmen. Ähnlich war die Situation in der nur 11 m breiten Erfurter Straße in Gotha.



Abb. 2: Neumarkt in Gotha 1969. Der zum Fußgängerbereich umgestaltete Platz zählte zu den ersten Ensembles, die in einer Altstadt realisiert wurden.

Bis auf wenige Ausnahmen wurden die Fußgängerbereiche in den Altstädten in den Hauptgeschäftsstraßen eingerichtet. In Zeiten, da Begriffe wie Kaufcenter und großflächiger Einzelhandel noch Fremdwörter waren, konzentrierten sich Handel, Dienstleistung, Gastronomie und andere gewerbliche sowie kulturelle Einrichtungen im Stadtzentrum bzw. der Altstadt. Dabei spielte der Einzelhandel eine dominierende Rolle. 60% bis 85% der Einrichtungen in den altstädtischen Fußgängerbereichen waren Ladengeschäfte. Die hohe Konzentration des Handels in den Fußgängerbereichen der Altstädte belegen die Beispiele wie Gotha, wo etwa 60% der gesamten Verkaufsraumfläche der Stadt am Fußgängerbereich lagen, und von Wismar, wo es etwa ein Drittel war.²

Mit der Neugestaltung von Fußgängerbereichen verband sich oft eine Veränderung der Handelsnetzstruktur, was nur unter Bedingungen eines weitgehend staatlichen Handels möglich war. Mit dem Ziel, das Versorgungsniveau zu verbessern, wurden zentrumsstörende zugunsten zentrumsbildender Einrichtungen in den Fußgängerbereichen ausgetauscht. Eine vorrangige Aufgabe war es, auch kulturelle Einrichtungen in den Fußgängerbereichen zu etablieren. Beispielhaft erfolgte dies in der Kröpeliner

² Ebda., S. 16.

Straße in Rostock, wo neben den traditionell ansässigen Buch- und Kunsthandlungen der »Barocksaal« Konzerte ermöglichte, der Turm des Kröpeliner Tores als stadthistorisches Museum diente, die »Galerie am Boulevard« Ausstellungen und Auktionen durchführte, in Kellergewölben der Studentenclub entstand, aus einem Kino ein Kinocafé wurde, das ehemalige Haus des Heilig-Geist-Hospital vom Möbelkaufhaus in eine Bibliothek umgenutzt wurde und später, nach mehrjähriger Sanierung, das Zisterzienserkloster zum Heiligen Kreuz kulturellen und musealen Zwecken diente. Gleichzeitig waren die Altstädte in der DDR wichtige Wohnstandorte. In Gotha lebten etwa 1600 Einwohner am Fußgängerbereich, und in der Kröpeliner Straße in Rostock gab es etwa 1000 Bewohner.³ Allerdings entsprachen die Wohnbedingungen, vor allem die sanitär- und heizungstechnische Ausstattung, nur selten heutigem Wohnstandard.

Mit dem verstärkten Ausbau innerstädtischer Entlastungsstraßen, die den Durchgangsverkehr aus den historischen Hauptachsen aufnahmen, begann man in einigen Städten ab Mitte der 60er Jahre mit der Erarbeitung von Konzeptionen für die Gestaltung von Fußgängerbereichen in den Altstädten. Unter welchen städtebaulichen Leitbildern die ersten altstädtischen Fußgängerbereiche damals entstanden, belegt beispielhaft der 1969 – während des Ausbaus des Fußgängerbereiches – durchgeführte städtebauliche Wettbewerb für die Innenstadt von Gotha. Die Preisträgerentwürfe sahen von der geschlossenen erhaltenen Altstadt nur die Bewahrung der Bebauung entlang der städtebaulichen Hauptachsen Erfurter Straße – Neumarkt – Marktstraße – Brühl – Hauptmarkt vor. Alle dahinter angrenzenden Altstadtbereiche wurden mit nur alibihaftem Bezug auf die historischen Raumstrukturen neu konzipiert, wie es ein gutes Jahrzehnt später im Teilbereich Blumenbachstraße realisiert wurde.

Hervorhebenswert an diesen ersten Fußgängerbereichen war, wie durch kommunale Aktivitäten im Rahmen einer zentral geleiteten Bauwirtschaft mit relativ bescheidenen Mitteln Problemlösungen gefunden wurden, deren Ergebnisse vor allem bei den Bürgern Zustimmung fanden, da sie den altstädtischen Straßenräumen eine neue und attraktive Aufenthaltsqualität gaben.

»Operative Arbeitsstäbe koordinieren das zeitgleiche Zusammenwirken der Vorbereitungs- und Ausführungsarbeiten unter Einschluß aller in der Stadt verfügbaren Baubetriebe. Mit der Autorität von SED-Stadt- und Kreissekretären gelingt es, Sondereinsätze von Produktionsbetrieben und Verwaltungen zu organisieren oder Soldaten (darunter auch Angehörige der sowjetischen Garnison) mit Fahrzeugen und Maschinen zu gewinnen.«⁴ Stäbe dieser Art gab es in allen Städten. Sie standen oft unter

³ Ebda., S. 14.

⁴ Vgl. K. Andrä, Städtebauliche Entwicklung – 1945 – 1989 im Osten Deutschlands in: Alte Städte, neue Chancen, Hrsg. Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. Deutsche Stiftung Denkmalschutz, Bonn 1996, S. 150.

Leitung des Bürgermeisters oder seines ersten Stellvertreters, und zu ihnen gehörten die Verantwortlichen der wichtigsten Ratsbereiche sowie die Leiter der Baubetriebe und Versorgungsunternehmen.

Geprägt war diese Etappe der Entstehung von Fußgängerbereichen in den Altstädten der DDR durch die vorrangige Neugestaltung der Freifläche des öffentlichen Raumes. Die niveaugleiche Ausbildung der Straßen und Platzflächen mit der bewußten Aufhebung der historischen Gliederung in Fahrbahn und Bürgersteig war die erklärte Zielstellung und die signifikante Kennzeichnung der neuen Funktion. Bei der gestalterischen Gliederung dieser Fußgängerbereiche ließ man sich von teppichartigen Gestaltungsmustern inspirieren, deren Umsetzung teilweise durch die materiellen und technischen Möglichkeiten begrenzt wurde.

Allerdings war das verwendete Material, wenn möglich wurden Beton- oder Kunststeinplatten verwendet, auch Ausdruck eines Erneuerungswillens und des Zeitgeschmackes, der die glatte Oberflächengestaltung eindeutig gegenüber der unebeneren Pflasterstruktur bevorzugte und der großformatige Rechtwinkligkeit gegenüber unregelmäßiger Kleingliedrigkeit als Fortschritt betrachtete. Die neue Nutzung sollte sich in Form (Profil), Gestaltung und Material dokumentieren. Dabei ging man soweit, die niveaugleich mit Asphalt ausgegossene historische Altstadtstraße, beispielsweise die Ossenreyer Straße in Stralsund oder die Marktstraße in Gotha, als gestalterischen Gewinn darzustellen. Allerdings muß man Städten, die in der Prioritätensetzung nicht mit Rostock oder Weimar vergleichbar waren, einräumen, daß sie bei einer Erneuerung keine Alternative zur Schwarzdecke besaßen. In der Krämer Straße in Wismar versuchte man, durch in Reihe verlegte Betonplatten zumindest eine gewisse gestalterische Gliederung der Schwarzdecke durch bandartige Strukturen zu erreichen.

Wurden in den ersten Beispielen kleinerformatige quadratische Platten zwischen 30 cm x 30 cm und 80 cm x 80 cm verwendet, wurden ab Anfang der 70er Jahre meist Plattenformate von 100 cm x 100 cm bzw. 120 cm x 120 cm in den Altstädten verlegt, wie sie bei den Neubauensembles z. B. der Prager Straße in Dresden zum Einsatz kamen. Der gestalterische Reichtum bestand in der Verwendung farblich unterschiedlicher, meist rötlicher oder grauer Vorsatzmaterialien. Die im farbigen Wechsel verlegten Platten führten zu einer schachbrettartigen Gestaltung der Straßenfläche. Die starre Rechtwinkligkeit der relativ großen Platten kollidierte oft mit der Unregelmäßigkeit der Straßenraumbreiten und den geschwungenen Straßenführungen sowie der Schiefwinkligkeit der Plätze.

Nur ausnahmsweise kam Pflaster zur Anwendung. Splitterflächen bei Hausanschlüssen und technischen Anlagen wurden meist mit Mosaiksteinen ausgepflastert. Gestalterisch wirksam verwendete man meist Kupferschlackestein, da dieses Material sich durch eine Maßhaltigkeit und Oberflächenebenheit auszeichnete, die der exakten Rechtwinkligkeit und der planen Oberfläche der Betonplatte entsprach. Allerdings

war diese Gestaltung auch einem technologischen Problem geschuldet. Vor allem in kleineren Städten stand für die großen Betonplatten nur eine Verlegetechnik (Greifer) zur Verfügung, die einen Abstand zwischen den Platten erforderte, der mit Kupferschlackesteinen ausgepflastert wurde. Durch den blauschwarzen Farbton des Materials ergab sich eine farblich kontrastreiche Gliederung, die den Schachbretteffekt noch steigerte. Beispiele für derartig gestaltete Fußgängerbereiche sind der Neumarkt in Gotha, die Straße der Deutsch-Sowjetischen-Freundschaft (Herrenstraße) in Naumburg, die Wendische Straße in Zeitz und der Markt in Sömmerda.

Ebenfalls typisch für die Gestaltung dieser Bereiche waren die sogenannten Elefantengräber. Es waren meist rechteckige, entsprechend dimensionierte Hochbeete, die mit verschiedenen Sommerblumen, vorzugsweise Stiefmütterchen, bepflanzt wurden. Ihre oft straßenmittige Einordnung sollte die neue Funktion betonen und zur stärkeren Begrünung der Altstadt beitragen. Vereinzelt wurden Plastiken und bildende Kunst in den Fußgängerbereich eingeordnet, teilweise errichtete man Brunnen.

Bei den ersten Fußgängerbereichen war die Neugestaltung des öffentlichen Raumes nur begrenzt mit einer gestalterischen Aufwertung der Hochbausubstanz verbunden. Das Beispiel des Fußgängerbereiches Wielandstraße-Theaterplatz-Schillerstraße in Weimar, wo »...die Grüngestaltung der Baulücken und die Instandsetzung von ca. 25 Gebäuden (Fassadenanstriche und Dachausbesserungen)«⁵ realisiert wurden, belegt den Umfang dieser Maßnahmen. Ebenso führte man an den Netzen und Anlagen der technischen Infrastruktur nur Instandsetzungsarbeiten durch, und nur ausnahmsweise erfolgten Neuverlegungen oder Kapazitätserweiterungen an der technischen Infrastruktur.

Das planerische Leitbild sah schon bei den ersten Fußgängerbereichen – wenn anfangs auch nur ein Straßenzug umgestaltet wurde – die schrittweise Ausdehnung zu einem Netz vor. Für alle acht Mitte der 70er Jahre untersuchten Fußgängerbereiche waren von den Städten Erweiterungen geplant worden.⁶ Teilweise gab es, wie in der Gothaer Altstadt, bereits neben der umgestalteten Hauptachse von Beginn an Nebengebiete wie der Buttermarkt, die – wenn auch nur verkehrsorganisatorisch, d. h. ohne bauliche Veränderungen – in den Fußgängerbereich einbezogen waren. Ebenso hatten Städte wie Zeitz und Wismar sehr frühzeitig mehrere Straßen und Plätze zu einem netzartigen Fußgängerbereich umgestaltet.

Für die realisierten Fußgängerbereiche gab es für die Architekten und Planer erste regionale Anerkennungen. So ging der Architekturpreis des Bezirkes Erfurt jeweils für die Gestaltung von Fußgängerbereichen in der Altstadt 1970 an das Gestalterkollektiv in Gotha und 1972 an die Autoren der städtebaulichen Planung in

⁵ *Autorenkollektiv*, Fußgängerbereiche in Stadtzentren, Beispiele und Empfehlungen, Teil 1, Berlin 1977, S. 57.

⁶ Ebd.

Weimar.⁷ Für die zentral abgeseignete Planung der Neubebauung der Prager Straße in Dresden als Fußgängerbereich gab es für das Autorenkollektiv den Nationalpreis der DDR.

Fußgängerbereiche der 70er Jahre

Die positive Wirkung, die von den ersten zu Fußgängerbereichen umgestalteten Altstadtstraßen ausging, und die hohe Akzeptanz, die sie bei den Bürgern fanden, veranlaßte zahlreiche Kommunen, in ihren Altstädten Fußgängerbereiche einzurichten. Für DDR-Bedingungen relativ kurzfristig entstanden im wesentlichen durch örtliche Initiativen, teilweise außerhalb, mitunter durch geschickte Umverteilung zentral zugewiesener Kapazitäten Fußgängerbereiche, die deshalb in den Augen der zentral Verantwortlichen als »Schwarzbauten« galten.

Der Zeitraum von Anfang der 70er Jahre bis Anfang der 80er Jahre war das »Fußgängerbereichsjahrzehnt« in der DDR. In einem wahren Boom versuchten die Städte, zumindest eine Straße oder einen Platz, wenn möglich aber mehrere Straßen als Fußgängerbereich zu gestalten. Am Ende dieser Etappe hatten alle 15 damaligen Bezirksstädte einschließlich Berlins sowie zahlreiche Kreisstädte in ihren Innenstädten einen Fußgängerbereich. Im Jahre 1980 gab es in der DDR 120 Städte mit einem Fußgängerbereich in der Altstadt bzw. in der Innenstadt. Diese Entwicklung kann man als den Ursprung der erhaltenden Stadterneuerung in der DDR bezeichnen. Neben den zahlreichen Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen in den historischen Stadträumen verschiedener Städte war der damit verbundene Auffassungswandel zur historischen Bausubstanz bei Fachkollegen, der Bevölkerung und zumindest teilweise bei den politisch Verantwortlichen der entscheidende Aspekt in diesem Prozeß.

Diese Entwicklung ist vor allem deshalb bemerkenswert, da die zentralen Beschlüsse zur Baupolitik der DDR in dieser Zeit andere Schwerpunkte setzten. Ganz entscheidend war dabei das 1971 begonnene Wohnungsbauprogramm, das vorsah, bis 1990 2,8 bis 3,0 Millionen Neubauwohnungen zu errichten. Außerdem bestand die Forderung nach einer weiteren, verstärkten Industrialisierung des Bauwesens. Die im Jahre 1972 erfolgte Verstaatlichung bis dahin noch bestehender privater Betriebe in der DDR und damit auch zahlreicher meist kleinerer Baubetriebe, die in Genossenschaften oder volkseigene Betriebe integriert wurden, diente ebenfalls dazu, alle verfügbaren Kapazitäten den zentralen Zielstellungen unterordnen zu können. Trotz des Anstieges der Plattenbauweise am Wohnungsbau von 50% im Jahre 1970 auf 72% im Jahre 1980 führten eine unzureichende materiell technische Basis sowie begrenzte Materialkapazitäten und Arbeitskräfte für das Bauwesen zu Konflikten, die darin gipfelten, die Umgestaltung von Fußgängerbereichen in den Altstädten von zen-

⁷ Ebd., S. 57, 66.

traler Seite zu unterbinden, da die dort eingesetzten Baukapazitäten angeblich die Zielstellungen des Wohnungsbauprogrammes gefährdeten.

So bestand 1979/80 offensichtlich eine Anweisung, nicht über Fußgängerbereiche zu berichten. Ein gutes Jahr tauchten die Begriffe Fußgängerbereich oder Fußgängerboulevard nicht in den Medien auf. Auch ein Buchmanuskript zu Fußgängerbereichen in der DDR,⁸ was vom damaligen Institut für Städtebau und Architektur der Bauakademie der DDR vorgelegt wurde, durfte erst nach 18monatiger Verzögerung und wesentlicher Überarbeitung veröffentlicht werden, nachdem Erich Honecker bei einem Besuch der Stadt Halle durch den Fußgängerbereich, die damalige Klement-Gottwald-Straße, gegangen war, und das Tabu nicht mehr aufrecht erhalten werden konnte. Verbunden war diese Entscheidung mit der Erkenntnis, daß nur mit einer standardgerechten Wohnung die Bedürfnisse der Bevölkerung nicht ausreichend zu befriedigen waren.

Gegenüber den Fußgängerbereichen der ersten Etappe zeichnete sich die Gestaltung dieser Bereiche durch wesentlich umfassendere und detaillierte Planungsarbeiten aus. So gingen der Neugestaltung der Klement-Gottwald-Straße (heute Leipziger Straße) in Halle Planungsarbeiten voraus, die in der Gesamtkonzeption »...zur weiteren Entwicklung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Bevölkerung in der Stadt Halle«⁹ eingebunden waren. Diese wurden durch entsprechende Beschlüsse in den Stadt- und Bezirksdelegiertenkonferenzen der SED sowie den örtlichen Gremien bestätigt und für die Umgestaltung der Straße »...die gesellschaftspolitische Zielstellung dahingehend präzisiert, daß ein »Boulevard des modernen Handels und der Erholung« entstehen sollte.«¹⁰ Die Realisierung in den Jahren 1973 bis Mai 1975 führte zu dem Ergebnis, daß die Klement-Gottwald-Straße als »... das bis dahin in der DDR beste Beispiel für die Umgestaltung eines historischen Straßenraumes in einem lebensvollen, attraktiven Fußgängerboulevard...«¹¹ galt. Damit war gegenüber den ersten umgestalteten Fußgängerbereichen ein quantitativer Sprung verbunden. Während die Gesamtkosten des Fußgängerbereiches im Weimar 1968/69 bei ca. 0,7 Mio Mark lagen, betrugen sie in Halle ca. 19 Mio Mark. Arbeiteten an der Umgestaltung der ersten Fußgängerbereiche zwischen 10 und 25 Betriebe, waren in Halle ca. 100 Firmen tätig.¹²

Merkmal der Fußgängerbereiche dieser Etappe, zu denen u. a. die Umgestaltung der Klement-Gottwald-Straße in Halle (1975), des Angers in Erfurt (1977), der Kle-

⁸ K. Andrä, R. Klinker, R. Lehmann, Fußgängerbereiche in Stadtzentren, Berlin 1981.

⁹ Autorenkollektiv, Fußgängerbereiche in Stadtzentren – Beispiele und Empfehlungen, Teil 1, Berlin 1977, S. 36.

¹⁰ Ebda., S. 36.

¹¹ Ebda., S. 26.

¹² Autorenkollektiv, Fußgängerbereiche in Stadtzentren, Beispiele und Empfehlungen, Teil 2, Berlin 1977, S. 38.



Abb. 3: Klement-Gottwald-Straße in Halle 1975, heute Leipziger Straße. Die durchgängige und umfassende Planung und Realisierung des gesamten Straßenraumes stellt eine neue Qualität in der Gestaltung der Fußgängerbereiche in der DDR dar.

ment-Gottwald-Straße (heute Brandenburgische Straße) in Potsdam (1978), von Markt / Schmiedestraße / Hermann-Matern-Straße (heute Mecklenburgstraße) in Schwerin (1975–1978), der Steinweg/Markt in Suhl (1977), der Markt/Friedrich-Engels-Straße (heute Judenstraße) in Weißenfels (1977) sowie der Marktplatz in Güstrow (1978) zählten, waren Realisierungsmaßnahmen, die den gesamten städtebaulichen Raum einbezogen, d. h. außer der Oberflächengestaltung des Straßenraumes und dem Interieur wurde eine durchgängige Fassadeninstandsetzung und teilweise die Modernisierung der Gebäude vorgenommen.

Grad und Umfang der Maßnahmen an der Gebäudesubstanz waren in den einzelnen Städten differenziert. Nur ein geringer Teil der Gebäude konnte grundhaft modernisiert werden. Mit der Instandsetzung der baulichen Hülle, d. h. der Sanierung von Dach und Fassade bildete die Fassadengestaltung einschließlich der Farbgebung für diese Fußgängerbereiche einen besonderen Schwerpunkt. Mitunter entwickelte man wie in Weimar Theorien, die vorsahen, »...die Farbintensität vom Stadtrand zum Zentrum hin zu steigern.«¹³

¹³ K. Andrä, R. Klinker, R. Lehmann, Fußgängerbereiche in Stadtzentren, Berlin 1981.

In dieser Etappe versuchte man vor allem durch funktionelle Aufwertungen, die Attraktivität der Fußgängerbereiche zu steigern. Annähernd 60% der gewerblichen Einrichtungen sind am Erfurter Anger modernisiert worden, und durch Nutzungsänderungen, insbesondere durch Einordnung zusätzlicher Gaststätten und Cafés verbesserte man das gastronomische Angebot. Ebenso wurden historisch wertvolle Bauten und Einzeldenkmale für kulturelle Nutzungen umgestaltet. Beispielsweise wurde die 1531 geweihte Ulrichkirche in Halle zu einer Konzerthalle, die Galerie »Kunstsammlung Cottbus« in der Sprenberger Straße neu eröffnet, die Heiliggeistkirche in Wismar zum Kulturzentrum, die Galerie am Steinweg in Suhl vom Verband Bildender Künstler neu eingerichtet. Mit 60 Glocken baute man das größte Glockenspiel der DDR in den Bartholomäusturm am Erfurter Anger ein, von dem zweimal in der Woche halbstündige Konzerte über der Altstadt erklangen. Ebenfalls eine akustische Bereicherung ist die Spieluhr im Potsdamer Fußgängerbereich, die zu jeder halben Stunde die ersten Takte von Hans Eislers »Frühling« ertönen läßt.

Nach einer einheitlichen Konzeption wurde das gesamte Interieur des Straßenraumes wie Lampen, Bänke, Abfallbehälter, Pflanzgitter, Absperrbügel u. a. gestaltet. Da das Standardsortiment den Gestaltanforderungen nicht genügte, wurden für die Städte individuelle Lösungen entwickelt, die wie in Potsdam bis zur historischen Nachbildung der sogenannten Schinkelleuchte reichten.

Zur Attraktivitätssteigerung zählte auch eine reizvollere Grün- und Freiraumgestaltung. Unter Nutzung örtlicher Gegebenheiten, wie den damaligen Wallanlagen in Cottbus oder dem Platz vor der Kurmainzschon Statthaltereie in Erfurt, entstanden in den Fußgängerbereichen Freiflächen, die durch Brunnenanlagen sowie Baum-, Gehölz- und Staudenpflanzungen zur gestalterischen Aufwertung der Ensembles beitragen. Besonders die Gestaltung des »Grünen Winkels« am Fußgängerbereich in Halle war beispielgebend, da unter Nutzung zweier Baulücken, des bewegten Bodenreliefes sowie vorhandenen Baubestandes durch Hinzufügung von Pergolen, Wasserspielen, Bänken sowie mehrerer Plastiken eine reizvoll begrünte Freifläche entstand, die gleichermaßen anziehend auf Kinder, Erwachsene sowie ältere Leute wirkte.

Die begrenzten Materialkapazitäten trugen wesentlich dazu bei, den Erneuerungsmaßnahmen den Charakter einer behutsamen Stadtreparatur zu geben. Beispielsweise wurden von der vorhandenen Dachdeckung die wiederverwendbaren Ziegel geborgen, die meist für eine Dachhälfte reichten. Die andere Dachseite wurde fast ausnahmslos in Betonfalzdachsteinen erneuert. Bezeichnenderweise wurde das Altmaterial hofseitig und die Betondachsteine straßenseitig verlegt. Somit opferte man das Ortstypische der demonstrativen Erneuerung. Was aus heutiger Sicht bei der sich gegenwärtig vollziehenden Erneuerungswut bei der Sanierung historischer Bausubstanz als Tugend gilt, hatte damals den Makel des Mangels.

Für einen planmäßigen und durchgängigen Erneuerungsprozeß eines gesamten Straßenzuges waren die eigentumsrechtlichen Bedingungen in der DDR vorteilhaft, denn sie ermöglichten nach Klärung der Rechts- und Eigentumsfragen eine ganzheitliche und durchgängige Planung, Vorbereitung und Durchführung der Umgestaltungsmaßnahme. So konnte die Farbgebung der Fassaden, die Gestaltung von Toren, Türen und Fenstern sowie der gesamten Werbung bis ins Detail geplant und realisiert werden. Für die gewerblichen Einrichtungen wie Läden, Gaststätten, Dienstleistungsbetriebe, Büros, Verwaltungen u. a. wurden die Werbeträger nach einem einheitlichen Gestaltungsrahmen erarbeitet und in Form, Material und Farbgebung auf die Architektur des Hauses abgestimmt. Vorhandene historische Werbung wurde einbezogen, manchmal auch wieder nachgearbeitet.

Die Realisierung erfolgte als ein einheitlich geleiteter Bauprozeß, wobei in einem Taktverfahren gearbeitet wurde. Die sogenannte obere und äußere Fließlinie setzte an einem Ende der Straße ein und arbeitete sich von einem Haus zum nächsten bis zum anderen Ende der Straße durch. Dieser technologische Ablauf ermöglichte es, abgesehen von Gebäuden, die durch umfassendere Modernisierungsmaßnahmen einer längeren Bauzeit bedurften, abschnittsweise komplette Teilstücke der Straße fertigzustellen.

Im Gegensatz zum sonstigen Maßnahmeumfang bei der Gestaltung der Fußgängerbereiche sah die Stadt Zeitz (damals ca. 44 000 Einwohner) in ihrer ab 1973 realisierten Umgestaltungskonzeption die vollständige rückwärtige Erschließung aller gewerblichen Einrichtungen und Wohnungen durch Entkernung der Quartierinnenhöfe vor. Der Anspruch, in der Altstadt ein »sozialistisches Erlebnis- und Einkaufszentrum mit Boulevardcharakter«¹⁴ zu schaffen, vertrug sich nicht mit vor die Häuser geschütteten Kartoffel- oder Kohlenbergen sowie einer Müllabfuhr, die mit den Mülltonnen über den Fußgängerbereich scheppte. Die tiefgreifenden Entkernungen waren nicht unproblematisch. Neben der Zerstörung historisch gewachsener Strukturen und dem Verlust der gewonnenen Freifläche an eine betonierte Wendeschleife im Quartier entstand nach dem Abriß der Hofgebäude »...ein Konglomerat von Giebeln und Wandflächen, das trotz Überputzen oder Anstreichen einen optisch unbefriedigenden Eindruck hinterläßt«.¹⁵ Dieser Kraftakt konnte nur realisiert werden, indem man 80% aller zur Verfügung stehenden örtlichen Baukapazitäten auf die Umgestaltung des Fußgängerbereiches konzentrierte. Mitunter arbeiteten die Betriebe in Sonderschichten, teilweise an den Wochenenden. Zusätzlich gab es verschiedene Initiativen, die Bewohner der Stadt in die Maßnahmen einzubeziehen: In Zeitz »betei-

¹⁴ *Autorenkollektiv*, Fußgängerbereiche in Stadtzentren, Beispiele und Empfehlungen, Teil 1, Berlin 1977, S. 38.

¹⁵ Ebd., S. 42.

ligten sich 7500 Bürger an Mach-Mit-Einsätzen und erbrachten Leistungen mit einem Gesamtwert von 1,2 Millionen Mark«. ¹⁶

Die Möglichkeit, nach dem Vorbild Berlins sein Bauvolumen durch Verpflichtung von Baukapazitäten aus den Bezirken zu vergrößern, oder der Bezirksstädte, die teilweise die Kreise beauftragten, mit Baukapazitäten an der Umgestaltung der Fußgängerbereiche wie in Halle, Erfurt, Rostock und Potsdam mitzuwirken, stand Kreis- und kleineren Städten nicht zur Verfügung.

Die Ergebnisse der Gestaltung der Fußgängerbereiche der 70er Jahre fand teilweise überregionale Anerkennung. Das Städtebauerkollektiv des Fußgängerbereiches in Zeit erhielt 1978 einen Architekturpreis der DDR, und der erste Preis der Zeitschrift »Architektur der DDR« ging jeweils an die Autoren der Fußgängerbereiche in Halle (1975) und in Potsdam (1977).

Vervollständigend sei erwähnt, daß seit der ersten Hälfte der 70er Jahre auch in den randstädtischen, in Plattenbauweise errichteten Neubaugebieten Fußgängerbereiche gestaltet wurden, in denen man die für das Wohngebiet notwendigen Einrichtungen an einem dem Fußgänger vorbehaltenen Bereich konzentrierte. ¹⁷

Fußgängerbereiche der 80er Jahre

Ende der 70er Jahre wurde auch den politisch Verantwortlichen klar, daß eine weitere Steigerung des extensiven Wohnungsneubaues zum stärkeren Verfall der Innenstädte führt. Der drohende Niedergang teilweise ganzer Altstadtbereiche war offensichtlich das Signal, dieser Entwicklung durch zentrale Beschlüsse entgegenzusteuern. Der gewachsenen Erkenntnis, die Sanierung der Altstädte und Innenstadtbereiche durch eine stärker substanzerhaltende Stadterneuerung und durch Neubau in Angriff zu nehmen, stand ein Bauwesen gegenüber, dessen technologische Basis einseitig von der Plattenbauweise dominiert war. Die damalige Feststellung: »Ohne grundlegende Veränderungen des gegenwärtigen Reproduktionsverhaltens werden Verluste eintreten, die für die kulturelle Identität unserer Städte, die Regional- und Nationalkultur der DDR und in Fällen wie Bautzen, Erfurt, Görlitz, Meißen, Mühlhausen, Naumburg, Quedlinburg, Stralsund, Weimar und vielen anderen auch für die europäische Kultur gravierend sind«, ¹⁸ hat sich zumindest teilweise bestätigt.

Bereits im Vorlauf hatte man versucht, die Plattenbauweise vor allem durch gestalterische Aufwertung den Anforderungen des innerstädtischen Bauens anzupassen.

¹⁶ Ebd., S. 44.

¹⁷ *Autorenkollektiv*: Städtebau Grundsätze Methoden Beispiele Richtwerte, Institut für Städtebau und Architektur der Bauakademie der DDR (Hrsg.), Berlin 1979, S. 46.

¹⁸ *Autorenkollektiv*: Expertise zur kulturhistorisch wertvollen Bausubstanz in der Reproduktionsstrategie der Stadt bis zum Jahr 2000, Bauakademie der DDR, Institut für Städtebau und Architektur, BdA/DDR Zentrale Fachgruppe Städtebau, Berlin 1983.

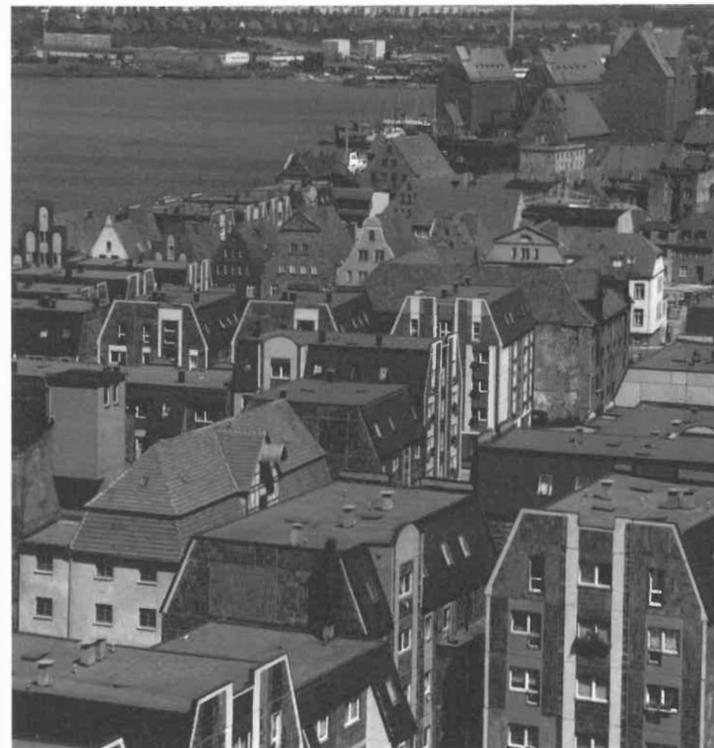


Abb. 4: Nördliche Altstadt Rostock. Beispiel für die Altstadtsanierung mit einem hohen Anteil Neubau (gestalterisch modifizierter Plattenbauten) und teilweise Erhalt historischer Bausubstanz. Durch Einordnung von Fußgängerbereichen wurden diese Gebiete aufgewertet.

Trotz großer Anstrengungen engagierter Architekten und Planer und im Einzelfall auch gestalterisch überzeugender Lösungen wie das Fünfgiebelhaus am Universitätsplatz in Rostock mußte man den Einsatz der Plattenbauweise, insbesondere auch mit Laststufen von 5 Mp und den damit verbundenen Großgeräten für die Erneuerung der Altstadt als zu unflexibel und wenig geeignet bewerten. Der höhere Gestaltungsanspruch des modifizierten Plattenbaus für die Innenstädte mußte teuer erkaufte werden. Denn für die damit verbundenen Handwerksleistungen (Dachdecker, Maurer, Zimmermann) wurde das schon unterbesetzte örtliche Bauwesen verpflichtet, und diese Kapazitäten fehlten zusätzlich für die Sanierung historischer Bausubstanz. Untersuchungen im Jahre 1989 zeigten, daß in Jena 44% und im Stralsund 52% des örtlichen Bauwesens in diesen Kooperationsleistungen gebunden waren. ¹⁹

Nur unter der Voraussetzung von Teil- und Flächenabrissen wie in den Altstädten von Halle, Gera, Gotha, Arnstadt oder Sondershausen war innerstädtischer Platten-

¹⁹ Vgl. R. Lehmann, Zu einigen Aspekten der Reproduktion der Stadtzentren mit hohem Anteil kulturgeschichtlich wertvoller Bausubstanz in: Beiträge zur städtebaulichen Erneuerung historischer Stadtzentren, Institut für Städtebau und Architektur, Berlin 1990, S. 34.

bau auf größeren Baulücken oder Teilflächen zu realisieren. Und um so kleiner die Baulücke, um so problematischer war die technologische, aber auch die gestalterische Einordnung des Plattenbaus.

Die seit Anfang der 80er Jahre gestalteten Fußgängerbereiche waren zunehmend Bestandteil der Erneuerung der Innenstädte im Rahmen des Wohnungsbauprogrammes, das vorrangig in Plattenbauweise erfolgte. Nur vereinzelt wurden Lückenschließungen auch in traditionellem Mauerwerksbau oder anderen Technologien realisiert. Zunehmend wurden aber Altbauten grundhafter instandgesetzt und modernisiert und die Wohnungen wurden zur Erfüllung des Wohnungsbauprogrammes gezählt, mitunter nicht nur einmal.

In den Großstädten kamen diese Fußgängerbereiche meist zu den bereits vorhandenen hinzu und lagen wie in Halle und Rostock in Nebenbereichen der Altstadt. So sind in der Erdgeschoßzone der Schnickmannstraße in der nördlichen Altstadt von Rostock noch eine Reihe gewerblicher Einrichtungen angesiedelt, das Gebiet insgesamt wird aber wesentlich stärker vom Wohnen geprägt.

Beispiele für diese Fußgängerbereiche waren die Erneuerung der Stadtzentren von Gera und Cottbus, die Klausstraße im Domviertel von Halle, die Schnickmannstraße in der nördlichen Altstadt von Rostock. Aber auch in kleineren Städten wie in Sondershausen, Schmalkalden oder Sömmerda entstanden meist in Verbindung mit einem hohen Anteil an Wohnungsneubau in den Altstädten neu gestaltete Fußgängerbereiche. Teilweise wurden bereits umgestaltete Fußgängerbereiche in den Erneuerungsprozeß einbezogen und vereinzelt noch weitere Straßen der Altstadt als Fußgängerbereich umgestaltet. Oft sind in diesem Zusammenhang bis dahin bestehende Baulücken oder durch Provisorien genutzte Flächen erst bebaut worden, wie im Stadtzentrum von Leipzig, der Kröpeliner Straße in Rostock oder die Klement-Gottwald-Straße in Halle. Dieser Prozeß erstreckte sich zum Teil bis in die 90er Jahre.

Planerisch waren diese Fußgängerbereiche in eine gebietsbezogene Stadterneuerungskonzeption eingebunden, die sich nicht nur auf den umzugestaltenden Straßenraum beschränkte, sondern ein Teilgebiet überwiegend durch Wohnungsneubau sowie durch Sanierung der noch erhaltenen Altbauten grundhaft erneuerte.

Hinsichtlich der Gestaltung, vor allem der Oberflächenbefestigung setzten sich Auffassungen durch, die zunehmend die historische Gliederung der Straßenfläche berücksichtigte und das vorhandene Altpflaster erhielten oder in die Neugestaltung einbezogen. Das größte Problem dabei waren die notwendigen Steinsetzerkapazitäten, da dieses Handwerk, wie eine Reihe anderer Gewerke, in der DDR fast ausgestorben war.

Durch Einbetonieren von Pflastersteinen in großformatige Betonplatten in den Vorfertigungswerken fand man eine DDR-typische Problemlösung, die sehr treffend die damalige Situation beschreibt. Obwohl diese Verfahrensweise keiner kritischen gesamtwirtschaftlichen Betrachtung standhielt, wurde es aber anderen vorgegebenen

wirtschaftspolitischen Zielstellungen, wie einem hohen Grad der industriellen Vorfertigung und hoher Mechanisierung der Baustellenprozesse gerecht. Immerhin fanden derartige Platten für die Oberflächengestaltung des Gendarmenmarktes in Berlin Anwendung.

Zusammenfassung und Ausblick

Im Jahre 1990 gab es in der DDR in etwa 140 Städten Fußgängerbereiche. Zwischen Stralsund und Suhl sowie Heiligenstadt und Neubrandenburg hatten fast alle 118 Städte über 20 000 Einwohner sowie zahlreiche kleinere Kommunen in den Altstädten bzw. Innenstädten einen Fußgängerbereich gestaltet. Sie entstanden bis auf Ausnahmen in den zwei Jahrzehnten zwischen 1969 und 1989 und spiegeln beispielhaft die Modifizierung einer städtebaulichen Aufgabe in Abhängigkeit von wirtschaftlichen und politischen Zielstellungen sowie sich wandelnder Gestaltungsauffassung und stadtplanerischer Entwicklungsziele wider. Trotz zahlreicher gestalteter Fußgängerbereiche und einzelner positiver Umgestaltungsbeispiele mußte man am Ende der DDR aber konstatieren, daß ein großer Teil der Altstädte einen hohen Anteil historischer Bausubstanz in extrem schlechtem Bauzustand besaß. Eine Analyse der Einzeldenkmale in den seit 1979 unter Denkmalschutz stehenden 22 Altstadtkernen zeigte, daß in Bautzen 31,8%, in Zittau 31,3%, in Meißen 30,2%, in Altenburg 28,6%, in Görlitz 25,4%, in Pirna 24,5%, in Stralsund 21,3% im Bauzustand akut gefährdet waren.²⁰

Zusammenfassend kann man die Entwicklung der Fußgängerbereiche in den Altstädten der DDR in drei Etappen gliedern, die zeitlich und inhaltlich folgende Charakterisierung unterscheidet:

1. Etappe, 1968–1973

- weitgehend auf den öffentlichen Raum beschränkte Gestaltungsplanungen und -konzeptionen,
- Gestaltung einer niveaugleichen Straßenoberfläche mit geringem gestalterischen Aufwand,
- Einordnung schlichter Pflanzbeete in den Straßenraum, vereinzelt Brunnen und bildende Kunst,
- geringe Instandsetzungsleistungen an den straßenbegleitenden Fassaden,
- einzelne Nutzungsänderungen in der Gewerbestruktur,
- geringe Instandsetzungsleistungen an den technischen Versorgungsleitungen,

²⁰ Vgl. R. Lehmann, Zu einigen Aspekten der Reproduktion der Stadtzentren mit hohem Anteil kulturgeschichtlich wertvoller Bausubstanz in: Beiträge zur städtebaulichen Erneuerung historischer Stadtzentren, Institut für Städtebau und Architektur, Berlin 1990, S. 38.

- in hohem Maße Nutzung von Feierabendkapazitäten und organisierten Initiativen zur Erhöhung der einsetzbaren Baukapazität.

2. Etappe, 1973–1982

- umfassende Gestaltungskonzeptionen für den gesamten Straßenraum einschließlich Farb- und Werbegestaltungskonzepte ,
- niveaugleiche Gestaltung des Straßenraumes mit erhöhtem gestalterischen Aufwand, meist in Form von Beton- und Kunststeinplatten, vereinzelt auch Pflaster,
- teilweise sehr umfangreiche Einordnung von bildender Kunst und anspruchsvolle Gestaltung von Vegetationsflächen,
- durchgängige Instandsetzung und Farbgebung sowie teilweise Modernisierung der straßenbegleitenden Gebäude,
- vielfältige Nutzungsänderungen gewerblicher Einrichtungen und Ergänzungen mit neuen Funktionen, u. a. kulturelle Einrichtungen,
- Teilinstandsetzung und Teilerneuerung an den technischen Versorgungsleitungen,
- verstärkt planmäßiger Einsatz von bilanzierten Baukapazitäten, unterstützt von organisierten Initiativen.

3. Etappe, 1982–1990

- gesamtheitliche Planung und Konzeptionen in Verbindung mit gebietsbezogenen Erneuerungsplanungen, meist im Zusammenhang mit innerstädtischem Wohnungsneubau,
- niveaugleiche Gestaltung des Straßenraumes unter stärkerer Berücksichtigung historischer Gliederung, Struktur und Materials,
- Einordnung von Werken der bildenden Kunst und sehr differenzierte Grüngestaltung,
- durchgängige Instandsetzung, Modernisierung und Neubebauung der straßenbegleitenden Bebauung,
- einzelne Nutzungsänderungen bei gewerblichen Betrieben und Schaffung neuer Gewerbe- und Kultureinrichtungen,
- durchgängige Instandsetzung und Erneuerung der technischen Versorgungsleitungen,
- fast ausschließlicher Einsatz geplanter und bilanzierter Baukapazitäten.

Die zeitliche Überdeckung der einzelnen Etappen deutet an, was auch für die inhaltlichen Merkmale gilt, daß diese Gliederung in Etappen weitgehend von zäsurlosen Übergängen geprägt ist. Vor allen in kleineren Städten waren Umgestaltungsvorhaben, wie sie in den Bezirksstädten realisiert wurden, quantitativ und qualitativ nicht möglich.

Für den Städtebau in der DDR haben die Fußgängerbereiche in den Altstädten wesentlich dazu beigetragen, die Wertschätzung der vorhandenen historischen Bausub-

stanz zu erhöhen und als bau- und kulturgeschichtliches Gut anzuerkennen sowie ihre Erhaltung und Sanierung als wichtige generationenübergreifende Aufgabe zu verstehen. Die Erkenntnis, daß eine städtebauliche Entwicklung ohne die Erhaltung und Sanierung der Altstädte perspektivlos ist, wurde durch die Fußgängerbereiche gefördert.

Aus heutiger Sicht ist die hohe Anziehungskraft, die von den Fußgängerbereichen ausging, besonderes faszinierend, da kaum ein anderer städtischer Raum eine nur annähernd ähnlich intensive Nutzung und Annahme bei den Bürgern gefunden hat. Zählungen in den Fußgängerbereichen Ende der 70er Jahre ergaben in der Spitzenstunde bis zu 10 000 Besucher, in Halle und Schwerin, 8500 Passanten in Erfurt bzw. 6000 in Potsdam und Gotha. Das sind Frequentierungen, die heute kaum vorstellbar erscheinen. Selbst in kleineren Städten wie in Zeitz mit 5500, Weißenfels und Güstrow mit 4000 Besuchern in der Spitzenstunde²¹ wurden Werte erreicht, die rein theoretisch bedeuteten, daß jeder 10. Bürger der Stadt in dieser Zeit den Fußgängerbereich aufgesucht hat. 60 000 Tagesbesucher, was der Einwohnerzahl der Stadt entsprach, waren an Sommertagen im Fußgängerbereich in Stralsund keine Seltenheit.

Die Ursachen für die damaligen Besucherrekorde waren vielfältig, entsprangen aber im wesentlichen bestehenden Beschränkungen und Defiziten. So waren die Fußgängerbereiche in vielen Städten

- der Haupteinkaufsbereich, der keine konkurrierenden Alternativen am Stadtrand oder am Autobahnkreuz kannte,
- der Standort mit der größten Chance, nicht ausreichend im Angebot erhältliche Waren kaufen zu können,
- die Straßen mit der besten Aufenthaltsqualität gegenüber anderen nicht umgestalteten Altstadtbereichen,
- durch eingeschränkte Reisemöglichkeiten viel stärker durch Inlandtouristen frequentiert,
- wegen fehlender Freizeit- und Erholungseinrichtungen noch stärker als Freizeitalternative genutzt,
- der Hauptkommunikationsraum der Bürger, wo man sich informierte und austauschte.

Die gesellschaftlichen Veränderungen und die sich in ihrer Folge vollziehenden Entwicklungen haben die Lebens- und Verhaltensweisen der Bürger gravierend geändert, was nicht ohne Einfluß auf die Fußgängerbereiche der Altstädte geblieben ist. Beispielsweise ist durch

- die rapid gewachsenen Verkaufs- und Gewerbeflächen (teilweise bis zu 1,2 m² pro EW) die konkurrenzlose Stellung von Handel, Dienstleistung, Handwerk und Gastronomie in den Fußgängerbereichen verlorengegangen,

²¹ K. Andrä, R. Klinker, R. Lehmann, Fußgängerbereiche in Stadtzentren, Berlin 1981, S. 78 ff.

- die explosionsartig gestiegene Motorisierung sowie die weit intensivere Nutzung des Pkw der Druck auf die Inanspruchnahme innerstädtischer Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr vervielfacht worden,
- ein erhöhtes Freizeitangebot einschließlich fast unbegrenzter Reisemöglichkeiten das Aufenthaltsinteresse im Fußgängerbereich gesunken,
- das am Fußgängerbereich ansässige Gewerbe aufgrund rückläufiger Umsatzentwicklungen als Alternative der Parkplatz vor der Geschäftstür gefordert worden,
- die randstädtische Entwicklung des Wohnungsbaus ein Einwohnerrückgang in den Innenstädten und gleichzeitig eine Kaufkraftreduzierung entstanden,
- die hohe Arbeitslosigkeit, von der die Altstadtbewohner überdurchschnittlich betroffen sind, ein sehr beschränktes Kaufkraftpotential im unmittelbaren Einzugsbereich vorhanden.

Diese Prozesse haben dazu geführt, daß im DDR-Gebiet in den 90er Jahren nur wenige Fußgängerbereiche hinzugekommen bzw. erweitert worden sind.

Charakteristisches Beispiel für diese Entwicklung ist der Fußgängerbereich in der Altstadt von Rostock: Sahen die ursprünglichen Planungen vor, die bestehenden Fußgängerstraßen der südlichen und nördlichen sowie der östlichen Altstadt zu vernetzen, so hat man in den letzten Jahren diese Planungen korrigiert. Dabei wird die durchgängige fußläufige Verbindung der bestehenden Fußgängerbereiche beibehalten, aber es erfolgt teilweise nur noch ein halbseitiger Ausbau der Straßen zum Fußgängerbereich, oder wird, wie im Fall der Langen Straße, eine weitgehende Gestaltung als verkehrsberuhigter Bereich im Gegensatz zum ursprünglich geplanten Fußgängerbereich vorgesehen. Gegenwärtig formuliert die Verkehrsplanung in der Stadt Rostock: »Das Ziel bei der Lösung der Verkehrsprobleme besteht darin, das Stadtzentrum und die Innenstadt als Wohnbereich zu erhalten und dabei den notwendigen Besucher-, Wirtschafts- und Berufsverkehr auf ein erträgliches Maß zu begrenzen.«²²

Ähnliche Tendenzen sind in den Mittel- und Kleinstädten anzutreffen. Wurden vor allem mit der Erarbeitung von Planungen im Zusammenhang mit der Sanierung der Altstädte und im Rahmen der Städtebauförderung Anfang der 90er Jahre teilweise umfangreiche Fußgängerbereiche vorgesehen, so sind diese meist noch vor ihrer Realisierung in verkehrsberuhigte Bereiche umgewandelt worden. Dabei gaben die politischen Entscheidungsgremien der Städte meist den unterschiedlich motivierten Forderungen einzelner Bürger nach und begrenzten den Ausbau der Fußgängerbereiche. War die Reduzierung der Fußgängerbereichsfläche in einigen Städten ein notwendiges Korrektiv, so ist die vollständige Aufhebung des Fußgängerbereiches in der Altstadt auch mit einem Verlust an Aufenthaltsqualität im Stadtkern verbunden.

²² Vgl. C. Pagenkopf, Die Verkehrsplanung in der Innenstadt in: Die Rostocker Innenstadt im Wandel der Zeiten, Rostock 1995, S. 23.

Wesentlich für die Fußgängerbereiche wird sein, wie es gelingt, ihre städtebauliche Einmaligkeit gegenüber den Konkurrenzangeboten zur Geltung zu bringen. Vor allem der Erhalt ortstypischer historischer Strukturen, Raumgliederungen sowie der Materialien ist vorrangig zu sichern. Unsere Altstadtstraßen haben zum Teil über Jahrhunderte unterschiedliche funktionelle Anforderungen bewältigen müssen. Um auch zukünftigen, heute möglicherweise nicht absehbaren Nutzungen gerecht zu werden, sollte ihre Gestaltung weniger nach momentanen Anforderungen aufwendig umgebaut werden, sondern die bauliche Veränderung sich an einer hohen Flexibilität der Nutzung des öffentlichen Raumes orientieren. Die Umgestaltung wichtiger altstädtischer Straßenräume sollte deshalb darauf abzielen, im Wandel die Identität zu bewahren.

Ähnlich wie sich die Mehrzahl der Bürger im Gebiet der ehemaligen DDR gegenwärtig wieder verstärkt den einheimischen Produkten zuwendet, kann man bei den Fußgängerbereichen darauf setzen, daß auf Dauer die modernen Einkaufstempel nicht allen Konsumentenwünschen gerecht werden. Voraussetzung dafür ist aber die Gewährleistung eines attraktiven Angebotes und eines unverwechselbaren Umfeldes. Dafür sollten Kommunen, Eigentümer und Mieter gemeinsam sorgen. Denn Fußgängerbereiche sind nur dort zu verwirklichen, wo das Motto gilt: *via est vita* – die Straße ist das Leben.

Autoren

JOCHEN HELLER (1970). Studium der Geographie (Raumplanung) an der Universität Bayreuth. Wissenschaftlicher Angestellter in der Abteilung Angewandte Stadtgeographie (Bearbeitung der Wissenschaftlichen Begleituntersuchung Citybus Regensburg). Seit 1998 bei Socialdata – Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung, München (Assistent des Geschäftsführers).

MARTIN HOLZWARTH (1971). Studium der Diplom-Geographie an der Universität Bayreuth. Für seine Diplomarbeit, einen Einzelhandelsvergleich zwischen Florenz und Nürnberg, lebte er längere Zeit in Florenz. Seit 1997 wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Bayreuth. Von der BMW AG initiiertes Forschungsprojekt zu den Auswirkungen des neuen Ladenschlußgesetzes auf das Besucherverhalten in der Münchener Innenstadt.

RAINER LEHMANN (1949). Studium Fachrichtung Bauwesen TU Dresden. Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Städtebau und Architektur der Bauakademie der DDR 1973–1990. Arbeiten zur Entwicklung und Erneuerung historischer Stadtkerne, u. a. zu Fußgängerbereichen.

MONICA MEINI (1962). Studium der Geographie an der Universität Florenz. Mitarbeiterin der Stadtverwaltungen Florenz und Pisa über Umweltthemen. Doktor in Stadt- und Regionalgeographie (1995, Universität Pisa). Gastforscherin an der Universität Verona, Geographisches Institut (1996–1998). Forschungsschwerpunkte: Stadtverkehr; Nutzungen und Lebensqualität in italienischen historischen Innenstädten; Wahrnehmungsgeographie.

ROLF MONHEIM (1941). Studium der Geographie, Geschichte und Soziologie in Bonn, München, Aachen; Promotion an der Universität Bonn, ebenda Habilitation 1977 über Fußgängerbereiche und Fußgängerverkehr in deutschen Innenstädten. Seit 1978 Professor für Angewandte Stadtgeographie an der Universität Bayreuth. Forschungsschwerpunkte: Verkehr, Einzelhandel und Freizeit (speziell in Innenstädten); Wohnen; Italien.

JOHANN-GEORG SANDMEIER (1955). Architekturstudium an der TU München. Tätigkeit als Architekt in München. 1989 große Staatsprüfung zum Regierungsbaumeister. Seit 1990 im Baureferat Hochbau der Landeshauptstadt München. Leiter des Sachgebietes »Gestaltung des öffentlichen Raumes«.

ANTON SEDLMEIER (1957). Studium der Geographie an der Universität Regensburg. Von 1983 bis 1986 wissenschaftlicher Assistent am Lehrstuhl für Wirtschaftsgeographie der Universität Regensburg. Seit 1986 tätig beim Amt für Stadtentwicklung der Stadt Regensburg.

BERNHARD WINKLER (1929). Studium der Architektur und Urbanistik, Universität Rom und Technische Hochschule Stuttgart. Ordinarius an der Fakultät für Architektur der Technischen Universität München. Realisierung der Fußgängerzonen in den Altstädten von München und Nürnberg. Verfasser von Projekten zur Stadtmobilität für Bologna, Florenz, Venedig, Toledo, Wiesbaden und Frankfurt am Main.

Besprechungen

CHRISTOPHER R. FRIEDRICHS, *The Early Modern City 1450–1750 (A History of Urban Society in Europe, edited by Robert Tittler, vol. 1), London/New York: Longmann 1995, 381 S., PB L 16,-, HB L 42,-.*

Das in den letzten Jahrzehnten gewachsene Interesse an der Geschichte der Stadt und der Städte hat sich vor allem in Forschungen zu einzelnen Städten, zu einzelnen Epochen der Stadtgeschichte wie in thematischen Untersuchungen zu generalisierenden, die einzelnen Orte und Regionen übergreifenden Fragestellungen niedergeschlagen. Schließlich hat die Stadtgeschichtsforschung durch die neuen Ansätze der »Geschlechtergeschichte« (»gender history«) und der Alltagsgeschichte und der Erforschung der »Volkskultur« weitere neue Impulse erhalten. Bisher allerdings galt die Stadtgeschichte (»urban history«) eher als ein Nebenpfad, etwas abgelegen von den Hauptwegen der allgemeinen Geschichte, der Geschichte der Staaten und Nationen, der Wirtschafts-, Sozial- und Kulturgeschichte. Die neue Reihe der von Robert Tittler (Montreal) herausgegebenen »History of Urban Society in Europe« versucht dagegen die Stadtgeschichte in die »allgemeine Geschichte« zu integrieren.

Bereits der Begriff »urban society in Europe« unterstreicht, daß bei diesem Ansatz die europäische Geschichte *von der Stadt her* gesehen wird und nicht mehr – beispielsweise – *von den Höfen*, für die etwa das Versailles Ludwigs XIV., wie es Peter Burke beschrieben hat, gleichsam das überragende Symbolbild abgab. Stellten nicht, so kann man sich fragen, die Städte Europas seit dem Mittelalter in manchem, sicherlich nicht in allem (und vor allem nicht in ihren korporativen Strukturen) die Vorformen einer »Zi-

vilgesellschaft« dar, die erst unter den Bedingungen der modernen liberalen Demokratien gleichsam zu sich selbst kommen konnte? Der erste Band der neuen »History of Urban Society in Europe« wurde von Christopher R. Friedrichs verfaßt, der beispielsweise der Beschreibung der Stadtprozession des Dogen von Venedig, die die Macht und das Ansehen der städtischen Elite unterstreicht, unmittelbar im Anschluß daran ein Beispiel aus der kleinen polnischen Stadt Zlin, bei dem es gleichfalls um die Rolle der städtischen Führungsschicht, des örtlichen Patriziats, geht. Am Anfang und am Schluß einzelner Kapitel werden geschickt Einzelschicksale von Frauen, Männern und Kindern eingebunden.

Der Begriff der »städtischen Gesellschaft« deutete etwas Statisches oder zumindest Konstantes an, und tatsächlich besagt auch die Ausgangsthese Friedrichs, daß die Städte Europas in der Epoche der »Frühen Neuzeit« weniger durch Veränderungen als durch Dauerhaftigkeit und Beständigkeit der Lebensweisen geprägt wurden. Konsequenterweise lehnt Friedrichs auch die heute weit verbreitete, von Max Weber beeinflusste »Modernisierungstheorie« ab, die von der Vorstellung ausgeht, daß allmählich eine moderne, fortschrittliche, dynamischere, mobilere und säkularisierte Gesellschaft entstanden sei, die an die Stelle der vorindustriellen, traditionellen, statischen und religiös gebundenen, »unterentwickelten« mittelalterlichen Gesellschaft getreten sei. Sei etwa der Hexenwahn der Frühen Neuzeit, fragt Friedrichs, ein Fortschritt gegenüber dem Mittelalter gewesen, das ihn in diesem Ausmaß nie gekannt hatte? Natürlich gab es Veränderungen beispielsweise durch Kriege und durch die Einwirkung von Gewalt von außen – die Städte selbst führten in dieser Zeit anders als im Mittelalter keine Kriege mehr –, durch »natürliche Katastrophen« wie schlechte Ernten,

Hunger oder Epidemien wie die Beulenpest, durch Umleitungen der Wirtschaftsströme und, wenn auch nur begrenzt, durch technische Neuerungen. Aber die Städte und ihre Bewohner beschränkten sich darauf, lediglich zu reagieren. Man fügte sich insgesamt den Gegebenheiten, zu denen auch der vorgegebene Rahmen gesellschaftlicher und politischer Herrschaft innerhalb und außerhalb der Städte zählte. »Die wahre Geschichte der frühneuzeitlichen Stadt« sei die Geschichte, »wie es zwölf Generationen menschlicher Wesen verstanden habe, unter den Zwängen der technologischen Beschränkungen der vorindustriellen Gesellschaft und in der ständigen Auseinandersetzung mit dem übergreifenden, undurchdringlichen Rahmen institutioneller wie ökonomischer Stabilität das Beste aus dem eigenen Leben zu machen.«

Zwar habe es immer wieder Aufstände und Revolten in den Städten gegeben. Aber sie waren vorübergehend und sie blieben langfristig erfolglos. Innerstädtisch konnte sich das korporative System der Gilden und Zünfte, das im mittelalterlichen Europa entstanden war, während dieser dreihundert Jahre in ganz Europa behaupten. Die frühneuzeitliche Stadt war bemerkenswert stabil: Die Art und Weise, wie Städte regiert, Befehle reguliert und Einkommen erworben wurden, sei im hohen Maße über Jahrhunderte hinweg konstant geblieben. Viele Städte seien zwar gewachsen, und die physische Gestalt habe sich verändert, indem beispielsweise Befestigungen und neue Stadtgebiete angelegt worden seien. Aber nicht einmal die überkommene Gestalt der Straßenführung (»streetscape«) sei gravierenden Veränderungen unterworfen gewesen. Beständigkeit und Kontinuität zeige sich auch in dem Binnenverhältnis der Bewohner der Städte untereinander: »Die Machtverhältnisse in den inneren Kreisen des städtischen Lebens blieben im wesentlichen konstant. Zünfte wurden immer von den reichsten Meistern kontrolliert. Die Angelegenheiten der Kirchengemeinde wurden immer von den wohlhabenden Einwohnern bestimmt, und die patriarchalische Struktur der Familien und Haushalte blieb unverändert erhalten.

Jene bedeutenden Entwicklungen der Geschichte der frühen Neuzeit wie der Aufstieg des

modernen Staates, die Verbreitung des Kapitalismus oder die Veränderungen in den Naturwissenschaften, ja selbst das demographische Wachstum der Städte selbst, all dies habe wohl die Städte beeinflusst, aber es sei von den Bewohnern der Städte kaum bewußt wahrgenommen worden. Viel wichtiger war etwas anderes, nämlich wie das eigene Leben und die eigenen Hoffnungen innerhalb des Rahmens der städtischen Gliederungen und Institutionen, die das städtische Leben seit »undenklichen Zeiten« prägten, gestaltet wurde. Man habe nach wirtschaftlichem Erfolg, nach gesellschaftlichem Ansehen, vor allem aber nach Gesundheit und Wohlbefinden gestrebt. Aber wirklich gesichert war das städtische Leben nie. Die Bedrohung kam aus verschiedenen Richtungen: Es waren »Feuer, Hunger, Krankheit, Unordnung und Kriege«. Aus diesem Ansatz gestaltet sich diese neue Geschichte der städtischen Gesellschaft Europas gleichsam zu einer historischen Anthropologie, die aber nicht von den historischen Zuständen einfach abhebt, sondern diese zu begreifen versucht. Ein anregendes und motivierendes Buch.

Münster

Wilhelm Ribhegge

HANS HENNING BUCHHOLZ, *Städtebauliche Denkmalpflege in Klein- und Mittelstädten der alten Bundesrepublik. Ziel- und Anwendungsunterschiede in dreizehn Beispielen (Schriften zur Kulturwissenschaft, Bd. 12); Hamburg: Verlag Dr. Kovac 1997, 168,- DM.*

Thema der Arbeit – eine 1997 abgeschlossene Dissertation an der Gesamthochschule Kassel – ist der programmatische und praktische Umgang mit ausgewählten »geschichtlichen« Klein- und Mittelstädten in den alten Bundesländern während der letzten Jahrzehnte unter dem Aspekt der »städtebaulichen Denkmalpflege«. Wichtig dabei ist, daß der Autor nicht nur als wissenschaftlicher Beobachter fungiert, sondern selbst als Stadtplaner in dem Arbeitsfeld gearbeitet hat.

Im Zentrum der Arbeit steht der Begriff oder genauer: die Praxis der städtebaulichen Denk-

malpflege, die sich ja gerade dadurch auszeichnet, daß sie als – nicht rechtlich fixierter – Tatbestand vor allem in den alten Bundesländern kaum als solche bezeichnet wird. Sie erlebt als Begriff ihre große Stunde erst nach dem Fall der Mauer, in den neuen Bundesländern, für die ein Förderungstatbestand »Städtebauliche Denkmalpflege« geschaffen wird. Jenseits dieser Besonderheit in der begrifflichen Konjunktur zeigt der Autor, daß das Arbeitsfeld »städtebauliche Denkmalpflege« natürlich auch in den alten Bundesländern bereits vor dem Fall der Mauer in breitem Maße vorhanden war. Dieses Arbeitsfeld war im engeren Sinne mit dem Begriff des »Denkmalbereichs (auch: Gruppe, Gesamtanlage, Ensemble)« abgedeckt. In diesem Zusammenhang werden weitere präzisierende, die städtebauliche Denkmalpflege »beeinflussende« Elemente genannt: der Stadtgrundriß selbst, damit das Verhältnis von öffentlichem zu privatem Freiraum; die Anforderungen des Verkehrs, der sich zumindest aus der Dichte baulicher Nutzungen und deren Mischungsgrad ergibt; die besonderen architektonischen Gliederungen; die vorherrschende Grundstücksstruktur; die absoluten Bauhöhen; die vorherrschende Nutzung; das Maß des charakteristischen Grünvolumens und die vorherrschende sozioökonomische Situation des Bereichs.

Nach welchen Aspekten wurden die Beispielstädte ausgewählt? Gesucht wurden »vorbildliche Erfolgsfälle«, aber auch »negative Erfahrungen«. Als Auswahlkriterien wurden verwendet: eine Obergrenze der Einwohnerzahl der Gesamtstädte von »möglichst nicht über etwa 40 000 Einwohnern«; die Existenz eines Gebietes möglichst im Stadtzentrum, in dem das Arbeitsfeld städtebauliche Denkmalpflege eine Rolle gespielt hat; die Existenz eines Planungsinstituts mit Bezug zum Arbeitsfeld städtebauliche Denkmalpflege; eine Größe des Gebietes solcher Aktivitäten im Bereich von 3 bis etwa 10 Hektar. »Um über die historischen Städte der alten Länder, trotz der beschränkten Zahl der Fallbeispiele, noch wenigstens eine gewisse Vielfalt der Eindrücke zu erhalten, wurden Städte aus allen alten Flächenländern gewählt, so daß sich pro Land 1–2 Städte ergaben.« Letztendlich wurden

folgende Beispielstädte untersucht: Karlstadt und Wasserburg in Bayern, Ellwangen und Bopfingen in Baden-Württemberg, Herborn in Hessen, Aurich und Bodenwerder in Niedersachsen, Hattingen und Monschau in Nordrhein-Westfalen, Kusel in Rheinland-Pfalz, Blieskastel im Saarland sowie Itzehoe und Mölln in Schleswig-Holstein. Die Einzelfallstudien markieren den Kern der Arbeit. Sie fassen die Besonderheiten der jeweiligen Stadt (Lage und Größe des Fallgebietes, Alter und historischer Aufbau, aktuelle Funktion in der Gesamtstadt, Eingrenzung und Entwicklung des Fallgebietes, Anlaß kommunalpolitischer Aktivitäten, Ziele und Planungsinhalte für das Gebiet, Merkmale wie Nutzung und Dichte, Verkehr, Straßen und Plätze, dann die Bedeutung von Denkmalschutz, die Rolle unterschiedlicher Akteure, die Wirkungen der Planungen, interne Beurteilungswege und Abstimmungsvorgänge sowie die Perspektiven des Umgangs mit der historischen Stadt u. a.) zusammen.

Insgesamt wird deutlich, daß – trotz der Besonderheiten der einzelnen Beispielstädte – auch ein dominanter Entwicklungstrend zu beobachten ist. So werden auch die Klein- und Mittelstädte im Laufe der Nachkriegszeit immer mehr zum Opfer des zunehmenden Individualverkehrs (Verfall der öffentlichen Räume, Lärm, Abgase und Gefahren für die Bewohner), die Sozialstruktur verändert sich (Abnahme der Bevölkerung, relative Zunahme von alten und »einkommensschwächeren« Bewohnern, aber auch von Ausländern) und die historische Bausubstanz wird nicht mehr instandgehalten, geschweige denn modernisiert (Verfall und Leerstand). Die Reaktion auf diese Entwicklungen ist bis in die frühen 70er Jahre hinein eher ein Konzept der Flächensanierung, während im Lauf der 70er Jahre oft eine Umorientierung in Richtung Erhaltung stattfindet. Falls diese Umorientierung erfolgreich ist, führt sie zu einer Aneignung der historischen Stadt durch einkommensstärkere Schichten – als Touristen und/oder als Bewohner. Städtebauliche Denkmalpflege und soziale Aufwertung scheinen daher in der Regel Hand in Hand zu gehen. Hinsichtlich des (zeitlichen) Verhältnisses von Denkmalschutz und Stadtplanung

wird vermerkt: »In einem Drittel der besuchten Städte ... hatte der Denkmalschutz den absoluten zeitlichen Vorrang vor der Stadtplanung. Denkmalpflege gab den ersten Anstoß...« Und weiter: »Interessant erscheint, daß *keine* der Städte mit der Erarbeitung eines Rahmenplans *begann*.«

Die von Hans Henning Buchholz vorgelegte solide Bilanz der städtebaulichen Denkmalpflege in westdeutschen Klein- und Mittelstädten ist nicht zuletzt durch den Zeitpunkt ihrer Erstel-

lung von besonderem Interesse: In den alten Bundesländern ist eine Reduktion der öffentlichen Fördermittel für das Arbeitsfeld »städtebauliche Denkmalpflege« im Gange, die die Frage nach der Zukunft und neuen Praktiken der Stadterhaltung auf die Tagesordnung setzt. Leider ist der hohe Preis ein Hindernis für die wünschenswerte Verbreitung der Arbeit.

Berlin

Harald Bodenschatz