

Außerdem sollten für Wohnungs- und Arbeitsplatztausch kommunale Mobilitätsbeihilfen gegeben werden.

IV. FAZIT: LÖSUNG DER VERKEHRS-PROBLEME MÖGLICH

Bei entschlossenem, systematischem und integriertem Einsatz der Konzepte und Instrumente zur Verkehrsverbesserung könnte die Malaise des Stadtverkehrs durchaus behoben werden. Allerdings sind hierfür ein entschiedener politischer Wille und eine konsequente exekutive Durchsetzung erforderlich. Vor allem im Bereich der offiziellen Verkehrspolitik ist leider noch wenig Umdenkbarkeit festzustellen. Die Verkehrsminister von Bund und Ländern huldigen durchweg noch einer Art Verkehrsfatalismus, wie er beispielsweise in dem Ausspruch von Bundesminister Gscheidle zum Ausdruck kommt: „Verkehr, den kann man nicht steuern.“ Legionen von Ministerialbürokraten und Straßenbauverwaltern sind weiterhin auf konventionellen Straßenbau programmiert. Verkehr ist aus ihrer Windschutzscheibenperspektive nach wie vor vorrangig Autoverkehr. Nachdenklichkeiten über Alternativen im Stadtverkehr kann man sich dort „nicht leisten“, ohne gleich als Außen-seiter und Utopist zu gelten. Ein leitender Beamter des Bundesverkehrsministeriums hat das einmal so ausgedrückt: „Wir machen so weiter wie bisher, bis uns eine früher oder später sicher unvermeidliche Katastrophe zwingt, umzudenken.“ Soweit darf es nicht kommen. Doch der eben zitierte Beamte läßt hier wenig Hoffnung: „Von oben wird ein Kurswechsel der Verkehrspolitik nicht eingeläutet“.

Anmerkungen:

- 1) Vgl. Menke, R.: Verkehrsplanung für wen? In: Stadtbauwelt, H. 53. 1978. S. 361
- 2) Vgl. W. Schwerdtfeger: Wer geht denn heute noch zu Fuß? In: Verkehrsberuhigung. Ein Beitrag zur Stadterneuerung. = Städtebauliche Forschung, 03.071. Hrsg. BMBau. Bonn. 1979. S. 67
- 3) Vgl. R. Monheim: A.A.O.S. 27
- 4) Vgl. W. Schwerdtfeger: A.A.O.S. 63
- 5) Vgl. Stichwort und Fakten zum Stadtverkehr. Hrsg. A. K. Verkehr im Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz. Berlin 1978
- 6) Vgl. R. Monheim: Von der Fußgängerstraße zur Fußgängerstadt. In: Fußgängerstadt. Hrsg.: Paulhans Peters, München 1977
- 7) Vgl. H. Monheim: Verkehrsberuhigung — von verkehrstechnischen Einzelmaßnahmen zum städtebaulichen Gesamtkonzept — In: Verkehrsberuhigung, ein Beitrag zur Stadterneuerung. = Städtebauliche Forschung, 03.971. Hrsg.: BMBau. Bonn. 1979. S. 44
- 8) Vgl. W. Schwerdtfeger: A.A.O. S. 64
- 9) Vgl. W. Schwerdtfeger: A.A.O. S. 64

Rezensionen, Berichte

Ermutigung zur sozialen Phantasie

Monika Hartmann, Wolfram Koblin, Roswitha Näbauer: **selber & gemeinsam planen, bauen, wohnen.** München 1978, 136 Seiten DIN A4, DM 20,—. Zu beziehen über Roswitha Näbauer, Seitzstr. 10, 8000 München 2.

„Selber & gemeinsam planen, bauen, wohnen“ ist ein Vorsatz, der den Architekten aus dem Entstehungsprozeß entweder ganz ausschließt oder ihn ebenso radikal einbezieht, bis hin zu der Konsequenz, daß er als Architekt gar nicht mehr wahrnehmbar ist. Wobei letzteres von so manchem für ein Zeichen von Qualität gehalten wird.

Aber im Ernst: Die von Monika Hartmann, Wolfram Koblin und Roswitha Näbauer verfaßte Übersicht über die Versuche, anders zu bauen und zu wohnen, ist in der kurzen Zeit seit ihrem Erscheinen schon so etwas wie ein Geheimtip geworden. Nur teilweise erklärt sich das aus der Sehnsucht nach Architektur ohne Architekten, nach verblasenden Hippie-Mekkas wie Drop City, nach Fachwerk, Trödeläden und Ökotrip. Den Autoren — zwei von ihnen haben mit diesem Material eine Diplomarbeit geschrieben — geht es im Gegenteil darum, Beispiele für den Versuch, anders zu leben (und was an Voraussetzungen so dazugehört: siehe oben), aus unserem stinknormalen Baugeschehen herauszufiltern. Nicht Oregon oder der Orient, sondern der Geltungsbereich unserer Baugesetze und die dazugehörige Mentalität bilden den Schauplatz. Freilich, aufgelockert wird das Bild vor allem durch die Blicke über unsere Bundesgrenzen, nach Holland, Dänemark, Schweden, Österreich — im ganzen doppelt so viel Beispiele aus unseren Nachbarländern als einheimische. Und das sollte zu denken geben.

Einige der Projekte sind auf nur zwei Seiten behandelt, andere haben sechs bis acht. Das besagt freilich auch schon etwas über die Grenzen; nicht über die der Qualität, jedoch über die der auf so engem Raum noch mitteilbaren Inhalte. 'Planen' und 'bauen' wird mit Foto, Grundriß, Textbeitrag meist besser dokumentiert als das Eingemachte und Vertrackte, nämlich auf Dauer miteinander zu 'wohnen'. Wie etwa verläuft heute das Leben in Steilshoop, 10 Jahre nach dem legendären Aufbruch? Man hat darüber so Widersprüchliches gelesen, daß man nicht recht glauben mag, dies alles hier ausgespart zu sehen. Gewiß, in vielen Fällen helfen die Quellenhinweise weiter. Aber so bleibt vieles trotz der Realisierung noch Utopie, weil nicht beschrieben in der alltäglichen Praxis.

Sachlich reicht die Auswahl in lockerer Folge von konstruktiven Fragen (Wohnen um die Stockwerkhalle) bis zur Video-Stadtteilarbeit, von Planungs-

initiativen der Bewohner bis zur fast legalen Hausbesetzung und bis zum selbstkritisch dargestellten advocacy planning.

Ihren Reiz bekommt die Zusammenstellung von der undogmatischen, sehr persönlichen und menschlichen Form der Präsentation: keine theoretische Einleitung, kein Beweiszwang, statt dessen sehr klug eingestreute persönliche Bemerkungen und Erfahrungen, Transkripte von tatsächlich so verlaufenen Dialogen mit beamteten Planern, die von Brecht oder Karl Valentin sein könnten, und reserviert den Mutterwitz für die Kommentarspalten.

Eine Einzelkritik der vorgestellten Projekte hätte sicher viel für sich, würde jedoch an den Absichten des Buches vorbeigehen. Denn den drei Münchner Architekten geht es darum, mit Beispielen zu belegen, daß es auch „anders“ geht. Anschaulichkeit überwindet die klappernden Thesen, die ohnehin meist Anti-Thesen bleiben, und überwindet auch die Unverbindlichkeit des bloß puren Geredes oder des Fluchtraums, der so oft für Gesellschaftskritik ausgegeben wird. Daß man bei diesem Buch spürt, daß da etwas lebt, macht es zu mehr als einer bloßen Dokumentation.

Oskar Holl

Die Stadtökonomie ist eine in der Bundesrepublik sehr junge Disziplin und führt darüber hinaus ein Schattendasein. Alle grundlegenden Lehrbücher waren angelsächsischer Herkunft. Unter diesen Umständen ist es sehr verdienstvoll, wenn Michael Carlberg versucht, diese Lücke zu füllen und einen Überblick über die bürgerlich ökonomische Theorie der Stadt als Einführung für Ökonomen, Stadtplaner und Architekten zu liefern:

Michael Carlberg
STADTÖKONOMIE
Vandenhoeck und Ruprecht, Göttingen
1978

Eine Arbeit, die den Stand der bürgerlichen Ökonomie kompetent darstellte, wäre ein guter Ausgangspunkt für die Aussagekraft und Reichweite dieser Theoriebildung. Doch, Carlbergs Darstellung erweist sich schon auf den ersten Seiten statt einfach und allgemeinverständlich als furchtbar vereinfachend.

In der Definition seines Untersuchungsgegenstandes erreicht er höchstens tautologisches Niveau: „Die 'Stadt' ist Gegenstand der Stadtforschung, und Stadtforschung ist, was Stadtforscher tun. Der wissenschaftliche Name der Stadtforschung lautet Urbanistik, die Stadtforscher bezeichnen sich auch als Urbanologen. Wichtiger als diese Bezeichnung ist, daß Stadtforschung interdisziplinär angelegt ist.“ (S. 13)