

Persistenter Identifier: 1571051867188_1979
Titel: ARCH+ : Zeitschrift für Architekten, Stadtplaner, Sozialarbeiter und kommunalpolitische Gruppen
Ort: Stuttgart
Datierung: 1979
Strukturtyp: volume

Lizenz: [Rechte vorbehalten - Freier Zugang](#)
PURL: https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1571051867188_1979/1/

Abschnitt: Rezensionen, Berichte
Strukturtyp: part

Lizenz: [Rechte vorbehalten - Freier Zugang](#)
PURL: https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1571051867188_1979/269/LOG_0104/

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, Trödeladen 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)

Man könnte ein Abflachen dieses Niveaus befürchten, wenn Carlberg sich den einzelnen Schwerpunkten – wie Wohnungsmarkt, Arbeiten in der Stadt, Verkehr, Stadtentwicklung, Grundstücksmarkt, öffentliche Wirtschaft u.a. – zuwendet; aber gefehlt. Es gelingt ihm mühelos, das einmal erreichte Niveau zu halten; dazu seien einzelne Beispiele herausgegriffen:

- Carlberg konstruiert Zusammenhänge bei Parallelentwicklungen, wo eine unmittelbare Verknüpfung nicht zwangsläufig ist: „Der Markt und die Maßnahmen des Staates haben dazu geführt, daß sich die Versorgung mit Wohnraum verbessert hat. Hand in Hand damit wächst der Teil des verfügbaren Einkommens, der für Wohnzwecke ausgegeben wird“ (S. 19).
- Selbst grundlegende Aussagen der bürgerlichen Ökonomie werden zumindest verkürzt dargestellt: niemand wird bestreiten wollen, daß zwischen verfügbarem Einkommen und Zahlungsbereitschaft ein Zusammenhang besteht. Allein *entscheidend* ist das verfügbare Einkommen nicht für die Zahlungsbereitschaft (S. 19). Wie sollte sonst unterschiedliche Zahlungsbereitschaft bei gleichem Einkommen erklärbar sein?
- Was als Vereinfachung gedacht sein mag, wird durch den Grad der Abstraktion falsch: Die Darstellung der Stadtentwicklung vermittelt den Eindruck, als sei die Verdrängung der Industrie durch Wohnnutzung eine typische Phase von Stadterweiterungsprozessen (S. 77 f., Grafik) Die Empirie spricht dagegen.
- Die vom Verfasser für sich in Anspruch genommene Problematisierung der modernen Stadt, „ohne einseitig politisch Stellung zu nehmen“ (Vorwort), führt weder zu politischer Enthaltsamkeit noch zu klarer Darlegung und Analyse. Die oberflächliche Gegenüberstellung gegensätzlicher Argumentationen läßt deren Herkunft und deren analytischen Hintergrund völlig im Dunkeln. Gleichwohl „zeigt“ Carlbergs platte Gegenüberstellung und die (wichtige, aber hier) nicht fundierte Abgrenzung von Nachfrage und Bedarf „die Vorzüge der Marktforschung auf“ (S. 21).

Es ließen sich mühelos weitere Beispiele dafür bringen, in welcher profunder Weise die bürgerliche Stadtökonomie ad absurdum geführt wird. Es drängt sich nachgerade der Verdacht auf, Carlberg sei ein Linksradikaler, der versucht der bürgerlichen Stadtökonomie den Garau zu machen. Nach all dem mag man sich an Kleinigkeiten wie Stil, fehlenden Definitionen (Kapitalkoeffizient, externe Effekte – es soll ja auch ein Buch z.B. für Architekten sein) und ähnlichem bei diesem eher hingeschludert erscheinenden Buch gar nicht mehr stören. Wer wirklich an einer Einführung in die Stadtökonomie interessiert ist, bleibt nach wie vor auf die angelsächsische Literatur angewiesen.

D. Henckel

Berichte: Dietrich Stahlbaum Sonntagsfotografie oder Fotografie als Waffe?

Fast jeder von uns besitzt einen Fotoapparat und kann damit umgehen. Aber dieser Apparat liegt meistens im Schrank, in einer Schublade, in irgendeiner Ecke ...

Manchmal, und da muß schon die Sonne scheinen, wird er hervorgeholt: am Sonntag, im Urlaub an der See und im Gebirge. Oder Weihnachten zum Beispiel, wenn am Tannenbaum die Kerzen brennen und die Geschenke ausgebreitet sind.

Schauen wir uns einmal die Dias und Fotoalben an: Da sehen wir, am Lago Maggiore, die Boote der Fischer (wie leben die italienischen Fischer?) – die Fischerboote also, am Ufer festgemacht; davor steht man selbst, ein deutscher Tourist, in der Pose eines Erobers.

Oder hier: die Säulen der Akropolis (erbaut von Kriegsgefangenen, von Sklaven, zu Tausenden an den Peitschenhieben ihrer Bewacher, an Hunger und Durst zugrundegegangen) – die Säulen der Akropolis also; davor steht man selbst, ein deutscher Tourist, wie ein Zeus.

Oder hier: die Küste bei Brest. Herrliche Felsen, darauf die Freundin als – Meeresjungfer.

Das Foto von den verkrusteten Ölresten an den Felsen, man sieht sie bei Ebbe; – das Foto von den schwarzen Schandmalen in der Natur fehlt im Album. Es wurde nicht gemacht.

Oder dieses Bild: Vater, im besten Anzug, lässig an seinen neuen, frischgewaschenen und polierten Wagen gelehnt, in der Pose eines Generaldirektors.

„Wochentags bin ich Autoschlosser. Knochenarbeit. Der Dreck unter den Fingernägeln verschwindet erst nach drei Wochen Urlaub. Den Wagen kann ich mir nur halten, weil ich Überstunden mache, in meiner Freizeit Autos repariere und mein Fahrzeug selber instand halte. Eigentlich gehört es mir noch gar nicht: es läuft auf Wechsel. Den muß ich pünktlich alle vier Wochen einlösen.“

Das steht *nicht* unter dem Foto. Aber damit wären wir bei der **SOZIALFOTOGRAFIE**.

Sie ist etwas anderes als das, was in Massen auf Fotopapier und in Diarahmen verewigt wird.

Ein anderer Autoschlosser. Eines Tages steckt er seinen Fotoapparat in die Brottasche und geht in den Betrieb. Er hat mit dem Meister gesprochen und seine Kollegen eingeweiht. Er hat lange geredet, bis alle Bedenken, alle Einwände vom Tisch waren. Und so fotografiert er die Kollegen bei der Arbeit und in den Pausen.

Abends fährt er zu einem von ihnen nach Hause, fotografiert ihn während der Heimfahrt, beim Essen und beim Gespräch mit der Familie.

Sie sitzen im Wohnzimmer. Diesmal ist das Pantoffelkino abgeschaltet. Es gibt Interessanteres zu bereden. Sie haben ja

eigene Erfahrungen und die sind mit einem Mal wichtiger als das, was ihnen sonst vorgeflimmert wird.

Der Arbeitsplatz zum Beispiel, die Arbeitslosigkeit, Streß und Verschleiß, die Familie, ihre Kinder, deren Probleme: die **SOZIALE SITUATION** – da kennen sie sich aus, besser als die Programm- und Meinungsmacher, die Redakteure, Manager, Aktionäre, Bankiers.

Haben wir *nichts* zu sagen? Sind wir nicht **DAS VOLK**?

Das Gespräch wird auf Band aufgenommen.

An einem Samstag besucht er wieder seinen Kollegen und fotografiert dessen Frau bei der Hausarbeit und die Kinder bei den Schularbeiten und beim Spiel.

Er gehört einer Gruppe von Sozialfotografen an. Sie hat Geld zusammengelegt und im Keller eines Gruppenmitglieds ein Fotolabor eingerichtet. Dort werden die Filme entwickelt und die besten Fotos vergrößert.

Die nötigen Kenntnisse haben sie sich selber angeeignet. Dabei halfen ihnen erfahrene Sozialfotografen.

Vom Tonband werden die wichtigsten Aussagen abgeschrieben und den Fotos zugeordnet. Fotos und Texte werden auf Plakatpappe geklebt. Einer von ihnen schreibt zu den Fotos eine Reportage, ein anderer eine Kurzgeschichte. Ihre Fotos, das Tonbandmaterial und die eigenen Erfahrungen – das ist der Stoff, mit dem sie arbeiten.

Die Fotodokumentationen stellen sie aus: in Kommunikationszentren, auf Straßen und Plätzen, in Stadtteilen und Arbeitersiedlungen, bei Volksfesten, Veranstaltungen von Bürgerinitiativen, politischen Versammlungen.

Ihre Reportagen und Kurzgeschichten werden vorgelesen und die Fotos dazu an eine Leinwand projiziert.

Sozialfotografen arbeiten für Alternativen und veröffentlichen in alternativen Verlagen. Ein Beispiel ist das Jahrbuch der sozialdokumentarischen Fotografie **ALLTAG**, dessen erste Ausgabe 1978 in Hamburg erschien².

Nicht von Sonn- und Feiertagen wird unser Leben bestimmt, sondern von den Bedingungen am Arbeitsplatz, von den Verhältnissen in unserer Gesellschaft: von der **ALLTAGSWIRKLICHKEIT**.

Rücken wir dieser – ungeschminkten – Wirklichkeit mit dem Fotoapparat zu Leibe! Zeigen wir, wie wir arbeiten und leben! Trennen wir uns von den Illusionen, die uns daran hindern, der gesellschaftlichen Realität ins Gesicht zu sehen und sie zu verändern! Fotografieren wir **KRITISCH** diese Realität! So wird Fotografie zu einer „Waffe in der sozialen Bewegung“.³ Gründet Fotowerkstätten! Organisiert Euch! Arbeitet zusammen!

Dietrich Stahlbaum
Otto-Hue-Straße 38
4350 Recklinghausen
Tel. 02361/447 11

Anmerkungen:

- 1) s.a. Roland Günter, Fotografie als Waffe. Geschichte der sozialdokumentarischen Fotografie. VSA-Verlag
- 2) Alltag 1, VSA-Verlag.
- 3) wie 1).

Projekt: Industrielles Erbe

Die Industrielle Revolution entstand in England und setzte sich kurz danach in Belgien fort. Aber was wissen wir davon?

Unsere Geschichtsbilder sind nach wie vor geprägt vom Adel und von der Kirche, von Ludwig und Napoleon.

Ist das wirklich unsere Geschichte? Die Geschichte der breiten Bevölkerung?

Kommen die Leistungen und Leiden von Generationen, auf deren Schultern unsere gegenwärtige Welt ruht, in unseren Geschichtsbüchern zum Ausdruck?

Fügen wir zum ersten Unrecht an vielen Generationen, die oft regelrecht verschlissen wurden, das zweite Unrecht hinzu: daß wir ihre Leistungen und Leiden vergessen?

Der belgische Historiker Adriaan Linters hat einige Jahre lang in Flandern im Rahmen der Inventarisierung von Denkmälern die Bauten der historischen Industrie aufgespürt, beschrieben, fotografiert, katalogisiert und vieles zu retten versucht.

Nun hat die belgische Provinz Limburg im Rahmen der Vorbereitungen zur 150-Jahr-Feier des belgischen Staates Adriaan Linters mit der Leitung eines Projektes beauftragt, das neben einem ganz ähnlichen in Nürnberg einzigartig in Europa ist.

Das „Projekt Industrielles Erbe“ versucht – ähnlich wie in Nürnberg – die Industrie-Kultur (in Polen würde man „materielle Kultur“ sagen) zu erforschen und auf mehreren Zugangswegen für die Bevölkerung zu erschließen.

Das Projekt ist großzügig mit Finanzmitteln ausgestattet und ermöglicht eine profunde Arbeit. In Zusammenhang mit einem Landesdenkmalamt, dessen unkonventionelle Arbeitsweise vorbildlich ist, inventarisieren Adriaan Linters und seine Mitarbeiter die wichtigsten Industrieorte der Provinz Limburg.

Mehr noch: es bleibt nicht bei wissenschaftlicher Arbeit im stillen Kämmerlein, nicht beim Gelehrtenaufwand, der sich in der Stube verzettelt und die Bevölkerung „außen vor läßt“, das Projekt macht nach kurzer Zeit Ausstellungen mit dem vorhandenen Material sowie billige Umdrucke – ganz und gar unfertig und ohne Anspruch auf Vollständigkeit (aber erstaunlich reichhaltig). Diese

Weise der Präsentation ist nicht nur pragmatisch, nicht nur billig und kraftsparend, sondern sie appelliert vor allem an die Bevölkerung in den einzelnen Orten, selbst mitzumachen: kleine Gruppen zu gründen, die Material sammeln, die mündlichen Berichte alter Leute aufzeichnen und dadurch über die ganze Provinz hin ein lebendiges Netzwerk an Tätigkeit bilden.

Die offizielle Eröffnung des Projektes legte bereits einiges vor: ein Inventar des hochinteressanten Bergbau-Ortes Beringen. Am 29. Oktober 1979 gab der Regierungspräsident der Provinz Limburg den Startschuß. Der Autor dieses Berichtes hatte die Aufgabe, den Fest-Vortrag mit dem Thema „Soziale Architektur und ihre Elemente“ zu halten – was auch die Ambition der Veranstalter zeigte, aus der Vergangenheit Lehren für die Gestaltung von Gegenwart und Zukunft zu ziehen, sprich für Architektur und Stadtplanung der Provinz.

Am Nachmittag fuhren die Teilnehmer ins Bergwerk Beringen ein, in dem zu dieser Zeit gerade ein wilder Streik stattfand.

Kontaktadresse des Projektes: Projekt Industriel Erfgoed, t.a.v. Adriaan Linters, Begijnhof 39, 3800 Sint Truiden, Tel. 011-67 65 79.

ARCH⁺ wird über den weiteren Fortgang ebenso berichten wie in Kürze über das Nürnberger Projekt „Industrie-Kultur“.

Roland Günter