

# Stadtentwicklungspolitik in Mailand

## Planung einer Metropole im Strukturwandel

*Mailand ist das wichtigste Finanz- und Wirtschaftszentrum Italiens. Der Wandel von der Industriestadt zum Dienstleistungszentrum zeichnet die norditalienische Metropole in den zurückliegenden Jahrzehnten aus. Die Diskrepanz zwischen den innovativen Beiträgen zur italienischen Stadtplanungsdebatte und der bisherigen Umsetzung zeigt die Notwendigkeit, das Planungsverständnis und -instrumentarium weiter zu entwickeln, denn die Komplexität der Anforderungen an Stadtentwicklungspolitik erfordert neue Wege und Lesarten. In Mailand entstehen ambitionierte Ansätze, die neue Zentralitäten, Großprojekte und die Lebensqualität vor Ort gleichermaßen berücksichtigen wollen.*

Städtebau und Stadtplanung in Italien wurden in Deutschland seit den 1970er Jahren immer wieder rezipiert, meist mit einem Fokus auf die Sanierung der historischen Zentren, die Bürgerbeteiligung oder aber die Regulierung des Wachstums an den Rändern der Stadt (vgl. Bundesministerium 1975, Bodenschatz 1979, Kreibich et al. 1993). Das Interesse galt dabei neben der stadtstaatlichen Tradition und der physischen Planung auch den Auswirkungen von Aspekten, die Bernardo Secchi (1993: 63) als „den äußerst geringen Grad an Legitimität“ bezeichnet hat, den die italienische Urbanistik im eigenen Land besitzt, und den damit verbundenen informellen Prozessen in der Planung. Dadurch kann sich die Spannweite planerischen Handelns erweitern, es öffnet sich aber auch ein Spielraum für Partikularinteressen.

In Italien verzeichnet die Debatte zu sich wandelnden Anforderungen an den städtischen Raum seit den 1990er Jahren neue Aufmerksamkeit. Die zunehmende Vielfalt der Raumnutzungen wird auch in Italien problematisiert. Guido Martinotti (1993) führt das Konzept unterschiedlicher „Generationen“ von Metropolen ein, die sich durch den Aktionsraum verschiedener sozialer Gruppen und die unterschiedliche Intensität der Überlappung verschiedener Nutzungen unterscheiden. Die soziale Entwicklung in den Stadtregionen und die veränderten raum-zeitlichen Ansprüche werden in Form von vier „Populationen“ kategorisiert, welche die Städte auf unterschiedliche Weise und zu verschiedenen Zeiten nutzen und die mit dem traditionellen Instrumentarium nicht mehr in ihrer Gesamtheit zu fassen sind. Neben den beiden traditionellen Kategorien

- ortsansässige Bewohner und
  - auswärts wohnende Einpendler, die in der Stadt ihrer Erwerbstätigkeit nachgehen,
- unterscheidet Martinotti zwei neue Kategorien von Stadtbevölkerung:
- Konsumenten als temporäre Nutzer von Handel und Kultur und
  - „Metropolitan Businessmen“, die sich geschäftlich, für Arbeitskontakte und -sitzungen, in die Stadt begeben und sowohl ökonomische Interessen als auch hohe Ansprüche an die Freizeitgestaltung artikulieren.

„Es gibt viele Fälle, in denen diese neue Bevölkerung die Stadt nutzt und sie tatsächlich auch materiell konsumiert“ (Martinotti 1993: 147). Das Ergebnis dieses Strukturwandels bezeichnet Martinotti als die „Metropole der dritten Generation“. Mit dieser Analyse wird in der italienischen Stadtentwicklungspolitik eine Herangehensweise programmatisch unausweichlich, die über physische Planung hinausgeht und komplexe soziale und ökonomische Prozesse einbezieht.

### **Die Metropolregion Mailand**

Mailand nimmt innerhalb des nationalen Städtesystems eine Sonderstellung ein. Diese Stadtregion zeichnet sich durch eine Konzentration von Unternehmenszentralen aus, auch solchen mit internationaler Geschäftsorientierung, sowie durch eine Konzentration von wichtigen unternehmensbezogenen Dienstleistungen. Mit rund 1,3 Mio. Einwohnern ist Mailand die zweitgrößte italienische Stadt und das unbestrittene Finanz- und Wirtschaftszentrum des Landes. Mehr als die Hälfte der wichtigsten 200 italienischen Unternehmen haben ihren Sitz in Mailand. Aber auch als Kultur-, Mode- und Designzentrum ist Mailand führend und hat sich von einer (wie auch Turin und Genua) noch in den 1960er Jahren vor allem durch Industrieunternehmen geprägten Stadt im altindustriellen Kernraum Italiens zu einem der wichtigsten europäischen Dienstleistungszentren gewandelt.

Die heutige Metropolregion Mailand hat ca. 3,8 Mio. Einwohner und ist als Gebietseinheit aus der Provinz Mailand hervorgegangen. Sie besteht aus der Kernstadt Mailand und weiteren 188 kleinen bis kleinsten Kommunen (vgl. Provincia di Milano 2008). Wie in ganz Italien ist die kleinteilige Verwaltungsstruktur auf der kommunalen Ebene eine Folge ausgebliebener Gebietsreformen. Das Fehlen der Kreisebene führt dazu, dass die lokalen Verwaltungen traditionell starkes Gewicht haben. Die Kommunen sind die wichtigste administrative Ebene für die Raumplanung, was die räumlichen, personellen und finanziellen Kompetenzen vieler kleiner Kommunen überfordert (vgl. Abb. 1).

Diese Unzulänglichkeiten führten angesichts des rasanten Wachstums in der Region Mailand schon in den späten 1960er Jahren zur Gründung des „Centro Studi Piano inter-

comunale milanese“ und damit zu einem freiwilligen Zusammenschluss der 91 Kommunen der Stadtregion Mailand. Dieses Gremium erarbeitete den damals einzigen interkommunalen Plan in Italien und löste damit eine richtungsweisende Debatte aus, die sich jedoch erst Jahrzehnte später in der Gesetzgebung niederschlug: Erst 1990 wurde mit dem Gesetz Nr. 142 über die lokalen Autonomien festgelegt, dass sich zehn ausgewählte italienische Großstädte mit ihrem Umland in *aree metropolitane* zusammenschließen und koordinieren sollten. Die Umsetzung dieser Vorgabe und die Festlegung der Stadtregionen waren stark von gegenseitigem Misstrauen zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden geprägt und erfolgten sehr zögerlich (vgl. Rotelli 1999). Für Mailand beispielsweise wurden

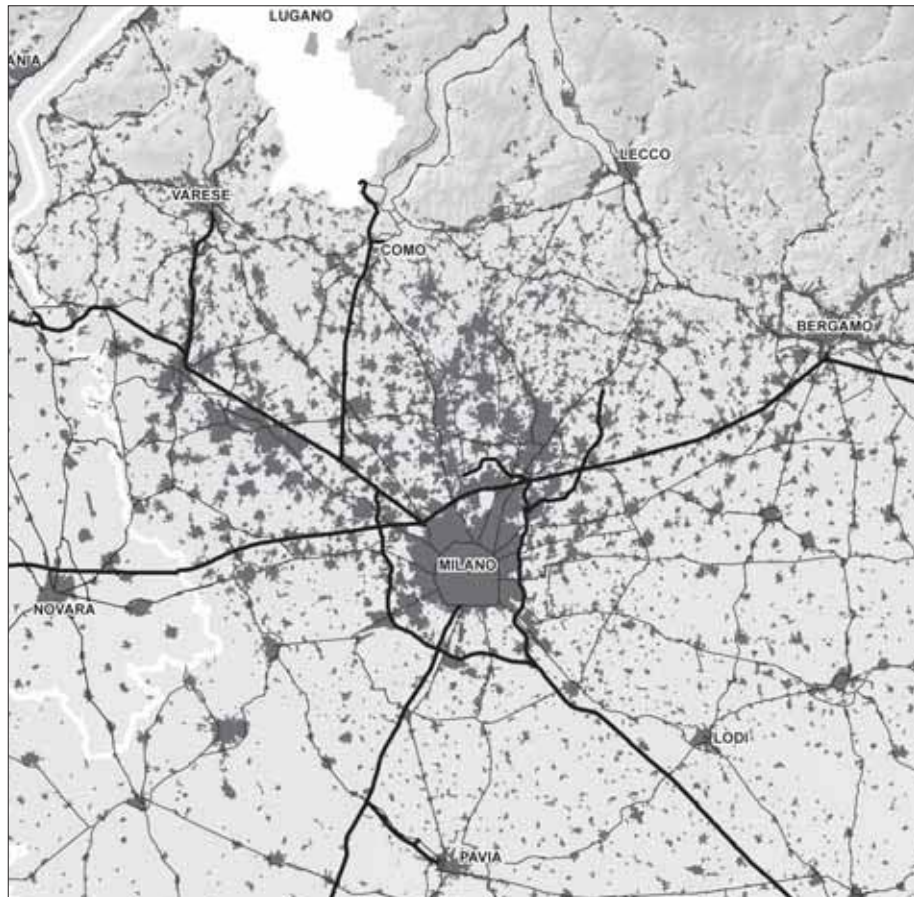


Abb. 1: Siedlungsstruktur in der Stadtregion Mailand [Quelle: Urb&Com, Urbanistica e Commercio, Politecnico di Milano]

die bis dahin bestehenden Provinzgrenzen so verändert, dass sie mit der Metropolregion übereinstimmen und somit keine neue administrative Ebene aufgebaut werden musste.

Mit der Föderalismusreform aus dem Jahr 2001 waren Erwartungen an eine weitere Kompetenzverteilung zu mehr Subsidiarität vom Zentralstaat hin zu den Regionen verknüpft. Eine Kultur des Föderalen wird teilweise sichtbar; insbesondere in der Lombardei findet seither eine relativ integrierte Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung statt. Für die Metropolregion Mailand wurde bis 2006 ein strategisches Projekt „Stadt der Städte“ ([www.cittadicitta.it](http://www.cittadicitta.it)) durchgeführt, das gemeinsam mit öffentlichen und privaten Akteuren die Potenziale einer stärkeren interkommunalen Zusammenarbeit sondiert hat und das die Grundlage für ein stadtre regionales Konzept bildet.

### Stadtentwicklungspolitik in Mailand

Die Stadt Mailand durchläuft seit Mitte der 1990er Jahre eine verstärkte dynamische Siedlungsentwicklung. Bereits seit Mitte der 1970er Jahre vollzog sich ein erheblicher Strukturwandel, aber erst mit der Umsetzung von Konversionsprojekten auf zehn großen strategischen Industrieflächen schlug sich dieser in der Stadtentwicklungspolitik nieder. Städtebauliche Großprojekte an integrierten aufgelassenen Standorten – wie die Neubebauung des ehemaligen Messengeländes und von Porta Nuova ([www.porta-nuova.com](http://www.porta-nuova.com)) mit

290.000 qm Fläche in den Vierteln Garibaldi, Isola, Varese um den Bahnhof Garibaldi – sind die jüngsten Beispiele für eine städtische Transformation, die in großem Stil stattfindet. Einem Bericht des unabhängigen Forschungsinstituts *Scenari Immobiliari* zufolge gibt es ca. 6 Mio. qm Industriefläche in Mailand; ca. 150 Stadtumbauprojekte sind in Planung oder im Bau; das Volumen aller Investitionen beläuft sich auf ca. 15 bis 20 Mrd. € (vgl. Galbraith 2007: 1).

Welchen Anteil hat die Stadtentwicklungspolitik dabei gehabt und mit welchen Handlungsprogrammen und Entwicklungskonzepten wurde diese Transformation begleitet? Im Bereich der Stadtentwicklungsplanung hat Mailand zum einen Pläne entwickelt, die in der italienischen Fachwelt immer als äußerst innovativ diskutiert wurden, zum anderen wurde aufgrund des starken ökonomischen Drucks planerisch stark dereguliert (zur Stadtentwicklung Mailands vgl. ausführlich Oliva 1993, Foot 2003, Morandi 2007). Seit der Nachkriegszeit wurden mehrere Generalregulierungspläne (PRG) für die Stadt aufgestellt. Der erste Plan aus dem Jahr 1953 sah die Verlagerung der industriellen Aktivitäten aus dem Stadtgebiet in Richtung Norden vor – zusammen mit einer Tertiarisierung des Zentrums. Eine Neufassung aus dem Jahr 1963 wurde auch als „Schattenvariante“ bezeichnet, da sie keinen neuen Plan darstellte, sondern lediglich Ausnahmeregelungen zugunsten bestimmter Bauvorhaben traf, die mit den ursprünglichen Planaussagen unvereinbar

gewesen waren (vgl. Oliva 1993: 225). Damit wurde Planung vor allem nach Kriterien politischer Opportunitätspolitik betrieben.

Der kommunale PRG von 1976 blieb in seinen Hauptaussagen zum wirtschaftlichen Strukturwandel in der Stadt uneindeutig, obwohl sich dieser Veränderungsprozess bereits klar abzeichnete und eine planerische Positionierung erforderlich gemacht hätte. Aufgrund dieser Schwäche bildete der Plan ein normatives Vakuum, in dem in den 1980er Jahren über Planvarianten beispielsweise große Büroviertel auf innerstädtischen Industriebrachen realisiert werden konnten. Diese Projekte besaßen „a single strong actor capable of pushing them through with minimum interference and little need for cooperation with other actors; they are projects which were easily reduced to simple goals and in fact turned out to be quite traditional development projects, rather than the great strategic urban projects they were originally intended to be“ (Balducci 2001: 163). Durch fehlende Koordination mit der städtischen Verkehrsplanung trugen diese Projekte zur weiteren Verschärfung der Umwelt- und Verkehrsprobleme in der konzentrisch auf die Kernstadt bezogenen Stadtregion bei.

Zu Beginn der 1990er Jahre wurde mit der von Mailand ausgehenden Aufdeckung und juristischen Verfolgung eines landesweit agierenden Schmiergeldkartells bei der Vergabe öffentlicher Aufträge deutlich, dass Standortentscheidungen systematisch nach willkürlichen Kriterien gefällt worden waren. Die zehn Jahre laufende Untersuchung („Mani pulite“ – „Saubere Hände“) führte zum Zusammenbruch der gesamten etablierten politischen Klasse – lokal wie national.

Im Juni 2000 wurde vom Mailänder Stadtrat ein Rahmenprogramm für die städtebauliche Entwicklung (*documento di inquadramento*) verabschiedet, das als informelles Instrument eine Handreichung für die planende Verwaltung sowie einen strategischen Rahmen für die Stadtentwicklungspolitik darstellen sollte (vgl. Comune di Milano 2000). Luigi Mazza, Planungstheoretiker an der Technischen Hochschule Mailand (*Politecnico di Milano*), hatte die Ausarbeitung des neuen Rahmenprogramms übernommen, wobei er seiner generellen, in den 1990er Jahren entwickelten Vorstellung zur Gliederung des italienischen Planungsinstrumentariums folgte: Neben den Generalregulierungsplan als Instrument für die Steuerung der Bestandssicherung sollte ein neues flexibles, strategisches „Dokument für Entwicklungsbereiche“ treten (vgl. Mazza 1996). Für die Stadtentwicklung Mailands legt dieses Dokument zwei Hauptachsen fest: Die Querachse bildet die Verbindung zwischen dem alten Flughafen Linate im Osten, der Innenstadt und dem neuen Großflughafen Malpensa westlich von Mailand; die Längsachse verknüpft die Innenstadt mit den aufgelassenen Industriegeländen und Entwicklungsbereichen Bicocca und Sesto San Giovanni im Norden. Öffentliche und

private Investitionen sollen auf Gebiete an diesen Achsen konzentriert werden. Das Dokument, das aufgrund seiner hohen Flexibilität Spielraum für eine deregulierte Stadtentwicklung bot und deshalb auf viel Skepsis in der Fachdebatte stieß (vgl. Bianchi/Sartorio 2002), kann wegen seiner einfachen Zielaussagen jedoch auch förderlich in der Hinsicht sein, dass sich leichter Klarheit und Konsens über die Ziele und Koalitionen unter den verschiedenen sehr heterogenen Akteuren erzielen lassen (vgl. Potz 2002: 24 ff., Potz 2004: 62).

Mit der Einführung des regionalen Städtebaugesetzes in der Lombardei (Gesetz Nr. 12 vom 11.3.2005) wurde auch eine Aktualisierung des Mailänder Stadtentwicklungskonzepts eingeleitet, für dessen Weiterentwicklung nun das neue Instrument eines Kommunalen Raumordnungsplans (*Piano di Governo del Territorio*) zur Verfügung stand. Dieser Plan ist der Nachfolger des Generalregulierungsplans (PRG, *Piano Regolatore Generale*) und besteht aus dem eigentlichen Planwerk sowie einem Plan über die technische und soziale Infrastrukturausstattung (*Piano dei Servizi*) und einem strategischen Konzept, das auch bodenordnerische und baurechtliche Aussagen vorsieht (*Piano delle Regole*). Der Anspruch besteht darin, ein im italienischen Kontext neues Planungsinstrument zu entwickeln, das der gegenwärtigen Komplexität der Stadtentwicklung gerecht wird. Es handelt sich weniger um einen physischen Entwurfsplan als vielmehr um ein politisch-strategisch verfasstes Dokument, das die Belange öffentlicher und privater Träger mit einbezieht. Neue Lesarten der Stadt sollen entwickelt werden (vgl. Comune di Milano 2007: 4). Unter den Überschriften „Epizentren und Netze“, „Langsame Stadt – schnelle Stadt“ sowie „Fülle und Leere“ werden die Entwicklungs- und Wachstumsachsen und Zentralitäten, die Verbindungen und unterschiedlichen Mobilitätsformen sowie die Form der Stadt mit ihren Typologien von Verdichtungen und Freiräumen definiert (vgl. Abb. 2).

### **Integrierte Planung oder Planung durch Großprojekte?**

In Mailand soll eine integrierte Planung darauf hinwirken, dass es von der monozentrischen Entwicklung der Innenstadt zu einer Herausbildung zahlreicher Entwicklungszentren (Epizentren) kommt, die erreichbar und miteinander verbunden sein sollen. Zehn solcher Zentren wurden im Mailänder Stadtgebiet definiert und sollen durch Großprojekte in ihrer Zentralität gestärkt werden. Außerdem sollen innerhalb der Quartiere kleinteilige Konzepte zur Verbesserung des Wohnumfelds entstehen. Planungstheoretisch betrachtet sollen zwei Konzepte Martinottis parallel entwickelt werden: Die „langsame Stadt“, die mehr den Bewohnern vor Ort in der Metropole der „dritten Generation“ dienen soll, und die „schnelle Stadt“ für die Geschäftsleute und Erwerbsspendler in der Metropolregion. Der Spannungsbogen zwischen der Maßstäblichkeit der geplanten Großprojekte

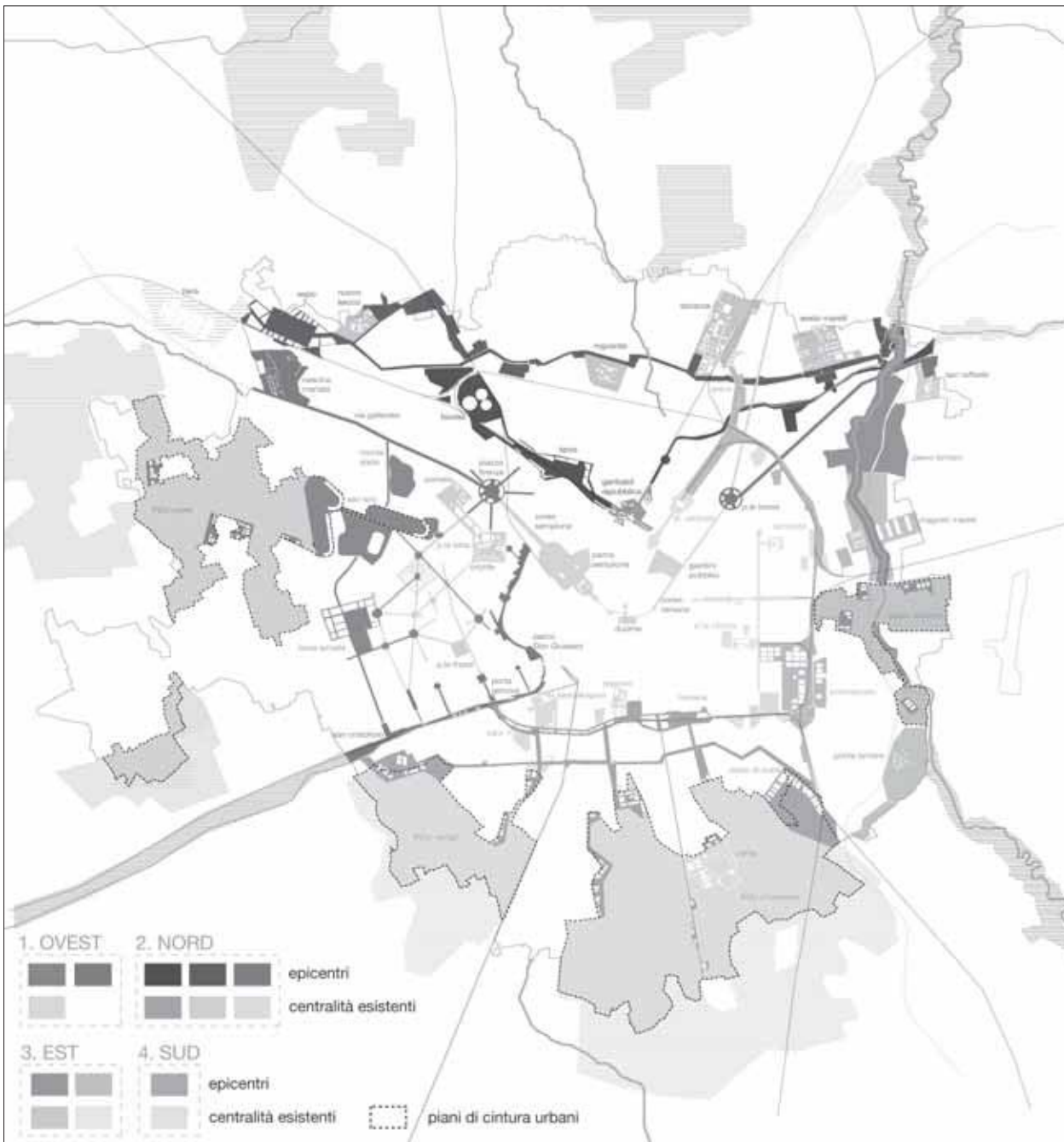


Abb. 2: Stadtentwicklungskonzept Mailand, geplante Verteilung von Zentralitäten und Epizentren [Quelle: Comune di Milano 2008: 11]

und den gleichermaßen postulierten Ansprüchen an eine bewohnerorientierte nachhaltige Stadt- und Stadtteilentwicklung ist das Maß für die Bewertung dieser Stadtentwicklungsplanung.

Zu einem integrierten Stadtentwicklungsansatz gehören auch innovative Elemente und das Experimentieren bei den Planungsansätzen. Das betrifft z. B. die methodische Innovation beim Planungsinstrumentarium und bei der Beteiligung von Akteuren, aber auch neue inhaltliche Entwicklungslinien und Perspektiven für die Stadt, die über große Entwicklungsprojekte umgesetzt werden. Großereignisse und damit verbundene Fördermittel mit den planerischen Vorstellungen und Handlungsmöglichkeiten zu verknüpfen, ist in vielen Metropolen und Regionen ein wichtiger

und auch schon erprobter Hebel, hat aber aufgrund seiner punktuellen Ausrichtung und zeitlichen Befristung Defizite. Die Bindung öffentlicher Gelder an Großprojekte, die an anderer Stelle dadurch nicht mehr verfügbar sind, ist beispielsweise kritisch auf ihre Effizienz zu überprüfen. Dazu hat man in Deutschland in den 1990er Jahren die beiden unterschiedlichen Ansätze der „IBA Emscher Park“ im Ruhrgebiet und der „EXPO 2000“ in Hannover (Ibert et al. 2001, Ibert 1998) kritisch kommentiert – insbesondere bezogen auf die Beteiligungsprozesse und die Nachhaltigkeit der Maßnahmen über ihre Laufzeiten hinaus.

Mailand kann in diesem Zusammenhang ein neues Laboratorium für die Fachwelt werden: Die Stadt erhielt im März 2008 den Zuschlag, im Jahr 2015 die Weltausstellung

„EXPO 2015“ auszurichten. Mailand setzte sich mit seinem Konzept *Feeding the Planet, Energy for Life* durch, das die wirtschaftliche Forschung im Zeichen des Umweltschutzes und der Nachhaltigkeit in den Mittelpunkt stellen wird ([www.milanoexpo-2015.com](http://www.milanoexpo-2015.com)). Insbesondere die Fragestellungen einer ausreichenden Ernährung in der Welt und die Anforderungen an die Lebensmittelindustrie sind Leitthema – ein Image förderndes Label für die Stadt, die sich damit auch als Wissenschafts- und Unternehmenscluster in zukunftsorientierten Bereichen darstellen will. Gleichzeitig wird das EXPO-Gelände einen großen Bereich der neuen Stadtumbaustategien ausmachen: Im Nordwesten der Stadt, in Rho, befindet sich eines der „Epizentren“ der neuen Stadtentwicklungspolitik; die Mailänder Messe (*Fiera di Milano*) wurde bereits von ihrem innerstädtischen Standort dorthin verlagert.

Die Herausforderung wird sein, wie die Planungen der EXPO in ein Gesamtkonzept für die Stadt und die Stadtregion eingebunden werden. Ein Umdenken und eine grundsätzlich neue Lesart der Stadt werden in kürzester Zeit notwendig sein. Die Diskrepanz zwischen der anspruchsvollen Debatte über die Rolle der Planung, welche die Mailänder Stadtentwicklungspolitik seit der Nachkriegszeit begleitet, und den bisherigen Schwächen bei der Umsetzung sollte sich möglichst nicht wiederholen. Nur über Standortdebatten für neue Großprojekte, so ambitioniert diese auch angelegt sind, wird ein Umdenken nicht möglich sein und eine Erhöhung der Lebens- und Nutzungsqualität für den Großteil der Stadtbevölkerung nicht erreicht werden. Dazu gehört vielmehr eine selbstbewusste öffentliche Hand, die die privaten Akteure – neben den marktorientierten vor allem auch die zivilgesellschaftlichen Gruppen – intensiv einbezieht. Ein „ironischer Stadtplaner“, wie ihn sich Pier Carlo Palermo (2006: 12) wünscht, ist gefragt, mit klaren Wertvorstellungen und der Fähigkeit, sich Überkommenem zu stellen, aber auch mit einem ausgeprägten Bewusstsein von der Begrenztheit seiner Möglichkeiten.

## Literatur

- Balducci, A.: *New tasks and new forms for comprehensive planning in Italy*. In: Albrechts, L./Alden, J./Pires, A. da Rosa (Hg.): *The Changing Institutional Landscape of Planning*. Aldershot 2001, S. 158-180
- Bianchi, G./Sartorio, F. S.: *Una proposta fortemente contestualizzata per trattare le trasformazioni nelle città grandi: Il caso di Milano*. Unveröffentlichter Beitrag zur Tagung „Politiche, Programmi, Piani per il Governo della Città“, 05.06.2002 [Centro Congressi „La Sapienza“, Rom]
- Bodenschatz, H.: *Städtische Bodenreform in Italien: die Auseinandersetzung um das Bodenrecht und die Bologneser Kommunalplanung*. Frankfurt/M. 1979
- Botto, I. S./Brunetta G.: *Milano: programmi e progetti per l'adeguamento del territorio metropolitano*. In: Morandi, C. (Hg.): *I vantaggi competitivi delle città: un confronto in ambito europeo*. Mailand 1994, S. 109-139
- Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau: *Sanierung historischer Stadtkerne im Ausland: Frankreich, Großbritannien, Holland, Italien, Polen; Kurzberichte: CSSR, Österreich, Schweiz, Ungarn. Reihe Stadtentwicklung, Bd. 02.002*. Bonn 1975
- Comune di Milano: *Milano verso il suo futuro*. Vol. 2 *Epicentri, reti e città pubblica*. Piano di Governo del Territorio, März 2008 [[www.comune.milano.it/pgt](http://www.comune.milano.it/pgt), Zugriff am 05.07.2008]
- Comune di Milano: *Milano verso il suo futuro*. Vol. 1 *Primi contenuti strategici*. Piano di Governo del Territorio. November 2007 [[www.comune.milano.it/pgt](http://www.comune.milano.it/pgt), Zugriff am 05.07.2008]
- Comune di Milano: *Ricostruire la Grande Milano*. Documento di inquadramento delle politiche urbanistiche comunali. Assessorato allo sviluppo del territorio. Mailand, Juni 2000
- Foot, J.: *Milano dopo il miracolo*. Biografia di una città. Mailand 2003
- Galbraith, R.: *An urban renaissance is transforming Milan*. In: *International Herald Tribune* vom 10.07.2007 [<http://www.iht.com/articles/2007/07/10/arts/remilan.php> – Zugriff am 30.6.2008]
- Ibert, O./Mayer, H.-N./Siebel, W.: *Die staatliche Organisation von Innovation: Die Planung des Unplanbaren unter widrigen Umständen durch einen unbegabten Akteur*. In: Leviathan, H. 4/2001, S. 526-543
- Ibert, O.: *Risiken und Nebenwirkungen der Bürgerbeteiligung. Erweiterte Bürgerbeteiligung im Rahmen der Planungen zur EXPO 2000 in Hannover*. In: *RaumPlanung* 82, 1998, S. 145-150
- Kreibich, V./Krella, B./Petz, U. von/Pötz, P.: *Rom – Madrid – Athen. Die neue Rolle der städtischen Peripherie*. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd. 62. Dortmund 1993
- Martinotti, G.: *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*. Bologna 1993
- Masseroli, C.: *Governare lo sviluppo del territorio milanese: a colloquio con la città*. Mailand 2008 [in: [allegati.comune.milano.it/PGT/Stakeholders/Presentazione/PGT\\_STAKEHOLDERS.pdf](http://allegati.comune.milano.it/PGT/Stakeholders/Presentazione/PGT_STAKEHOLDERS.pdf) – Zugriff am 30.06.2008]
- Mazza, L.: *Funzioni e sistemi di pianificazione degli usi dei suoli*. In: *Urbanistica* 106, 1996, S. 104-108
- Morandi, C.: *Milan – the great urban transformation*. Universale Architettura 171, Venedig 2007
- Oliva, F.: *Milano: la 'deregulation' urbanistica*. In: Campos Venuti, G./Oliva, F. (Hg.): *Cinquant'anni di urbanistica in Italia: 1942-1992*. Rom/Bari 1993, S. 223-240
- Palermo, P. C.: *Innovation in Planning. Italian Experiences*. Barcelona 2006
- Pötz, P.: *Strukturwandel im Einzelhandel europäischer Metropolen. Rahmenbedingungen und Perspektiven für die Stadtentwicklung in Berlin, London und Mailand*. In: *RaumPlanung* 113, 2004, S. 57-62
- Pötz, P.: *Die Regulierung des Einzelhandels in Italien. Grundlagen und Einfluss auf die Handelsstruktur*. WZB Discussion Paper FS I 02-104. Berlin 2002
- Rotelli, E.: *Le aree metropolitane in Italia: una questione istituzionale irrisolta*. In: Martinotti, G. (Hg.): *La dimensione metropolitana*. Bologna 1999, S. 299-327
- Sartorio, F. S.: *Strategic Spatial Planning. A Historical Review of Approaches, its Recent Revival, and an Overview of the State of the Art in Italy*. In: *DISP* 162, 2005, S. 26-40
- Secchi, B.: *Tradizioni di ricerca: il posto dell'urbanistica nella società italiana (1945-1993)*. In: *Planungskulturen in Europa. Erkundungen in Deutschland, Frankreich, Italien und in der Schweiz*; *DISP* 115, 1993, S. 60-65

**Dr. Petra Pötz**, Dipl.-Ing. Raumplanung, ist Inhaberin des Büros *location<sup>3</sup> Wissenstransfer Stadt – Immobilien – Handel*, Berlin ([www.location3.de](http://www.location3.de)). ■