



Forum Stadt

Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung

51. Jahrgang
4|2024



Thomas Götz
Vom Agrikultursystem ins
Anthropozän: Stadt, Kultur-
landschaft und Energieregime

Alexander Valerius
Harmonie der Planer?
Städtebauliche Gemein-
schafts Ideale während des
Nationalsozialismus

Rolf Monheim
Potenziale im UNESCO-Welterbe
„Altstadt von Bamberg“

Hans Schultheiß
Rassische Verfolgung
deutscher Juden in Waiblingen

Dankwart Guratzsch
Dann ist Dämmen bloß dumm

Forum Stadt
Verlag



**Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung**

Herausgegeben vom »Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte e.V.«
in Verbindung mit Harald Bodenschatz, Tilman Harlander, Johann Jessen,
Matthias Klopfer, Hans-Rudolf Meier, Elisabeth Merk und Jürgen Reulecke

Redaktionskollegium:

Hans Schultheiß (Chefredakteur)

Prof. Dr. Dietrich Denecke, Universität Göttingen,
Geographisches Institut

Prof. Dr. Andreas Gestrich, Trier,
Historisches Institut

Dr. Robert Kaltenbrunner, Bonn und Berlin,
Bundesinst. für Bau-, Stadt- und Raumforschung

Prof. Dr. Klaus Jan Philipp, Universität Stuttgart,
Institut für Architekturgeschichte

Dr. habil. Olaf Schnur, Berlin, vhw Bundesverband
für Wohnen und Stadtentwicklung

Prof. Dr.-Ing. Barbara Schönig, Bauhaus-Universität
Weimar, Fakultät Architektur und Urbanistik

Prof. Dr. Dieter Schott, TU Darmstadt,
Institut für Geschichte

Prof. Dr.-Ing. Christina Simon-Philipp, Hochschule
für Technik Stuttgart, Fakultät Architektur

Redaktionelle Zuschriften

und Besprechungsexemplare werden an die
Redaktionsadresse erbeten:

Email: hans.schultheiss@email.de

Forum Stadt

Postfach 100355

73728 Esslingen

Website: www.forum-stadt.eu

Die Zeitschrift Forum Stadt ist zugleich Mitglieder-
zeitschrift des ca. 110 Städte umfassenden
»Forum Stadt – Netzwerk historische Städte e.V.«

Erscheinungsweise:

jährlich 4 Hefte zu je mind. 88 Seiten.

Bezugsbedingungen:

Jahresabonnement EUR 102,- Einzelheft EUR 26,-
Vorzugspreis für Studierende EUR 64,-
jeweils zzgl. Versandkosten.

Ein Abonnement gilt, falls nicht befristet bestellt,
zur Fortsetzung bis auf Widerruf. Kündigungen des
Abonnements können nur zum Ablauf eines Jahres
erfolgen und müssen bis zum 15. November des lau-
fenden Jahres beim Vertrieb, Verlag oder der Re-
daktion eingegangen sein.

Vertrieb:

Südost Service GmbH
Am Steinfeld 4, D - 94065 Waldkirchen
Fax +49(0)8581-9605-754
E-mail: info@suedost-service.de

Verlag:

Forum Stadt Verlag (FSTV)
Ecklenstraße 32, 70184 Stuttgart
E-mail: forumstadtverlag@email.de

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht un-
bedingt die Meinung der Redaktion wieder. Redaktion und
Verlag haften nicht für unverlangt eingesandte Manu-
skripte. Die der Redaktion angebotenen Originalbeiträge
dürfen nicht gleichzeitig in anderen Publikationen veröf-
fentlicht werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung
überträgt der Autor dem »Forum Stadt – Netzwerk histo-
rischer Städte« e.V. und dem Verlag das ausschließliche Ver-
lagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheberrechts.
Eingeschlossen sind insbesondere auch das Recht zur Her-
stellung elektronischer Versionen und zur Einspeicherung
in Datenbanken sowie das Recht zu deren Vervielfältigung
online und offline. Alle in dieser Zeitschrift veröffentli-
chten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil der
Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des Urheber-
rechts ohne schriftliche Genehmigung in irgendeiner Form
reproduziert oder in eine von Maschinen, insbesondere von
Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Sprache übertra-
gen werden.

© 2024 Forum Stadt e.V., Esslingen
Printed in Germany / ISSN 2192 - 8924



Bis zum 37. Jahrgang 2010 erschien die »Viertel-
jahresschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziolo-
gie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung« unter
dem Obertitel »Die alte Stadt« (ISSN 0170-9364).

Inhalt 4/2024

Abhandlungen*Thomas Götz*

Aus dem Agrikultursystem ins Anthropozän: Stadt, „Kulturlandschaft“
und Energieregime auf dem Weg in die Gegenwart 307

Rolf Monheim

Potenziale öffentlicher Räume im UNESCO-Welterbe
„Altstadt von Bamberg“ für die Stärkung der Innenstadtidentität 325

Alexander Valerius

Harmonie der Planer? Gottfried Feder, Alfred Strierner,
Fritz Rechenberg und ihr städtebauliches Gemeinschaftsideal
während des Nationalsozialismus 341

Hans Schultheiß

Rassistische Verfolgung deutscher Juden in Waiblingen 359

Forum*Dankwart Guratzsch*

Dann ist Dämmen bloß dumm 387

Judith Breuer

Hinweis „Historische Altstadt“ auf touristischen Schildern 391

Autorinnen / Autoren 393

Abb. Umschlag:

Bamberg; Am Kranen mit Regnitz / Schiffslände, Dominikanerkloster und Sandviertel, im Hintergrund Kloster St. Michael; Foto: *O. Küfner, 2024*.

Hinweis zu geschlechtergerechter Sprache aus Gründen der Lesbarkeit:

Sämtliche personenbezogenen Bezeichnungen sind geschlechtsneutral zu verstehen.

Potenziale öffentlicher Räume im UNESCO-Welterbe „Altstadt von Bamberg“ für die Stärkung der Innenstadtidentität

Die Entwicklung des UNESCO-Welterbes „Altstadt von Bamberg“ wird in diesem Beitrag vor allem im Hinblick auf seine öffentlichen Räume betrachtet. Dabei ergeben die auch andernorts kontroversen Verkehrsdebatten ein schwieriges Spannungsverhältnis zwischen wohlmeinenden Ansprüchen und tatsächlicher Umsetzung. In öffentlichen Stellungnahmen wird das Weltkulturerbe als „Qualitätsmaßstab in der Gestaltung [...] und als Chance zur Wertschöpfung“ verstanden: „Das Weltkulturerbe ist mehr als ‚Hülle und Kulisse‘. Es prägt die spezielle Atmosphäre der Stadt und ist ein zentrales Motiv für viele Besuche der Innenstadt. Es bietet damit den Rahmen und setzt Maßstäbe für die Erlebnisqualität der innerstädtischen Angebote in Handel und Gastronomie, Kultur und Tourismus, Dienstleistung und Wohnen. Es verpflichtet zugleich zu denkmalgerechter, schonender Weiterentwicklung sowohl der Bausubstanz wie der innerstädtischen Flächen.“¹

Durch die besondere Gestalt des Bamberger Welterbebereichs mit seiner Dreigliederung in die Bergstadt mit ihrer Konzentration von Kirchen und Klöstern, die Inselstadt mit dem Schwerpunkt des oberzentralen Einzelhandelsangebotes und die Gärtnerstadt mit den Relikten einer urbanen Landwirtschaft sowie durch die trennenden Arme des Flusses Regnitz fehlt Bamberg die Geschlossenheit historischer Innenstädte. Dies schränkt auch die Wahrnehmung als zusammenhängendes Ensemble ein.

Die Ausschöpfung der durch den Welterbestatus der Bamberger Innenstadt bestehenden Potenziale kommt leider nur mühsam voran. Angesichts vielfältiger Herausforderungen besteht hier dringender Handlungsbedarf. Die Entwicklung der Verkehrserschließung etwa der Nürnberger Altstadt zeigt, wie es gelingen kann, schrittweise die auch dort vorhandenen Widerstände zu überwinden und damit den Erfordernissen der Zeit gerecht zu werden. Und das Beispiel der Regensburger

1 *Stadt Bamberg, Baureferat, Stadtplanungsamt* (Hrsg.), Mediationsverfahren „Zukunft Innenstadt Bamberg“, Bamberg 2008, S. 17, 28.

Altstadt zeigt, dass in der Symbiose geschichtsbewusster Stadtbildpflege und darauf abgestimmtem Handel und abgestimmter Gastronomie eine äußerst erfolgreiche Destination entwickelt werden kann. Erst recht erhellt ein Blick in italienische Innenstädte, wie öffentliche Räume durch die Befreiung vom Autoverkehr zu Bühnen eines kultivierten Stadtgefühls werden können. In Bamberg würden eine dem Anspruch des Weltkulturerbes gerecht werdende Umgestaltung von Langer Straße und Am Kranen, ergänzt durch die Aufwertung von Holz- und Heumarkt, Promenaden und Schönleinsplatz sowie der Wegverbindung zum Domplatz wesentliche Impulse für die Stärkung der Innenstadtidentität ermöglichen.

Konzepte zur Entwicklung der Bamberger Innenstadt

Die Stadt Bamberg kann auf eine lange Tradition von Verkehrsplanungen zurückblicken, in denen immer wieder die Entlastung wichtiger Innenstadtstraßen vom Autoverkehr vorgeschlagen wurde. So enthielt ein Informationsheft für die Bürgerbeteiligung zum Generalverkehrsplan 1983 folgenden Vorschlag des Verkehrsgutachters Billinger: „dringlich: Beschränkung für Lange Straße – Kapuzinerstraße und Königstraße auf Anlieger-, Bus-, Taxi und Radverkehr.“² In dem beigefügten Verkehrswegeplan wurden für den unteren Bereich der Bergstadt Fußgängerzonen sowie für die übrigen Straßen weitgehend verkehrsberuhigte Bereiche mit Schrittgeschwindigkeit vorgeschlagen (gemäß den damaligen Planungstrends ebenso im Nebennetz des übrigen Stadtgebietes). 1994 betonte ein Informationsblatt der Stadt zur Bürgerbeteiligung beim Generalverkehrsplan: „Eine ungebremsste Entwicklung des Autoverkehrs kann eine Stadt wie Bamberg nicht länger verkraften. Dies gilt vor allem für die Innenstadt und das Berggebiet.“ Der Verkehrsentwicklungsplan 2005 geht vom Leitbild „Plafondierung“ aus, das der Stadtrat 2001 beschlossen hatte. Diese „hat das Ziel, den ModalSplit von 1997 zu stabilisieren und zu erhalten. Dies trotz der anstehenden, größtenteils autoorientierten Planungen und der zu erwartenden Steigerung des Gesamtverkehrsaufkommens.“³

Anknüpfend an ein 2005 abgeschlossenes Projekt „Fitnessprogramm Innenstadt Bamberg“, das der Freistaat Bayern im Rahmen eines EU-Programms „Vital Cities“ gefördert hatte, wurden 2007/2008 in einem Mediationsverfahren „Zukunft Innenstadt Bamberg“ in fünf intensiven „Werkstattsitzungen“ unter Beteiligung von

2 *Stadt Bamberg, Stadtplanungsamt* (Hrsg.), Stadt Bamberg, Generalverkehrsplan, Informationsheft zur Bürgerbeteiligung. Planungsempfehlungen, Verwaltungsvorschläge, Stadtratsbeschlüsse, Bamberg 1983, S. 14.

3 *Stadt Bamberg, Baureferat, Stadtplanungsamt* (Hrsg.), Verkehrsentwicklungsplan Bamberg, Teil D. Reihenfolge, Realisierungsstufen, Bamberg 2005, S. D-4.

Bürgern, Interessenvertretern, städtischen Verwaltungsstellen und externen Experten (u. a. dem Verfasser) sieben Oberziele erarbeitet und durch einen umfangreichen „Ideenspeicher“ ergänzt. In der Schlusskonvention stand an erster Stelle (allerdings ohne eine Gewichtung): *„Das Weltkulturerbe als Qualitätsmaßstab in der Gestaltung begreifen und als Chance zur Wertschöpfung sehen.“*⁴

Zur Erläuterung heißt es: „Das Weltkulturerbe ist mehr als ‚Hülle und Kulisse‘. Es prägt die spezielle Atmosphäre der Stadt und ist ein zentrales Motiv für viele Besuche in der Innenstadt. Es bietet damit den Rahmen und setzt Maßstäbe für die Erlebnisqualität der innerstädtischen Angebote in Handel und Gastronomie, Kultur und Tourismus, Dienstleistungen und Wohnen. Es verpflichtet zugleich zu denkmalgerechter, schonender Weiterentwicklung sowohl der Baustruktur wie der innerstädtischen Flächen.“

Als weiteres Oberziel wird gefordert: *„Den Motorisierten Individualverkehr deutlich beruhigen und reduzieren“*. Hierzu heißt es erläuternd: „Der MIV beeinträchtigt durch seine Lärm- und Abgasemissionen die Aufenthalts-, Erlebnis- und Wohnqualität der Innenstadt. Unnötige Parksuchverkehre lassen sich durch eine Neuordnung und konsequente Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs vermeiden. Durchgangsverkehre werden um die Innenstadt herum geleitet.“⁵ Diese „Umleitung“ erfordert, die mittig den Haupteinkaufsbereich querende Lange Straße nicht länger als Teil des Cityrings zu verwenden.

Innerhalb der Mediationsdiskussionen nahm das Thema Verkehr einen dominanten Raum ein, während die Erfordernisse des Weltkulturerbes eher wenig Beachtung fanden. (Diese wurden vor allem von der für Denkmalschutz und Welterbe zuständigen Karin Dengler-Schreiber und vom Verfasser dieses Beitrags angemahnt). Auch der Oberbürgermeister und der Baureferent gingen in ihren Vorworten zum Abschlussbericht nicht auf die Potenziale des Weltkulturerbes für die Innenstadtentwicklung ein.



Abb. 1: Bamberg; Fußgängerzone Grüner Markt;
Foto: Krings, 2024.

4 Stadt Bamberg, Baureferat, Stadtplanungsamt (Hrsg.), Mediationsverfahren „Zukunft Innenstadt Bamberg, Bamberg 2008, S. 28.

5 Ebda., S. 31.

Der 2022 vom Ingenieurbüro Planersocietät vorgelegte Verkehrsentwicklungsplan zeigt zwar in seinem Ziel- und Maßnahmenbericht überzeugend den für eine Mobilitätswende einzuschlagenden Weg, kommt aber erst auf Seite 36 zum Thema Weltkulturerbe: „Einen besonderen Diskussionspunkt [...] stellt die Forderung nach einer deutlichen Verkehrsreduzierung im Innenstadt- und Berggebiet bzw. sogar nach einem komplett autofreien Weltkulturerbe dar. [...] Viele Konzepte liegen bereits in den Bamberger Schubladen, das darf nun nicht so weitergehen.“ Allerdings beschränken sich die Gutachter auf die allgemeine Empfehlung, „die Erarbeitung eines den Kfz-Verkehr reduzierenden Innenstadt- und Berggebietsverkehrskonzeptes (Schlüssel-Maßnahme) in Auftrag zu geben und konsequent zu entwickeln.“ Unterpunkte zum Leitziel „Straßen- und Stadträume lebenswert gestalten“ sind: Wiedergewinnung des öffentlichen Raums durch den Menschen, Attraktivierung und Vernetzung von Straßen, Wegen und Plätzen zu Gunsten der Aufenthaltsqualität, Potenzial von Plätzen und Freiräumen ausschöpfen. Noch nicht angesprochen werden die Anpassungen an den Klimawandel (Hitzestau, „Schwammstadt“), die auch für die Verbesserung der Wohnfunktion wichtig sind. Hier wie auch in allen anderen Planungsüberlegungen unerwähnt bleibt auch die Notwendigkeit, den zeitweisen Überdruck durch Touristenströme durch eine Aufweitung attraktiver öffentlicher Besuchsareale abzumildern.

Als weiteren Baustein zur Weiterentwicklung eines Innenstadtkonzeptes legte das Stadtplanungsamt 2024 eine vorbereitende Untersuchung „Tor zur südlichen Kernstadt“ vor, deren umfassenden Vorschlägen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes und Steigerung der Aufenthaltsqualität zwar vom Stadtrat zugestimmt wurde, wobei aber die Beschlussfassung zu den Maßnahmen bis zur Vorlage des innerstädtischen Verkehrskonzeptes zurückgestellt wurde (insbesondere für die Lange Straße mit Auflösung des Cityringes).

Die Stadt Bamberg war 1971 mit der Sperrung des Grünen Marktes (vorher Bundesstraße) und der anschließenden Umgestaltung nach einem Entwurf des für das Design der Münchner Fußgängerzone verantwortlichen Bernhard Winkler ganz auf der Höhe der Zeit. Die Hauptgeschäftslage konnte sich dadurch auch gegen die Konkurrenz am Stadtrand behaupten, was sich heute an einem zeitweisen Gedränge zeigt (z. B. zählte Hystreet.com am Samstag, 12. Oktober 2024 insg. 42.309 Passanten). Ihre Gestaltung wurde mehrfach aktualisiert (vgl. Abb. 1). Dabei erweisen sich die inzwischen groß gewachsenen Bäume einerseits als willkommene Spender von Schatten und Frischluft, beeinträchtigen andererseits jedoch die Wahrnehmung des historischen Stadtbildes.

Die bereits damals geplante Erweiterung der Fußgängerzone ins Sandstraßenviertel (Bergstadt) erwies sich dann allerdings als ein überaus mühsamer Prozess, obwohl hier der Druck der touristischen Besucher auf den öffentlichen Raum beson-



Abb. 2: Bamberg; Blick vom Inselrathaus in Richtung Domberg; Foto: Küffner, 2024.



Abb. 3: Bamberg; Anstieg durch die Karolinenstraße zum Dom; Foto: Küffner, 2024.

ders groß war (Gastronomieschwerpunkt; u. a. Volksfest „Sandkerwa“). Dabei wurde bereits 2005 im Verkehrsentwicklungsplan moniert: „Die Karolinenstraße und die Dominikanerstraße stellen Durchfahrtsmöglichkeiten durch städtebaulich sensible Bereiche dar und stören den touristisch bedeutsamen Fußgängerverkehr im Sandgebiet und zum Dom. Ihre Sperrung würde eine Fortsetzung der Fußgängerstraße vom Grünen Markt bis zum Dom ermöglichen.“⁶ Die Gastromeile am Fuß des Dombergs wurde schließlich ab 2007 in mehreren Etappen zur Fußgängerstraße ausgebaut. Dagegen ist für den direkten Aufgang vom historischen Brückenrathaus über die Karolinenstraße zum Domplatz bisher keine besuchergerechte Gestaltung erfolgt (vgl. Abb. 2, 3). Für den ÖPNV durch die Gassen der Bergstadt könnten Kleinbusse eine Lösung sein, wie sie z. B. Hamburg im Elbe-Stadtteil Blankenese einsetzt.

6 Stadt Bamberg, Baureferat, Stadtplanungsamt (s. A 3), S. D-13.



Abb. 4: Bamberg; Beginn der Langen Straße als wenig einladendes „Tor zur Kernstadt“;
Foto: Küffner, 2024.

Im Bereich der Langen Straße kam man bis heute über eher kosmetische Maßnahmen zur Abschwächung der Belastungen durch den für unverzichtbar gehaltenen Autoverkehr nicht hinaus, obwohl 2011 ein Verkehrsversuch mit einer Sperrung an vier Wochenenden keine problematischen Verlagerungseffekte ergab. Eine Welt-erbe-Anmutung konnte hier nicht entstehen (vgl. Abb. 4, 5) und der Einzelhandel verlor an Attraktivität. Hier schlagen die verschiedenen Gutachten die Umwandlung in einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit 20 Km/h, Beschränkung auf Anlieger- und Stadtbusverkehr in Einbahnrichtung, niveaugleichem Straßenbelag, Begrünung und Sitzbänken vor. Allerdings ist zu befürchten, dass aus alter Gewohnheit der „Anlieger-“ zum „Anlüger-Verkehr“ wird und sich trotz eines reduzierten Verkehrsaufkommens die erhoffte Flanieratmosphäre nicht einstellen wird. Die Möglichkeit eines Fußgängerbereichs, der die Hauptgeschäftslage Grüner Markt ergänzt, wird in keinem der Gutachten erwähnt.



Abb. 5: Bamberg; Lange Straße verkehrsberuhigt gestaltet aber weiterhin Teil des Cityrings mit 7.900 Kfz/d (Radweg entgegen Einbahnrichtung); Foto: Küffner, 2024.

Der am Regnitzufer gelegene Freiraum Am Kranen fristet trotz seiner grandiosen Blickbeziehungen auf Regnitz, Dom, Michaelsberg und Altes Rathaus ein betrübliches Dasein ohne gestalterische Qualität (vgl. Abb. 6).⁷ Dabei bildet der Fluss ein wesentliches Element des historischen Bambergs als Verkehrsader und Energie-lieferant (Wehr mit heute noch aktiver Energiegewinnung). Heu- und Holzmarkt sind zu Parkplätzen degradiert, eine eindrucksvolle Botero-„Liegende“ als Teil des Bamberger Programms moderner Großskulpturen im öffentlichen Raum wirkt vereinsamt.

Die den zugeschütteten Stadtgraben einnehmenden Promenaden, die in der Gründerzeit dem Zeitgeist folgend mit repräsentativen Bauten und Baumpflanzun-

⁷ Vgl. auch *Schutzgemeinschaft Alt-Bamberg e.V.* (Hrsg.), *Mut zur Schönheit! Von einer bezeichnenden Posse am Kranen*, in: *denkmalweiter* 19, 1923, S. 8-9.



Abb. 6: Bamberg; Am Kranen mit Regnitz / Schiffslände, Dominikanerkloster und Sandviertel, im Hintergrund Kloster St. Michael; Foto: Küffner, 2024.

gen gestaltet wurden, laden auch nicht mehr zum Promenieren ein, sondern vermitteln trotz einzelner Aufwertungsinitiativen eine chaotische Hinterhofatmosphäre.

Trotz der über viele Jahre hinweg mit weitgehender Bürgerbeteiligung erarbeiteten Planungen kommt die Stadt bei der Umsetzung wenig voran und werden Entscheidungen immer wieder verzögert. Eine Ursache liegt in einer schwachen Position des Oberbürgermeisters (SPD) ohne eine eigene Mehrheit und einer starken Zersplitterung des Stadtrates, in dem die Grünen nach der Kommunalwahl 2020 mit 12 von 44 Stadträten die größte Fraktion stellen, gefolgt von der CSU (10) und SPD (7) sowie weiteren neun (!) Gruppierungen. Hinzu kommt die „unendliche Kraft der Nein-Sager“, wie sie vom Wuppertaler OB Schneidewind (ehemaliger Präsident des Wuppertal-Instituts für Klima, Umwelt, Energie) in einem Interview nach zwei Jahren Amtszeit eindringlich dargestellt wird.⁸ Das Welterbe-Zentrum beteiligt sich zwar als wichtiger Kommunikator, hat aber als städtische Behörde keine eigene Planungskompetenz.

⁸ Vgl. P. Unfried/H. Welzer, Wuppertal-OB Schneidewind im Gespräch. Die unendliche Kraft der Nein-Sager, in: *Taz FUTURZWEI*, 19.03.2024.

Bemerkenswert ist in Bamberg das starke Engagement zivilgesellschaftlicher Organisationen. So wurde 1968 zur Abwehr schädlicher Eingriffe in die historische Substanz die „Schutzgemeinschaft Alt-Bamberg e. V.“ gegründet. Sie gibt halbjährlich die Zeitschrift „denkmalweiter“ heraus und bezieht regelmäßig kritisch Stellung. So veröffentlichte sie 2020 ein Plädoyer für einen Masterplan „Öffentlicher Raum“⁹ und beklagte zuletzt im Hinblick auf die Verunstaltung des Platzes Am Kranen: „Wann begreifen die Verantwortlichen endlich, dass es in einer bedeutsamen Welterbe-Altstadt wie Bamberg IMMER um eine schöne, optische Lösung gehen muss?“¹⁰ Sie hat entscheidend dazu beigetragen, dass 1998 die von CSU und Bamberger Bürgerblock mit erheblichem Aufwand angestrebte Wiederaufnahme der Planung für die vom Stadtrat 1983 abgelehnte Bergverbindungsstraße in einem Bürgerentscheid keine Mehrheit fand (53% dagegen).

Im Bereich von Bergstadt, Inselstadt und Gärtnerstadt gibt es jeweils einen eigenen Bürgerverein. Diese beziehen ebenfalls Stellung zu Planungsfragen, zwei veröffentlichten eigene Zeitschriften. Speziell zu Fragen eines stadtverträglichen Verkehrs bringt sich der Verkehrsclub Deutschland VCD intensiv in die öffentliche Diskussion ein, aktuell mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen (Straßenworkshop, vgl. Abb. 7) und Vorschlägen für eine autofreie Innenstadt („Begegnungsstadt Bamberg. Für ein lebenswertes Welterbe“, vgl. Abb. 8) und die Umgestaltung der Langen Straße zu einem Boulevard (Animationsfilm).



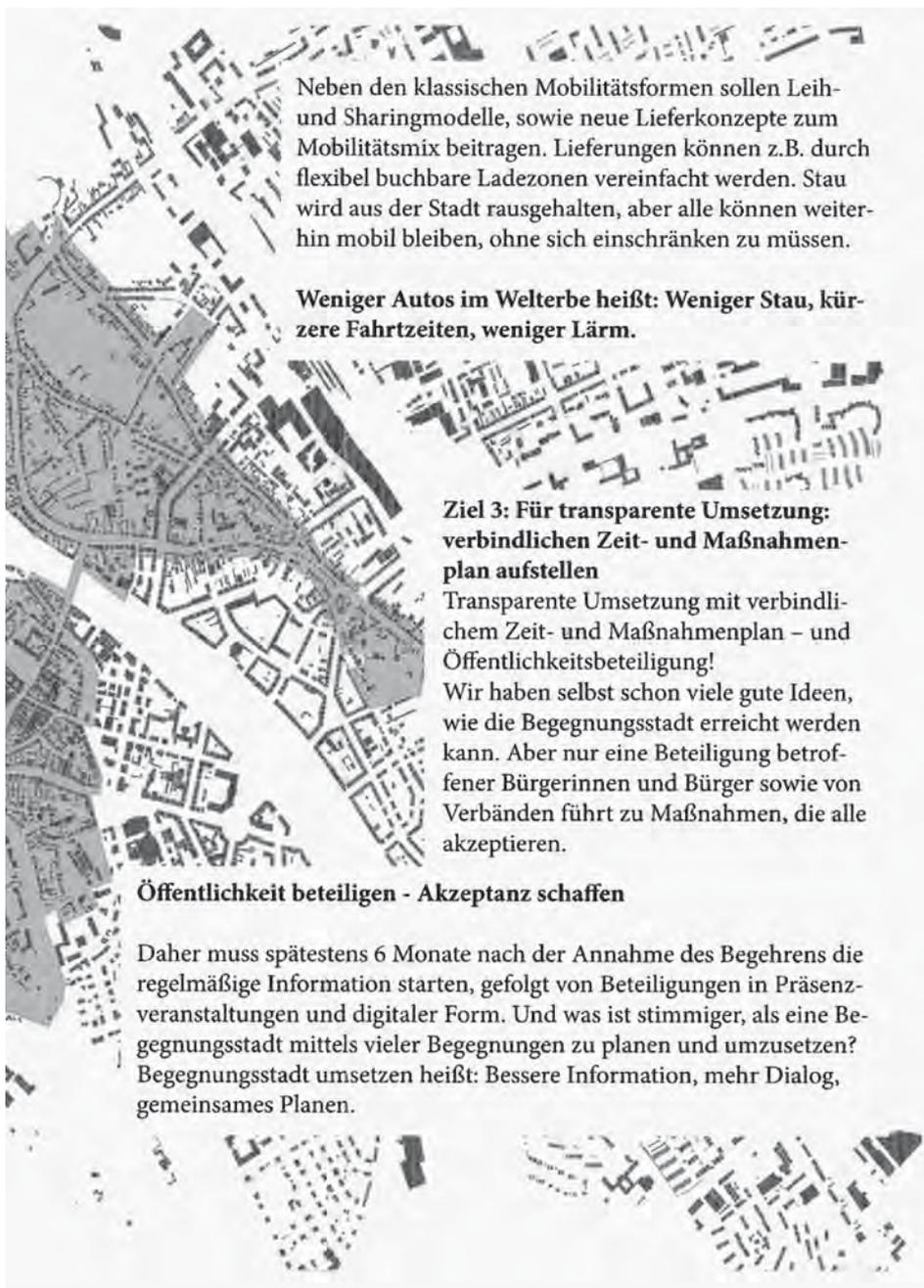
Abb. 7: Aktionen des VCD Bamberg zur Langen Straße im Rahmen der Mobilitätswoche.

9 Schutzgemeinschaft Alt-Bamberg e. V. (Hrsg.), Plädoyer für einen Masterplan „Öffentlicher Raum“, in: denkmalweiter 15, 2020, S. 8-9.

10 Schutzgemeinschaft Alt-Bamberg e. V. (Hrsg.), Mut zur Schönheit! Von einer bezeichnenden Posse am Kranen, in: denkmalweiter 19, 1923, S. 8-9.



Abb. 8: Flyer der Initiative „Begegnungsstadt Bamberg“ zur Verkehrsentwicklung der Bamberger Innenstadt 2024



Neben den klassischen Mobilitätsformen sollen Leih- und Sharingmodelle, sowie neue Lieferkonzepte zum Mobilitätsmix beitragen. Lieferungen können z.B. durch flexibel buchbare Ladezonen vereinfacht werden. Stau wird aus der Stadt rausgehalten, aber alle können weiterhin mobil bleiben, ohne sich einschränken zu müssen.

Weniger Autos im Welterbe heißt: Weniger Stau, kürzere Fahrtzeiten, weniger Lärm.

Ziel 3: Für transparente Umsetzung: verbindlichen Zeit- und Maßnahmenplan aufstellen

Transparente Umsetzung mit verbindlichem Zeit- und Maßnahmenplan – und Öffentlichkeitsbeteiligung!

Wir haben selbst schon viele gute Ideen, wie die Begegnungsstadt erreicht werden kann. Aber nur eine Beteiligung betroffener Bürgerinnen und Bürger sowie von Verbänden führt zu Maßnahmen, die alle akzeptieren.

Öffentlichkeit beteiligen - Akzeptanz schaffen

Daher muss spätestens 6 Monate nach der Annahme des Begehrens die regelmäßige Information starten, gefolgt von Beteiligungen in Präsenzveranstaltungen und digitaler Form. Und was ist stimmiger, als eine Begegnungsstadt mittels vieler Begegnungen zu planen und umzusetzen? Begegnungsstadt umsetzen heißt: Bessere Information, mehr Dialog, gemeinsames Planen.

Modelle für eine flächenhafte Verkehrsberuhigung in historischen Innenstädten

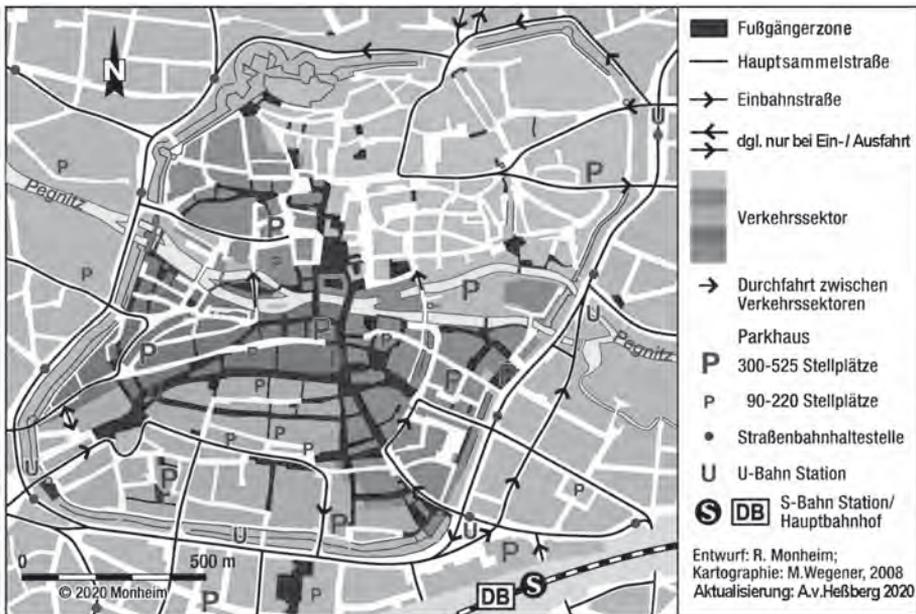


Abb. 9: Nürnberg; Verkehrserschließung der Innenstadt.

Dass es ungeachtet anhaltender Kontroversen möglich ist, schrittweise eine flächenhafte Verkehrsberuhigung und einen umfassenden Fußgängerbereich zu entwickeln, zeigen die Erfahrungen in Nürnberg. 1966 wurde in der Breiten Gasse eine erste, konventionelle Einkaufs-Fußgängerzone eingerichtet und bis 1970 umgebaut. Dies führte umgehend zu stark steigenden Besucherzahlen. Die übrige Innenstadt blieb zunächst in allen Richtungen für den Autoverkehr durchlässig. 1972 wurde die Fußgängerzone erheblich erweitert, doch hielt man weiterhin einen inneren Kfz-Erschließungsring für erforderlich, um einen Zusammenbruch des Altstadttrings durch verdrängten Autoverkehr zu verhindern. Allerdings trat nach der Schließung der Nord-Süd- und Ost-West-Querungen von vorher 22.500 bzw. 20.900 Kfz nur ein Viertel als Zusatzbelastung im verbleibenden Netz auf. Ein weiterer Einschnitt, der zu heftigen Kontroversen führte, bildete 1988 die probeweise Schließung der Querverbindung durch die nördliche Altstadt durch die Sperrung des Rathaus-

platzes. Der Zielverkehr in die Altstadt blieb nahezu unverändert. Außerhalb nahm die Belastung der Ausweichrouten nur um 29% der Verkehrsmenge am Rathausplatz zu. Ihren Abschluss fand die Neuregelung des Autoverkehrs 1992 mit der Untergliederung der Altstadt in fünf Verkehrszellen (Abb. 9). Innerhalb der Altstadt wurde die Verkehrsbelastung annähernd halbiert. Bei Besucherbefragungen ein Jahr nach der Einführung der Schleifenregelung fanden 63% diese gut und nur 13% schlecht, und selbst bei Autofahrern überwog mit 44% zu 27% die Zustimmung klar.

Die schrittweise Erweiterung des Fußgängerbereichs mit zahlreichen Einzelmaßnahmen auf deutlich über 10 km Straßenlänge ermöglichte die Schaffung einer Vielzahl attraktiver öffentlicher Räume. Diese werden systematisch für soziale und kulturelle Aktivitäten genutzt.

Die Vielfalt der angebotenen Nutzungsmöglichkeiten sowie die einladende Atmosphäre gut gestalteter öffentlicher Räume führen dazu, dass die Besucher der Innenstadt gerne größere Strecken auf sich nehmen. Selbst Autofahrer gehen nach Befragungen in fünf Parkhäusern im Mittel wochentags 1,4 und samstags 1,7 km. Im Mittel aller einkaufenden Innenstadtbesucher stieg der Anteil in sieben oder mehr Geschäfte Gehender 1988 bis 2009 werktags von 16% auf 32%; und samstags sogar von 35% auf 50%. Dies hängt mit einem gewandelten Verhalten der Innenstadtbesucher zusammen, die ihren Aufenthalt zunehmend als Shopperlebnis empfinden, bei dem der Weg zu Fuß nicht Last, sondern Lust ist, wobei es durch die Aufwertung der öffentlichen Räume wesentlich gefördert wird.¹¹ Dies dient auch der Überwindung einer einseitige Konsumorientierung, die ohnehin durch Warenhauskrise und Onlinekonkurrenz unter Druck steht.

Ein weiteres Beispiel für eine gelungene flächenhafte Verkehrsberuhigung als Voraussetzung für die Inwertsetzung historischer Straßen- und Platzräume ist das Weltkulturerbe Regensburger Altstadt. Hier erreichte das Stadtplanungsdezernat 1982 unter Führung seines tatkräftigen Leiters Günter Stöberl die Durchführung eines Wettbewerbs für die Gestaltung der Straßen und Plätze der Altstadt. Trotz lebhafter Kontroversen fasste der Stadtrat 1983/84 die erforderlichen Umsetzungsbeschlüsse.¹² Für die Autozugänglichkeit der Anlieger wurde die Sonderregelung der „Wohnverkehrsstraßen“ eingesetzt (Diese erweisen sich allerdings mittlerweile infolge der geringen Regelbefolgung der Autofahrer als problematisch). Der ehemalige Bam-

11 R. Monheim, Zunehmende Vielfalt der Aktivitäten beim Innenstadtbesuch als Ausdruck der Entwicklung von Lebensstil und Stadtstruktur - das Beispiel der Nürnberger Innenstadt, in: Berichte des Arbeitskreises Geographische Handelsforschung 24, 2008, S. 15-20.

12 Vgl. *Stadt Regensburg*, Planungsdezernat (Hrsg.), Regensburg. Straßen und Plätze in der Altstadt. Gestaltung von öffentlichen Räumen, Regensburg 1988.

berger Professor für Denkmalpflege Achim Hubel hat 2016 ausgehend von Regensburg intensiv den Umgang mit Straßen und Plätzen in einer mittelalterlichen Stadt untersucht.¹³

Die Regensburger Altstadt erweist sich inzwischen bei Besucherbefragungen im deutschlandweiten Vergleich als beliebtester Spitzenreiter. Dazu trägt nicht zuletzt ein vielfältiger Einzelhandel bei, der geschickt die Potenziale der gut erhaltenen, kleinteiligen historischen Bebauung nutzt. Bei drei Welterbetagen 2009-2015 wurde der Einzelhandel in Baudenkmalern besonders herausgestellt (u. a. mit Flyern von fast 52 teilnehmenden Betrieben). Zwar ist die Zahl der Läden in der Regensburger Altstadt von 601 (2009) auf 447 (2022) zurückgegangen und die Verkaufsfläche von 72.000 qm auf 62.766 qm geschrumpft, dennoch blieb die Zahl der Leerstände mit 41/39 nahezu unverändert. Damit besteht eine italienischen Innenstädten vergleichbare Vielfalt.

Eigene Besucherbefragungen ergaben, dass in Regensburg die Tätigkeitsvielfalt und die Zahl aufgesuchter Läden deutlich größer sind als in anderen Innenstädten.¹⁴ Während in Deutschland autofreie Innenstädte manchen immer noch als Schreckgespenst gelten, haben viele historische Innenstädte in Italien schon länger strikte Regulierungen eingeführt, die nur noch den Anwohnern die Autonutzung gestatten und dies auch streng kontrollieren (Zona a traffico limitato). Dies ermöglicht die Wiedergewinnung der öffentlichen Räume als Aufenthalts- und Begegnungsräume und wertet die dort noch ausgeprägtere Wohnqualität entscheidend auf. Die Zustimmung zur Beschränkung der Autoerreichbarkeit ist bei den italienischen Innenstadtbesuchern deutlich stärker als bei den deutschen: z. B. waren bei eigenen Befragungen 1994 in Florenz 77 % und in Nürnberg nur 39% dafür, die Autoerreichbarkeit der Innenstadt weiter einzuschränken.¹⁵

13 Vgl. A. Hubel, Vom Umgang mit Straßen und Plätzen in einer mittelalterlichen Stadt, in: *Stadt Regensburg, Amt für Archiv und Denkmalpflege* (Hrsg.), *Regensburger Plätze – Geschichte und Funktionen städtischer Räume* (Beiträge des 31. Regensburger Herbstsymposiums für Kunst, Geschichte und Denkmalpflege vom 18.-20.11.2016), Regensburg 2017, S. 108-137.

14 Zur Geschäftsstruktur, dem Verhalten und den Einstellungen der Besucher vgl. J. Heller/R. Monheim, Die Regensburger Altstadt als „Markenartikel“, in: *Die alte Stadt* 25 (1/1998), S. 30-54; R. Junger/R. Monheim, Der Einfluss der Herkunft auf die Nutzung der Innenstadt – das Beispiel der Regensburger Altstadt, in: *Berichte des Arbeitskreises Geographische Handelsforschung*, H. 30, 2011, S. 27-34; weitere Beispiele in dem Schwerpunktheft „Nutzungen und Verkehr in historischen Innenstädten“, hrsg. von R. Monheim, in: *Die alte Stadt* 25 (1/1998).

15 Vgl. M. Meini/M. Holzwarth/R. Monheim, Florenz und Nürnberg – unterschiedliche Entwicklungsmodelle für Altstädte, in: *R. Monheim* (s. A 14), S. 55-79.

Lehren für Bamberg

Aus den Erfahrungen anderer historischer Innenstädte kann man vor allem zwei Lehren ziehen: Der (Auto-)Verkehr ist sehr anpassungsfähig und seine Entwicklung kann nicht durch Verteilungsmodelle prognostiziert werden. Und bei entschlossenem politischem Gestaltungswillen, der sich nicht durch Proteste einzelner Interessengruppen (oft von der politischen Opposition unterstützt) blockieren lässt, ist es möglich, die historische Innenstadt zu einem in sich stimmigen Ensemble zu entwickeln, das insbesondere über gut gestaltete öffentliche Räume anziehend wirkt. Sie entspricht damit den Bedürfnissen einer Gesellschaft, in der Einkaufen in der Innenstadt weniger der Grundversorgung dient, sondern eher zur Freizeittätigkeit wird und sich die Innenstadt zum sozialen Ort entwickelt, der eine spezifische lokale Identität schafft, was heute zunehmend wertgeschätzt wird.

Für eine gedeihliche Entwicklung der Bamberger Innenstadt ist es erforderlich, diese an sich wandelnde gesellschaftliche Rahmenbedingungen anzupassen, wobei der Status als Weltkulturerbe nicht als Hindernis, sondern als Potenzial und Verpflichtung verstanden werden sollte. Ein Verharren im Gewohnten mit „faulen Kompromissen“ führt dagegen zum Bedeutungsverlust, wie man an der Langen Straße beobachten kann. Es kommt nun darauf an, den im einleitenden Zitat dieses Beitrags postulierten Zielen beherzt Taten folgen zu lassen, einschließlich einer um Verständnis werbenden Öffentlichkeitsarbeit – nicht zuletzt bei den Einzelhändlern, deren Wahrnehmungen bei Befragungen stets negativer sind als die der Besucher der Innenstadt. Zu lange blieb es bei schönen Planungen!