Zeitschrift: Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern

Herausgeber: Geographische Gesellschaft Bern

Band: 60 (1997)

Artikel: Einflüsse von Leitbildern und Lebensstilen auf die Entwicklung der Innenstadt als Einkaufs- und Erlebnisraum

Autor: Monheim, Rolf

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-960422

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Einflüsse von Leitbildern und Lebensstilen auf die Entwicklung der Innenstadt als Einkaufs- und Erlebnisraum

Rolf Monheim

Abfolge wechselnder Leitbilder

Die Gestaltung unserer Städte entspringt der Wechselwirkung zwischen ökonomisch-funktionalen Erfordernissen und geistigen, emotionalen, sozialen und politischen Bezügen. Dabei handelt es sich allerdings nicht um einen Kontrast zwischen zwei gegensätzlichen Polen; vielmehr wurzeln auch die vermeintlich objektiveren ökonomisch-funktionalen Erfordernisse in Ideologien, in politischen Werthaltungen und Interessenlagen. Die gleichen Leitbilder können sich sogar in ganz unterschiedlichen Gesellschaftssystemen und über historische Brüche hinweg manifestieren. So prägte der fortschrittsorientierte, überlieferte Strukturen als überholt ansehende Funktionalismus Architektur und Städtebau sowohl bei den «Linken» von den zwanziger Jahren bis zu Labour Party, SPD und SED der Nachkriegszeit als auch bei Nationalsozialisten und Konservativen. Als Gegenreaktion kam es immer wieder zur Rückbesinnung auf die stadtspezifische Individualität und Identität, die eher auf Bewahren bzw. behutsame Weiterentwicklung des Überlieferten ausgerichtet war und ein umfassenderes Verständnis von Stadt hatte. Unsere Städte dokumentieren heute mehr oder weniger deutlich die Leitbilder verschiedener Phasen ihrer Entwicklung. Jede Generation bewertet diese neu und entwickelt sie ihren zeitgenössischen Leitbildern und Lebensstilen entsprechend weiter. Zeitweise konkurrieren auch unterschiedliche Leitbilder miteinander, wobei die Auseinandersetzung einerseits im Kreis der Experten, andererseits auf den Ebenen von Wirtschaft, Gesellschaft und Politik geführt wird. Am Beispiel von sechs belgischen Städten hat Krings (1984) anschaulich die Auswirkungen wechselnder Leitbilder auf die Gestaltung der Innenstädte für den Zeitraum eines guten Jahrhunderts (1860–1978) dargestellt.

Im vorliegenden Beitrag, der ursprünglich in wesentlich kürzerer Form für einen Vortrag am Geographischen Institut der TU Berlin anlässlich des 65. Geburtstages von Burkhard Hofmeister entstanden ist, soll zunächst an einigen Beispielen des Wiederaufbaus kriegszerstörter Städte das Neben- bzw. Gegeneinander unterschiedlicher Leitbilder für die Gestaltung der Innenstädte und die sich daraus ergebende Nutzbarkeit dieser Innenstädte für heutige Ansprüche skizziert werden. Empirische Befunde zum Verhalten der Innenstadtbesucher geben dann Hinweise auf die Bedeutung neuer Lebensstile für die Entwicklung der Innenstadt zum Einkaufs- und Erlebnisraum. Dies führt abschliessend zu der Frage nach den künftigen Entwicklungsperspektiven für die Innenstädte und den durch die Stadtforschung aufzugreifenden Themen.

In den letzten hundert Jahren gab es mehrfach einen Leitbildwechsel, der sich mit von Stadt zu Stadt unterschiedlicher Intensität manifestiert hat. Die Gründerzeit

beseitigte relativ rigoros, was dem Fortschritt im Wege stand, und sprengte dabei die überlieferte Kleinteiligkeit der vielfach in Stagnation verharrenden Altstädte. Dies wurde durch den historistischen Baustil nur unvollkommen verdeckt. Um die Jahrhundertwende entstand aus geschichtsbewusstem Bürgertum eine Gegenbewegung zur Abwehr spekulativer Stadtverschandelung und für den Erhalt historischer Bauten, die dann auch zum Beginn staatlicher Denkmalpflege führte. Gleichzeitig schuf der Jugendstil als Reaktion auf das Kopieren vergangener Stile einen eigenen Ausdruck für das Bedürfnis nach Schönheit, nach der Verschmelzung von Sachlichem und Seelischem.

Auf die Erschütterungen des Ersten Weltkriegs und den Zusammenbruch überlieferter Ordnungen reagierten reformorientierte Städtebauer und Architekten mit einem programmatischen Funktionalismus. Dieser manifestierte sich vor allem im Wohnungsbau. Die Innenstädte erfuhren zwar infolge der geringeren wirtschaftlichen Dynamik relativ wenige Veränderungen; in den dreissiger Jahren arbeiteten aber bereits vielerorts Planer an Konzepten für eine tiefgreifende Umgestaltung der Innenstädte, um sie den neuen Anforderungen der Wirtschaft und vor allem der erwarteten (und angestrebten) Massenmotorisierung anzupassen (z.B. für Kiel und Coventry, BAUDEZERNAT DER LANDESHAUPTSTADT KIEL, 1990). Das funktionalistische Leitbild erhielt seine nachhaltige Wirkung durch den 1928 in der Schweiz gegründeten «Internationalen Kongress der modernen Architektur» (Congrès International d'Architecture Moderne, CIAM), der 1933 die berühmte «Charta von Athen» erarbeitete. Sie definiert die Stadt als «funktionelle Einheit» mit den vier Bereichen Wohnen, Freizeit, Arbeit und Verkehr und fordert die Überwindung der mit dem Maschinenzeitalter entstandenen, chaotischen Umwälzungen durch eine strikte Fachplanung unter Berücksichtigung der wechselseitigen Bezüge zwischen den vier Lebensbereichen und der jeweiligen lokalen Bedingungen (zur Kritik s. z.B. KRINGS, 1984: 132–136).

Die Zerstörung der Städte im Zweiten Weltkrieg und die damit verbundenen gesellschaftspolitischen Umbrüche eröffneten dem Funktionalismus die Möglichkeit zur tiefgreifenden Neuordnung des städtischen Gefüges. Insbesondere die als nicht mehr zeitgemäss empfundenen Stadtzentren sollten den künftigen Anforderungen, nicht zuletzt des dort gebündelten Verkehrs, angepasst werden. Die entsprechenden Planungen waren bereits während des Krieges vorangetrieben worden. Die radikalen Konsequenzen derartiger Konzepte werden besonders anschaulich in den 1958 vorgelegten Entwürfen der beiden ersten Preisträger eines Ideenwettbewerbes zur Hauptstadtplanung Berlin, die STIMMAN (1994) folgendermassen charakterisiert: «Ohne Rücksicht auf die Topographie, den Stadtgrundriss, existierende Gebäude und die bürgerlichen Grundeigentumsverhältnisse wurde von der internationalen Architekturelite eine Zukunft des Zentrums der Metropole Berlin ohne Spuren der Vergangenheit geträumt.» Teilweise wurde dieser Ansatz noch für die Anordnung der Gebäude im Bereich des Kulturforums wirksam (sehr anschaulich werden die Konzepte für den Wiederaufbau der kriegszerstörten Städte in einem durch von BEYME, DURTH, GUTSCHOW, NERDINGER und TOPFSTEDT 1992 herausgegebenen Sammelband dargestellt; er enthält eine ausführliche Einleitung der Herausgeber zu den Leitbildern, zwölf Beispiele aus den alten und sechs Beispiele aus den neuen Bundesländern).

Der funktionalistische Stadtumbau erlebte seinen Höhepunkt in den sechziger Jahren mit massstabssprengenden Flächensanierungen und Verkehrsbauten. Beson-

ders weitreichende Folgen hatte das Leitbild der «autogerechten» Stadt. Es entsprang einem unkritischen Willen zu Wachstum und Fortschritt. Während im Westen die Schützenhilfe der mit dem Auto verbundenen Wirtschaftszweige und gesellschaftlichen Kräfte sowie das Vorbild Amerikas parteiübergreifend seine Durchsetzung förderten, wurde es in den sozialistischen Systemen fast noch ungehemmter wirksam durch die Verbindung von Fortschrittsglauben und Totalitarismus.

Die breite Auseinandersetzung mit dem in naivem Fortschrittsglauben, aber auch in starken ökonomischen Interessen wurzelnden, radikalen Stadtumbau begann in der BRD mit der Rezession von 1966, den 68er Unruhen und dem politischen Erstarken gesellschaftskritischer Kräfte. Bürgerinitiativen kämpften gegen die als seelenlos empfundene Beseitigung der in Bauten und Nutzungen manifestierten Identität und Massstäblichkeit. Eine «Aktion Gemeinsinn» warnte 1975 im Rahmen des Denkmalschutzjahres «Haus für Haus stirbt Dein Zuhause» und forderte: «Unser Lebensraum braucht Schutz. Denkmalschutz.» Viele Planungen wurden aufgegeben oder stadtverträglicher abgewandelt. In den Innenstädten wurden sogar etliche nach dem Zweiten Weltkrieg für den Autoverkehr erheblich verbreiterte Haupteinkaufsstrassen zu Fussgängerstrassen umgewandelt (z.B. in Dortmund, Frankfurt, Hamburg).

Der Anfang der siebziger Jahre begonnene Leitbildwechsel hat sich allerdings keineswegs allgemein durchgesetzt. Es gibt weiterhin starke Kräfte für eine ausschliesslich ökonomisch-funktional orientierte Nutzenmaximierung. Sie können sich um so leichter durchsetzen, je schwächer die für die Erhaltung lokaler Identität eintretenden Gruppierungen sind. Dies wird besonders deutlich in den neuen Bundesländern. Dabei werden die Innenstädte nicht nur durch die in ihnen umgesetzten Massnahmen gefährdet, sondern auch durch den Ausbau konkurrierender Einzelhandels- und Freizeitstrukturen an der Peripherie und im Umland der Städte. Die Herausforderung zwingt die Innenstädte zu einer neuen Positionsbestimmung, wobei zur Umsetzung tragfähiger Leitbilder auch die geeigneten Instrumente bereitgestellt werden müssen.

Die Konsequenzen verschiedener Leitbilder für die Stadtgestaltung lassen sich besonders gut am Beispiel einiger im Krieg fast vollständig zerstörter Stadtzentren aufzeigen. Für den funktionalistischen Ansatz, wie er die Charta von Athen prägt, steht Essen (624600 E.), für den an lokaler Identität und Massstäblichkeit orientierten Ansatz stehen Freiburg (197700 E.) und Nürnberg (499800 E.). Dresden (480500 E.) erhielt beim Wiederaufbau zunächst ein sozialistisch-funktionalistisches Stadtzentrum und steht nach der Wende vor der Frage, wie weit dieses in Anlehnung an die historische Massstäblichkeit nachverdichtet werden soll.

Das Anliegen des folgenden Beitrages ist weniger historisch als aktualistisch: Wie wirken sich frühere Entscheidungen auf die heutige Nutzbarkeit der Innenstädte aus? Und wie weit wirken in heutigen Diskussionen zur baulichen Gestalt und Verkehrserschliessung der Innenstadt Leitbilder früherer Epochen fort? Gehört der Vorrang funktionalistischer und modernistischer Erfordernisse einer vergangenen Epoche an oder setzten sich diese Leitbilder – insbesondere bei der Verkehrsplanung – bis heute immer wieder durch? Welche Rolle spielen dabei politische Strömungen, wie z.B. der Neo-Konservativismus bzw. Neoliberalismus der achtziger und neunziger Jahre? Wie kann die Forderung der siebziger Jahre nach einer Zukunft für

unsere Vergangenheit umgesetzt werden? Und was bedeutet die 1962 vom Kieler Stadtbaurat Jensen bei der Vorlage des von ihm entwickelten Stadtentwicklungsplans für München erhobene Forderung: «Von der Vergangenheit leben, ja, aber nicht in der Vergangenheit leben?»

Essen als Beispiel für die funktionalistische Umgestaltung einer kriegszerstörten Innenstadt

Der Wiederaufbau der **Essener Innenstadt** galt bis Anfang der siebziger Jahre als vorbildlich für die Entwicklung eines modernen Haupteinkaufsbereichs mit grossen Waren- und Kaufhäusern (an den Enden und im Verknüpfungsbereich der beiden zu Fussgängerbereichen umgestalteten Haupteinkaufsachsen), mit parallelen Andienungs- und Erschliessungsstrassen, mit umfangreichen Parkbauten und mit einem grosszügig dimensionierten Strassenring, der am Südrand der City auch noch mit dem dort tiefergelegten Ruhrschnellweg (A 430) verknüpft war (vgl. die Informationsbroschüre des Stadtplanungsamtes Essen, 1971; für Abbildungen s. auch Monheim, 1975: 129, 1980: 40–42).

Die Essener Innenstadt war bis zur Zerstörung im Zweiten Weltkrieg geprägt durch die sehr kompakte Bebauung der relativ kleinen Altstadt (580x900 m), deren hoch frequentierte Haupteinkaufsstrassen bereits in den zwanziger Jahren (Limbecker Strasse) bzw. dreissiger Jahren (Kettwiger Strasse, mit Strassenbahn) für den individuellen Kraftfahrzeug-Verkehr gesperrt wurden (neben der Hohen Strasse in Köln sind dies die frühesten deutschen Fussgängerstrassen). Schon in der Gründerzeit wurde ausserhalb dieses Kerns ein Tangentenring angelegt, der auch einen grossen Teil der Strassenbahnlinien aufnahm (Grundlage war der Bauplan der Stadt Essen von 1857, genehmigt 1863).

Der Wiederaufbau nach flächenhafter Kriegszerstörung erfolgte mit der erklärten Zielsetzung, die bereits vor dem Krieg als Gegengewicht zur dominierenden, aber immer wieder krisengeschüttelten Industrie begonnene Profilierung des mittelalterlichen Stadtkerns als Einkaufszentrum konsequent weiterzuentwickeln. Dabei war man sich einerseits der Tatsache bewusst, dass die geschichtlich und topographisch bedingte Kleinteiligkeit hierfür eine sehr gute Voraussetzung bildete und die bei modernen Grossprojekten offenbar nicht zu vermeidenden, flächigen und wenig gegliederten Strukturen im Gebiet der inneren City städtebaulich nicht zu verkraften gewesen wären (Amt für Stadtentwicklungsplanung der Stadt Essen, 1982: 43). Andererseits wollte man aber das Achsenkreuz der Haupteinkaufsstrassen optimal für den rasch wachsenden Autoverkehr erschliessen, der möglichst dicht an die Rückseiten herangeführt wurde. Hatte man zunächst vor allem am Rande der kleinräumigen Altstadt Parkplätze vorgesehen, so ergab sich mit dem fortschreitenden Aufbau und der Zunahme des Verkehrs die Notwendigkeit, auch im Inneren des Stadtkerns selbst vermehrt Parkraum zu schaffen, obwohl dadurch die Flächen für die Errichtung von Geschäftshäusern verringert wurden (Heyn, 1955: 95).

Nach einer Broschüre des Stadtplanungsamtes (1971: 28) «sind die kürzesten Zufahrtsmöglichkeiten mit den kürzesten Wegen zu den Fussgängerstrassen ideal verbunden. Die Entfernung beträgt meist nicht mehr als 100 bis 200 Meter, eine Entfer-

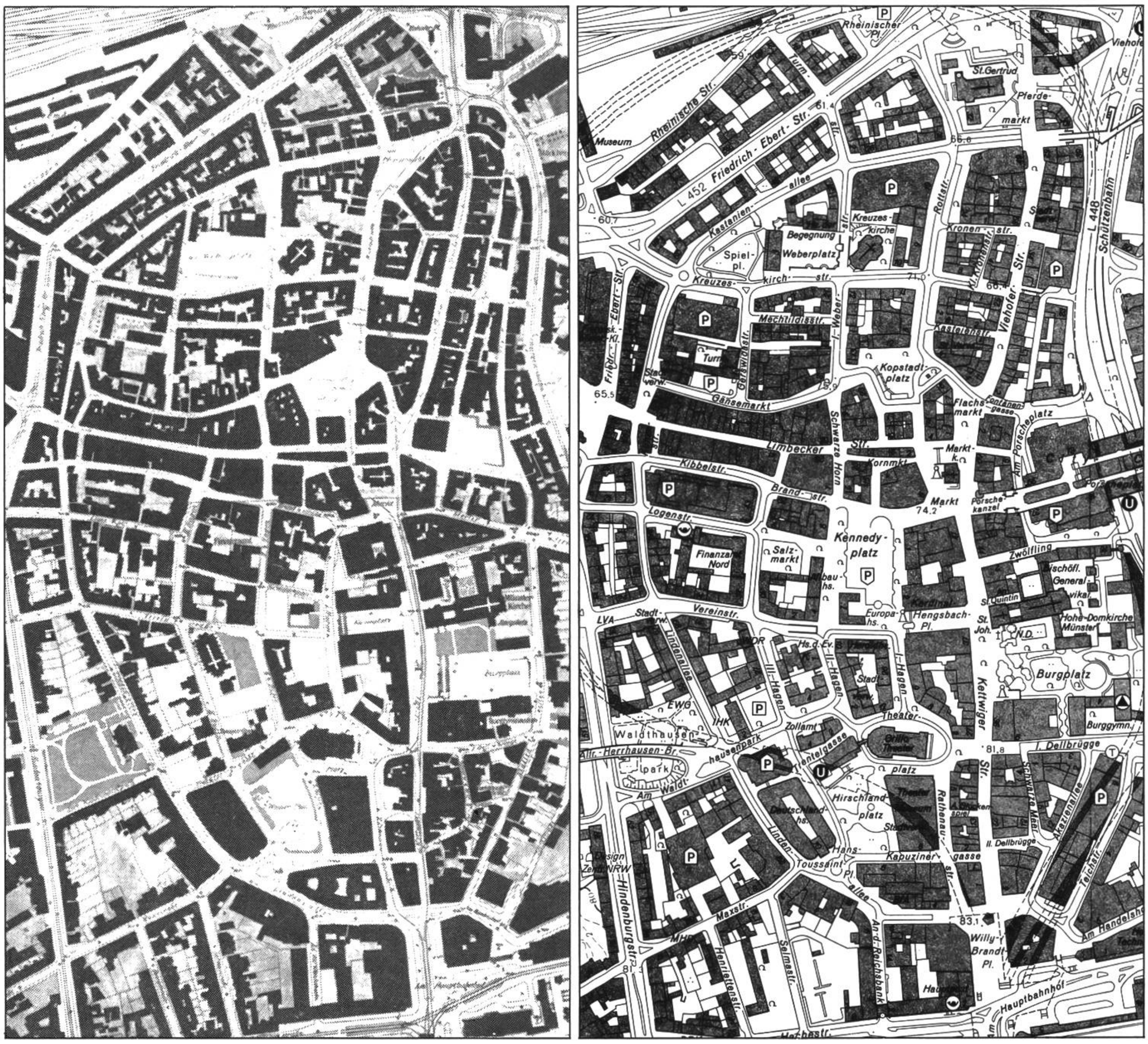

Abb. 1: Grundriss der Essener Innenstadt in der Zwischenkriegszeit und 1995.

nung, die als Optimum zu bezeichnen ist.» Hinzu kam der Wunsch zur Entwicklung eines stärker grossstädtischen Gepräges. Dieser wird z.B. in den Ausführungen einer Untersuchung über «Zerstörung und Aufbau der Grossstadt Essen» deutlich (HEYN, 1955: 68ff): «Inmitten des Stadtkerns gewann seit 1954 der völlig neu geschaffene Gildenplatz (heute: Kennedyplatz, R.M.) durch die fortschreitende Umbauung mit grossen Geschäfts- und Bürohäusern als Zentrum des Geschäftslebens eine eindrucksvolle Gestalt. (…) 1955 erfolgte als wichtige städtebauliche Massnahme… die Verbreiterung der Kettwiger Strasse (…). Damit ist das Gesicht der neuen Kettwiger Strasse frei von provinziellen Zügen; es hat jene grosse Form gewonnen, wie sie einer Hauptgeschäfts- und Einfallstrasse in der Geschäftsstadt entspricht.» (Die neuen Fluchtlinien waren allerdings bereits vor der Kriegszerstörung festgelegt worden, AMT FÜR STADTENTWICKLUNGSPLANUNG DER STADT ESSEN, 1980: 130).

Ein Element der funktionalistischen Anpassung der Innenstadt an das Modell eines Shopping-Centers ist die Anlage von Überdachungen, zuerst in dem 1971 als Fussgängerstrasse ausgebauten nördlichen Arm des Achsenkreuzes (Viehhofer Strasse)

in Form pilzförmiger Elemente. Auch 1985 wurde in einem Gutachten über «Essen als Einzelhandelsstandort» als «Schwerpunkt seitens der Unternehmer» zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt die Überdachung von Einkaufsstrassen herausgestellt: «Glaskuppeln als Bauelemente sollten *witterungsunabhängiges Einkaufen* ... zu allen Jahreszeiten ermöglichen. Die Kettwiger Strasse und Limbecker Strasse sowie das City-Center böten bei dieser Weiterentwicklung *attraktive Alternativen* zu den in der Region lokalisierten Einkaufszentren» (INSTITUT FÜR STADT-, STANDORT-, HANDELSFORSCHUNG UND BERATUNG, 1985: 690).

Am auffälligsten wird die Orientierung an dem im Ruhrgebiet sehr früh (Ruhrpark 1964, Rhein-Ruhr-Zentrum 1973) etablierten Muster der Shopping-Centers beim 1979 fertiggestellten City-Center, mit dem die auf der Ostseite der City besonders breite, in einer Senke verlaufende Verkehrsschneise der Schützenbahn überbrückt wurde, um mit diesem Ostarm des Einkaufskreuzes das unmittelbar jenseits liegende, 1979 als städtebauliche Dominante errichtete Rathaus mit der City zu verknüpfen.

Der Fussgängerbereich beschränkte sich lange auf die bereits vor dem Krieg für Kraftfahrzeuge gesperrten und 1959–1966 baulich umgestalteten Abschnitte, die zunächst noch durch mehrere querende Strassen unterbrochen wurden. Auch die Ergänzungen des Einkaufskreuzes um den Nord- und Ostarm entsprachen dem linearen Grundkonzept. Darüber hinausgehende Erweiterungen waren erst nach langwierigen Diskussionen möglich. Inzwischen sind die meisten Konfliktpunkte beseitigt.

Bei der Verkehrserschliessung der Essener Innenstadt wurde, wie erwähnt, dem Autoverkehr erheblicher Raum gewährt: durch die Verbreiterung der Tangenten und ihrer Verkehrsknoten, durch die Ausweitung von Strassen und Plätzen innerhalb der Altstadt, als deren Folge dort der Anteil der Freiflächen von 1/3 auf 2/3 anstieg (STADTPLANUNGSAMT ESSEN, 1971: 30) und durch den Bau zahlreicher Parkhäuser. Trotz der grossen Parkhausdichte (11783 in der Innenstadt oder unmittelbar anschliessend vorhandene und 560 in Parkhäusern/Tiefgaragen im Bau befindliche bzw. geplante Stellplätze, 1413 bewirtschaftete Stellplätze im Strassenraum) stellt bei Befragungen von Bewohnern und Geschäftsleuten die Erhöhung der Parkkapazität ein zentrales Anliegen dar (INSTITUT FÜR STADT-, STANDORT-, HANDELSFORSCHUNG UND BERATUNG, 1985). Die ÖPNV-Erschliessung des Haupteinkaufsbereiches erfolgt seit der Herausnahme der Strassenbahn (1945) nur noch von den Tangenten aus. Selbst mit dem Bau unterirdischer Streckenabschnitte im Stadtzentrum wurde dieser Mangel kaum gemildert (die einzige Haltestelle innerhalb der City liegt relativ abseits). Der Hauptbahnhof (S-Bahn, DB) liegt am Eingang der Haupteinkaufsstrasse; er war lange durch autoverkehrsdominierte Räume psychologisch abgeriegelt, wurde aber inzwischen durch die Schliessung einer Hauptverkehrsstrasse (Willy-Brandt-Platz) besser angebunden.

Die starke Autoorientierung, die auch für alle übrigen Städte des Ruhrgebiets charakteristisch ist, führt dazu, dass trotz erheblicher Investitionen in den ÖPNV die Essener Innenstadt von 46% aller Essener (ohne Auswärtige) mit dem Auto und nur von 19% mit dem ÖV aufgesucht wird. Unter den Einkäufern ist die Autobenutzung zwar – wie überall – geringer, übertrifft aber immer noch mit 35% bei weitem die ÖV-Nutzung mit 23% (Tab. 1).

Mit dem gesellschaftlichen Wandel der siebziger Jahre in Richtung auf zunehmende Individualisierung, Freizeitorientierung und ein umfassenderes Verständnis von Lebensqualität begann in Essen eine kritische Auseinandersetzung mit der

Tab. 1: Wahl der Verkehrsmittel in Essen beim Weg zur Innenstadt (in %)

	Stadtbewohner (= Einheimische)												*Alle Besucher von Kauf- und Warenhäusern 1992 (Freitag)*			
	KONTIV – Haushaltsbefragungen, Monatsmittel[1]								*Besucher von Kauf- und Warenhäusern 1992 (Freitag)*							
	alle Besuchszwecke				*Hauptzweck Einkauf*											
	zu Fuss	Rad[2]	mIV	ÖV, P&R	zu Fuss	Rad[2]	mIV	ÖV, P&R	zu Fuss	Rad[2]	mIV	ÖV, P&R	zu Fuss	Rad[2]	mIV	ÖV, P&R
Essen	28	7	46	19	39	3	35	23	10	2	38	49	9	2	44	46
Freiburg	13	25	29	33	21	25	11	43	17	15	11	57	12	13	26	49
Nürnberg	13	12	35	40	11	10	25	54	20	4	17	58	15	6	26	55
Dresden[3]	12	7	41	40	20	10	21	48	20	6	19	56	16	4	26	54

1 Mittelwert für alle Wochentage und alle Altersgruppen, ohne Umlandbewohner!
2 Einschliesslich 0–2% Mofa/Motorrad
3 Nur Wege von der Wohnung in die Innenstadt

Quelle: KONTIV – Erhebungen durch Sozialdata i. A. der jeweiligen Stadt bzw. des dortigen Verkehrsbetriebes. Essen 1990, Freiburg 1989, Nürnberg 1989, Dresden 1992 (Für weitere Vergleichsdaten siehe auch Monheim 1996, Tab. 3).
Kauf und Warenhäuser: unveröffentlichte Erhebungen der Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Grossbetriebe des Einzelhandels e.V. (BAG), Werte für Freitag (annähernd normaler Wochentag), 16. 10. 1992.

Innenstadtgestaltung. Eine 1977 vom Oberstadtdirektor eingesetzte Arbeitsgruppe legte 1980 als Grundlage für die kommunalpolitische Diskussion eine Analyse der Innenstadtprobleme mit Zielen und Vorschlägen zur zeitgemässen Weiterentwicklung vor. Darin werden zahlreiche Mängel aufgezeigt und mit dem einseitig funktionalistischen Leitbild in Verbindung gebracht: «Eine absolut perfekt durchrationalisierte und in ihrer Gestalt ganz und gar nur rationalzweckbestimmte Umwelt weist den einzelnen zurück (...). Verödung der emotionalen Zustimmung zur Umwelt führt zwangsläufig zur Verödung der Kommunikationsbereitschaft. Und da 'städtische Gemeinsamkeit', da die Entfaltung der zwischenmenschlichen Beziehungen in der Stadt angewiesen ist auf ein genügend lebendiges Kommunikationsniveau in der Öffentlichkeit, bedeutet Absperrung der emotionalen Voraussetzung solcher Kommunikation: Austrocknung der Gemeinsamkeit zwischen den Menschen, die dieselbe Stadt bevölkern (...). Es müssen also Orte geschaffen werden, die als Kristallisationspunkte der Kommunikation allgemein zugänglich sind (...). Das Gesagte macht deutlich, dass ästhetische, raumgestalterische und funktionale Fragen im engen Zusammenhang miteinander stehen» (Amt für Stadtentwicklungsplanung der Stadt Essen, 1980: 102ff). Die differenzierte Analyse zeigt, «wie sehr das Bild der Stadt das formale Ergebnis der geschichtlichen Entwicklung ist und kaum durch machbare Gegenwart inszeniert werden kann. Bei dem Konzept der Weiterentwicklung der City müssen deshalb diejenigen Elemente bedacht werden, die das Bild der Stadt geprägt haben, wenn die Gefahr einer anonymen Gestaltlosigkeit vermieden werden soll. Wesentlich ist dabei die bei der deutlichen Begrenzung des Altstadtbereiches erkennbare, geschichtlich und topographisch bedingte Kleinteiligkeit, an manchen Stellen fast Intimität (Limbecker Strasse) der Strassen und Plätze» (ebenda: 131ff).

In dieser wie in einer 1982 folgenden Untersuchung des Amtes für Stadtentwicklung wird allerdings deutlich, «dass dieser Massstab beim gegenwärtigen Stand der Technologie besonders empfindlich durch den motorisierten Verkehr gestört wird» (EBENDA: 132).

Diese Störungen entstehen in Essen trotz der grundsätzlichen Beibehaltung der historischen Grundstrukturen durch Massstabsvergrösserungen, durch unangepasste Einzelbauten (vor allem Geschäfts- und Parkhäuser), durch unansehnliche Strassen auf der Rückseite der Haupteinkaufsachsen, durch fehlende bauliche Begrenzungen (vor allem in einigen Eingangssituationen) und durch die totale Dominanz des Automassstabs im Bereich des umgebenden Tangentenrings. Trotz der grundsätzlichen Einsicht in die auch für die Einkaufsfunktion nachteiligen Auswirkungen dieser Störungen erwies sich allerdings die Abkehr vom auto-orientierten Funktionalismus, nicht zuletzt wegen des hier wie überall anzutreffenden Widerstandes der Einzelhändler, als ausserordentlich schwierig.

Eine Untersuchung des Nutzungsgefüges der Essener Innenstadt sah 1986 in dem «starken Durchsatz mit Kauf- und Warenhäusern in Resten noch immer die Angebots- und Nachfragestruktur einer weitgehend industriellen regionalen Gesellschaftsstruktur», erkannte allerdings auch «eine an dem gesamtgesellschaftlichen Wandel orientierte Strukturveränderung hin zu einer kleinteiligeren – und auch qualitativ höherwertigen – Angebotsstruktur» (WEHLING, 1986: 53). Sie empfahl deshalb die Förderung von kleineren und differenzierteren Einzelhandelsbetrieben, insbesondere in zu entwickelnden Randlagen (in den Haupteinkaufsstrassen wäre dies aus strukturellen und ökonomischen Gründen kaum möglich), ausserdem die Stärkung ergänzender Kultur- und Freizeitfunktionen, z.T. begleitet von einer flächigeren Ausdehnung des Fussgängerbereiches.

Nürnberg und Freiburg als Beispiele für die Wiedergewinnung der Identität kriegszerstörter Altstädte

Während Essen trotz des Aufgreifens historischer Elemente und der Integration einzelner historischer Bauten seinen Wiederaufbau primär an funktionalistischen Leitbildern orientierte, damit aber in den siebziger und achtziger Jahren immer weniger den inzwischen aufkommenden Wünschen nach einem Identität, Kommunikation und Erlebnis vermittelnden Stadtzentrum entsprach, hatte man sich in Nürnberg und Freiburg beim Wiederaufbau der ebenfalls flächenhaft zerstörten Altstädte nach kontroversen Diskussionen zunächst für Leitbilder entschieden, die der historisch überlieferten Identität in Massstäblichkeit und Nutzungsvielfalt Priorität einräumten, ohne jedoch dabei die Rekonstruktion des historischen Baubestandes zu betreiben, sieht man von einzelnen öffentlichen Grossbauten ab. Dies bildet einen wesentlichen Unterschied zum Wiederaufbau historischer Altstadtbereiche in Danzig und Warschau, aber auch des Frankfurter Römers. Auch in Nürnberg und Freiburg gewannen allerdings in den sechziger Jahren Leitbilder eines funktionalistischen Stadtumbaus an Einfluss, ehe in den siebziger Jahren der Wert der ursprünglichen Konzepte für die neuen, urbanen Lebensstile deutlich wurde.

Die **Freiburger Altstadt** war infolge der Anlage eines Bastionenrings im 18. Jh. ausserordentlich kompakt bebaut. Vom Bombenhagel des Zweiten Weltkriegs blieben nur das Münster und wenige Gebäudegruppen verschont. Starke kommunalpolitische Kräfte befürworteten deshalb eine weitgehende Auflockerung. Letztlich setzte sich jedoch der Wunsch durch, die im Grundriss dokumentierte Identität Freiburgs zum Prinzip des Wiederaufbaus zu machen. Kehrseite dieser Medaille war, dass man um den kompakten Kern im Verlauf der früheren Festungswälle grosszügig dimensionierte Tangenten anlegte, von denen aus auf kürzestem Wege zahlreiche Parkhäuser und Tiefgaragen angefahren werden konnten. Zu ihrer Überquerung dienten an den Hauptfussgängerachsen Brücken oder Unterführungen.

Insgesamt entstanden durch die Baumassnahmen für den fliessenden und ruhenden Verkehr sowie am Nordrand der Altstadt durch die Errichtung von Einzelhandels-Grossbetrieben und an der Bahnhofseite durch Hotel- und Verwaltungsbauten um die Altstadt herum teilweise ausgeprägt modernistische und funktionalistische Bereiche, die einen starken Kontrast zur überwiegend kleinteiligen Altstadt bilden (für Abbildungen s. MONHEIM, 1975: 130, 1995: 50).

Als Gegengewicht zur guten Autoerreichbarkeit wurden in Freiburg die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nachhaltig gefördert. Die Strassenbahn verkehrt weiterhin durch die Haupteinkaufsstrassen und wurde durch infrastrukturelle wie tarifliche Massnahmen und Public-awareness-Kampagnen gefördert. Auch das Radfahren erhielt, nicht zuletzt dank der im Stadtzentrum gelegenen Universität, einen sehr hohen Stellenwert.

Eine erste, versuchsweise Verkehrssperrung an Samstagen Mitte der sechziger Jahre musste trotz überwältigender Zustimmung der Bürgerschaft auf Druck der Einzelhändler wieder aufgehoben werden. In den folgenden Jahren konnten nur wenige Seitengassen und ein Teil des Münsterplatzes für Fussgänger reserviert werden. 1971 wurde ein umfassendes Fussgängerbereichskonzept zur Diskussion gestellt, das allerdings erst nach einer Besichtigungsfahrt zum 1972 eröffneten Münchener Fussgängerbereich den politischen Durchbruch schaffte (STADTPLANUNGSAMT FREIBURG, 1971). Das Herausbilden Freiburgs zu einem Zentrum der Ökologie-Bewegung förderte in den folgenden Jahren die schrittweise Erweiterung des Fussgängerbereichs noch über die ursprünglichen Pläne hinaus.

Der zwischen Altstadt und Bahnhofsviertel angelegte Rotteck-Ring wurde nach Fertigstellung einer leistungsfähigen Parallelstrasse 1996 verkehrlich auf zwei Fahrspuren verschmälert und es gibt sogar Bestrebungen, ihn zur besseren Verknüpfung zwischen Altstadt und Bahnhofsviertel auf Dauer für den individuellen Autoverkehr ganz zu unterbrechen.

Die Gesamtnetzlänge des Fussgängerbereichs beträgt inzwischen etwa 10 km, womit Freiburg weltweit eine Spitzenstellung einnimmt. Dank klarer Präferenzen für den Umweltverbund wird der Weg zur Innenstadt nur noch von 29% aller Freiburger mit dem Auto zurückgelegt. Von den in Freiburg wohnenden Einkäufern kommen sogar nur 11% mit dem Auto, aber 21% zu Fuss, 25% mit dem Rad und 43% mit öffentlichen Verkehrsmitteln, vor allem mit der Strassenbahn. Selbst bei Berücksichtigung der aus dem Umland kommenden Besucher beträgt der Autoanteil für alle Besuchszwecke 40% und für Einkäufe nur 31%.

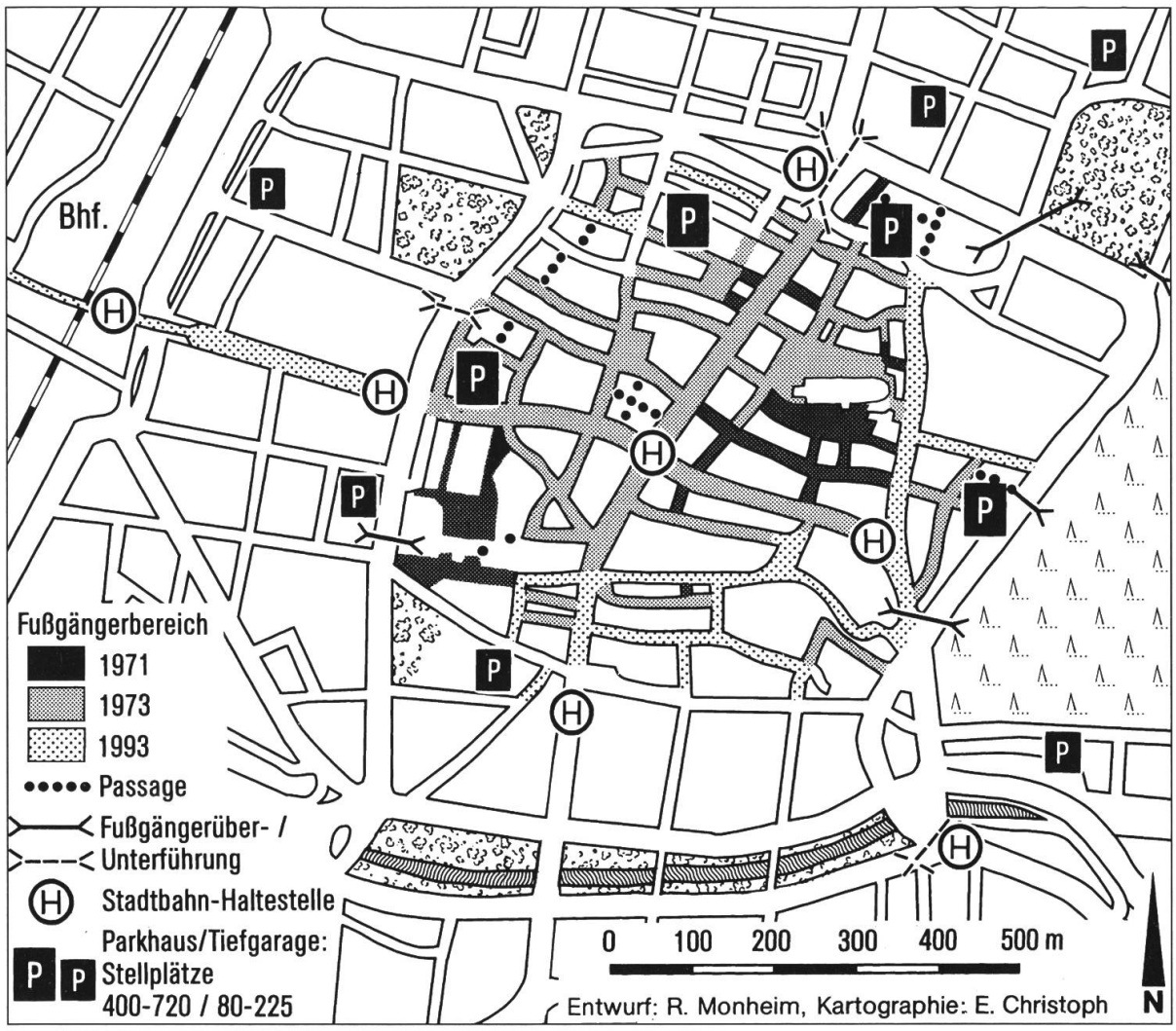

Abb. 2: Verkehrserschliessung der Freiburger Altstadt.

Der am Leitbild des historischen Erbes orientierte Wiederaufbau eines durchaus modernen Stadtzentrums hat Freiburg nicht nur ein florierendes Einkaufszentrum beschert, sondern vor allem eine faszinierende Urbanität und Identität. Diese wird gefördert durch liebevolle Details wie die Wiederherstellung der historischen Bächle mit ihrem rasch fliessenden Schwarzwaldwasser, die in der Zeit des Funktionalismus zunehmend verrohrt worden waren. Auch die Verwendung von Flusskieseln für ornamentales Pflaster, Markt und Strassencafés auf dem Münsterplatz, Palmen in der Haupteinkaufsstrasse und die in das Zentrum integrierte Universität tragen bei zu einem mediterran anmutenden Erlebniswert, der Freiburg zusammen mit der Attraktivität seines Umlandes und seines Lebensstils zu einer der beliebtesten deutschen Städte macht.

Bezeichnenderweise versucht die Stadt nun auch beim Bau eines neuen Stadtteils die für Urbanität und erlebbare öffentliche Freiräume erforderliche Dichte und Mischung zu entwickeln, nachdem man in den sechziger Jahren den auch andernorts üblichen, funktionalistischen Leitbildern gefolgt und damit letztlich gescheitert war.

Die **Nürnberger Altstadt** hat durch den fast vollständig erhaltenen Ring von Mauer und Graben besonders günstige Bedingungen für die Bewahrung einer unverwechselbaren Identität. Der Bezug auf eine historische Identität, wie sie vor 500 Jahren vom Nürnberger Arzt Hartmann Schedel in seiner Weltchronik fast ikonenhaft versinnbildlicht wurde und bis heute immer wieder in Selbstdarstellungen der Stadt (insbesondere in der Werbung für Kultur und Tourismus) anklingt, ist keineswegs frei von Spannungen und Widersprüchen, von wechselnden Bewertungen.

Nach der fast vollständigen Kriegszerstörung gab es auch in Nürnberg eine kontroverse Diskussion über den richtigen Weg des Wiederaufbaus, und progressive Funktionalisten traten dafür ein, die nicht mehr zeitgemässen Strukturen zugunsten einer Licht und Luft verschaffenden, entdichteten Neubebauung aufzugeben und nur noch die Hauptachse zwischen Bahnhof und Burg in ihren historischen Proportionen wieder zu errichten. Der Stadtrat beschloss jedoch die Beibehaltung der überlieferten Prinzipien von Grund- und Aufriss. Die Orientierung am historischen Gefüge der Strassen und Plätze bedeutete aber keine Rekonstruktion, von einzelnen Monumenten wie Rathaus und Kirchen abgesehen, sondern erfolgte mit modernen Bauten, wenn auch vielfach unter Beibehaltung einer ortstypischen Formensprache und Materialwahl (vgl. MULZER, 1972, 1996).

Im Strassennetz beschränkte man sich zunächst auf die punktuelle Beseitigung einzelner Engpässe, während der Durchgangsverkehr aus der Altstadt ferngehalten werden sollte. Mit dem steigenden Druck funktionalistischer Leitbilder und wirtschaftlicher Prosperität wurde dieser Beschluss allerdings in den fünfziger und sechziger Jahren schrittweise aufgeweicht. Man brach dem Autoverkehr auch innerhalb der Altstadt zunehmend freie Bahn und zerstörte damit historische Freiraumproportionen. Dem widersprach nicht, dass man 1966 eine für den Autoverkehr unbedeutende Hauptgeschäftsstrasse als Fussgängerstrasse auswies und mit Überlegungen zu weiteren Fussgängerstrassen begann.

Die allmähliche Überformung der Altstadt für die vermeintlichen Erfordernisse des Fortschritts traf in Nürnberg auf den Widerstand einer tatkräftig für die Erhaltung des historischen Erbes eintretenden Bürgervereinigung. Die «Nürnberger Altstadtfreunde» zählen inzwischen über 6000 Mitglieder und entfalten durch ihren engagierten Einsatz sowie durch Spenden und Nachlässe nicht nur politisch, sondern auch finanziell eine erhebliche Schlagkraft. Ihr Vorsitzender Mulzer hat 1971 über den Wiederaufbau der Nürnberger Altstadt promoviert. Die Altstadtfreunde unterstützen die private Sanierungstätigkeit, kaufen aber auch gefährdete Häuser auf, um sie modellhaft zu renovieren, und betreiben eine intensive Öffentlichkeitsarbeit. Sie tragen damit wesentlich zum Erhalt der Altstadt als Erlebnis- und Identifikationsraum bei (MULZER, 1996).

Zur zunehmenden Ablehnung des einseitig an funktionalen Leitbildern orientierten Umbaus der Altstadt trug in Nürnberg, wie in zahlreichen anderen Städten, Anfang der siebziger Jahre das Hereinwachsen der 68er Generation in die politische Verantwortung bei. 1972 wurde durch eine eigens für längerfristige Planungsstrategien geschaffene «Arbeitsgruppe Nürnberg-Plan» ein erstes Entwicklungskonzept für die Altstadt vorgelegt. In seinen Beschlüssen zum Ausbau des Fussgängerbereichs ging der Stadtrat dabei erheblich über die Empfehlungen der Verwaltung hinaus, die aufgrund ihrer Prognosen befürchtet hatte, eine Reduzierung der internen Er-

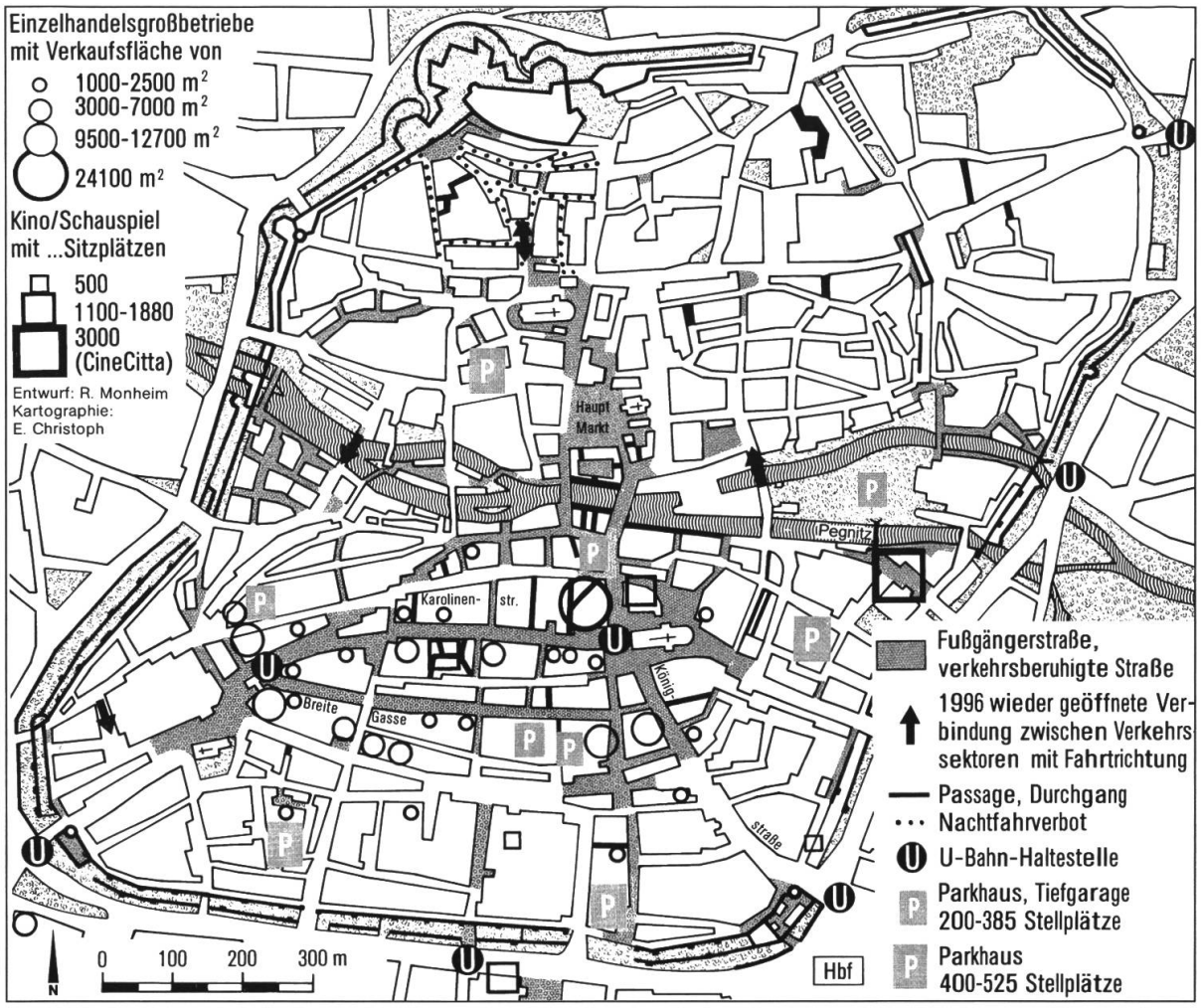

Abb. 3: Verkehrserschliessung der Nürnberger Innenstadt, Einzelhandels- und Veranstaltungsgrossbetriebe.

schliessungsstrassen würde zu einer Überlastung der Altstadttangenten führen. Dies war jedoch weder nach den Strassenunterbrechungen 1972, noch nach den weiteren, bis 1992 folgenden Unterbrechungen der Fall. Vorher-Nachher-Zählungen ergaben, dass jeweils nur 20-30% des ursprünglich vorhandenen Autoverkehrs im verbleibenden Netz als Zusatzbelastung auftraten. Dass dies nicht auf einen Rückgang der Innenstadtbesucher zurückzuführen ist, belegen zahlreiche Passantenzählungen. Es kam im Gegenteil zu ausserordentlich starken Zuwächsen nach der Umwandlung in Fussgängerstrassen (MONHEIM, 1996b).

Nachdem der Stadtrat, u.a. durch regelmässige Repräsentativbefragungen ermutigt, die Verkehrsberuhigung der Altstadt sehr stark vorangetrieben hatte, legte die Verwaltung 1975 im Rahmen des Generalverkehrsplans ein umfassendes Verkehrskonzept für die Altstadt vor. Dieses sah eine Verkehrsberuhigung in sechs Stufen vor (ACHNITZ, 1996). Die Umsetzung erfolgte schrittweise, wobei insbesondere die Unterbrechung des Ost-West-Durchgangsverkehrs in der Sebalder Altstadt 1988 und die Einführung des Schleifenkonzeptes 1992 zu lang andauernden Kontroversen mit Einzelhändlern und Wirtschaftsverbänden führten. Offensichtlich sind diese Gruppen grossenteils noch den funktionalistischen Leitbildern der sechziger Jahre verhaftet

und überschätzen die Bedeutung der uneingeschränkten Bewegungsfreiheit für Autofahrer, während sie die Bedeutung von Servicequalität, Aufenthaltsqualität und Erlebniswert durch Stadtbild und städtisches Leben für die Attraktivität der Innenstadt unterschätzen.

Die schrittweise Verkehrsberuhigung der Altstadt hat zu einem Netz von gut 8 km Fussgängerstrassen geführt. Dieses wird noch ergänzt durch gut 10 km Passagen, Durchgänge und Wege entlang der Pegnitzufer und der Stadtmauer. Dabei ist die gesamte Altstadt weiterhin nahezu uneingeschränkt mit dem Auto erreichbar, nicht zuletzt dank eines umfangreichen Parkraumangebotes (für Abbildungen s. ACHNITZ, 1996, MONHEIM, 1995: 52, 1996b). Die Einschränkung besteht lediglich darin, dass Autofahrer mit der Einführung eines schleifenförmigen Erschliessungssystems nicht mehr innerhalb der Altstadt von einer Verkehrszelle in die nächste fahren können. Als weitere Massnahme zur Verkehrsberuhigung wurde das Parken am Strassenrand neu geordnet. Auf gebührenpflichtigen Stellplätzen wurde zur Verringerung des Nachfragedrucks der Preis für eine Stunde auf DM 5,00 angehoben, während für einen Teil der weiterhin unbewirtschafteten Stellplätze Anwohnerparkvorrechte in der Weise eingeführt wurden, dass Dauerparken von Berufstätigen weitgehend ausgeschlossen bleibt. Die Kapazität der Parkhäuser wurde dagegen noch weiter ausgebaut.

Gleichzeitig wurde die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) durch den schrittweisen Ausbau der U-Bahn erheblich verbessert und auch die Fahrradnutzung erleichtert. Dies führte dazu, dass Wege in die Innenstadt nur von 35% der Einwohner Nürnbergs mit dem Auto gemacht werden, wenn Einkäufe der Hauptbesuchszweck sind sogar nur von 25%. Die ÖPNV-Anteile betragen dagegen 42% bzw. 54%, sind also bei Einkäufern gut doppelt so hoch. Eigene Passantenbefragungen ergeben, dass selbst unter Einbeziehung der Auswärtigen, die immerhin 47% aller Innenstadtbesucher ausmachen, im Monatsmittel nur 28% der Besucher des Haupteinkaufsbereiches mit dem Auto kommen, dagegen 49% mit ÖV.

Zur städtebaulichen Bewertung der Nürnberger Altstadt vertritt MULZER (1972: 159) in der Zusammenfassung seiner sehr gründlichen Analyse die Auffassung, dass «der Nürnberger Wiederaufbau ... zumindest als ein praktikabler Kompromiss betrachtet werden (muss), der dem Stadtkern einen hohen Anteil seiner historischen Dimension bewahrt hat, ohne seine Lebensfähigkeit entscheidend einzuschränken». Zur Bewertung dieses Kompromisses verweist MULZER (1972: 159ff) auf die inzwischen erfolgten «Verschiebungen der städtebaulichen Wertskala» hin: «Seitdem im Zuge der Kritik an Umwelt- und Lebensqualität ein neues Problembewusstsein für die Stadtkerne entstand, sind frühere Ideale wie das der autogerechten oder der von höchster kommerziellen Dynamik geprägten Innenstadt brüchig geworden. Das heute erwachte Urbanitätsgefühl sieht in der Stadtmitte vor allem ein attraktives Kommunikationszentrum, das möglichst vielen Bürgern Raum für Aktivitäten und Erlebnisse geben und in seiner äusseren Form dazu einladen soll. Dafür bedarf es in erster Linie der Zurückdrängung des motorisierten Verkehrs(...). Gefordert wird aber ebenso eine Eindämmung des Originalitätsverlustes der Stadtkerne und eine Humanisierung ihres teilweise stark verarmten und kommerzialisierten optischen Bildes(...). Eine Beurteilung des Nürnberger Wiederaufbaus von dieser Zielvorstel-

lung aus ergibt, dass manche progressiv erscheinenden Tendenzen hier bisher zu stark berücksichtigt worden sind. So forderte der Verkehrsausbau im Stadtkern schwere... historische Substanzverluste, und die Favorisierung ortsneutraler oder ortskonträrer Bauformen wirkte sich an zahlreichen Stellen offensichtlich unattraktiv und individualitätsmindernd aus.»

Trotz etlicher Fehlentwicklungen sieht MULZER (1972: 160) für Nürnberg im Vergleich zu anderen grösseren Städten «die günstigste Chance..., die Individualität einer historisch geprägten Altstadt zur unübertrefflich kommunikationsfreundlichen, originellen, ausdrucksstarken und damit attraktiven Stadtmitte auszugestalten..., (wobei) innerhalb des zwanzigjährigen Aufbaukompromisses alle diejenigen Komponenten, die diese Entwicklungschance bis jetzt offenhielten, sich als die eigentlich zukunftsorientierten erwiesen haben.»

Während auch im Rahmen dieses Innenstadtbildes zahlreiche moderne Neubauten als integrationsfähig angesehen wurden, löste das 1991 dem Stadtrat präsentierte Bauprojekt «Augustinerhof» heftige Kontroversen zwischen den Vertretern verschiedener Leitbilder für die Altstadt aus, die schliesslich 1996 zum erstmaligen Einsatz eines Bürgerentscheides führten, in dem das Bauvorhaben von 69% abgelehnt wurde (kritisch zum Planungsablauf s. FISCHER, 1996). Der in der nordwestlichen, noch am stärksten historisch geprägten Altstadt gelegene «Augustinerhof» sollte auf dem Gelände einer abgesiedelten Druckerei nach Plänen des in Nürnberg geborenen amerikanischen Stararchitekten Helmut Jahn als grossstädtischer Komplex mit je zirka 5000 m² Einzelhandel, Büros und Wohnen errichtet werden. Der Stadtbaurat, der Wirtschafts- und Stadtentwicklungsreferent, die Wirtschaftsverbände, Gewerkschaften und viele Architekten unterstützten das Vorhaben, der damalige Oberbürgermeister und der Stadtrat schwankten in ihrer Einstellung: zunächst waren sie dafür, später, unter dem Eindruck von mehreren Meinungsumfragen und 51 000 durch die Altstadtfreunde gesammelten Unterschriften, dagegen. Am Ende stimmten aber Oberbürgermeister und SPD dem Projekt zu. Wortführer der Gegner waren die Altstadtfreunde und insbesondere ihr Vorsitzender MULZER. Sie kritisierten die massstabssprengende Grundstücksüberbauung, befürchteten aber vor allem, dass durch dieses Projekt auch die umliegenden Bereiche der Sebalder Altstadt unter starken Umnutzungsdruck geraten würden.

Die gegensätzlichen Leitbilder werden gut veranschaulicht in einem ganzseitigen Beitrag MULZERS für die «Nürnberger Zeitung» (31. 12. 94), in dem er einleitend seine Eindrücke vom Besuch Essens anlässlich einer dortigen Denkmalschutztagung schildert: «Im Kern der Einkaufs- und Verwaltungsstadt Essen gibt es nur Kaufhäuser, Läden, Passagen, Bürobauten. Ich habe noch nie so bewusst die völlige Andersartigkeit unseres Hauptmarkts oder der Strassen rund um St. Sebald empfunden; von Burg oder Stadtmauer ganz zu schweigen. Wer eine Stadt nur für einen gigantischen Supermarkt hält, kann mit Essen sicher zufrieden sein; die Massen von Einkaufenden sprechen dafür, und Hunderttausende von rhythmisch aufblinkenden und verlöschenden Glühlampen, die sich über allen Hauptstrassen zu überdimensionalen Sternen, Weihnachtsmännern und Phantasiefiguren formierten, unterstrichen dies drastisch. Wer aber die Vorstellung von einer grossen europäischen Stadt darüber hinaus noch mit *Genius loci*, baukünstlerischer Eigenart und historischer Dimension verbindet, kann nur an Städte-Individuen wie Bamberg, Lübeck, Salzburg oder Flo-

renz denken – und wohl auch immer noch an Nürnberg.» MULZER weist dann in diesem wie in einem früheren Beitrag (NZ 25.09.93) darauf hin, dass ein erheblicher Teil der jährlich 1,5 Millionen Gästeübernachtungen (Essen: 0,7 Mio.) dem historischen Nürnberg zu verdanken sind, dessen Erhaltung damit auch eine ökonomische Zukunftssicherung bedeutet. Und er zitiert einen Reisebericht im «Zeit-Magazin» (2.7.93), dessen Autor «bedauert, dass die Planer überall 'immer mehr Kaufhäuser in die Cities holen und immer hässlichere Vororte auf die grüne Wiese klotzen'. Aber 'kein Mensch guckt mehr hin'. Das einzige dagegen, was von den Städten erwähnenswert bleibt und worüber man noch redet, 'ist immer nur das bisschen Altstadt'.»

Die Auseinandersetzung zeigt das fortbestehende Spannungsverhältnis zwischen den Leitbildern einer «zeitgemässen» Ausschöpfung sich bietender Verwertungschancen und einer die Identität wahren wollenden, behutsamen Weiterentwicklung unter Respektierung des überlieferten Rahmens, bei dem die Experten, Wirtschaftsverbände und politischen Führer eher zu verwertungsorientierten, die Bürger dagegen eher zu erhaltungs- und identitätsorientierten Positionen neigen. Zwar wäre es kaum vertretbar, diesen Gegensatz populistisch zu entscheiden. Ein Fortschritt um jeden Preis kann aber, wie u.a. das Beispiel der Essener Innenstadt zeigt, zu langfristig unattraktiven Strukturen führen.

Der Antagonismus gegensätzlicher Verkehrsleitbilder führt in Nürnberg seit dem im April 1996 erfolgten Wechsel der Rathausmehrheit von Rot-Grün zu einer konservativen Koalition und des Oberbürgermeisteramtes von der SPD zur CSU zu einer Gegenreaktion. Unmittelbar nach seiner Wahl kündigte der neue Oberbürgermeister medienwirksam an, die Altstadt wieder stärker dem Autoverkehr zu öffnen. Dazu wurden die Parkgebühren auf Strassen und Plätzen von DM 5.– auf 3.– je Stunde gesenkt und in einem einjährigen Versuch die Verbindungsstrasse zwischen den Verkehrszellen an vier Stellen wieder freigegeben (drei davon nur im Einbahnverkehr). Die Auswirkungen dieser Massnahmen sind zur Zeit noch nicht abzuschätzen. Sie können sich sowohl in der Verkehrsplanung zeigen als auch in der bevorstehenden Diskussion der (seit 1972 zweiten) Fortschreibung des Entwicklungsleitbildes für die Altstadt.

Dresden: vom funktionalistischen Wiederaufbau zur Suche nach Identität

In Dresden war die Zerstörung des Stadtzentrums besonders verheerend. Die Diskussion über den Wiederaufbau zog sich lange hin und ist bis heute nicht abgeschlossen (ausführlicher siehe WEIGEL, 1990, RICHTER, 1994 und das Themenheft des DRESDNER GESCHICHTSVEREINS, 1995).

Historisch bestand die Innenstadt aus vier unterschiedlichen Teilbereichen: im Kern die mittelalterliche Bürgerstadt um den Altmarkt, entlang der Elbe das höfische Dresden, das mit seinem Panorama das Bild vom «Elb-Florenz» prägte, jenseits der Elbe die barocke Neustadt und zum Hauptbahnhof hin der gründerzeitliche Geschäftsbereich.

Beim Wiederaufbau konnte die etwas weniger zerstörte Neustadt ihre Charakteristik trotz teilweise erheblicher Eingriffe in den Grundriss einigermassen fortführen.

Der Repräsentationsbereich blieb lange ruinös und wurde später rekonstruiert. Dagegen wurde der mittelalterliche Bereich weitgehend und der gründerzeitliche vollständig neu strukturiert. In letzterem errichtete man ab 1965 die Prager Strasse als monumentales Symbol des sozialistischen Fortschritts. Ihre überdimensionierte Weitläufigkeit wird durch die sie umgebenden, riesigen Verkehrsflächen noch unterstrichen.

Für die Neuordnung des mittelalterlichen Bereichs spielte die Dimensionierung seiner einstigen Mitte, des Altmarktes, eine zentrale Rolle (WEIGEL, 1990): unmittelbar nach dem Krieg trat der Leiter der Bauverwaltung, Dr. H. Conert, für eine weitgehende Beachtung der überlieferten Proportionen ein. Sein Leitbild wird prägnant umrissen in den am 22. 11. 1945 vorgetragenen «Gedanken über den Wiederaufbau Dresdens»: «... wir wollen uns der alten Kulturstellung Dresdens, seinem weltbekannten Ruf als eine der schönsten Städte und der sich daraus ergebenden Verpflichtung immer bewusst bleiben, ... wollen wahren, erhalten und wiedergestalten, was möglich ist, ohne die Anforderungen eines modernen Stadtzentrums, einer Stadt von der künftigen Grösse Dresdens, zu vergessen ...». Er forderte «... Wahrung der barocken Haltung im Stadtinnern, des Massstabs in diesen Strassen und Platzräumen, der durch die Baudenkmäler gegebenen Grundlinie», wobei es «... selbstverständlich nicht Aufgabe sein (kann), das alte Dresden im alten Umfang und in der alten Architektur, wie es war, wieder herzustellen» (zitiert nach WEIGEL, 1990: 76). Gleichzeitig gab es bereits Entwürfe zur fast vollständigen Neustrukturierung der Altstadt mit zeilen- bzw. kammförmigen Baukörpern und Aufgabe des Altmarktes (z.B. von M. Stam). Ein Gestaltungswettbewerb brachte 1950 ein breites Spektrum gegensätzlicher Vorschläge im Spannungsfeld zwischen vermeintlich konservativen und progressiven Positionen.

Die politischen Weichenstellungen waren allerdings im Grunde bereits ab 1946 auf Betreiben des Ersten Bürgermeisters W. Weidauer (KPD) erfolgt: zunächst durch eine Bausperre für die Innenstadt, durch die bauwillige Grundbesitzer daran gehindert wurden, ihre Ruinen zu sichern bzw. ihre Gebäude wiederherzustellen, dann durch die totale Räumung der Innenstadt einschliesslich der Sprengung verbliebener Bauten/Ruinen, und schliesslich 1948 durch die Enteignung der Grundbesitzer – ein Vorgriff auf das Aufbaugesetz der DDR von 1950. «Dabei nahm die Partei weder auf jene Dresdner Rücksicht, die ihre Stadt zumindest in Teilen bewahrt wissen wollten, noch auf nationale oder internationale Befindlichkeiten»(RICHTER, 1994: 495).

Die Politik bestimmte den Altmarkt zum zentralen Platz, wobei jedoch im Hinblick auf die angestrebte Einwohnerzahl Dresdens (600 000 E.) eine Massstabs-Vergrösserung für erforderlich gehalten wurde. Der 1953 begonnene Wiederaufbau des Altmarktes hat trotz der für diese Zeit typischen Verwendung von Naturstein und Fassadenschmuck keine dem historischen Raumgefühl entsprechende städtische Mitte ergeben. Vielmehr wurde die massstabssprengende Aufweitung der Prager Strasse in den mittelalterlichen Bereich fortgesetzt (zu den Grundrissveränderungen s. WEIGEL 1990: 50). Letztlich blieb der Altmarkt als überwiegend zum Parken sowie für einzelne Grossveranstaltungen genutzter Leerraum, als Niemandsland liegen.

Mit dem gesellschaftlichen Umbruch der Wende stellt sich erneut die Frage, nach welchen Leitbildern man die Dresdner Innenstadt heutigen Lebensstilen und Lebensgefühlen entsprechend entwickeln soll. Der seit 1994 amtierende Bürgermeister für

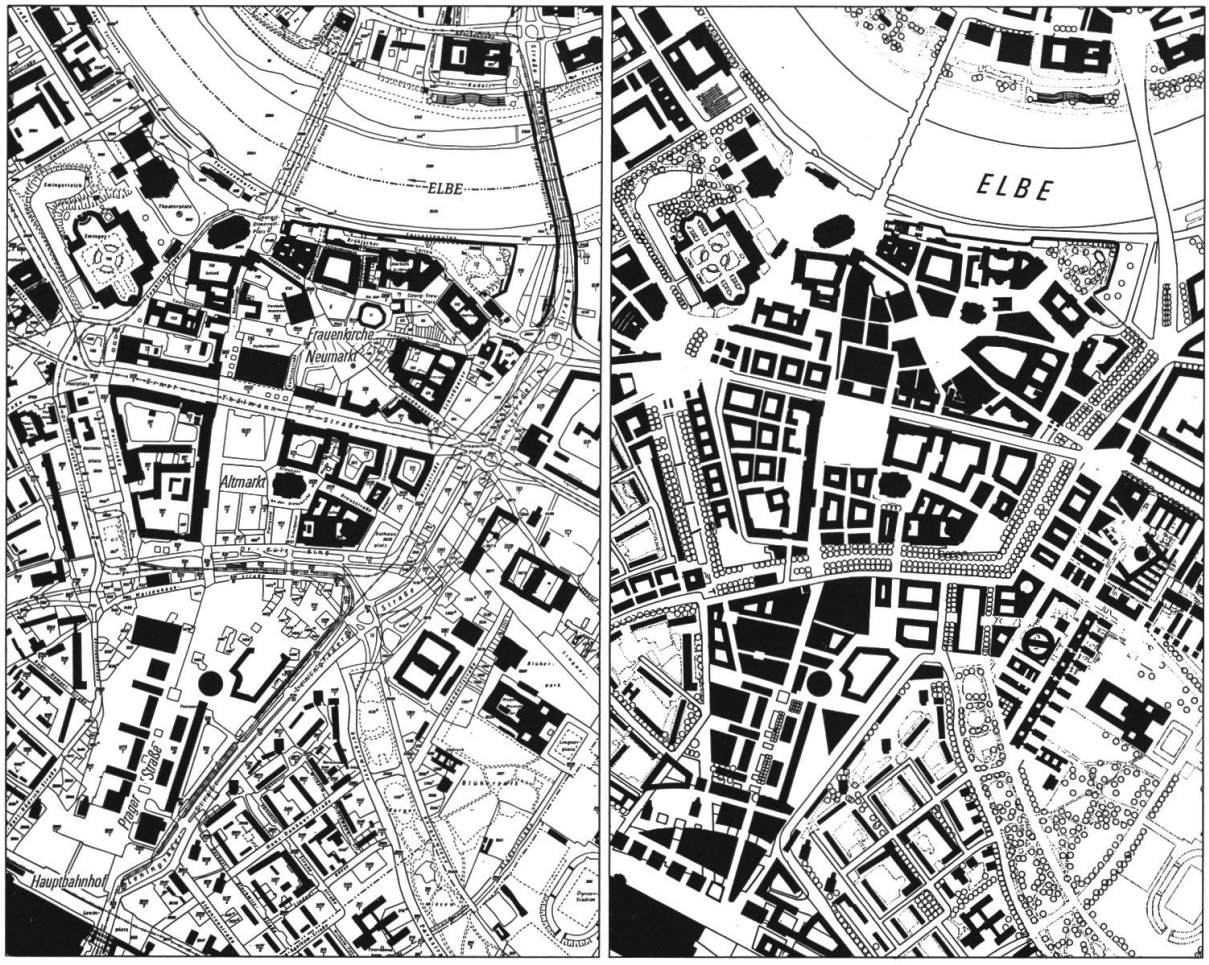

Abb. 4: Grundriss der Dresdner Innenstadt 1991 und Leitbild 1996.

Stadtentwicklung und Bau JUST (1996: 39) sieht es als Ziel an, «Dresden wieder zu einem durchpulsten, kleinparzelligen, bewohnbaren und massstäblichen Stadtgewebe zu verhelfen». JUST verweist auf Schinkels «Gedanken zur Baukunst»: «Um ein wahrhaft historisches Werk zu vollbringen», sei nicht «abgeschlossenes Historisches zu wiederholen», vielmehr müsse «ein solches Neues geschaffen werden, welches imstande ist, eine wirkliche Fortsetzung der Geschichte zuzulassen». In diesem Sinne hat er einen Rahmenplan entwickelt, der «in der Kombination von wissenschaftlicher Rekonstruktion und Neubau... auf altem Stadtgrundriss die Spannung zwischen Bewahren und freier Entfaltung ausreizen» will. Sein Ziel ist eine «moderne Urbanität»: «Das Miteinander von Stadt und Natur, vielfältigste kulturelle Angebote, Vergegenwärtigung der Geschichte, Offenheit gegenüber widersprüchlichen Lebensweisen, Wiederbelebung der Innenstadt auf der Grundlage kleinteiliger Nutzungsmischung und hoher Verdichtung».

Die offiziellen Konzepte finden allerdings nicht überall Beifall. So geht nach HOTZE (1996: 646), das «Sehnen» der «tonangebenden ortsansässigen Architekten... hin zu einer restaurativen, geradezu historisierenden Wiederherstellung des verlorenen Bestandes von vor 1945. Alles, was kleinteilig, gemütlich und traditionell daher-

kommt, wird hier mit nahezu naiver Begeisterung begrüsst. (...) In keiner Stadt vergleichbarer Grösse ist – neben der Bevölkerung – auch die Architektenschaft so eindeutig gegen das Neue ... wie in Dresden». Nach HOTZE (1996: 648) sieht der Dresdner Architekt Kulka in Dresden «eine unbestimmte Angst vor dem Neuen». «Diese Angst wiederum ist kein Boden, auf dem anspruchsvolle Architektur gedeihen kann. Die Brüche in der Stadtlandschaft sind nicht mit den Rezepten von gestern zu kitten». In der Forderung der Öffentlichkeit, am Altmarkt alte Baufluchten detailliert aufzunehmen, sieht HOTZE (ebenda) «angesichts der völlig veränderten städtebaulichen Rahmenbedingungen ein hilfloses Vorhaben».

Auch für die weiten Ruinenflächen um den Neumarkt besteht der «politische Wille», das Gebiet im alten Stadtgrundriss wiederaufzubauen, wobei 29 «Leitbauten» sogar als historisch getreue Kopien errichtet werden sollen – ebenso wie die am Neumarkt gelegene Frauenkirche. Nach HOTZE (1996: 649) kann jedoch «ein halbes Jahrhundert nach Kriegsende nicht ein Wiederaufbau der Stunde Null stattfinden, sondern nur ein Weiterbauen an einer bestehenden Stadt. Und das kann sich nicht auf 'Nürnberg' oder 'Münster' des Jahres 1946 berufen – wie es die Planungsgruppe Neumarkt tut – sondern muss sich an den Erkenntnissen der aktuellen Diskussion messen lassen». (Ausführlich zur Diskussion über den «Dresdner Neumarkt auf dem Weg zu einer städtischen Mitte» siehe die Sammlung von 18 Beiträgen in DRESDNER HEFTE, 1995). Auch ALBERS (1995: 109) bezweifelt, «ob das erstrebte kleinteilige Parzellen- und Nutzungsgefüge angesichts der heutigen wirtschaftlichen und sozialen Gegebenheiten zu erreichen ist». Darüber hinaus findet er, «das Konzept habe mehr mit Inszenierung als mit Denkmalpflege zu tun», was letztlich auf eine «Wertentscheidung» hinausläuft, «ob man eine städtebauliche Situation, deren gesellschaftliche und materielle Bedingungen längst dahin sind, 'nachstellen' will oder ob man darin einen unangemessenen Umgang mit der geschichtlichen Entwicklung sieht».

Damit stellt sich die Frage nach der Relevanz verschiedener Positionen in einer derartigen Diskussion. Konzepte progressiver, primär den Leitbildern ihrer Disziplin verpflichteter Planer haben sich nicht selten als kurzlebig erwiesen, insbesondere wenn sie nicht auf die spezifische örtliche Identität eingingen. Gute Architektur sollte sich gerade durch diese Fähigkeit auszeichnen. Und es gibt ja auch in der Architektenschaft profilierte Vertreter dieser Richtung, wie z.B. VON BRAUNFELS, der in München mehrfach gegen unangepasstes Bauen gestritten hat und auch die Stadt Dresden berät.

Die Tatsache, dass das Trauma der Kriegszerstörung in Dresden ein halbes Jahrhundert zurückliegt, erscheint zumindest kein zwingendes städtebauliches Argument gegen das Anknüpfen an historische Identität, zumal umgekehrt in der unmittelbaren Nachkriegszeit die funktionalistischen Neuordnungskonzepte weit verbreitet waren. Wie plötzlich die Zeitdistanz schrumpfen kann, zeigen zudem die flächenhaften Grabungen der Stadtarchäologen am Altmarkt (OEXLE, 1996). Die Wiederaufdeckung der historischen Kleinteiligkeit und der jahrhundertelangen Kontinuität von Elementen wie Kellern und Parzellierungen (z.T. seit dem 13. Jh.) hat in der Bevölkerung ein ausserordentlich lebhaftes Echo gefunden. Es stellt sich die Frage, wie die Identität des Ortes hinsichtlich Nutzungsgeschichte und Nutzungsvielfalt, die gebunden ist an die Vielzahl der Eigentümer, wieder erlebbar gemacht werden kann. Auch wenn dieser Lebenszuschnitt bestenfalls eingeschränkt aufgegriffen werden

kann, sollte er doch Hinweise für die Gestaltung des künftigen Altmarktes liefern. OEXLE (1996: 653) denkt dabei «vor allem an das agglomerative, integrierende Bauen und an die aktive Um- und Neunutzung von Strukturen... Dabei gilt es, die Musealisierung, die sinnlose Abkapselung der zu erhaltenden Relikte zu vermeiden; es gilt, die Distanz zwischen Gegenwart und Vergangenheit zu formulieren, die partielle Diskontinuität des Ortes zu thematisieren und durch eine Neunutzung den Relikten neues Selbstverständnis, Sinn und Zukunft zu geben... Nutzen, Umgehen, Gestalten – dies ist die Botschaft, die nahezu 800 Jahre Baugeschichte des Dresdner Altmarktes aus dem archäologischen Befund heraus deutlich formulieren.»
Für den Neumarkt hat eine von der Architektenkammer Dresden in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt 1994 gebildete «Planungsgruppe Neumarkt» zwölf Grundsätze eines Gestaltungsplanes entwickelt (LÄSSIG, 1995). Diese schlägt die Rekonstruktion von etwa 26 gut dokumentierten, massstabsbildenden «Leitbauten» und die weitestmögliche Wiederherstellung der historischen Strassen- und Platzräume (vereinzelt unter Abriss von Nachkriegsbauten) vor. Parzellierung, Nutzung und Gestaltung der Neubauten sollen in einer Gestaltungssatzung festgelegt werden, so wie es in der Geschichte der europäischen Stadt schon immer bindende Regeln gab. Bisher erscheint allerdings noch offen, ob «durch eine umfassende baupolitische Vorstellung, die eine geregelte, aber auch hinreichend flexible städtebauliche Entwicklung ermöglicht, eine dritte Zerstörung, die in wilder Erneuerung überwiegend von wirtschaftlichen Kräften gesteuert wäre, zu vermeiden» ist, oder ob sich bei zunehmendem Investitionsdruck Investoren durchsetzen, die Marktchancen nutzen wollen (RICHTER, 1994: 498).

Einkaufs- und Erlebnisfunktionen im Spiegel der Innenstadtbesucher – das Beispiel Nürnberg

Struktur und Erscheinungsbild von Innenstädten des Typs Freiburg und Nürnberg (oder auch Aachen, Bonn, Celle, Göttingen, Heidelberg, München) sind heute geprägt durch die Ausbildung neuer Lebensstile, die beim Einkauf stark die Erlebnisfunktion betonen (speziell zum Erlebniseinkauf siehe die Fallstudie von FREHN 1996 im Rahmen des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus). Dabei stehen Geschichte und Moderne in einem attraktiven Spannungsverhältnis, das Ausdruck sowohl lokaler Identität als auch allgemeiner geistiger und gesellschaftlicher Strömungen ist. Diese Strukturen haben sich in einem fortwährenden Rückkoppelungsprozess mit dem Verhalten der Innenstadtbesucher entwickelt. Dieses Verhalten wird bisher erstaunlich selten zur Entwicklung und Bewertung von Leitbildern für die Innenstadt herangezogen. Am Beispiel von Nürnberg sollen deshalb die Tätigkeiten und Einstellungen der Innenstadtbesucher skizziert werden. Die Interviews wurden ausschliesslich in den Haupteinkaufsstrassen durchgeführt, erfassen also nicht die vorrangig touristischen Teile der Innenstadt (1645 Befragungen 1993/94, gewichtetes Monatsmittel). Im vorliegenden Kontext geht es insbesondere darum, wer kommt, was er unternimmt, wie der Innenstadtaufenthalt empfunden und die Innenstadtplanung bewertet wird (ausführlicher s. MONHEIM, 1996b).

Fast jeder zweite Innenstadtbesucher wohnt ausserhalb Nürnbergs (47%). Am höchsten sind die Anteile Auswärtiger am Dienstleistungsdonnerstag und am Samstag. Besonders bemerkenswert ist, dass donnerstags 22% und samstags 35% von ausserhalb Mittelfrankens kommen. Bei den Besuchern aus dem normalerweise nicht mehr als oberzentraler Einzugsbereich einzuordnenden Gebiet handelt es sich, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nicht um Touristen im klassischen Sinn, sondern um Einkaufsausflügler, die ein- oder mehrmals im Jahr nach Nürnberg fahren, um sich dort in den Geschäften umzusehen und die Stadt zu geniessen (zu den Nürnberger Einkaufsausflüglern wurde 1995/96 eine spezielle Untersuchung durchgeführt, JOCHIMS & MONHEIM, 1996). Nach Besucherbefragungen des bedeutendsten Nürnberger Warenhauses «Karstadt» hat samstags der Anteil Auswärtiger in Nürnberg kontinuierlich zugenommen: von 43% 1980 auf 52% 1992. Ursache dafür ist teilweise die Suburbanisierung, vor allem aber der zunehmende Einkaufs-Ausflugsverkehr, zu dem gerade «Karstadt» durch sein besonderes Sortiment und seinen hervorragenden Service beigetragen hat.

Nur jeder fünfte Innenstadtbesuch hat allein einen Besuchszweck; die übrigen kombinieren zwei oder mehr verschiedene Zwecke. Unter den Hauptbesuchszwecken steht zwar das Einkaufen mit 43% wochentags und 53% am Samstag an der Spitze; die Freizeittätigkeiten haben aber ebenfalls eine erhebliche Bedeutung, insbesondere samstags (35%, darunter 25% Stadtbummel). Unter den zusätzlich zum Hauptanlass des Innenstadtbesuchs ausgeübten Tätigkeiten stehen die Freizeittätigkeiten mit deutlichem Abstand an der Spitze, wobei häufig verschiedene Freizeittätigkeiten gekoppelt werden (samstags 39% Stadtbummel, 40% Gastronomie, 13% Kultur, Kino, Sport als Nebentätigkeit; am Dienstleistungsdonnerstag 42% Stadtbummel, 35% Gastronomie, 16% Kultur). Einkaufen wird auch häufig als Nebentätigkeit genannt. Unter den Tätigkeitskoppelungen dominiert die Kombination von Einkauf und Freizeit: wochentags wird sie von 55%, donnerstags von 63% und samstags von 70% genannt; ausschliesslich zum Einkaufen kommt nur gut jeder zehnte Besucher des Nürnberger Haupteinkaufsbereichs; Freizeittätigkeiten ohne gleichzeitigen Einkauf (aber u.U. gekoppelt mit anderen Besuchszwecken) nennen 10–13%.

Der Stadtbummel wird bei Befragungen als eigenständiger Besuchszweck berücksichtigt, weil er für den heutigen Typ des erlebnisorientierten Innenstadteinkaufs ein wichtiges Element bildet und damit die Förderung eines zum Bummeln animierenden Ambientes wesentlich zur Überlebensfähigkeit von Innenstädten beiträgt. Zusätzlich wurden die Passanten danach gefragt, ob sie ihren Innenstadtbesuch eher als Freizeit oder als Pflicht und Notwendigkeit empfinden. Der Anteil primär Freizeitorientierter ist dabei nahezu identisch mit dem Anteil von Stadtbummel als Haupt- oder Nebentätigkeit: wochentags 48%, donnerstags 55% und samstags 65%. Eher als Pflicht empfinden ihren Innenstadtbesuch wochentags 34%, donnerstags 27% und samstags nur 30%. Knapp jeder Fünfte empfindet beides zugleich.

Ein entscheidender Standortvorteil der Innenstadt liegt in der grossen Angebotsvielfalt. Von den Einkäufern sucht im Monatsmittel nur jeder Vierte höchstens ein bis zwei Geschäfte auf, samstags sogar nur jeder Zehnte; in sieben und mehr Geschäfte geht im Monatsmittel ebenfalls jeder Vierte, samstags sind es 39%. Die aus grösserer Entfernung Kommenden suchen die meisten Geschäfte auf: in sieben und mehr Geschäfte gehen im Monatsmittel 17% der Nürnberger und 24% der

übrigen Mittelfranken, aber 50% der entfernter Wohnenden. Dabei weiss man aus Besucherbefragungen der Waren- und Kaufhäuser, dass gut jeder zweite Besucher diese Betriebe wieder verlässt, ohne dort etwas eingekauft zu haben (in Textilgeschäften und samstags ist dieser Anteil noch höher). Der grossen Erledigungsvielfalt entsprechend bleiben weitaus die meisten Innenstadtbesucher mehrere Stunden (drei und mehr Stunden wochentags und donnerstags 53%, samstags 75%).

Für die Verkehrsplanung der Innenstadt wichtig, aber in der bisherigen Argumentation, insbesondere des Einzelhandels, nur unzureichend berücksichtigt ist die Tatsache, dass beim Innenstadtbesuch sehr weit gelaufen wird. Nach eigener Einschätzung gehen im Monatsmittel nur 28% höchstens etwa 1 km weit (samstags 22%), ebenfalls 28% etwa 2 km (samstags 26%), 17% etwa 3 km (samstags 20%) und 27% 4 km oder mehr (samstags 32%). Überraschenderweise gehen dabei die Benutzer von Auto und ÖV genau gleich weit.

In anderen Untersuchungen erfasste Wegeprotokolle lassen zwar darauf schliessen, dass die Länge des zu Fuss zurückgelegten Weges um einiges überschätzt wird. Dies liegt aber nicht daran, dass die Wege als mühselig empfunden werden – eher im Gegenteil. Durchschnittlich finden 31% ihren Weg sehr angenehm, 54% eher angenehm, 13% eher unangenehm und nur 2% sehr unangenehm. Bezeichnenderweise ist dabei der Anteil sehr Zufriedener bei Wegen von 4 km und mehr am höchsten und bei Wegen bis 2 km am geringsten (40% zu 27%), während jeweils nur 2% den Weg als sehr unangenehm empfinden. Dies belegt eindeutig, dass der weitläufig vernetzte Fussgängerbereich hervorragend den Bedürfnissen der Innenstadtbesucher entspricht.

Es ist deshalb auch konsequent, wenn die Grösse des Nürnberger Fussgängerbereichs von 78% als richtig und immer noch von 11% als zu gering, aber nur von 5% als zu gross empfunden wird (7% keine Meinung). Auch die Autofahrer stimmen hier voll zu (80% richtig, 7% zu klein, 5% zu gross). Am häufigsten für einen noch grösseren Fussgängerbereich ist die für den Einzelhandel wichtige Besuchergruppe der jungen Frauen (19% gegenüber nur 2% zu gross). Um so befremdlicher ist die Opposition des Handels gegen die jeweiligen Erweiterungen.

Im Hinblick auf die von einigen Gruppen als ungenügend beklagte Autoerreichbarkeit wurde danach gefragt, ob diese verbessert werden solle. Dieser Meinung sind nur 15% der Innenstadtbesucher, aber immerhin 31% der mit dem Auto Gekommenen. Jeder Dritte ist mit der gegenwärtigen Situation zufrieden (Autonutzer 35%), während 37% den Autoverkehr reduzieren möchten (Autonutzer 20%, ÖV-Nutzer 45%; 16% machen keine Angabe). Die politisch besonders umstrittene «Schleifenregelung» wird, wenn man im Interview den Zweck erklärt, von 63% befürwortet und nur von 13% abgelehnt. Selbst unter den mit dem Auto Gekommenen überwiegen die Befürworter mit 44% zu 27%, allerdings wollen sich 30% nicht festlegen.

Insgesamt bestätigen die in Nürnberg durchgeführten Passantenbefragungen, dass das dort entwickelte Modell den Verhaltensweisen und Wünschen der Besucher entspricht (ähnliches ergaben Passantenbefragungen in Aachen und München). Die Innenstadt soll nicht eine abgezirkelte, aufwandsminimierende «Kaufhausrennbahn» bieten, sondern ein erlebnismaximierendes und eher entspannendes Umfeld für Güter und Dienstleistungen, die der Verwirklichung des persönlichen Lebensstils dienen (oder was dafür gehalten wird). Während in den siebziger Jahren noch die

Auffassung vertreten wurde, nur Ia-Geschäftslagen eigneten sich als Fussgängerbereich und ansonsten «lohne» sich dies nicht, werden inzwischen die Überfüllung mancher Haupteinkaufsstrassen, Stress und Hektik zum Problem. Dies zeigt sich bei der Frage danach, welchen Wochentag man bei freier Wahl für den Einkauf in der Innenstadt bevorzuge. Der klassische Samstagseinkauf wird im Monatsmittel nur von 8% und selbst samstags nur von 19% genannt, während 69% (samstags 61%) lieber wochentags kommen (den übrigen ist der Tag egal). Als Grund gegen den Samstag nennen weitaus die meisten Hektik und Stress. Leider hat bisher die Fixierung des Handels auf den Samstag und insbesondere den langen Samstag die unvoreingenommene Auseinandersetzung mit diesem auf Lebensstiländerungen hinweisenden Warnsignal verhindert. Alleine aus der Besucherzahl kann man nicht auf die Beliebtheit schliessen. Die Lockerung der Ladenschlusszeiten kann den erlebnisorientierten Zentren grosser Städte zugute kommen, wenn die dortigen Dienstleister es lernen, koordiniert zu agieren; andernfalls wird die Konkurrenz der nicht integrierten Einzelhandelsgrossbetriebe noch stärker.

Innenstädte im Spannungsverhältnis zwischen Funktionsoptimierung, identitätsstiftender Bewahrung und inszenierter Urbanität

Die Entwicklung und praktische Umsetzung von Leitbildern hängt zwar mit den Strömungen von Zeitgeist und Lebensstilen zusammen; es besteht aber keine eindeutige Kausalität, zumal es lokal wechselnde Kräfteverhältnisse mit Gegenströmungen gibt. Auch in den Städten, die sich beim Wiederaufbau gegen funktionalistische Konzepte entschieden hatten, gewann der Funktionalismus im Gefolge des Wirtschaftswunders in den sechziger Jahren an Gewicht, ehe er in den siebziger Jahren durch die Rückbesinnung auf die Werte des historischen Erbes wieder zurückgedrängt wurde. Teile der Wirtschaft, insbesondere Einzelhandel, Banken und «Developer», vertreten jedoch vielfach weiter stark funktionalistische Vorstellungen. Der Einfluss der für die Lebendigkeit der Innenstädte wichtigsten Nutzergruppe, der Innenstadtbesucher, beschränkt sich in der Regel darauf, dass ihre Reaktionen zum grösseren oder geringeren Erfolg bestimmter Strategien für die Innenstadt beitragen. Die Rückkoppelung wird jedoch auf doppelte Weise erschwert. Einerseits projizieren die Einzelhändler als einflussreichste Interessengruppe, aber auch viele Entscheidungsträger, ihre eigene Auto-Orientierung fälschlicherweise auf die Besucher (dies zeigen Vergleiche zwischen den wahrgenommenen und tatsächlichen Verhaltensweisen und Einstellungen); sie suchen dementsprechend bei ausbleibendem Erfolg die Ursachen weniger in Mängeln des eigenen Angebots und Service als in Massnahmen der Stadt, insbesondere zur Verminderung der durch den Autoverkehr bewirkten Belastungen. Andererseits wird von Experten und Entscheidungsträgern dem «einfachen Bürger» oft die Kompetenz für Leitbilder abgesprochen – exemplarisch hierfür ist die oben zitierte Ablehnung des Wunsches der Dresdner nach Wiederaufgreifen der historischen Grundmuster beim Wiederaufbau der Dresdner Innenstadt durch den Architekten Hotze (1996).

KRINGS (1984: 149) betont dagegen, dass es «nicht das entscheidende Beurteilungskriterium sein (kann), wieweit ein bestimmtes modisches Leitbild der baulichen Gestaltung auf die Städte angewandt worden ist oder wird, sondern ob die verwirklichten Vorhaben **der örtlichen Situation gerecht werden** (Hervorhebung R.M.); anders ausgedrückt: ob die Eingriffe geeignet sind, einerseits die lokalen Besonderheiten, den Reichtum und die Vielfalt an ästhetischen, kulturellen und anderen Werten, an wirtschaftlichen und sozialen Aktivitäten zu erhalten und andererseits Freiräume für neue Entwicklungen zu schaffen».

Auch STIMMANN (1990: 20) kritisiert in einem Beitrag über den «Sorglosen Umgang mit der Geschichte?» beim Wiederaufbau von Lübeck, «dass nicht genau hingeguckt wurde auf das, was eigentlich vorgefunden wurde». Dies gilt insbesondere für den Stadtgrundriss, der «das Gedächtnis unserer Städte» ist, das über viele Jahrhunderte erhalten blieb, während die Gebäude in der Regel im Laufe der Zeit mehrfach zerstört und wiederaufgebaut wurden. Wenn Städte in Notzeiten nach dem Krieg ihre noch brauchbare Tiefbau-Infrastruktur aufgaben, so musste «schon mehr dahintergestanden haben, als nur ein rationaler Umgang, da hat ganz schön viel auch politische Psychologie und Politik eine Rolle gespielt». Die als Begründung angeführte Behauptung, die Städte seien «dysfunktional» geworden, war für STIMMANN (1990: 21) sowohl in den fünfziger Jahren, und erst recht in den dreissiger Jahren «pure Ideologie, die verbreitet wurde, um ein weiteres Argument zu liefern, um die Stadt abzureissen.» Dies belege auch die praktische Erfahrung, «dass eine Stadt, die alt ist, erhalten bleiben kann und trotzdem funktional sein kann, auch im Sinne einer City». STIMMANN schliesst seinen Beitrag ab mit der Empfehlung: «Hören Sie nicht auf die Technokraten, sondern hören Sie auf die sorgfältig die Geschichte analysierenden und sie kennenden Träumer für eine schöne Zukunft ihrer Städte».

Diese Haltung stösst allerdings bei den Funktionalisten immer wieder auf erbitterten Widerspruch. Beispiel dafür sind zwei Diskussionsbeiträge von TIETZE (1996a,b) zu den Thesen des vorliegenden Beitrags (zur Antwort siehe MONHEIM, 1996c). Da «ohne Parkplatz kein Geschäft» zu machen sei und der öffentliche Verkehr trotz «unverhältnismässig hoher Mittel ... auch mit mehr Attraktivität seiner Aufgabe nicht gerecht werden» könne, handle es sich bei den von MONHEIM vertretenen Auffassungen um keine Wissenschaft, sondern Utopien, «wie man es von grünroten Parteiversammlungen kennt». Nach TIETZE (1996b: 6) geht «ein markanter Teil» der verheerenden Verschuldung von Städten und Gemeinden «auf das Konto des bisherigen und noch fortgesetzten musealen Umbaues der Innenstädte zu Lasten **ihrer eigentlichen Funktion, hochleistungsfähige Instrumente der volkswirtschaftlichen Wertschöpfung** zu sein» (Hervorhebung R. M.). Seiner Meinung nach können wir uns den Aufwand für die Sanierung nicht leisten, selbst wenn dessen Ergebnisse «allgemein als schön und deshalb wünschenswert empfunden werden». Das entscheidende Missverständnis liegt darin, dass der Verzicht auf eine Weiterentwicklung der Innenstädte entsprechend den Leitbildern und Lebensstilen ihrer Besucher zu wesentlich grösseren Verlusten führen würde, zumal dann, wie in den neuen Bundesländern dramatisch geschehen, die entsprechenden Infrastrukturen ungehemmt «auf der Grünen Wiese» wuchern und der Suburbanisierung Vorschub leisten, deren Infrastruktur-, Verkehrs- und Umweltkosten die Allgemeinheit wesentlich teurer zu stehen kommen. Nach TIETZE (1996b) hat zwar «die Zahl der

Passanten... erheblich zugenommen», doch besage dies wirtschaftlich gar nichts. Die Inszenierung des Innenstadt-Flairs durch die neuen Shopping Malls und ihr Bemühen, durch eine einladende Atmosphäre die Besucher zu längerem Verweilen – und damit zu mehr Ausgaben – zu verleiten, beweist jedoch, dass die von TIETZE kritisierten Aufwendungen sehr wohl auch ökonomisch sinnvoll, wenn nicht sogar überlebensnotwendig sind. Die Befragungen von FREHN (1995, 1996) zeigen, dass schon jetzt Shopping Centers wie der Weserpark in Bremen und der Saalepark bei Leipzig in erheblichem Umfang vom Erlebniseinkauf leben. Und die neue Mitte Oberhausen – «CentrO» – wurde ganz konsequent nach diesen Prinzipien entworfen.

Kritik an der durch eine «Ausstattungskultur» forcierten «Urbanität als Lebensweise» kommt immer wieder von soziologischer Seite, so etwa wiederholt von den «Urbanitätsspezialisten» HÄUSSERMANN und SIEBEL (1992: 32). In den «Tendenzen einer sozialen, räumlichen und inhaltlichen Selektivität kultureller Güter- und Dienstleistungsangebote» sehen sie eine allmähliche Verflüchtigung der emanzipatorischen Perspektiven städtischer Kultur. Dieser «Verlust von Urbanität ist der zentrale Einwand gegen eine nachholende Urbanisierung, wie sie gegenwärtig von den Städten angestrebt wird. Diese Versuche führen dazu, heutigen Siedlungsformen eine leergewordene Hülle überzustülpen. (...) Mehr als die kommerzialisierte Ramsch-Version von Urbanität, wie wir sie aus Einkaufszentren und postmodernen Erlebnisräumen in den Städten kennen, kann dabei nicht herauskommen. Die Kategorie Urbanität ist historisch erschöpft. Stadtkultur, die mehr sein will als eine gehobene Sparte des Warenangebots, die also den historischen Anspruch der Emanzipation bewahren will, kann sich nicht mehr an den überkommenen Bildern von Stadtstruktur und städtischer Lebensweise orientieren». Zu einem «(nach) modernen Begriff von Stadtkultur» gehört für die Autoren dann allerdings doch u.a. «die lebendige Vergegenwärtigung von Geschichte. Das heisst gerade nicht Musealisierung, sondern Aneignung der Zeugnisse vergangener Epochen, also auch sie nützlich zu halten im Alltag des Städters» (ebenda: 34).

Offene Fragen an Stadtforschung und Stadtplanung

Als Schlussfolgerungen dieses Beitrages sollen nicht Planungsempfehlungen gegeben, sondern Fragen zur künftigen Bedeutung von Leitbildern und Lebensstilen für die Entwicklung der Innenstadt gestellt werden.

1. Kann eine Spezialisierung der Innenstadt auf erlebnisorientierten Einzelhandel, auf den Verkauf der Dinge, die man eigentlich nicht benötigt, mit denen man aber seinen Lebensstil ausdrückt, ihr wirtschaftliches Überleben sichern? Wie weit bildet das durch den grossflächigen Einzelhandel am Stadtrand besonders betroffene Angebot im Bereich der Grundversorgung einen unverzichtbaren Bestandteil des Innenstadteinzelhandels, insbesondere bei stagnierender Kaufkraft? Wie weit gefährdet andererseits die zunehmende Erlebnisorientierung grösserer Einkaufszentren die Innenstädte auf ihrem ureigensten Feld und wie sollen sie darauf reagieren?

2. Handelt es sich bei der Renaissance traditionsorientierter Stadtzentren um eine kurzlebige Mode, getragen von «Yuppies» und «Dinks», oder stützt sie sich auf einen breiten Querschnitt der Bevölkerung? Wie verhält sich die wachsende Gruppe älterer Mitbürger, insbesondere der «neuen Alten»?
3. Wie wird sich die Nutzung öffentlicher Freiräume in der Innenstadt in Zeiten zunehmender Verarmung und gesellschaftlicher Polarisierung entwickeln? In welchem Spannungsfeld stehen öffentliche Freiräume zu den privatisierten Räumen innerstädtischer Passagen und Shopping-Centers? Wie wird mit «unerwünschten Personen» umgegangen (z.B. die Probleme der Frankfurter Zeil)?
4. Die zunehmende Filialisierung, Boutiquisierung, Textilisierung und Banalisierung der Innenstädte wird regelmässig von Planern, Politikern und Presse beklagt. Sehen die Nutzer der Innenstadt dies ebenfalls als Problem an? «Leiden» sie unter einer Vereinheitlichung und Verödung? Oder geniessen sie (unkritisch?) die geschickte Inszenierung, die unmittelbare, persönliche Teilnahme an einem spontanen (manipulierten?) Spiel namens «Innenstadtbesuch»?
5. Wie kann man erreichen, dass alle die Innenstadt gestaltenden Akteure bei der Herstellung einer umfassenden Servicequalität zusammenarbeiten, statt einzeln zu agieren und regelmässig den eigenen Standort schlecht zu reden? Wie kann man erreichen, dass sich der Handel dabei weniger an seinen Klischees und mehr an seinen Kunden orientiert?
6. Was ist die richtige Relation zwischen den kommerziellen Funktionen der Innenstadt und ihrer Nutzung für Kultur, Kommunikation und Soziales? Zum Beispiel beklagen sich Einzelhändler in Aachen, dass die «fussgängerfreundliche Innenstadt» zwar mehr Menschen anziehe, diese aber weniger kauften. Umgekehrt beklagen Gesellschaftskritiker, aber auch viele Innenstadtbesucher, eine einseitige Kommerzialisierung der Stadtzentren, die gerade auch durch Fussgängerbereiche gefördert werde. Sind autogerechte Stadtzentren weniger kommerzialisiert?
7. Wie kann die Balance zwischen den Angeboten der oberzentralen Innenstädte, der Mittel- und Kleinstädte, der nicht integrierten Standorte und der wohnungsnahen Versorgung aussehen? Bedeuten rückläufige relative Anteile der grossen Zentren eine Krise oder sind sie angesichts begrenzter Kapazitäten, überhitzter Mietmärkte und gefährdeter historischer Substanz der Innenstadt notwendig? Kann eine richtige Arbeitsteilung zu einer «nachhaltigen Entwicklung» unserer Verdichtungsräume beitragen? Welche Auswirkungen haben Ladenöffnungszeiten und Mobilitätskosten auf diese Balance, welche der Strukturwandel im Handel?
8. Wie weit darf bzw. soll der aktuelle Trend zur Massstabs-Vergrösserung als Folge der Konzentration von Wirtschaftsmacht, auch im Einzelhandels- und Dienstleistungsbereich, in der Gestaltung der Innenstädte seinen Ausdruck finden? Bedeutet der Verzicht auf die überlieferte Kleinteiligkeit, der im CBD amerikanischer Städte zu einheitlich bebauten Blocks oder sogar Superblocks geführt hat, eine notwendige und ehrliche Manifestation des real existierenden Wirtschafts- und Gesellschaftssystems? Oder bedeutet er einen Verlust an Urbanität und Lebensqualität, der in historischen Innenstädten auf keinen Fall hingenommen werden darf, zumal es dafür ausserhalb der Innenstädte genügend potentielle (wenn auch oft weniger prestigeträchtige) Standorte gibt?

Von der Beantwortung dieser Fragen hängt ganz wesentlich die Zukunft der Stadtzentren als tragende Elemente unserer urbanen Kultur ab. Die Gefährdungspotentiale werden durch das Schicksal US-amerikanischer Stadtzentren verdeutlicht. Man sollte die Entwicklung nicht einfach Experten und Entscheidungsträgern überlassen, sondern versuchen, durch angewandt-normative Forschung auch den Interessen der unmittelbar Betroffenen Geltung zu verschaffen. Ein hervorragendes Beispiel dafür ist die unter der Leitung von Klaus Aerni an der Universität Bern seit vielen Jahren intensiv engagierte Arbeitsgruppe zur Fussgängerforschung.

Literatur

ACHNITZ, P., 1996: Das «Leitbild Verkehr». In: Baukultur, H. 3 (Themenheft Nürnberg), S. 26–33.

ALBERS, G., 1995: Denkmalspflege oder Inszenierung? Zur Wiederherstellung des Dresdner Neumarktes. In: DRESDNER GESCHICHTSVEREIN (Hrsg.), 1995: Der Dresdner Neumarkt – Auf dem Weg zu einer städtischen Mitte. Themenheft, Dresdner Hefte 44 (13. Jg.), Dresden, S. 109–110.

AMT FÜR STADTENTWICKLUNGSPLANUNG DER STADT ESSEN (Hrsg.), 1980: Die Essener Innenstadt. Analyse, Kritik, Probleme, Ziele, Ideen. Untersuchungen zur Stadtentwicklung 27. Bericht, Essen.

AMT FÜR STADTENTWICKLUNGSPLANUNG DER STADT ESSEN (Hrsg.), 1982: Strassen, Wege und Plätze in der Essener Innenstadt. Untersuchungen zur Stadtentwicklung 30. Bericht, Essen.

ANDRÄ, K., 1990: Einführung in die Geschichte der Marktplätze. In: BAUAKADEMIE DER DDR, INSTITUT FÜR STÄDTEBAU UND ARCHITEKTUR (Hrsg.): Marktplätze. Betrachtungen zu Geschichte und Kultur. Berlin, S. 9–47.

BAUDEZERNAT DER LANDESHAUPTSTADT KIEL (HRSG.), 1990: Wiederaufbau der Innenstädte Kiel, Coventry, Lübeck. «Chancen und Pläne». Dokumentation zur Ausstellung im Kieler Rathaus vom 16. Januar bis 4. März 1990. Kiel.

VON BEYME, K. et al. (Hrsg.), 1992: Neue Städte aus Ruinen, Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit. München.

VON BEYME, K. et al., 1992: Leitbilder des Wiederaufbaus in Deutschland. In: VON BEYME, K. et al. (Hrsg.): Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit. München, S. 9–31.

DRESDNER GESCHICHTSVEREIN (Hrsg.), 1995: Der Dresdner Neumarkt – Auf dem Weg zu einer städtischen Mitte. Themenheft, Dresdner Hefte 44 (13. Jg.), Dresden.

FISCHER, A., 1996: Gekippt – auf der Kippe. In: Baukultur, H 3 (Themenheft Nürnberg), S. 38–42.

FISCHER, F., 1990: Coventry nach dem 14.11.1940. 50 Jahre Stadtentwicklungsplanung. In: Bauwelt, H. 42/43, S. 2118–2119.

FREHN, M., 1995/1996: Erlebniseinkauf in Kunstwelten (Shopping-Malls) und in Realkulissen (City–Einkauf) vor dem Hintergrund einer ökologisch-verträglichen Mobilität. Studie i. A. des Wuppertaler Instituts für Klima, Umwelt, Energie GmbH. 1. und 2. Arbeitsbericht, unveröffentlicht, Dortmund.

HÄUSSERMANN, H. & SIEBEL, W., 1992: Urbanität als Lebensweise. Zur Kritik der Ausstattungskultur. In: Informationen zur Raumentwicklung H. 1, S. 29–35.

HEYN, G., 1955: Zerstörung und Aufbau der Grossstadt Essen. Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde 10, Bonn.

HOTZE, B., 1996: Artfremde und Amigos. Einblicke in die Dresdner Architekturszene. In: StadtBauwelt 129 (Bauwelt 87, H. 12), S. 646–649.

INSTITUT FÜR STADT-, STANDORT-, HANDELSFORSCHUNG UND BERATUNG DR. H. DANNEBERG & PARTNER GMBH, (ISH), 1985: Essen als Einzelhandelsstandort. Standort-, Markt- und Imageuntersuchung der Stadt und ihrer Zentren, Düsseldorf.

JOCHIMS, C. & MONHEIM, R., 1996: Einkaufsausflugsverkehr in Stadtzentren – ein zukunftsträchtiges Marktsegment. In: Der Städtetag 49, H. 11.

JUST, G., 1996: Dresden. Vorstellungen des Bürgermeisters für Stadtentwicklung und Bau. In: StadtBauwelt 129 (Bauwelt 87, H. 12), S. 638–639.

KRINGS, W., 1984: Innenstädte in Belgien. Gestalt, Veränderung, Erhaltung (1860–1978). Bonner Geographische Abhandlungen 68, Bonn.

LÄSSIG, K., 1995: Voraussetzungen zur Bebauung des Neumarktes – 12 Grundsätze eines Gestaltungsplanes. In: DRESDNER GESCHICHTSVEREIN (Hrsg.), 1995: Der Dresdner Neumarkt – Auf dem Weg zu einer städtischen Mitte. Themenheft, Dresdner Hefte 44 (13. Jg.), Dresden, S. 55–63.
MONHEIM, R., 1975: Fussgängerbereiche. Bestand und Entwicklung. Eine Dokumentation. Reihe E, DST-Beiträge zur Stadtentwicklung 4, Köln.
MONHEIM, R., 1980: Fussgängerbereiche und Fussgängerverkehr in Stadtzentren in der Bundesrepublik Deutschland. Bonner Geographische Abhandlungen 64, Bonn.
MONHEIM, R., 1995: Verkehrskonzepte für historisch wertvolle Städte. In: BUNDESMINISTERIUM FÜR RAUMORDNUNG, BAUWESEN UND STÄDTEBAU (Hrsg.): Dokumentation 4. Kongress «Städtebaulicher Denkmalschutz in den Neuen Ländern» am 23. und 24. August 1994 in Quedlinburg, Berlin, Bonn, S. 45–63.
MONHEIM, R., 1996a: Parking management and pedestrianization as strategies for successful city centres. In: OECD/ECMT (Ed.): Sustainable transport in Central and Eastern European cities, Paris, S. 53–143.
MONHEIM, R., 1996b: Tätigkeiten, Verkehrsmittelwahl und Einstellungen der Besucher der Nürnberger Innenstadt als Ansatzpunkte für die Entwicklung eines Leitbildes. In: MONHEIM, R. (Hrsg.): «Autofreie Innenstädte» – Gefahr oder Chance für den Handel? Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung 134, Bayreuth.
MONHEIM, R., 1996c: Losungen oder Lösungen? Zum Nachdenken über die Bedeutung «utopischer» Leitbilder für die Innenstädte – eine Antwort an Wolf Tietze. In: Rundbrief Geographie, H. 136, S. 11–12.
MULZER, E., 1972: Der Wiederaufbau der Altstadt von Nürnberg 1945–1970. Erlanger Geographische Arbeiten 31, Erlangen.
MULZER, E., 1996: Denkmalpflege und Wiederaufbau in der Nürnberger Altstadt. In: Baukultur, H. 3 (Themenheft Nürnberg), S. 34–37.
OEXLE, J., 1996: Der Dresdner Altmarkt – drunter und drüber. In: StadtBauwelt 129 (Bauwelt 87, H. 12) ,S. 650–653.
PAUL, J., 1992: Dresden: Suche nach der verlorenen Mitte. In: Neue Städte aus Ruinen, Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit. München, S. 313–333.
RICHTER, D., 1994: Dresden – Städtebauliche Entwicklung im 26er Ring. In: Geographische Rundschau 46, H. 9, S. 491–499.
RUPPERT, H.-R.P., 1975: Im Kräftefeld zwischen historischer Kontinuität und moderner Cityentwicklung. Eine Einführung in die Altstadt von Nürnberg. In: Die Altstadt als grossstädtischer Mittelpunkt. Bedeutung und Wandel am Beispiel der Nürnberger Innenstadt. Nürnberger Wirtschafts- und Sozialgeographische Arbeiten 24, Nürnberg S. 9–22.
STADT NÜRNBERG, REFERAT VI + VII (Hrsg.): Die Zukunft der Nürnberger Altstadt. Entwicklungskonzept und Strukturplanung. Unveröff. Bericht, Nürnberg.
STADTPLANUNGSAMT ESSEN (Hrsg.), 1971: Fussgängerstrassen in Essen. Essen.
STADTPLANUNGSAMT FREIBURG (Hrsg.), 1971: Zur Diskussion: Freiburg Innenstadt. Freiburg.
STIMMANN, H., 1990: Wiederaufbau: Sorgloser Umgang mit der Geschichte? In: BAUDEZERNAT DER LANDESHAUPTSTADT KIEL (Hrsg.), 1990: Wiederaufbau der Innenstädte Kiel, Coventry, Lübeck. «Chancen und Pläne». Dokumentation zur Ausstellung im Kieler Rathaus vom 16. Januar bis 4. März 1990. Kiel, S. 20–21.
STIMMANN, H., 1994: Experimente mit der Tradition. In: Foyer, Magazin der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen, 4. Jg., Nr. II, S. 4–8.
TIETZE, W., 1996a: Zum Nachdenken. In: Rundbrief Geographie, H. 136, S. 10–11.
TIETZE, W., 1996b: Noch einmal zum Nachdenken. In: Rundbrief Geographie H. 137, S. 5–7.
WEHLING, H.-W., 1986: Das Nutzungsgefüge der Essener Innenstadt – Bestand und Veränderung seit 1978. Essen.
WEIGEL, W., 1990: Der Altmarkt von Dresden. In: BAUAKADEMIE DER DDR, INSTITUT FÜR STÄDTEBAU UND ARCHITEKTUR (Hrsg.): Marktplätze. Betrachtungen zu Geschichte und Kultur, Berlin, S. 48–88.
WILL, T., 1996: Unbrauchbare Reste, brauchbare Erinnerungen? In: StadtBauwelt 129 (Bauwelt 87, H. 12), S. 654–659.

Adresse des Autors:
Prof. Rolf Monheim, Abt. Angewandte Stadtgeographie, Fachgruppe Geowissenschaften der Universität Bayreuth, Universitätsstrasse 30, D-95440 Bayreuth