

**Die Zukunft der Stadt.  
Wohin mit dem Verkehr?**

**Prof. em. Dr. Bernhard Winkler  
TU München**

**Mit einem Vor- und Nachwort von  
Prof. Dr. Werner Hennings  
Universität Bielefeld**

**Bielefeld 2000plus – Forschungsprojekte zur Region**

Herausgegeben von: Prof. Dr. Joachim Frohn  
(Universität Bielefeld, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften)  
Karsten Gebhardt  
(Vorstandsmitglied Bielefelder Konsens: Pro Bielefeld e.V.)  
Prof. Dr. Reinhold Decker  
(Universität Bielefeld, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften)

**Diskussionspapier Nr. 39  
November 2005**

Das Projekt „Bielefeld 2000plus“ ist ein Gemeinschaftsprojekt von Universität Bielefeld, Stadt Bielefeld und Bielefelder Konsens: Pro Bielefeld e. V.

**Die Zukunft der Stadt.  
Wohin mit dem Verkehr?**

**Prof. em. Dr. Bernhard Winkler  
TU München**

**Mit einem Vor- und Nachwort von  
Prof. Dr. Werner Hennings  
Universität Bielefeld**

**Bielefeld 2000plus – Forschungsprojekte zur Region**

Herausgegeben von: Prof. Dr. Joachim Frohn  
(Universität Bielefeld, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften)  
Karsten Gebhardt  
(Vorstandsmitglied Bielefelder Konsens: Pro Bielefeld e.V.)  
Prof. Dr. Reinhold Decker  
(Universität Bielefeld, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften)

**Diskussionspapier Nr. 39  
November 2005**

Kontakt: Bielefeld 2000plus  
Geschäftsstelle  
Fakultät für Wirtschaftswissenschaften  
Universität Bielefeld  
Universitätsstr. 25  
33615 Bielefeld  
Tel.: 106 - 48 74  
Fax: 106 - 64 25  
Email: [bi2000plus@wiwi.uni-bielefeld.de](mailto:bi2000plus@wiwi.uni-bielefeld.de)  
[www.uni-bielefeld.de/bi2000plus](http://www.uni-bielefeld.de/bi2000plus)

## VORWORT

In dieser Reihe sollen in zwangloser Folge Projektberichte publiziert werden, die entweder in einem engen regionalen Bezug zu Bielefeld stehen oder aber regionenübergreifende zukunftsweisende Themen ansprechen.

Diese Veröffentlichungen sind Teil des langfristig angelegten Projektes „Bielefeld 2000plus – Forschungsprojekte zur Region“, das sich mit den Zukunftsperspektiven der Region beschäftigt und gemeinsam von der Universität Bielefeld und von der Stadt Bielefeld getragen wird. Im Herbst 1997 sind hierfür mehrere Arbeitsgruppen für die Bereiche Wirtschaft, Stadtentwicklung, Umwelt, Kultur, Bildung, Wissenschaft und Gesundheit eingerichtet worden, in denen Wissenschaftler der Universität Bielefeld gemeinsam mit Vertretern verschiedener Institutionen und Organisationen der Stadt Bielefeld Fragestellungen bearbeiten, die die Zukunftsfähigkeit der Region betreffen.

Wir danken allen, die das Projekt unterstützt und die Herausgabe dieser Diskussionsarbeitsreihe finanziell gefördert haben.

Bielefeld, Oktober 2002

Prof. Dr. J. Frohn (Universität Bielefeld)

K. Gebhardt (Bielefelder Konsens: Pro Bielefeld e.V.)

Prof. Dr. R. Decker (Universität Bielefeld)

Inhaltsverzeichnis

Vorwort von Werner Hennings	S. 2
Bernhard Winkler: Die Zukunft der Stadt. Wohin mit dem Verkehr?	S. 3-5
Bernhard Winkler: Urbaner Raum und Kommunikation	S. 6-19
Nachwort von Werner Hennings: „Bielefeld ist nicht Florenz – aber am Jahnplatz müsste gewaltig was getan werden.“	S. 20-22
Karten 1 – 3	Anhang

## Vorwort

Europäische Städte der Gegenwart unterliegen einer Reihe von Problemen: Flächenversiegelung, Bedeutungsverlust der Innenstädte, Verödung, Stadtflucht, Suburbanisierung, Segregation, soziale Brennpunkte, Krise des innerstädtischen Einzelhandels, ständig anwachsende Mobilität im motorisierten Individualverkehr mit einhergehender Luftverschmutzung (Ozon, Feinstaub), Verkehrsinfarkt, Verlust des öffentlichen Raumes, beginnende Schrumpfungsprozesse wegen Überalterung der Gesellschaft und zugleich immer handlungsunfähigere städtische Verwaltungen, denen wegen ständig steigender Haushaltsdefizite die finanziellen Handlungsgrundlagen abhanden gekommen sind. Angesichts einer solchen komplexen Problemlage ist es hilfreich, wenn es gelingt, Kräfte zu bündeln und die vor Ort vorhandenen Einrichtungen und sozio-ökonomischen Gruppen miteinander in Kontakt und ins Gespräch zu bringen. Eine wichtige Einrichtung vor Ort ist die Universität, denn Hochschulen sind für Städte und Gemeinden ein unschätzbare Standortvorteil. Sie stellen nicht nur einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar, sondern sichern auch ein Potential an Arbeitskräften und bereichern die Lebensqualität und das kulturelle Angebot einer Stadt. Gleichzeitig profitieren auch Hochschulen von einer intensiven Zusammenarbeit mit lokalen und regionalen Einrichtungen, die Praxisbezug für Forschung und Arbeitsplatzchancen für Absolventen eröffnen. Es wird deshalb zunehmend wichtig, Netzwerke zwischen Städten, Hochschulen und Forschungseinrichtungen zu knüpfen, inhaltlich intensiver zusammenzuarbeiten und Allianzen zu bilden, um die zukünftigen Herausforderungen in noch stärkerem Maße gemeinsam bewältigen zu können. Mit dem Kooperationsprojekt Bielefeld 2000plus – Forschungsprojekte zur Region, das Stadt und Universität Bielefeld zu gleichen Teilen tragen, ist es in Bielefeld gelungen, in dieser Hinsicht einen wichtigen Beitrag zu leisten: Sachverstand der Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler der Universität wird verstärkt für die Bearbeitung auf die Region bezogener Probleme genutzt, der Zugang zu Erfahrungswissen in Einrichtungen vor Ort wird für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Universität erleichtert und es wird der Versuch unternommen, das Gespräch zwischen der Universität und den die Stadt prägenden gesellschaftlichen Gruppen zu befördern und vor allem auch Anregungen für die Diskussion langfristiger wirksamer politischer Entscheidungen zu geben.

Bielefeld 2000plus organisiert Arbeitsgemeinschaften und Projekte mit Vertreterinnen und Vertretern der Wissenschaft, mit Bürgern der Stadt, VertreterInnen der Stadtverwaltung und der unterschiedlichsten Institutionen aus Wirtschaft, Kultur, Stadtentwicklung und Bildung. Vor diesem Hintergrund wurde mit einer begleitenden Vortrags- und Kolloquiumsreihe zu verschiedenen Themen und Problemen der Stadtentwicklung im Jahr 2002 der Arbeitskreis Stadtentwicklung in Bielefeld gegründet. Am 26. Mai 2004 referierte Prof. em. Dr. Bernhard Winkler zum Thema: „Die Zukunft der Stadt. Wohin mit dem Verkehr?“.

Bernhard Winkler, Architekt und Professor em. der TU München, ist international renommiert aufgrund seiner Verkehrskonzepte und seiner stadträumlichen Gestaltungen, die er für die italienischen Städte Florenz, Verona, Bozen, Riva de Garda, Venedig, Genua und Rom, aber auch für deutsche Städte wie Frankfurt, Nürnberg und München entworfen hat.

Das vorliegende Bändchen hat sich zum Ziel gesetzt, die Kerngedanken Winklers zu dokumentieren. Dies erfolgt einerseits durch den Abdruck seines Vortrags, den er am 26. Mai 2004 im Bielefelder Rathaus gehalten hat, und andererseits durch den Wiederabdruck einiger zentraler Passagen aus seinem Hauptwerk „Stadtraum und Mobilität. Die Wiedergeburt des öffentlichen Raumes in Italiens historischen Städten“ aus dem Jahr 1998. In einem Anhang, gewissermaßen als Nachwort, wird von mir der Versuch unternommen, Winklers stadträumliche Grundsätze im Umsatz sehr generalisierend und eher skizzenartig auf die Bielefelder Situation anzuwenden.

Werner Hennings

Bernhard Winkler

## **Die Zukunft der Stadt. Wohin mit dem Verkehr?**

(Vortrag im Bielefelder Rathaus am 26.5.2004)

Bielefeld in fünfzig Jahren, welch ein abenteuerliches Unterfangen, ein halbes Jahrhundert in die Zukunft zu spekulieren.

Mit Sicherheit lässt sich nur sagen, dass ganz andere Menschen – d.h. unsere Nachkommen – weitgehend die Stadt bewohnen werden. Eine neue Generation wird der unseren gefolgt sein. Vorausgesetzt, dass der sehr unwahrscheinliche Zwischenfall einer Menschen gemachten Katastrophe tatsächlich ausbleibt. Wie man auf Knopfdruck eine Stadt auslöschen kann, hat die Menschheit schon vor sechzig Jahren erfahren müssen.

Wie sehr das Schicksal einer Stadt aber auch im Alltäglichen davon abhängt, wie die einzelnen Menschen mit ihr umgehen und damit ein Massenphänomen erzeugen können, das zeigt uns z.B. die explosionsartige Entwicklung des Autoverkehrs in den Städten. Die Erkenntnis, dass wir Ursache sind, bürdet uns selbst die Verantwortung für die Zukunft der Städte auf. Gesetzt aber den hypothetischen Fall, die Menschen würden nicht mehr umgehen mit ihrer Stadt, die Bielefelder würden ihre Stadt verlassen, sie bliebe nicht wie sie heute ist. Schon nach ein paar Jahren sprössen mit der reinen Landluft aus ungepflegten Höfen zuerst, dann aus Plätzen und aus den Straßen die jungen Bäume wieder. Der Teutoburger Wald würde in fünfzig Jahren die Stadt zurückerobern.

Zweierlei wird daraus deutlich: zum Ersten, dass die Stadt davon lebt, dass Menschen mit ihr umgehen, und die Stadt gesund bleibt wenn sie gut mit ihr verfahren. Zum Zweiten, dass die materielle Stadt, die Straßennetze, die Plätze und die Bauten und das gesamte Energienetz nur die eine Seite der Stadtmedaille ist, die andere Seite ist die menschliche Gesellschaft, die die gebaute Stadt zu einem Organismus, die Medaille zur klingenden Münze macht.

Diese Binsenweisheit kann nicht genug betont werden, weil sie uns vor Augen führt, dass wir selbst und erst als Gemeinschaft die lebendige Stadt ausmachen, und dass die gebaute Stadt nur der materielle Rahmen einer lebenden Stadt sein kann, deren Behaglichkeit aus unserem Verhalten resultiert. Diese recht unbequeme Einsicht nimmt uns alle einzeln in die Pflicht.

Man sehe mir das Alltagsbeispiel nach, aber man kann ein Haus in wenigen Jahren herunterwohnen bis auf die blanken Mauern. So wie man eine Stadt als Dienstleistungseinrichtung auswinden kann bis auf das nackte Straßenpflaster. Ein Haus oder die Stadt kann aber auch der Raum menschlicher Gemeinschaft sein, der Rahmen für ihre Feste bleiben, in das Bewusstsein und in die Erinnerung seiner Bewohner eingehen als ein stolzes Erbe, als ein Stück Heimat und Zuhause. Es hängt wohl davon ab, wie gut oder wie schlecht man sich auf das Zusammenleben einigen kann, sei es in traditionellen wie in neuen Formen und mit den neuen Möglichkeiten und den Mitteln, die uns der Fortschritt bietet.

Wie das Auto den öffentlichen Raum verändert, die menschliche Kommunikation auf Lichtsignale reduzieren kann, so kann es auch im Hause den Bewohnern mit den elektronischen Medien gehen. Nichts spricht jedoch gegen die eine oder gegen die andere Errungenschaft. Wenn nur bald die kultivierten Umgangsformen mit beiden Medien für unsere Stadtgesellschaft gefunden werden.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass im Großen und Ganzen in den nächsten fünfzig Jahren alles ein bisschen bei dem Alten bleibt und mit den zunehmenden Möglichkeiten das so genannte individuelle Freiheitsniveau steigt, der Gesellschaftspegel sinkt, die Umgangsformen in einer rationalisierten Welt kälter werden und wir vor lauter Selbstverwirklichungssillusionen

in der Psychoanalyse landen, weil wir vergessen haben, dass man als Individuum nur in den gesellschaftlichen Chancen, welche die Stadt bereithält, sich selbst verwirklichen kann. Ich habe nicht die Chance die nächsten fünfzig Jahre zu überleben, aber ich habe das Glück gehabt, mehr als fünfzig Jahre lang in verschiedenen europäischen Städten gelebt zu haben. Vielleicht könnte ich daran erinnern, wie diese mit dem vergangenen halben Jahrhundert zurecht gekommen sind, dann mögen die Jungen selbst daraus die Schlüsse für die eigene Zukunft ziehen.

Ich habe nach dem Kriege die tote Hafenstadt Le Havre in der Normandie erlebt, die von den Deutschen zerstört worden war und von den Alliierten noch einmal umgepflügt worden ist bei ihrer Landung in der Normandie. Die geflohenen Bewohner bzw. ihr Rest sind wiedergekommen und haben die Stadt neu belebt und aufgebaut. D.h. die Stadt war zerstört, als Gesellschaft von Menschen war sie halb zumindest noch lebendig geblieben und wurde wieder aufgebaut.

Ich habe am Kriegsende in der heil gebliebenen Stadt Rom gelebt, als es in der ganzen Millionenstadt nur 34.000 Autos gab. In fünfzig Jahren hat sich deren Zahl ver Hundertfacht. Die drei Millionen Autos haben die Ewige Stadt – wehrlos wie sie war – in die Knie gezwungen. Zu dem Heer von alten Bussen im Zentrum der Stadt ist nach fünfzig Jahren, mit der mehr als doppelten Einwohnerzahl, immer noch keine Alternative in Sicht.

Im selben Zeitraum hat die Stadt Stockholm eines der besten europäischen U-Bahnnetze mit Bahnhöfen, die Bildhauerkunstwerke geworden sind, in den felsigen Untergrund getrieben. In der bescheidenen Stadt der fünfziger Jahre hatte man den weit reichenden Entschluss zu dem nun vollendeten Jahrhundertwerk von Schwedens Hauptstadt gefasst.

In der Stadt Bologna zeichnete sich vor fünfzig Jahren schon das kommende Verkehrsproblem ab, darum hatte man die Straßenbahnen statt der Autos aus der Stadt verbannt, um Platz zu gewinnen. Zwei Jahrzehnte später rächte sich der Trugschluss. Es brach der Verkehr in der größten europäischen Altstadt endgültig zusammen. Man konnte schneller zu Fuß als mit jedem anderen Verkehrsmittel durch die Stadt kommen. Zwar machten die erfinderischen Italiener daraus einen Kult, statt des traditionellen schlendernden Spaziergangs durch die Straßen, fuhr man jetzt im Schrittempo im offenen Auto nebeneinander her. Je langsamer das ging, desto besser konnte man sich über die Straße hinweg unterhalten. Das Herz der Stadt aber hörte auf diese Weise ganz langsam zu schlagen auf. In dieser Überlebensfrage ließ man das Volk abstimmen, ob man am Recht auf Autofahrfreiheit in der Stadt festhalten wollte, oder zu Gunsten ihres Weiterlebens bereit war, darauf zu verzichten. Mit überwältigender Mehrheit stimmten die Bewohner für den Verzicht auf die Autofahrfreiheit zu Gunsten einer freieren Stadt, man hatte im Volksentscheid ganz einfach beschlossen, anders als bisher mit der Stadt umzugehen. Ohne wesentlichen Kostenaufwand hatte in diesem Fall – mit dem Verzicht auf ein wenig eigene Bequemlichkeit – die Vernunft gesiegt. Es war ein Quantensprung in der Entwicklung der sechshunderttausend Menschen zählenden Stadt gewesen. Das Beispiel machte in ganz Italien Schule. In einem Zeitraum von fünfzig Jahren hat die Stadt zuerst hoffnungsvoll die Verkehrsentwicklung, dann den Verkehrszusammenbruch und schließlich eine Selbstbefreiung erfahren, welche den Kaufleuten, die den Untergang prophezeiten, keineswegs zum Schaden war. Ein Akt der Selbstbefreiung ist es gewesen, der jetzt nach nahezu zwei Jahrzehnten noch nichts an Gültigkeit eingebüßt hat.

Ungleich teurer ist es eine Stadt umzubauen, als eine alte Gewohnheit abzulegen. In manchen Fällen aber ist das eine und das andere nicht zu vermeiden. Ungleich schwieriger als an der Bausubstanz etwas zu ändern ist es, die Menschen dazu zu bringen, ihr Verhalten zugunsten einer besser funktionierenden Stadt zu ändern, auch wenn das kaum mit Kosten verbunden ist. Darum gebührt dem Volksentscheid der bologneser Bürger meine größte Hochachtung. Sie sind gut gefahren mit der Ruhe im Zentrum, und keine Partei hat es seither gewagt, an dem Volksentscheid zu rütteln.

Ein völlig anderes Schicksal hat die Hafenstadt Genua erlebt, seitdem ich dort gelebt und nun nach fünfundfünfzig Jahren wieder dahin zurückgekommen bin. Damals hoffte man auf ihre Wiederbelebung und Entwicklung als Hafenstadt, eine Hoffnung, die durch die Vormachtstellung der Nordseehäfen sich in der Folge nicht erfüllte. Dann wurde sie das Zentrum der Atom-Entwicklung und ihrer Industrie. Mit dem politischen Ausstieg Italiens aus dieser Technologie war auch diese wirtschaftliche Basis zunichte. Die Einwohnerzahl der Stadt ging zurück, damit gab es wieder Raum in der überfüllten Stadt, aber es entstanden auch die Brachflächen veralteter Industrien. Eine Hoffnungslosigkeit und eine Lethargie befiel die Bürger der einstmaligen stolzen Hafenstadt. Nun aber ist durch die Sanierung der Altstadt, durch die bauliche Umstrukturierung des alten Hafens zugunsten städtischer Einrichtungen eine Bewegung in die Stadt gekommen, die ihren Erneuerungswillen beflügelt hat. Allenthalben wird an der alten Stadt, an ihren Plätzen und Straßen umgebaut, um den Verkehr im Zaume zu halten. Zwar hat sich nichts Wesentliches an der Situation der Stadt verändert, aber allein schon die Sorgfalt, mit welcher man die alte Bausubstanz saniert, verändert in hoffnungsvoller Weise das Verhältnis der Bürger zu ihrer Stadt. Der sorgfältige Umgang mit der Stadt hat Eindruck gemacht im Lande, die Bürgerschaft ist in ihrem Selbstwertgefühl – dieser entscheidenden Kraft im Leben in einer Stadt – neu bestärkt.

Vor etwas mehr als fünfzig Jahren schließlich sah ich an dem Ruinenrest einer deutschen Universität in großen Lettern hingepinselt, wie man das heute mit Graffiti macht, „das Alte stürzt, es ändert sich die Zeit, und neues Leben blüht aus den Ruinen“. Nichts hätte besser das Lebensgefühl der Deutschen ausdrücken können als der Ausspruch des Dichters damals an den Resten des Untergangs. Eine Aufbruchstimmung ging durch die Menschen, welche die Katastrophe überleben wollten. Nun aber nach fünfzig Jahren, nachdem die kühnsten Träume sich erfüllt haben und wie in Bielefeld die neuen Universitäten in den Städten stehen, Deutschland das reichste Land des Kontinents geworden ist, das Land wie durch ein Wunder vereinigt ist und im Herzen des neuen Europa sich einrichtet, jetzt hat sich ein Pessimismus breit gemacht, als stünden wir vor dem Untergang. Welche zynische Ironie des Schicksals wäre das, wenn es nicht an den Deutschen selber läge, was aus ihrer Zukunft wird, und was sie aus ihren Städten machen werden.

Nehmen wir die gegenwärtige Kleingläubigkeit als Augenblicke der Besinnung an, bis man wieder begreift, dass es daran liegt, etwas zu ändern an dem Denken und unserem Verhalten in der Stadt. Wenn man in den neuen Städten dieses schönen Landes wieder besser miteinander leben will, muss man unkonventionell und mit der jungen Generation neu die Weichen stellen, darum frage man sie selbst, wie sie ihre Stadt in 50 Jahren sehen.

Viel gäbe ich darum, mitten im neuen Europa in einer deutschen Stadt zusammen mit den Jungen den Aufbruch und das nächste halbe Jahrhundert zu erleben.

Bernhard Winkler

## Urbaner Raum und Kommunikation

(aus: B. Winkler: Stadtraum und Mobilität. Die Wiedergeburt des öffentlichen Raumes in Italiens historischen Städten, Stuttgart 1998)

### **Die Einheit von Raum und Gemeinschaft**

Auf der Rockefeller Plaza kam mir mein Zuhause in den Sinn, wo die Dolomitenberge wie die Wolkenkratzer senkrecht in den Himmel stehen. Ich dachte an meinen Heimatort, der gerade so groß ist wie dieser Platz. Man sieht, es misst das Auge, das in der Kindheit geschult worden ist, mit den Maßen, die es kennt, und der im Kleinen geprägte ganzheitliche Sinn vergleicht die alte kleine Welt mit der großen neuen.

Im Dorfe lebte ein Wunderarzt, der das Dasein eines Sonderlings führte oder führen musste, dessen Ruf aber die Leidenden aus den fernsten Weltgegenden zu uns brachte. Darum verwandelte sich im Sommer das Dorf auf wunderbare Weise. Ein luftiges Wolkengebilde kosmopolitischer Färbung schien zwischen den senkrecht aufragenden Felsen und über der Straße zu schweben. Der Alltag war zur Bühne geworden und der Ort zu einer folkloristischen Kulisse. Die Szenerie kam in Bewegung, es wechselten Farbe und Licht. Wie Schauspieler, Statisten und Solisten agierten die Fremden im Dorfe als wäre das Ganze ein Lustspiel, alleine für uns Kinder geschrieben.

Menschen aus aller Welt und aus den verschiedensten sozialen Schichten, mit unterschiedlichsten kulturellen Voraussetzungen kamen unversehens hier zusammen. Die bunte Gesellschaft der Fremden bevölkerte die Straße. Man hatte Zeit und Muße und lebte in den Tag hinein. Kam aber der aufrechte, asketische, Güte und Liebenswürdigkeit ausstrahlende geistliche Herr mit dem roten Kardinalskäppchen auf dem grauen Haupte und voran sein Diener durch die Straße, dann teilte sich für einen Augenblick der ganze Jahrmarkt der Eitelkeit zu einer Reverenz für die vornehm vergeistigte Persönlichkeit. Alle Patienten, die hier aufeinander trafen, waren sich fremd. Es verband sie nur das gemeinsame Bedürfnis, in einem Klima der Sorglosigkeit und Ferienstimmung den Alltag zu vergessen und im Banne dieses zauberhaften Dorfes in den Bergen Erholung und Linderung zu finden. Die Fremden konnten ja nicht wissen, dass sie selbst es waren, die diese wundersame Verwandlung des Ortes bewirkten. Ich hörte, was sie sagten, wie sie dachten und dass sie alle ihre eigenen Welten mit sich herumtrugen, die niemals auf einen Nenner zu bringen waren und nur in der Unverbindlichkeit einer leichten, unverkrampften Ferienstimmung nebeneinander bestehen konnten. Ihre Toleranz bestand darin, dass sie den Anspruch auf Gemeinschaft gar nicht haben konnten. Offensichtlich war es möglich, dass sie sich gegenseitig zuhörten und angstfrei erfahren konnten, wer und wie jeweils die anderen waren. Die zufällige Gesellschaft glich nur äußerlich einem kunstvoll gefügten Gesellschaftsmosaik. Sie zeigte mir aber ein farbenprächtiges Bild von der Welt und gab mir eine Ahnung von ihren Möglichkeiten, die mir so vielfältig und grenzenlos schienen.

Diese Menschen unterschieden sich nicht wesentlich von jenen, die den Malern auf der Piazza Navona in Rom zusehen und heute kennzeichnend sind für das Leben in den alten italienischen Städten und auf ihren Plätzen. Auch sie sind in ihrem Weltschmerz Leidende, die auf Linderung hoffen, wenn sie in die italienischen Städte kommen. Diese Völkerschaft von reisenden Geschäftsleuten, Kongressteilnehmern und vor allem Touristen, die den Alltag vieler europäischer Stadtzentren bestimmt, ist in ihrer bunt gemischten Vielfalt der Völker und Sprachen nicht neu, aber einmalig und zuweilen beängstigend in ihrer maßlosen Entwicklung. Dieses zivilisatorische Phänomen einer Gesellschaft der wohlhabenden Völker auf Reisen kann der Anfang einer neuen globalen Kultur sein. Es hängt davon ab, ob wir dies als Chance erkennen und zu nutzen verstehen. Da die Kultur aber der Freiheit als Nährboden

unbedingt bedarf, kommt es darauf an, dass die öffentlichen Plätze den Menschen, nicht ihre Autos offen stehen.

Ganz unabhängig von dieser kosmopolitischen Durchdringung der Stadt mit fremden Menschen leben die Bürger der Stadt im Alltag. Trotz Medienkult und virtueller Welten finden sie sich immer noch allabendlich zusammen auf den Plätzen der italienischen Stadt. Das Bedürfnis nach direkter Begegnung mit anderen und mit der Gesamtheit der anderen ist ungebrochen. Diese abendlichen Versammlungen der Einwohner auf den Stadtplätzen erinnern nur noch äußerlich an die Zusammenkünfte der Griechen auf der Agora oder die der Römer auf dem Forum. Die Welt der Bürger zusammen mit jener Welt der Fremden schafft aber im Grunde dieselbe anregende Verbindung von geschlossener örtlicher und offener globaler Gesellschaft, wie ich sie im Kleinen in meiner Kindheit so unmittelbar erfahren habe und die heute wieder so typisch ist für italienische Städte. Sie ist eine Form des Zusammenlebens der unverbindlichen Art im öffentlichen Raum der Stadt, die vermutlich hilft, Ängste vor Fremde und Vorurteile gegen sie abzubauen und globale Verständigung anzubahnen in einer Welt, die zusammenwächst. Darum dürfen wir den öffentlichen Raum der Stadt keinesfalls irgendwelcher Art von monofunktionaler Besetzung opfern, wie dies durch Massentourismus oder Straßenverkehr gegenwärtig geschieht. Nichts könnte den Verzicht auf die Räume der städtischen Öffentlichkeit rechtfertigen.

Oder sollten wir uns am Ende auf die Flucht begeben in den fiktiven Raum der medialen Welten? Denn während die Städte im Verkehr ersticken, baut man uns schon auf dem Bildschirm die virtuellen Welten auf. Der Raum löst sich auf in der vierten Dimension. Gleichzeitig ist man zuhause und in der Welt auf Reisen. Man schwimmt im Strom der Informationen – wenn man nur wüsste, was man wissen sollte, das Wissen der Menschheit wäre in dieser „Bibliothek“ zu finden. Wozu, so sagt man uns, sollen Marktplatz und Forum taugen, wenn Ereignisse irgendwo auf dieser Welt zeitgleich auf dem Bildschirm zu erleben sind, wenn jede Illusion frei Haus zu haben ist, das Paradies mit allen Früchten lockt, die leibhaftige Versuchung selbst Dich in den Dialog verwickelt. Geruch- und geschmacklos zwar und immateriell ist Leben hier auf Bilder reduziert. Man muss die Mitmenschen ja nicht riechen, schmecken und umarmen, wenn man sie sehen, hören und sie sich ansonsten vom Leibe halten kann. Was ist der öffentliche Raum noch wert in einer Welt fiktiver aber globaler Räumlichkeit?

### **Großstadtmobilität**

Wer wie ich in der Stadt München leben darf, der soll sich glücklich preisen. Der Krieg hat die Stadt schwer getroffen, ihren Charakter aber hat er nicht zerstören können. Die Millionenstadt hat heute alles, was sie an Verkehrsmitteln benötigt. Verknüpft sind an den Bahnhöfen die Eisenbahnlinien mit den Stadtbahnen hinaus ins Umland. Ein U-Bahnnetz durchzieht die Stadt, Straßenbahnen ergänzen dieses, die Lücken im Netz werden durch die Stadtbuslinien ausgefüllt. Das Auto, wenn man es schon benutzen muss, lässt man am besten an den Parkplätzen der S- und U-Bahnhöfe weit draußen stehen, denn in der Altstadt ist man ohnedies zu Fuß am besten dran. Wer guten Willens ist, das Auto zuhause in der Garage lässt, kann sich in dieser Stadt frei bewegen und glücklich sein wie die Menschen im Paradies, bevor sie vom Baume der Erkenntnis aßen. So schön kann es einmal werden, wenn die Mehrzahl einmal will, was viele Leute schon wollen müssen, weil es schon lange gar nicht mehr anders geht. Die vielen Autofahrer, die wir heute in den Städten sehen, sind die wenigen, die trotz aller Platznot mit dem Auto fahren oder fahren müssen. Von freier Wahl kann schon lange keine Rede mehr sein.

In München ist die Altstadt von Autos schon weitgehend befreit, im Untergrund ist hier das Netz der U- und S-Bahnen verknotet. Wer ankommt, taucht hier ins Paradies von unten nach oben auf. Wen nimmt es wunder, dass hier ein Gedränge herrscht wie in einem orientalischen Basar. Wo sonst wird man hier auf Rädern in Windeseile vom trauten Heim in das Herz der Stadt katapultiert und zwischen Rathaus, Kirchen und Palästen in die große Welt

gehoben. Kann man es den Leuten verdenken, dass sie, die Schaufensterfronten vor und zurück, die Stadt durchqueren? Ich mache es ebenso. Einkaufen jedoch kann man schöner in den bescheidenen Hintergassen.

Den Domplatz und seinen Brunnen dachte ich mir als Ort der Meditation. Sinnbildlich kann man da an des Lebens Quelle sitzen. Ganz ruhig sind die Leute hier und friedlich, und ich bin nun ein wenig hier zu Hause. Mir hat die Umgestaltung des Altstadtzentrums von München in einen Fußgängerbereich viel Anerkennung im fernen Amerika und noch viel mehr Kritik an Ort und Stelle eingebracht. Zuerst hatte man Angst vor den großen autofreien leeren Plätzen, jetzt hat man Angst vor den Menschenmassen, die sie bevölkern.

Vor dreißig Jahren, als man die Stadtbahn auszubauen begann, kamen mit dieser 150.000 Menschen in das Zentrum. Heute kommen fünfmal so viele. Das Stadtzentrum hat eine völlig neue Bedeutung für das Umland bekommen, so wie auch das U-Bahnnetz der Stadtbevölkerung selbst die Altstadt erschließt. Wie in den historischen Städten Europas sind die fremden Besucher nicht mehr zu übersehen. Das differenzierte Netz der Bahnen bringt sie alle in das Zentrum, ob sie aus dem Ausland, dem Umland oder aus der Stadt selbst gekommen sind. Die Stadt Nürnberg zum Beispiel hat, ihrer Größe angemessen, eine Stadtbahnlinie, die auch hier die Altstadt unterfährt, in das Eisenbahnnetz integriert ist und mit den Straßenbahnen ein gut funktionierendes Stadtbahnnetz ergibt. Alles, was auf Schienen läuft, wird hier wie überall hoch eingeschätzt und gern benutzt. Die Eisenbahn hat immer noch aus ihrer Gründerzeit das Ansehen der großen zivilisatorischen Errungenschaften des neunzehnten Jahrhunderts. Sie hat der Menschheit die Welt erschlossen. Die Bahnhöfe mit Bahnhofshalle und Salon tragen die Stilmerkmale bürgerlicher, gehobener Gesellschaftsschichten. Die Straßenbahn als Kleinbahn für den Stadtgebrauch domestiziert, schon halb privaten Charakters, wirkt auf der Straße selbst noch exklusiv. Man fährt elektrisch, schienengebunden zügig, gut bürgerlich durch die eigene Stadt wie mit der Eisenbahn übers Land. Straßen- und Stadtbahn sind bald nicht mehr zu unterscheiden. Weil sie dieselben Gleisanlagen nutzen, können die neuen Leichtfahrzeuge blitzschnell übers Land und in Fußgängerstraßen im Schneckentempo fahren, können zwei bis drei Wagen zusammenkoppeln und fast fünfhundert Menschen auf einmal transportieren. Zehn mal billiger ist es, die Bahnen auf der Straßenoberfläche als im Untergrund zu führen, man sieht sie gerne auf der Straße, die alte Sympathie für die Eisenbahn spielt eine Rolle. Gut bürgerlich fühlt man sich befördert. Die Stadtbahn wird in Städten mittlerer Größe wieder kommen. In Zürich, Stuttgart, Karlsruhe, Köln, Straßburg, Manchester und Grenoble hat sie regen Zulauf, da hat sie sich schon bewährt und höchst beliebt gemacht.

### **Mobilität der mittleren Städte**

Der Linienbus, der in den großen Städten dünn besiedelte Gebiete versorgt, die Fahrgäste für die Stadtbahn sammelt, muss in den mittelgroßen Städten, wo Bahnen nicht mehr rentabel sind, buchstäblich alles leisten. Zwar kann er wie das Auto auf jeder Straße fahren, wird aber nicht wie dieses höchste Symbol von Individualität und Freiheit gern benutzt. Der Autobus ist für Gesellschaftsreisen gut geeignet; als Stadtbus ist er kollektiv und nicht mehr exklusiv privat, wie nur das eigene Auto sein kann. Die Nachteile der Autos sieht man bei ihm potenziert: lauter ist sein Motor und giftiger, was dieser an Gasen produziert. Mehr einem Möbelwagen gleicht er in der Stadt als den wendigen Limousinen, die ihn in Bedrängnis bringen, im Verkehrsstau aber bleibt er mitgefangen. Man hat den Eindruck, dass der Autofahrer in dieses kollektive große Auto genauso ungerne wie vom Einzelzimmer in den Schlafsaal wechselt.

Man hat in Bologna vor der Altstadt große bewachte Parkplätze bereitgestellt und kostenlose Busse angeboten, um die Autofahrer in die Altstadt und wieder zurückzubringen. Die italienischen Autofahrer ignorierten die gute Absicht, von der wir uns viel versprochen. Wo man das Auto aus der Innenstadt verdrängen konnte und seither die Stadtbusse ungehindert fahren

können, beklagen sich Anwohner über Gestank und Lärm und möchten lieber Straßenbahnen haben.

### **Die Kleinstadt**

In Kleinstädten, dünn besiedelten Gebieten und auf den Dörfern ist das Auto durch Busse schon der hohen Kosten wegen nur in Sonderfällen zu ersetzen. Je kleiner nun die Stadt oder Ortschaft ist, umso näher will man mit dem Auto an das Ziel heran. Wenn man in der Großstadt noch ohne Murren 500 Meter oder weiter geht, wird es in Mittelstädten schon die Hälfte, auf dem Dorf will man keine 100 Meter mehr laufen. Darum gibt es auch hier oft das größte Durcheinander. Man muss das Auto rechtzeitig zum Stehen bringen, bevor in der Ortsmitte alles aufeinander trifft.

### **Die Stadtmitte**

Ob die Stadt groß ist oder klein, die Stadtmitte ist immer freizuhalten von den Autos. Soweit den Menschen seine Füße tragen, muss man ihm Rosen auf den Weg streuen. Denn was die eigenen Füße – ob auf dem Pflaster oder mit dem Fahrrad - leisten, ist kostenlose Mobilität. Als umwelt- und menschenfreundlichste Fortbewegung verdient sie höchste Priorität.

### **Abstimmung mit den Füßen für den öffentlichen Raum**

Historische Städte sind etwa 1000 Meter lang und breit, und nur in extremen Fällen verdoppelt sich das Maß, so dass man von den Toren der Stadt bis zum Marktplatz in ihrer Mitte höchstens 1000 Meter gehen muss. Dass man in der gesamten Stadtgeschichte sich hier zu Fuß bewegte, ist keine Frage. Nur wenn Prinzessinnen oder hohe Herren kamen, wurde Platz gemacht für Sänften, Ross und Wagen.

Jetzt aber hat uns der Wohlstand alle zu hohen Herren und Prinzessinnen gemacht. Darum sollen nun nicht nur die Menschen, sondern auch die Häuser weichen, so viel Platz wird nun für Autos gebraucht. Kein Trugschluss konnte folgenschwerer für die Stadt selbst sein als diese schmeichelhafte Illusion, dass Reichtum uns alle in den privilegierten städtischen Adelsstand erhebt. Darum muss darauf hingewiesen werden, dass hier die Menschheit mit den Füßen für oder gegen die Stadt abstimmen muss. Darum ist mein Plädoyer: innerhalb der städtischen Mauern für eine freiheitliche, selbstbestimmte Fortbewegungsart, mit den eigenen Füßen. Das ist stadtpolitisch, volkswirtschaftlich, medizinisch, ökologisch aufzufassen. „Bewege Dich täglich eine halbe Stunde oder länger auf Deinen eigenen Füßen, und sag es an alle weiter, wie das Körper und Geist beflügelt“ – soweit mein Arzt, der mich mit diesem Mittel gesund erhalten möchte. Wenn dieses Rezept allgemein befolgt werden würde, wäre ein großer Teil der innerstädtischen Verkehrsprobleme schon gelöst und auf dem Dorf gäbe es keine.

Ich will hier medizinisch-ökologisch nicht weiter dilettieren, den Zeitverlust nur brachte ich noch zur Sprache. Der Arzt darauf: „Statistisch gesprochen nur soviel: Auf Herz und Nieren, mein Herr Patient – überleg er es sich gut –, er kann jetzt Zeit gewinnen oder langes Leben. „Volkswirtschaftlich ist wohl unbestritten, dass wir für Bequemlichkeit und Zeitgewinn im Auto teuer zahlen müssen. Die Stadtzentren wären um teures Geld ganz radikal umzubauen, ohne die Aussicht, dass das hilft. Kommunalpolitisch ist zu bedenken, dass wir mit den Füßen auf dem Boden bleiben sollen, die Stadt und unsere baulichen Werke uns erhalten müssen, Stadtraum gewinnen können, Bewegungsraum für fünfzig Menschen tauschen können für ein Auto. Bewegungsraum aber ist Begegnungsraum und für die Stadt noch wichtiger als Konferenzen an grünen Tischen. Darum plädiere ich für Freispruch, soweit es den Raum betrifft, und dafür, dass wir den Leuten ihre Stadtzentren und Plätze wiedergeben, wo sich

Bewegung, Kommunikation und Gemeinsamkeiten ohne Gefahr und Zwang entfalten können.

Und wenn der historische Raum selbst alle ursprünglichen Inhalte verlieren sollte, so bleibt er doch in einer Stadt, die keine festen Grenzen mehr kennt, wo alle Gesellschaftszusammenhänge in Fluss gekommen sind, der sichere Ankerplatz des Menschen. Sollte auch nur noch der gebaute Raum erhalten bleiben, dann ist dieser doch das Symbol für Dauer und Beständigkeit, mag die Stadt sich wandeln, wie sie will. Ihr historischer Kern ist der Orientierungspunkt im Raum und in der Zeit. Denn auch geschichtlich ist es der sichere Ort in der Gegenwart, der weit hinunter ins Dunkel der Vergangenheit und hinauf ins Unbekannte der Zukunft reicht.

Der historische Raum trägt an seinen Bauten die Spuren von Generationen. Er ist gezeichnet durch Inhalte, die er im Lauf seiner Geschichte erfahren hat, und neue Nutzungen werden ihn prägen. Damit wird er zum offenen Buch im Leben einer Stadt und muss in seiner Integrität künftigen Generationen als kostbares Erbe weitergegeben werden können.

### **Florenz: die Wiedergeburt des öffentlichen Raumes**

***Keinen schöneren Platz als Florenz hätte sich das kosmische Wunder aussuchen können als diese Stelle inmitten der paradiesischen toskanischen Landschaft***

Wo zum ersten Mal die drohenden Berge etwas weichen, das Arnotal nach Westen hin sich auftut, weithin gegen Pisa und das Ligurische Meer, an dieser Stelle liegt Florenz. Eingebettet in die fruchtbaren Hügel der Toskana, ist sie als römische Veteranenstadt am Fluss entstanden. Am Ende des Mittelalters hatte sie die ebene Ausweitung des Tales am Arno vollständig besetzt, so als hätte ein großer Meister sie auf Maß in die einzigartige Topografie eingepasst. In seiner räumlich überschaubaren Lage zwischen den Hügeln gleicht Florenz der alten japanischen Stadt Kyoto, die jedoch im Gegensatz zu Florenz, dem Rat von Geomanten folgend, welche die Zukunft aus dem Untergrunde deuten konnten, zu der einzigartigen Lage kam. In nichts sonst als in ihrer Einbettung in die Topografie lassen sich die zwei Städte vergleichen. Viel Autoverkehr gibt es heute auch in Kyoto, aber parkende Autos entlang der Straßen nicht. Wer sich ein Auto kaufen will, muss einen privaten Abstellplatz nachweisen, die Straße darf er dazu nicht benutzen. So sieht man viele fahrende, aber keine abgestellten Fahrzeuge in der Stadt – für europäische Augen ein ganz un-gewöhnlicher Anblick. Florenz hingegen hat die höchste Verkehrsdichte unter den italienischen Städten.

Die 230.000 Fahrzeuge der 450.000 Einwohner liegen buchstäblich auf den Straßen der Stadt. Dem Gewerbefleiß wurde mancher privater Garagenraum geopfert. Den Parkplatz auf der Straße aber zu verlassen, bedeutet, ihn an den nächsten Dauerparker für lange Zeit zu verlieren – Florenz, die Stadt der abgestellten Autos, im Gegensatz zu Kyoto.

Aus großer Höhe gleicht Florenz einem Kometen, dessen kompakter Kern dort niederging, wo der Arno aus der Enge des Tales tritt. Keinen schöneren Platz hätte sich das kosmische Wunder aussuchen können als diese Stelle inmitten der paradiesischen toskanischen Landschaft. Der Kometenschweif – und damit sind die chaotischen Peripherien der Nachkriegszeit gemeint – zieht sich weit in die Ebene nach Nordwesten hin, den Eisenbahnlinien folgend, um schließlich ohne klare Grenze in den regelmäßigen landwirtschaftlichen Strukturen der Ebene endgültig zu verglühen. Hart bedrängt die neue Stadt nach innen mit ihrem Autoverkehr den geschlossenen und geordneten, dicht bebauten mittelalterlichen Kern. Ein ganzes Bündel von Straßen umschlingt ihn, und Autoschlangen vor seinen Toren zwingen sich über die Brücken des Arno.

## Die Stadt des Mittelalters

Zur Zeit Dantes erreicht die römische Stadt mit einer bescheidenen Erweiterung nach Süden den Arno. Um das Jahr 1078 ist sie neu ummauert. Kaum hundert Jahre später aber umzieht ein unregelmäßiges, eng und winklig bebautes Netz von Gassen und spärlichen Plätzen den regelmäßigen alten Kern. Die Stadt überspringt zum ersten Mal den Fluss, schließt die Brücke und das andere Ufer mit ein. Die zweite kommunale Mauer sichert nun die Stadt und kontrolliert die Brücke über den Fluss. Für ihren Bau verwendete man die Steine der Geschlechtertürme. Diese privaten Verteidigungs- und Imponiertürme drohten die Stadt zu ersticken, wie heute der Autoverkehr. Es siegte die Vernunft. Man beschloss, sie abzutragen. Vom Flugzeug aus sind nur noch ihre Stümpfe in Dachhöhe auszumachen.

Man erkennt die erweiterte Stadt deutlich an ihrer regellosen Enge, die in krassem Gegensatz zur Klarheit der älteren Mitte steht. Auch in den Gassen dieser Quartiere, die nun den Kern umschließen, gab es die Konflikte zwischen öffentlichem Interesse und privatem Nutzungsanspruch. Man kann in den Chroniken nachlesen, wie die Stadt in ihrer ganzen Geschichte die Räume der Allgemeinheit verteidigen musste gegen die Interessen der vielen Einzelnen.

## Die Stadt der Renaissance

Insgesamt ist Florenz um 1250 eine Stadt, deren Ausdehnung vom einen Ende zum anderen kaum mehr beträgt als 1000 Meter – immer noch bequem zu begehen. Dazu zählen auch noch die Klosteranlagen, deren Kirchen und Plätze, die nun vor den Mauern der Stadt entstehen. Ihnen folgen die Quartiere, die im Umkreis der Klöster als Ergebnis einer zielstrebigem Siedlungspolitik gedeihen. Es ist das Florenz des späten Mittelalters und der Renaissance, wieder geordnet nach einem großräumigen Prinzip auf der Basis der römischen Landaufteilung. Die letzte florentinische Mauer umschließt eine Fläche von mehr als 500 Hektar. Mit einem Durchmesser von nahezu 2,5 Kilometern hat die Stadt neben Bologna und dem spanischen Sevilla eine der größten, heute noch erhaltenen Altstädte Europas.

An der Straßennetzstruktur ist die Stadtentwicklung deutlich abzulesen. Die erste Mauer aus dem 1. Jahrhundert v. Chr. umschloss die regelmäßig angelegte Stadt der Römer. Die 5. Mauer der Stadt, man nennt sie die zweite kommunale Mauer, umschloss 1173 die regellos wirkende Erweiterung der mittelalterlichen Stadt. Die 7. und letzte Mauer von 1330 schließlich hatte die regelmäßig angelegten Quartiere der Renaissance zu umfassen. Mit 512 ha Fläche zählt das alte Florenz zu den größten, lebendigen und aktiven, räumlich intakten historischen Städten Europas.

Eine Dachlandschaft aus ziegelgedeckten Häusern bindet die drei Stadtepochen zusammen zu einem wohlgeordneten Ganzen, zu einer dreigliederten geschlossenen Stadtstruktur, die sich entschieden absetzt gegen die neue Stadt des neunzehnten und zwanzigsten Jahrhunderts. Ein mächtiger Verkehrsstrom umspült die Stadt auf drei Seiten, der breiter und einschneidender ist als der Arno auf der vierten Seite der Stadt. Er ist bedrohlicher und schwerer zu überwinden als die Verteidigungsmauern, die die Stadt hier einst umschlossen.

Der Flughafen liegt unmittelbar am Rande der Stadt. Die Landebahn ist kurz, durch Autobahn und Hügel begrenzt. Mit dem kleinen Flugzeug von München anzukommen, ist aber eine unschätzbare städtebauliche Lektion. Man ist dankbar für jede Warteschleife über der Stadt und das akrobatische Landemanöver. Die künftige Hochgeschwindigkeitseisenbahn wird dieser Art von Stadterlebnis ein Ende bereiten. Florenz wird hoffentlich so gut, schnell und direkt mit den internationalen Flughäfen von Rom und Mailand verbunden sein, dass der Streit um den weiteren Ausbau des Flughafens müßig ist.

Der Blick von oben legt es offen: Die historische Stadt Florenz liegt wie hingegossen in der toskanischen Landschaft. Den modernen Eisenbahnlinien folgend, hinaus in die Täler und

Ebenen. Es fehlt aber ein äußerer peripherer Straßenring, welcher aus ihr ein zusammenhängendes Ganzes macht. Das ist die große Schwäche von Florenz.

Mit den Eisenbahnlinien ist schon ein Stadtbahnssystem vorgezeichnet, das mit einigen Ergänzungen die Peripheriebewohner bis in die alte römische Mitte bringen wird. Was man aus niedriger Höhe besser sieht, ist die Schönheit des alten Florenz und seine historische Entwicklung. Der römische Stadtursprung als Straßengitter mit Plätzen und bedeutenden Bauwerken muss durch besondere Mittel bequem erreichbar werden für die Benutzer der Stadtbahnen. Mit den vielen Menschen auf der Straße muss die römische Mitte frei werden für den Aufenthalt und die Wege hinaus zu den Altstadtquartieren. Dann wird auch der fremde Besucher begreifen, wie sich die Kunststadt Florenz von der römischen Mitte aus entwickelt hat hin zu den Klosterkirchen Santa Maria Novella, San Marco, Santissima Annunziata, Santa Croce, Santo Spirito und Santa Maria del Carmine.

### **Mit der Eisenbahn in das Herz der Stadt**

Hat man die Stadt einmal von oben gesehen, kommt man gerne wieder mit der alten Eisenbahn, schon wegen der direkten Ankunft unmittelbar in der Altstadt. Unendliche Vorstädte durchpflügt sie, schießt wie ein Pfeil, von Norden kommend, ins Zentrum der Stadt. Und wäre nicht das mächtige, querstehende Klostergebäude von Santa Maria Novella, sie käme nicht zum Stehen. Querliegend ist auch der große Vorplatz und das neue Bahnhofsgebäude aus Marmor und Glas, mit seinen Hallen dem Strom der Menschen folgend. Einfach und klar ist der ganze Bau gegliedert und zählt zum Besten an Bahnhofsarchitektur, was die Moderne in Italien hervorgebracht hat. Großzügig wie der Bahnhof selbst ist der gesamte städtische Rahmen. Das Klostergebäude, eine lang gestreckte Platzwand, die Apsis der Kirche karg gemauert, vertikal die Architektur und noch mittelalterlich, der Bahnhof dagegen modern und leicht.

Ein Platz und zwei Bauwerke: das eine noch, das andere wieder in jener ernsthaften, großen Einfachheit errichtet, die gute Architektur in Florenz immer auszeichnete. Nach der städtebaulichen Lektion aus dem Flugzeug jetzt die stadträumliche, architektonische mit der Eisenbahn. Wie entscheidend ist doch der Weg und die Art der Ankunft für das Begreifen einer Stadt!

### **Ankommen über die Hügel – wie in alten Zeiten**

Kommt man als Fremder mit dem eigenen Auto, umfährt man am besten die Stadt über den südlichen Hügelrand, bis man am Piazzale Michelangelo landet. Hier sieht man sie vor sich liegen und – eingebettet in die hügelumschlossene Ebene – vom Arno in zwei ungleiche Hälften geteilt: die kleinere schmiegt sich an die ansteigenden Hänge und hat sich noch die mittelalterliche Mauer gegen die offene Landschaft erhalten können; jenseits des Flusses liegt die größere Hälfte, das eigentliche Zentrum der Stadt.

Hierher, zum Piazzale Michelangelo, muss man die Touristenautobusse lenken. Von hier aus die Stadt zu überblicken, die freie Luft der Landschaft zu atmen, die Treppen hinunterzusteigen an den Arno und über die Brücken hinüber auf die Plätze der alten Stadt zu gehen, das heißt Florenz zu erfahren. Seine herrliche Lage in der Toskana, den Fluss, die herbe Schönheit seiner Gassen und Plätze, das Leben im Quartier von Santa Croce, dies alles muss man gesehen haben, bevor man sich der Fülle der Kunstwerke nähern sollte. Da ist zunächst der Palazzo Vecchio und sein die Dächer überragender Turm im Vordergrund. In der Mitte der ziegelgedeckten Häuser liegt der Dom Santa Maria del Fiore und, darüber schwebend, die von Brunelleschi errichtete Kuppel – großartig und ruhig, als wolle sie die ganze Welt beschirmen.

Auf dem Piazzale Michelangelo sprach mich ein amerikanischer Tourist an: „Do you know David? David by Michelangelo?“ „Es gibt deren drei“, gab ich zurück „der Bronzeabguss steht hier auf dem Platz.“ Der Piazzale Michelangelo wurde ursprünglich als Panoramaplattform künstlich aufgeschüttet. Florenz sollte Hauptstadt des geeinten Landes werden. Der Bronze-David steht also hier ziemlich verloren zwischen parkenden Autos, als Symbol der neuen Kapitale. „OK, sagte der Amerikaner, „ich möchte auch die anderen zwei sehen.“ „Am besten“, sagte ich, „lassen Sie Ihr Auto hier stehen. Sie werden unten in der Stadt keinen Parkplatz finden. Gehen Sie hinunter zum Palazzo Vecchio, denn dort hat derselbe David in weißem Marmor eine völlig andere Wirkung.“ Er steht seitlich und überragt, im Vordergrund stehend, das Portal des Palazzo. An diesem auserlesenen Standort wird er zum Symbol für die stolze und selbstbewusste Stadt der Renaissance. Einst stand an dieser Stelle eine weibliche Symbolfigur. Die den Holofernes enthauptende Judith wurde beiseite gestellt zugunsten des männlichen Ideals. „Aber gehen Sie weiter zur Piazza San Marco“, sagte ich zum Amerikaner. „Sie werden überrascht sein von der Wirkung des Originals in der Accademia. Dort aber beherrscht die kolossal wirkende Statue den Raum, und Sie werden völlig in ihren Bann geraten, so dass ich Ihnen dringend rate, zurückzukehren zum Palazzo Vecchio. Da steht man der großartigen Plastik auf dem freien Platz und unter freiem Himmel unbefangener gegenüber. Und noch etwas: Wenn Sie den ganzen Weg zu Fuß gehen, von hier oben hinunter an den Fluss, über die Brücke, in die alte Stadt der Römer und dann nach außen zur Accademia und zu den Klosteranlagen mit ihren Kunstschatzen, dann werden Sie im Gehen und Schauen diese Stadt verstehen lernen.“

### **Der Platz als Bühne des Lebens**

Auf der Piazza della Signoria ist man ein Fremder unter Fremden aus der ganzen Welt. Eine den Erdball umspannende Touristenmobilität führt sie zusammen aus allen Kontinenten und setzt sie hier ab, im schönsten Freilichtmuseum der Welt. Durch die schnellen Verkehrsmittel verliert der Mensch den Bezug zu Zeit und Raum. Bald schneller als die Erde selbst sich dreht, durchfliegt er ganze Kontinente, die zu kleinen Ländern zusammenschrumpfen. Zu Fuß aber erscheint ihm das alte Florenz riesengroß. Die feinsinnigen Japaner aus Tokyo und Kyoto sind der Fülle der für sie exotischen Reize ohne Orientierung ausgesetzt.

Quer über den Platz zieht ein gelehrter Herr eine Traube von Deutschen hinter sich her, zu jener Stelle auf dem Pflaster, wo Savonarola die Eitelkeiten der Stadt zu einem Scheiterhaufen aufschichten ließ, um den Gottesstaat zu errichten. Ein Jahr später wurde er an gleicher Stelle selbst auf dem Scheiterhaufen verbrannt.

Unbekümmert von all dem Treiben servieren die Kellner vor den Cafeterias Engländern den Tee, Amerikanern den Snack, den Deutschen das Bier und ihren Landsleuten den Kaffee. Die Jugend der Welt bewegt sich in der Menge nach eigenen Gesetzen, und die Florentinnen erkennt man an ihrer eleganten Kleidung.

Der Platz ist so wie Stadtplätze in guten Zeiten immer waren: allen offen für Kommunikation und freie Entfaltung, ohne starre Regeln, ein Raum der Begegnung, eine Bühne des Lebens. Dass Florenz diesen Ansturm von mobilen Weltbürgern noch erträgt, ist Zeichen von Gelassenheit, Geschäftssinn und Großzügigkeit. Plätze dieser Art sind das Kostbarste, was eine Stadt an öffentlichem Raum besitzen kann. Es sind die Orte der Selbstdarstellung menschlicher Gemeinschaft, Spielräume für individuelles Verhalten, Prüfsteine für Toleranz. Als stumme Zeugen einer langen Geschichte und denkwürdiger Ereignisse sind sie Symbole für die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt.

### **Wo die Wege am Fluss sich kreuzen**

Vom Palazzo Vecchio aus begleiten die lang gestreckten Bauten der Uffizien den Besucher zum Arno. Über den Ponte Vecchio hinweg reihen sich die Dächer der Stadt in ihrem Drang, mit Straße und Verkaufsläden das andere Ufer zu erreichen. Der Fußgängerstrom über die Brücke gleicht der Strömung des Wassers unter ihren Gewölbeanlagen.

Die Uferstraßen aber, die berühmten Lungarni, bilden die einzige Möglichkeit, die Stadt entlang des Flusses zu durchfahren. Trotzdem musste darauf bestanden werden, den Uferverkehr zu unterbinden, um ihn auf die große Altstadtumfahrung zu verweisen, wo er erträglicher ist als an den Ufern des Arnos und an den Übergängen der Brücken.

Wie wichtig das war, zeigt sich nun, nachdem der Kampf ausgestanden und der Weg frei ist von den Uffizien an das Arnouerfer und entlang den Arkaden des Vasari zum Ponte Vecchio. Frei vom Verkehr ist der traditionelle Weg ganz plötzlich wieder erlebbar in seiner ursprünglichen architektonischen Schönheit. An keiner anderen Stelle der Stadt hatte das Auto die historischen Wegverbindungen so gründlich behindert und den Stadtraum so radikal entstellt wie zwischen Uffizien und Ponte Vecchio. Knapp unter den Dächern der Gebäude gibt es den gleichen Weg noch einmal als Verbindungsgang zwischen der Festung Forte del Belvedere jenseits des Arnos und dem Palazzo Vecchio in der Stadt. Regieren war nie ganz einfach in Florenz und ein Fluchtweg aus der Stadt angebracht.

Die Schließung der Uferstraße war beispielhaft und noch viel wichtiger in ihrer psychologischen als in ihrer praktischen Auswirkung; die Nachteile für den Verkehr stehen hier in keinem Verhältnis zum außerordentlichen Gewinn an Stadtqualität.

### **Die zwei Gesichter von Florenz**

Der Palazzo Vecchio beherrscht die Stadt durch seine kubisch geschlossene Form und seine archaisch anmutenden Mauern aus roh behauenen Naturstein wie eine zinnenbekrönte Burg. Halb hingewandt zur Stadt und strategisch ausgerichtet auf den Rückzug über den Fluss, ragt er als einziger Bau nahezu frei und kantig mit zwei Fronten in den Platz. Die Tore sind heute offen, Hof und Halle und die Treppe noch oben weiträumig genug, um den Strom der Besucher zu fassen.

Niemals hatte ich als Tourist bemerkt, wie auf halber Höhe zu den Sehenswürdigkeiten des Palazzo, dort wo die majestätische Treppe zum zweiten Lauf ansetzt, auf ein Zeichen hin die Seitentüre sich auftut und man eintaucht in die völlig andere Welt der Tagespolitik. Man ist in der aktiven Hälfte des Palazzo, wo die Stadt verwaltet und regiert wird wie in alten Zeiten. Zuweilen wird ein Durchblick frei, zurück auf Galerien und große Säle, wo fremde Menschen traumwandlerisch die vergangene Herrlichkeit der Stadt bestaunen. Der Palazzo ist wie die Stadt selbst: in der äußeren Erscheinung eine geschlossene Einheit, innerlich aber zweigeteilt in die Welt des Alltags und der Gegenwart und in die seiner großen Vergangenheit.

So ist auch Florenz selbst auf der einen Seite eine italienische Großstadt mit vielen kleinen und einigen großen Problemen wie Wohnungsnot und Stadtverkehr, die Stadt des Alltags der Menschen, die sie bewohnen, mit ihren Sorgen und Nöten; auf der anderen Seite das Florenz, das die Besucher kennen, die Stadt der großartigen Räume und Architekturen, der Kunstschatze, jene weltberühmte Stadt des Mittelalters und der Renaissance, die zum Inbegriff europäischer Stadtkultur geworden ist. Dort, in den großen Sälen des Palazzo, werden auf riesigen Gobelins Städte belagert, Schlachten geschlagen, Siege errungen und Feste gefeiert. Hier im Verwaltungstrakt von Gegenwart und Alltag werden Armut und Reichtum verwaltet, Konflikte ausgetragen, Kompromisse geschlossen, Pläne geschmiedet, Hoffnungen genährt, Illusionen begraben und die Presse informiert.

## Die Eindämmung der Verkehrsflut

Die Stadt hat viel erlebt. Die Autos haben sie überschwemmt, in der Nachkriegszeit schlimmer als der Arno es zuweilen tut. Seine Schlammsschichten sind aus den Straßen leichter zu beseitigen als die Kruste der parkende Autos, die sie erstickt.

Allmählich gelingt es der alten Stadt, sich zu befreien von der Last des alles erdrückenden Autoverkehrs. Vor Jahren noch durchquerte man die Stadt mit und ohne Erlaubnis an den Flanken des Doms entlang. Der bedrängten Stadt helfen, hieß vor allem, hier im Herzen das Übel bekämpfen. Auch in Florenz, wie in anderen europäischen Städten geht es in erster Linie darum, den Verkehrsdruck auf die Mitte der Stadt abzubauen, um Bewegungsraum für Fußgänger zu schaffen. Im Zentrum sind immer noch jene städtischen Einrichtungen beisammen, welche täglich die Masse der Menschen anziehen: Handel und Verwaltung, Schule und Kultur, Gastronomie und Tourismus – sie alle führen zu einer Überlagerung vielfältiger Bewegungen von Menschen auf engstem Raum, die in den Gassen der alten Stadt nur noch zu Fuß abgewickelt werden können.

Es kommt also darauf an, das Auto, dieses bequemste aller Transportmittel, rechtzeitig zum Stehen zu bringen, das raumverschlingende Parken zu regulieren, die öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern, sichere Wege für Fußgänger zu schaffen und die historischen Plätze als Räume der Begegnung von allem Missbrauch frei zu machen und im Herzen, am Domplatz, damit zu beginnen.

Dies alles gab ich zum Besten, anlässlich einer Vorstellung meiner Arbeit für die breite Öffentlichkeit, für die Befürworter und die Gegner, die wirklich Betroffenen, jene, die um ihre Interessen fürchten, und für die alles registrierenden Medien. Da sprang aus der Riege der Presse eine Dame hoch und wollte in melodischem Florentinisch wissen, ob ich ihr verbieten wolle, auf ihrer Vespa den Domplatz zu überqueren. Ich ahnte augenblicklich die Gefahr und konnte mich, nach einigem Zögern, gerade noch retten, indem ich sie fragte, wie der ehrwürdige Dom denn heiße: Santa Maria del Fiore oder Santa Maria del Motore? Da stand nun einen Augenblick lang die postulierte Wertvorstellung gegen das reale Alltagsbedürfnis. Aber mit dem Schweigen im Saal war die Frage diesmal zu meinen Gunsten entschieden.

Der Vorgang zeigt zum einen, wie ausgeprägt sich in Florenz das Bewusstsein für die Bedeutung der eigenen Stadt über die Jahrhunderte erhalten hat, zum anderen, dass wir uns von den Zwängen der Gegenwart den Blick für die bleibenden Werte einer Stadt im Hinblick auf die Zukunft nicht verstellen lassen dürfen.

Die Schießung des Platzes ging dann sehr schnell und dramatisch vor sich. Wie alle Neuerungen in Italien, die nach langer Zeit des Reifens wie überreife Früchte fallen, so wurde der Domplatz und mit ihm der Kern der Stadt an einem ruhigen Samstag früh zum ersten Mal von der Stadtpolizei gegen die anstürmenden Autofahrer verteidigt. Diese wichen zurück, nur um die Stadt über die Brücken von der anderen Seite des Arno aufzurollen. Mit laufendem Motor verstopften sie die engen Gassen. Das Chaos war vollkommen, die Luft wurde unerträglich, die Bewohner schlugen Alarm. Um bis in die Nacht durchzuhalten, wie ich vorschlug, war der Tag noch zu lang. Der Stadtpolizeikommandant, der seine Bürger kannte, belehrte mich eines Besseren. Er ließ alle Schleusen der Stadt wieder öffnen, und während die heimgekehrten Autofahrer friedlich zuhause beim Essen waren, wurde die Stadtpolizei Herr der Lage.

Die ahnungslosen Besucher des Domes nahmen das Ereignis als Geschenk des Himmels dankbar an und ließen sich auf dem neu gewonnenen Stadtplatz nieder. Noch eine Woche lang blinkte die Ampel über den Köpfen der Passanten in leuchtenden Farben – in Erinnerung an den denkwürdigen Tag. Die Stadt war längst wieder im Gleichgewicht und in den Alltag zurückgekehrt.

Veränderungen an den Bewegungsabläufen im öffentlichen Raum stoßen immer auf ungewöhnlich heftigen Widerstand, auch dann, wenn nur geringer oder gar kein Verzicht damit

verbunden ist. Allein, von Altgewohntem abzulassen, kommt offenbar einem schmerzlichen Verzicht gleich. Das Neue andererseits wird schnell selbstverständlich. Katastrophenmeldungen in fetten Schlagzeilen begleiteten das Ereignis am Dom, aber nach einer Woche sprach keine Zeitung mehr davon.

### **Der Graben, der die Stadt zerschneidet**

Die letzte große Mauer, die die Stadt gegen die Ebene abschloss, im großen Bogen am Arno begann, weit ausholte bis zur Fortezza die Basso und sich wieder zum Fluss zurückbog, war immer schon von einem Weg begleitet. An Stelle der Mauer wurde ein breiter, von Baumalleen gesäumter halber Straßenring angelegt, an dessen äußerer Flanke die erste, regelmäßig geplante Stadterweiterung entstand. Die Gebäude wenden hier ihr Gesicht der Straße zu, und noch heute, nach mehr als hundert Jahren, bestätigt das Leben an diesem Boulevard die Gültigkeit der Konzeption. Geplant war er als Bindeglied zwischen alter und neuer Stadt, und erst vor wenigen Jahrzehnten hat ein reißen Verkehrsstrom sich seiner bemächtigt, der die alte Stadt von ihrem Umfeld stärker trennt als die alten Verteidigungsmauern es je taten. Die Stadttore, die einzigen erhaltenen Reste der Mauer, stehen wie Brückenpfeiler verloren in den reißen Wogen des Verkehrs.

### **Der Alltag von Florenz**

Der Alltag in Florenz ist anstrengend. Die Menschen, die morgens aus der Vorstadt zur Arbeit ins Zentrum pendeln, haben kaum eine andere Wahl, als auf die überfüllten Stadtbusse zu warten. Diese zwängen sich mühsam durch die zähflüssige Masse über den Straßenring in die engen Gassen des Zentrums. Wer draußen in der Peripherie wohnt und in ihren ausgedehnten Gewerbegebieten zur Arbeit will, hat den doppelten Weg. Ob mit dem städtischen Bus oder im eigenen Auto, er muss sich von außen bis ins alte Florenz kämpfen. Den Straßenring benutzt er nur, um den Weg zu suchen, der ihn wieder nach außen zu seinem Arbeitsplatz bringt.

Auf diese Weise branden die Wellen des Verkehrs an den Verteilerring der Altstadt heran und wieder zurück, nur weil er alleine in der ganzen Stadt und lediglich als Halbring das Überwechseln von einer auf die andere Radialstraße erlaubt. Diese Art von Verkehr könnte in der Peripherie abgewickelt werden, gäbe es dort statt einiger fragmentarischer Verkehrsstrukturen ein durchgängiges tangenciales Verteilersystem. Dies ist nur in Ansätzen vorhanden und viel zu sehr am Rande der Stadt, um ihren Verkehrsabläufen zu nützen.

Da ragen Verkehrsknoten mit halbfertigen, mächtigen Brückenbauwerken in den Himmel, und über das Städtchen Castello zielt eine Schnellstraße auf eine der schönsten Kulturlandschaften von Florenz. In großen Sätzen und weitgespannten Brücken wollte man sie schon überspringen und ist am Augenmaß der Florentiner doch noch gescheitert. Geblieben sind Verkehrsruienen aus einer Zeit bedenklösen Fortschrittglaubens.

Eine gründliche Verkehrserhebung, von den Wirtschaftsverbänden der Stadt finanziert, hat uns zu einer völlig anderen Lösung geführt, zu einer wesentlich kürzeren, der Stadt dienlichen Trasse ohne Beeinträchtigung der historischen Landschaft. Dass die Stadt einen äußeren Erschließungsgürtel braucht, steht außer Zweifel. Auch unsere auf Maß konzipierte Straße wird viel Geld kosten, und die Stadt wird lange auf ihre Realisierung warten müssen. Sie wird aber für die innere Stadt entscheidende Erleichterungen bringen und dort Raum schaffen für innovative Verkehrsmittel, die die Stadt dringend benötigt.

## **Autos, wie Weglagerer in der Stadt**

Bis tief in die alte Stadt liegen die Autos wie angeschwemmtes Strandgut an den Rändern der Straßen. Sie bedrängen die einsam als Monumente stehen gebliebenen Tore der Stadt und belagern alle öffentlichen Plätze bis weit hinaus in die Peripherie. Die dauerhaft besetzten Parkplätze auf den Straßen lassen die Stadt in Regungslosigkeit erstarren. Diese sind aber so kostbar für das Leben der Stadt, dass deren Benutzbarkeit dringend geregelt werden muss.

Niemals in der Geschichte der Stadt bestand eine derart erschreckende Diskrepanz zwischen drängendem Raumanspruch und tatsächlich vorhandenem öffentlichem Stadtraum. Allein die Tatsache zwingt uns zum Umdenken und völlig verändertem Verhalten in Bezug auf die Benutzung des Autos, wenn die europäische Stadt mit ihren Räumen nicht der Maßlosigkeit geopfert werden soll.

Wie man die historische Stadt erreicht, wie man sie versorgt, lange Wege und Engpässe vermeidet, kurzum eine ausgewogene Gesamtmobilität garantiert, habe ich in einer ausführlichen Planung aufgezeigt. Dabei ist von ganz besonderer Bedeutung, dass die Altstadtquartiere unabhängig voneinander angefahren und versorgt werden können, dass sie auf kürzestem Weg von außen vom Bahnhof aus erreichbar werden. Der dauerhafte Schutz der Altstadt vor dem Ansturm des Verkehrs und der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel als Verbindung alter und neuer Stadt sind die vordringlich zu lösenden Aufgaben für Florenz und die Hauptanliegen meiner Planung.

Die Regelung des Parkens in Florenz, aber auch die Ergänzung des Straßennetzes, wo dieses in den peripheren Bereichen immer noch Lücken aufweist, ist erforderlich, um das Chaos auf den Straßen abzuwenden und einen geordneten Verkehrsablauf zu garantieren. Mit administrativen Maßnahmen ist es den Florentinern gelungen, den Autoverkehr aus der Altstadt weitgehend zu verbannen. Man begreift diese wieder als Stadtorganismus, der eigene Maßstäbe setzt für Ordnung und Freiheit innerhalb seiner Mauern.

Fast im Handstreich ist es mir gelungen, an den strategisch entscheidenden Stellen am Ponte Vecchio, entlang des Flusses und am Domplatz, die Fußgängerstraßen und Plätze zu einer durchgehenden Passage zusammenzubinden. Vom Palazzo Pitti über den Arno, durch die Römerstadt und bis zum Bahnhof erstreckt sie sich nun und verhindert ganz erheblich den Ansturm der Autos, macht sie doch das Durchfahren der alten Stadt unmöglich. Dagegen erlebt der Bürger wieder den geschlossenen Zusammenhang der historischen Räume.

## **Wie die Florentiner selbst sich sehen**

Florenz hat die politischen Umwälzungen, die das Italien der neunziger Jahre erschüttert haben, gut überstanden. Die Stadt konnte sich die Kontinuität des politischen Handelns, wenn auch nur im schrittweisen Vorgehen, erhalten. Konflikte sind im Stadtverkehr programmiert und werden florentinisch ausgetragen. Sie seien boshaft, sagen sie von sich selbst, aber sie sind es mit Witz und Verstand. Die Presse nutzt die Gelegenheit, es zu sein, sobald sie sich bietet. Sie hat meine Arbeit aufmerksam verfolgt, durch Berichterstattung gefördert und unterstützt. Als ich aber zwischen den rivalisierenden Hauptdarstellern unversehens auf die politische Bühne geriet, hat sie mir ein schillerndes Rollenspiel unterstellt, wie man es nur aus dem Decamerone kennt.

Es ist eine banale Geschichte: Vertreter der einen Richtung wollten ohne die der anderen mit mir verhandeln. Es sei von großer Wichtigkeit und in München könne man ungestörter als in Florenz und ohne Vorbehalt miteinander reden. Ich wich dem Schachzug aus und dachte mich sicher in Venedig. Aber sie kamen auch dorthin, und im Rathaus am Canal Grande empfing man sie mit venezianischer Höflichkeit.

Man ließ uns alleine und schloss diskret die Türen. Man sprach so zwanglos, wie man nur sprechen kann, wenn man weit weg ist von den brennenden Problemen. Enthusiastisch kehrten sie zurück und erzählten heimlich weiter, wie gut es sich am Canal Grande in Venedig über Florenz – die Stadt am Arno – mit dem Professor aus München verhandeln lasse. Die ganze Stadt erfuhr davon. Die Presse aber machte daraus die Geschichte von der Stadt der Medici, über deren Schicksal die Einen heimlich, ohne die Anderen, in der Serenissima, der heiteren Lagunenstadt, mit mir gewürfelt hätten.

Die Städte Italiens haben eine lange Geschichte von Abhängigkeit, Kampf um Selbständigkeit, Aufstieg und Herrschaft. Stadtstaaten wie Florenz und Venedig gründen ihren Glanz auf Schutz und Ordnung in einem unsicheren, zerrissenen Land. Nur auf der Grundlage von Unabhängigkeit, Wohlstand und politischer Stärke konnten sich das ausgeprägte Selbstbewusstsein und die originale Individualität der Florentiner entwickeln.

In ihrem Stolz wirkt das nach bis auf den heutigen Tag, und im beißenden Witz, wie man eine Episode schildert, wenn es zum Beispiel um die alte Handelsstadt am Canal Grande geht. In der Reaktion der Presse spürt man die Lust der Florentiner an der Posse, die hier so durchtrieben klingt als hätte Boccaccio sie selbst erfunden.

Florenz kennt seinen Rang als Stadt unter den großen Städten der europäischen Geschichte. Florenz hat sich ein ausgeprägtes Bewusstsein für das maßvolle Handeln bewahrt und schützt die bauliche Substanz der historischen Stadt. Es wehrt sich entschieden gegen die spekulative Bebauung der historischen Hügellandschaft, die sie umschließt.

Man ist auch dabei, den öffentlichen Raum, ein Opfer des Verkehrs, schrittweise zurückzuerobern. Trotzdem verlassen zu viele Bürger die Stadt aus Mangel an Platz und Wohnraum und belasten sie als täglich wiederkehrende Pendler. Die Entwicklungszonen der Peripherie sollen Abhilfe schaffen, die Qualität von Wohnen und Arbeiten steht zumindest auf dem Programm. Aber auch dort erreicht man die Grenzen der Konzentration, und der Kampf um Standortvorteile und bauliche Nutzung des Bodens ist kurzsichtig und müßig, solange die dicht bebaute neue Stadt im Verkehr erstickt. Sie braucht dringend eine tragfähige öffentliche Verkehrsstruktur, freie Plätze und grüne Räume als Voraussetzung einer qualitativen Stadterneuerung.

### **Die Eisenbahn – ein Rückgrat der Stadt**

Der Alltag vieler Florentiner kann schon bald oder in Zukunft freundlicher aussehen, wenn die Umstrukturierung der Eisenbahnanlagen auf den gemeinsamen Belangen von Stadt und Staatsbahn gegründet wird. Die örtlichen Voraussetzungen sind mehr als günstig. Die Bahn mündet, von Bologna aus dem Norden, Pisa aus dem Westen und von Rom aus dem Süden kommend, einem Bündel gleich, im Kopfbahnhof, unmittelbar am Rand der Altstadt. Die neue Stadt ist mit ihrer Entwicklung nach Nordwesten der Eisenbahn gefolgt. Die Bahn berührt einen Großteil der neuen Stadtbereiche. Es gibt noch Lücken, die geschlossen werden müssen, aber ein Stadtbahnsystem ist innerhalb der bestehenden Gleisanlagen vorgezeichnet und auch allmählich im Entstehen begriffen.

Der Bahnhof liegt so günstig am Stadtzentrum, dass es keiner schweren U-Bahn-Züge bedarf, um die Stadt zu versorgen.

U-Bahn mit ihrer Transportleistung würde die historische Stadt mit Menschenmassen überschütten, die diese nicht verkraften würde. Notwendiger und angemessener hingegen ist ein leichter, umweltfreundlicher Pendeltransport vom Bahnhof zu den wichtigsten Punkten der Altstadt. Zunächst werden es Elektrobusse sein. Es gibt aber auch verschiedene innovative Transportsysteme für derartige Kurzstrecken im Einsatz, die wie Großaufzüge, aber waagrecht, unter der Straßenoberfläche verkehren können.

## **Stadterneuerung und Mobilität**

Die historische Altstadt hat die Automobilinvasion überwunden und wird sich regenerieren. Der Verkehrsstrom aber an ihren Rändern droht sie zu isolieren von der neuen Stadt des zwanzigsten Jahrhunderts. Dort orientiert man sich an den radialen Ausfallstraßen zu den Autobahnen und hinaus aufs Land. Luftverschmutzung, Verkehrschaos und Mangel an Parkplätzen beeinträchtigen das Leben der Stadt ganz gewaltig und vermutlich noch lange Zeit. Die Irrationalität der gegenwärtigen Mobilität aber kann sich die Stadt auf die Dauer nicht leisten, ohne ihre Lebensqualität einzubüßen.

Die qualitative Erneuerung ihrer Wirtschaftseinrichtungen hängt davon ab, ob diese auch gut mit der Stadt verbunden werden können. Die Eisenbahnen sind hervorragend geeignet zur Einrichtung einer öffentlichen Verkehrsstruktur zwischen neuer und alter Stadt. Hier ist es möglich, mit relativ geringem Aufwand und gründlicher Umorganisation des Bestehenden, schnell zu positiven Ergebnissen zu kommen. Die Anbindung von Florenz an das europäische Netz der Hochgeschwindigkeitseisenbahnen setzt ein gut funktionierendes Stadtbahnsystem als Zubringer geradezu voraus.

Überall in Europa sind es die Eisenbahnverwaltungen selbst, die ihr Netz sowohl für den Langstreckenverkehr mit hoher Geschwindigkeit als auch für den städtischen Nahverkehr als Ergänzung dazu einrichten und ausbauen.

Die qualifizierten Forschungs- und Wirtschaftseinrichtungen sind in unserer postindustriellen Gesellschaft weitgehend unabhängig von den Rohstoff- und Energiequellen und wählen ihre Standorte zunehmend nach Kriterien von Umwelt- und Lebensqualität aus. Florenz bietet für derartige Einrichtungen die besten Voraussetzungen, aber zu diesen zählt auch die Erreichbarkeit im internationalen Maßstab einerseits sowie im städtischen Rahmen andererseits. Dafür müssen nun die Grundlagen dringend geschaffen werden.

## **Florenz und seine Landschaft als Gesamtkunstwerk**

Florenz ist unter den schönsten Städten Europas und der Welt die reichste an Kunstschatzen; Bauten und Räume der Stadt zeugen von ihrer kulturellen Bedeutung in der europäischen Stadtgeschichte. Sie ist eingebettet in eine Kulturlandschaft von einzigartiger Schönheit, die sich im Zusammenwirken der reichen florentinischen Stadtkultur und günstiger klimatischer und natürlicher Bedingungen im fruchtbaren Tal des Arnos entwickeln konnte.

Hier ist Raum noch ursprünglich erfahrbar im großen, topografischen Zusammenhang der Landschaft, im städtischen, geschlossen umbauten und wohlproportionierten Platz und als Behausung für Werke der bildenden Kunst. Ein kurzer Spaziergang genügt, um Naturraum, Stadtraum und Architektur als Einheit zu erleben wie in keiner anderen Stadt. Verlässt man Kirche und Klosterhof von Santa Croce, ist man noch ganz gefangen in Kunst und Architektur. Auf dem Platz der Kirche ist man mitten im Leben eines der alten städtischen Quartiere, überquert man den Fluss dort, wo am anderen Ufer die Stadt sich anschmiegt an den Saum der Hügel, erlebt man die üppige Vegetation als gebauten und gestalteten Naturraum. Die gewundenen Wege, die Olivengärten und Terrassen und die Treppen zur Kirche San Miniato al Monte zu ihrem Friedhof und Zypressenhain sind vermutlich nicht viel anders als sie Dante gesehen haben mag. Aus seinen Strophen spürt man das Erstaunen des Dichters angesichts dieser heroischen Landschaft und seine tiefe Ergriffenheit beim Anblick Beatrices auf ihrem Weg hinauf zum Heiligen der Stadt.

## Nachwort

### „Bielefeld ist nicht Florenz – aber am Jahnplatz müsste gewaltig was getan werden.“

„Sie leben hier ja wie im Paradies“ zitiert die *Neue Westfälische Zeitung* Bernhard Winkler schon in der Überschrift ihres Berichtes über seinen Vortrag „Die Zukunft der Stadt: Wohin mit dem Verkehr?“ und suggeriert damit, dass die Bielefelder Verkehrssituation noch mehr als in Ordnung sei – kein Handlungsbedarf? „Dass viele Städte bald einiges machen müssen, steht ...fest,“ zitiert das *Westfalen Blatt* Winkler am Tag nach dem Vortrag: „Die Vorgaben aus Brüssel zur Abgaskonzentration werden dafür sorgen“. Die jüngsten Meldungen über Feinstaub-Konzentrationen an vielbefahrenen Straßen, die schon nach zwei Monaten den per EU-Gesetz festgelegten Grenzwert pro Jahr eindeutig überschritten haben, bestätigen Winkler in eindrucksvoller Weise: Es sind v.a. die Ein- und Ausfallstraßen in der Stadt, Detmolder- und Stapenhorststraße, belastet. Da wo ihre Verkehrsströme zusammenlaufen, im Zentrum, am Jahnplatz, dürften die Werte kaum niedriger sein, denn die örtlichen Gegebenheiten (Verkehrsdichte, LKW-Anteil, Fließgeschwindigkeit und Bebauung) sind ähnlich. Welche Maßnahmen gedenkt die Stadt zu ergreifen, wenn eine (denkbare) Klage gegen diese Gesetzesverstöße (wahrscheinlichen) Erfolg hat?

Die städtischen Verwaltungen zeigen sich einstweilen überrascht und verweisen darauf, dass noch keine exakten Messergebnisse, sondern nur Computerberechnungen vorlägen und demonstrieren damit nur ein „Vogel-Strauß-Verhalten“. Der Einzelhandel ist seit Jahrzehnten ausschließlich zu Verweigerung fähig und verteidigt erbittert jeden einzelnen innerstädtischen Parkplatz: „Die Diskussion um Wohl und Wehe der Innenstädte hat sich in den letzten Jahren fast ausschließlich auf ... Erreichbarkeit und Einzelhandelserfolg verengt ...“ (Baier 1996).

Die Konstruktion dieses reduktionistischen Zusammenhangs beruht nach Ansicht des renommierten amerikanischen Stadtsoziologen Richard Sennett darauf, dass wir die ungehemmte Bewegungsfähigkeit des Individuums als absolutes Recht unterstellen. „Das Privatauto ist das natürliche Instrument zur Ausübung dieses Rechts: für den öffentlichen Raum und vor allem für Straßen und Städte wirkt sich das so aus, dass der Raum bedeutungslos oder gar störend wird, sofern er der freien Bewegung nicht untergeordnet ist.... Der öffentliche Raum (wird so) etwas, das man durchquert, worin man sich nicht aufhält..., zum (reinen) Funktionselement von Bewegung“ (Sennett 1986, S. 28-30).

Noch drastischer formuliert der französische Anthropologe Marc Augé: „... die `Übermoderne´ (bringt) Nicht-Orte hervor, also Räume, die ... die alten Orte nicht integrieren, ... Transiträume, ... die zum Abbruch oder zum Verfall bestimmt sind, eine Welt, in der sich ein enges Netz von Verkehrsmitteln entwickelt, ... eine Welt, die solcherart der einsamen Individualität, der Durchreise, dem Provisorischen und Ephemerem überantwortet ist“ (Augé 1994. S. 92 f).

„All dies“, schreibt der Bielefelder Soziologe Helmut Willke, „steigert sich mit gelingender Globalisierung ins Grenzenlose. Ort, Raum und Entfernung werden zunehmend zu vernachlässigbaren Größen. Der Begriff der Ortlosigkeit, *Atopie*, bezeichnet diesen Moment der Marktutopie, der in der Idee des Utopischen das Nirgendwo zum *Irgendwo* steigert. Utopie bezeichnet einen Ort, den es nicht gibt. Atopie bezeichnet die Irrelevanz des Ortes, die globale Ortslosigkeit. Globale Infrastruktursysteme ... bagatellisieren den Platz, von dem aus man kommuniziert, bagatellisiert also Örtlichkeit“ (Willke 2001, S. 11).

In Bielefeld befindet sich ein solcher Nicht-Ort und atopischer Transitraum im Zentrum der Stadt, am Punkt der optimalen Erreichbarkeit, wo alle Einfallstraßen zusammenlaufen, wo die Preise für Grund und Boden am höchsten, der Raum in der gesellschaftlichen Bedeutung am wertvollsten ist, am Jahnplatz. Der benachbarte Kesselbrink steht dem Jahnplatz diesbezüglich in nichts nach. Beide Plätze verhalten sich in der raumsoziologischen Analyse kom-

plementär und bilden so gesehen eine Einheit: Beides klassische Nicht-Orte und Transiträume im Sinne Augés, wird der Jahnplatz nahezu ausschließlich durch den fließenden motorisierten Individualverkehr (MIV) dominiert, während die Funktion des Kesselbrinks darin besteht, den ins Stadtzentrum fließenden MIV aufzunehmen und zur Ruhe kommen zu lassen: beides öde Orte, an denen der frühere öffentliche Raum der Begegnung und Kommunikation entwertet und bedeutungslos wird, weil er monofunktionalisiert, zu einem reinen Funktionselement von Fortbewegung gemacht worden ist. Die enge komplementäre Funktionalität der beiden Plätze lässt sich auch daran erkennen, dass der Kesselbrink als Platz des ruhenden MIV in dem Moment funktionslos wird, wenn der Jahnplatz aus seiner funktionalen Bestimmung als zentraler Platz des fließenden MIV herausgelöst wird.

Dies ist der zentrale Punkt von Beobachtung, Analyse und Strategie, denn die Diskussion um die Attraktivität der Innenstadt hat sich seit Jahrzehnten immer mehr um den vermeintlich engen und kausalen Zusammenhang zwischen automobiler Erreichbarkeit und Einzelhandelserfolg reduziert. Es lässt sich allerdings empirisch nachweisen, „dass der grundsätzlich bestehende Zusammenhang zwischen Einzelhandelserfolg und Erreichbarkeit der Innenstadt... durch lineare Modelle kaum zu erklären ist. Relativ gesehen ergibt sich ein stärkerer Zusammenhang des Einzelhandelserfolgs mit der Erreichbarkeit durch den öffentlichen Personen – Nahverkehr (ÖPNV) als mit dem Parkplatzangebot... Insbesondere in gewachsenen Stadtgrundrissen müssen die Wechselwirkungen zwischen den Nutzungsansprüchen einer direkten MIV-Erschließung und des innerstädtischen... Aufenthaltes und Lebens beachtet, bewertet und entschieden werden“ (Baier 1996).

Der empirische Beweis für die Richtigkeit dieser These liegt darin, dass eben genau die Städte in Deutschland und Europa (Italien, München, Nürnberg, London etc.), die in ihren Innenstädten den MIV entscheidend eingeschränkt haben, so sehr an Lebensqualität und Attraktivität gewonnen haben, dass die Besucherzahlen sprunghaft angewachsen, der Einzelhandelserfolg spürbar gesteigert und dem fortschreitenden Qualitätsverlust der Innenstädte wirkungsvoll begegnet werden konnte. Nach der weitgehenden Sperrung ihrer Innenstädte für den Durchgangsverkehr bei gleichzeitiger Erweiterung und Vernetzung der ÖPNV haben sich in wenigen Jahren die Besucherzahlen von München verfünffacht und die von Nürnberg und Freiburg verdreifacht.

Es wird also zukünftig, nicht zuletzt in Folge des normativen Zwanges der EU-Richtlinie über Abgaskonzentrationen, keinen anderen Ausweg mehr geben, als den innerstädtischen MIV drastisch und effektiv zu begrenzen.

„Es kommt also darauf an, das Auto, dieses bequemste aller Transportmittel, rechtzeitig zum Stehen zu bringen, das raumverschlingende Parken zu regulieren, die öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern, sichere Wege für Fußgänger zu schaffen und die historischen Plätze als Räume der Begegnung von allem Missbrauch frei zu machen und im Herzen damit zu beginnen... (neu zu überdenken,) wie man die historische Stadt erreicht, wie man sie versorgt, lange Wege und Engpässe vermeidet, kurzum eine ausgewogene Gesamtmobilität garantiert... Dabei ist von besonderer Bedeutung, dass die Altstadtquartiere unabhängig voneinander angefahren und versorgt werden können, dass sie auf kürzestem Wege von außen vom Bahnhof aus erreichbar wären“ (Winkler 1998, S. 164, 169).

In Anwendung dieser Grundsätze auf Bielefeld schlage ich also vor:

- (1) das vorhandene regionale Schienennetz im Einzugsbereich des Oberzentrums Bielefeld zu sanieren und zu einem leistungsfähigen S-Bahnnetz auszubauen (vgl. Karte 1). Dazu sind nötig:
  - Erhöhung der Taktzeiten, um eine höhere Zugänglichkeit zu erreichen,
  - Abstimmung der Fahrpläne für eine verbesserte zeitliche Anbindung,
  - Einrichtung von Park & Ride-Flächen an den S-Bahnhöfen, um eine Erschließung der ländlichen, unverdichteten Räume zu erleichtern,

- Verbesserte Anbindung der Sennestadt an die Strecke Bielefeld – Paderborn und
  - Einrichtung einer S-Bahn-Haltestelle im Bereich der Bielefelder Altstadt, etwa in Höhe des Oberntores, um die Erreichbarkeit der Altstadt entscheidend zu verbessern,
- (2) das vorhandene Stadtbahnnetz so auszubauen, dass alle städtischen Siedlungsschwerpunkte, die z.Z. noch nicht angeschlossen sind, in das Netz integriert werden (Großdornberg, Linie 4; Theesen und Jöllenbeck, Linie 3; Milse, Altenhagen, Linie 2; Hillegossen, Linie 3; Sieker-Stieghorst, Linie 2 und Heepen mit einer neuen Linie 5; vgl. Karte 2),
- (3) das innerstädtische Straßendreieck Niederwall, Herforder Straße und Oberntorwall / Alfred-Bozi-Straße, zugleich die entscheidenden Zufahrten zum Jahnplatz, für den Durchgangsverkehr an den folgenden Punkten zu sperren (vgl. Karte 3):
- Niederwall in Höhe der Nikolaus-Dürkopp-Straße, besser noch in Höhe der Hermannstraße,
  - Herforder Straße in Höhe der Friedrich-Ebert-Straße, besser noch in Höhe Paulusstraße,
  - Obernstraße / Alfred-Bozi-Straße in Höhe der Elsa-Brändström-Straße, besser je doch schon am Adenauerplatz. Dazu wäre die Einrichtung einer neuen Auffahrt auf den Ostwestfalendamm vom Adenauerplatz in Richtung Herford notwendig und auch machbar.
  - das Parkplatzangebot am Rande der innerstädtischen Sperrzone ist so zahlreich, dass straßenbegleitende Parkplätze nicht nötig sind.

Wenn diese Maßnahmen in Bielefeld verwirklicht werden, bin ich sicher, dass auch hier eintrifft, was Winklers Planungen in den italienischen Städten und in München, Nürnberg und Freiburg bereits bewirkt haben: „Wer guten Willens ist, das Auto Zuhause in der Garage lässt, kann sich in dieser Stadt frei bewegen und glücklich sein, wie die Menschen im Paradies... Die Altstadt (ist) von Autos... weitgehend befreit, im Untergrund ist hier das Netz der U- und S-Bahnen verknotet. Wer ankommt, taucht hier ins Paradies von unten nach oben auf. Wen nimmt es wunder, dass hier ein Gedränge herrscht wie in einem orientalischen Basar? Wo sonst wird man auf Rädern in Windeseile vom trauten Heim in das Herz der Stadt katapultiert... Kann man es den Leuten verdenken, dass sie, die Schaufensterfronten vor und zurück, die Stadt durchqueren?... Zuerst hatte man Angst vor den großen autofreien leeren Plätzen, jetzt hat man (beinahe) Angst vor den Menschenmassen, die sie bevölkern“ (Winkler 1998, S. 74).

#### Literatur:

Augé, M.: Orte und Nicht-Orte, Frankfurt a.M. 1994.

Baier, R.: Attraktivität und Erreichbarkeit von Innenstädten – ein Gegensatz? Vortrag anlässlich eines Seminars im Deutschen Institut für Urbanistik (DIFU), Berlin 9.-12. Dez. 1996.

Sennett, R.: Verfall und Ende des öffentlichen Lebens, Frankfurt a.M. 1986.

Willke, H.: Atopia, Frankfurt a.M. 2001.

Winkler, B.: Stadtraum und Mobilität. Die Wiedergeburt des öffentlichen Raumes in Italiens historischen Städten, Stuttgart 1998.

**Folgende Diskussionspapiere können Sie bei Bielefeld 2000plus gegen Erstattung der Druck- und Portokosten anfordern oder als pdf-Datei auf der Webseite von Bielefeld 2000plus unter [www.uni-bielefeld.de/bi2000plus/veroeffentlichungen.html](http://www.uni-bielefeld.de/bi2000plus/veroeffentlichungen.html) beziehen:**

Nr. 1:

**Prof. Dr. Thorsten Spitta**, 1997, Universität Bielefeld:

IV-Controlling im Mittelstand Ostwestfalens - Ergebnisse einer Befragung

Nr. 2:

**Prof. Dr. Herwig Birg**, 1998, Universität Bielefeld:

Nationale und internationale Rahmenbedingungen der Bevölkerungsentwicklung Bielefelds im 21. Jahrhundert

Nr. 3:

**Dr. Bernd Adamaschek**, 1998, Bertelsmann-Stiftung, Gütersloh:

Zwischenbehördliche Leistungsvergleiche - Leistung und Innovation durch Wettbewerb

Nr. 4:

**Prof. Dr. Hermann Glaser**, 1998, Technische Universität Berlin, ehem. Kulturdezernent der Stadt Nürnberg:

Der ästhetische Staat - Arbeit und Arbeitslosigkeit, Tätigkeitsgesellschaft

Nr. 5:

**Dipl.-Kfm. Ralf Wagner, Dipl.-Kffr. Claudia Bornemeyer, cand. rer. pol. Stephan Kerkojus**, 1999, Universität Bielefeld:

Imageanalyse des Bielefelder Einzelhandels

Nr. 6:

**Prof. Dr. Helge Majer**, 1999, Universität Stuttgart:

Die Ulmer Lokale Agenda 21 und der Beitrag der Wirtschaft

Nr. 7:

**Prof. Dr. Franz Lehner**, 1999, Institut für Arbeit und Technik Gelsenkirchen:

Zukunft der Arbeit

Nr. 8:

**Prof. Dr. U. Schulz, Dr. H. Kerwin**, 1999, Universität Bielefeld:

Fahrradpotential in Bielefeld

Nr. 9:

**Dr. Werner Müller**, 1999, Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Politische und administrative Rahmenbedingungen zur Stützung und Förderung der Biotechnologielandschaft in der Bundesrepublik Deutschland

Nr. 10:

**Dipl.-Soz. Katrin Golsch**, 2000, Universität Bielefeld:  
Im Netz der Sozialhilfe - (auf-)gefangen?

Nr. 11:

**Prof. Dr. Franz-Xaver Kaufmann**, 2000, Universität Bielefeld:  
Der deutsche Sozialstaat in international vergleichender Perspektive

Nr. 12:

**Prof. Dr. Helmut Skowronek**, 2000, Universität Bielefeld:  
Universitäten heute

Nr. 13:

**Prof. Dr. Werner Hennings**, 2000, Oberstufen-Kolleg der Universität Bielefeld:  
Nachhaltige Stadtentwicklung in Bielefeld?

Nr. 14:

**Prof. Dr. Joachim Frohn**, 2000, Universität Bielefeld:  
Umweltpolitik und Beschäftigungswirkungen

Nr. 15:

Einige Beiträge zur Stadtentwicklung. 2000, Universität Bielefeld

Nr. 16:

**Dipl.-Kffr. Claudia Bornemeyer, Prof. Dr. Reinhold Decker**, 2001, Universität Bielefeld:  
Empirische Studie zu Einfluß- und Maßgrößen des Stadtmarketingerfolgs, Zwischenbericht

Nr. 17:

**Dipl.-Kffr. Claudia Bornemeyer, Prof. Dr. Reinhold Decker**, 2001, Universität Bielefeld:  
Erfolgskontrolle im Stadtmarketing – Ergebnisse und Implikationen einer bundesweiten Studie

Nr. 18:

**Carl Peter Kleidat**, 2001, Universität Bielefeld:  
Kontraktmanagement und Zieldefinitionen. Eine Untersuchung in der Kulturverwaltung der Stadt Bielefeld

Nr. 19:

**Prof. Dr. Mathias Albert**, 2001, Universität Bielefeld:  
Globalität und Lokalität - Auswirkungen globalen Strukturwandels auf lokale Politik

Nr. 20:

**Dr. Barbara Moschner**, 2002, Universität Bielefeld:  
Altruismus oder Egoismus - Was motiviert zum Ehrenamt?

Nr. 21:

**Dr. Heinz Messmer**, 2002, Universität Bielefeld:  
Opferschutz in der Polizeiarbeit

Nr. 22:

**Dr. Johann Fuchs**, 2002, Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) Nürnberg:  
Demografischer Wandel und Arbeitsmarkt

Nr. 23:

**Dr. Markus C. Kerber**, 2002, Fakultät für Wirtschaft und Management, TU Berlin:  
Städte und Gemeinden: Motor der Investitionen - Randfiguren in der Finanzverfassung

Nr. 24:

**Dr. Dieter Herbarth**, Carl-Severing-Berufskolleg, Bielefeld, **Thorsten Echterhof**, AVA AG, Bielefeld, 2002: Basiskompetenzen für Berufsanfänger aus schulischer und unternehmerischer Perspektive

Nr. 25:

**Prof. Dr. Fred Becker**, 2002, Universität Bielefeld:  
Erfolg = Leistung? Ein Missverständnis mit weit reichenden Folgen für Mitarbeiter, Unternehmen und Gesellschaft

Nr. 26:

**Prof. Dr. Ulrich Schulz**, **Dr. Harmut Kerwien**, **Dipl. Soz. Nadine Bals**, 2002, Universität Bielefeld:  
Mit dem Rad zur Arbeit: für Gesundheit und Umwelt

Nr. 27:

**Prof. Dr. Carsten Stahmer**, Statistisches Bundesamt, 2002, Wiesbaden:  
Fortschritt durch Rücksicht - Acht Thesen zur Nachhaltigkeit

Nr. 28:

**Dipl.-Soz. Frank Berner**, **Prof. Lutz Leisering**, 2003, Universität Bielefeld:  
Sozialreform „von unten“ - Wie der Sozialstaat in den Kommunen umgebaut wird

Nr. 29:

**Prof. Dr. Dieter Timmermann**, 2003, Universität Bielefeld: Akademische Arbeitsmärkte zwischen Boom und Depression. Das Beispiel des Lehrerarbeitsmarktes

Nr. 30:

**Prof. Dr. Marga Pröhl**, 2004, Bertelsmann Stiftung, Gütersloh: Kompass - Ein Projekt der Bertelsmann Stiftung zum Aufbau einer strategischen Steuerung der Stadtentwicklung für Kommunen

Nr. 31:

**Prof. Dr. Ulrich Schulz, Friederike Zimmermann**, 2004, Universität Bielefeld: Mit dem Rad zur Arbeit - Verkehrspsychologische Begleitung eines halbjährigen Projekts in Bielefeld im Jahr 2003

Nr. 32:

**Thomas Fiebig**, Stadtplaner, **Prof. Dr. Joachim Frohn**, Universität Bielefeld, **Jens-Peter Huesmann**, Stadtplaner, 2004, Bielefeld:  
Stadtentwicklungsszenario „Bielefeld 2000+50 Jahre“ Status-Quo-Bericht, Stand: Juli 2004

Nr. 33:

**Thomas Fiebig**, Stadtplaner, **Prof. Dr. Joachim Frohn**, Universität Bielefeld, **Jens-Peter Huesmann**, Stadtplaner, 2004, Bielefeld:  
Das Projekt „Bielefeld 2050“ - Visionen und Perspektiven für eine Stadt, Vortrag am 14. Juli 2004

Nr. 34

**Prof. Dr. Claudia Hornberg**, 2004, Universität Bielefeld:  
Problemfelder der Umweltmedizin

Nr. 35:

**Dr. Albrecht Göschel**, Deutsches Institut für Urbanistik, 2004, Berlin:  
Die Zukunft der deutschen Stadt: Schrumpfung oder Wachstum?

Nr. 36:

**Dr. Hans Ulrich Schmidt**, 2004, Gartenbaudirektor i.R. der Stadt Bielefeld:  
Der Aufbau der Bielefelder Grünanlagen von 1947 bis 1976

Nr. 37:

**Klaus Frank, Joachim Frohn, Georg Härtich, Claudia Hornberg, Ulrich Mai, Annette Malsch, Roland Sossinka, Achim Thenhausen**, 2004:  
Grün für Körper und Seele: Zur Wertschätzung und Nutzung von Stadtgrün durch die Bielefelder Bevölkerung

Nr. 38:

**Carsten Pohl**, ifo Institut für Wirtschaftsforschung, 2004, Niederlassung Dresden:  
Wirtschaftliche Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf Deutschland

Nr. 39:

**Prof. em. Dr. Bernhard Winkler**, TU München, Vor- und Nachwort von **Prof. Werner Hennings**, Universität Bielefeld, 2005:  
Die Zukunft der Stadt. Wohin mit dem Verkehr?