

zifizieren, um die objektiven Bedingungen alternativer Politik genauer bestimmen zu können.

Dieses Defizit erklärt u.E. die höchst überraschende Einschätzung, daß die gegenwärtig propagierten Konzepte zur Stadterneuerung in der Tat eine generelle Trendumkehr bewirken könnten: vom „Auffangbecken marginalisierter Gruppen“ zur „Verbürgerlichung der Innenstädte“ (480/478) – eine gerade für „kritische“ Soziologen erstaunliche Bewertung der Fähigkeit staatlicher Politik zur Steuerung gesamtgesellschaftlicher Prozesse unter gegenwärtigen Bedingungen.

3. Etwas leicht machen es sich u.E. die Autoren schließlich auch mit der Formulierung einer alternativen Entwicklungspolitik, die in der Forderung mündet, „in die entgegengesetzte Richtung“ umzuverteilen: „Planungsmaßnahmen und verfügbare Mittel müßten auf diejenigen konzentriert werden, die einer Verbesserung ihrer Wohnverhältnisse am meisten bedürfen.“ (480)

Was hier als alternative Politik ausgegeben wird, erschöpft sich – wenn wir es richtig sehen – im wesentlichen in der Formulierung eines moralischen Postulats, dem man den Respekt sicher nicht versagen kann. Wie aber eine solche Umverteilung zu erreichen ist, welche Gruppen diese Forderungen tragen und durchsetzen sollen, bleibt ebenso im Dunklen wie die für politische Praxis nicht unerhebliche Frage, an welchen Grenzen dieser Gesellschaft die „Randständigkeit“ und „Einkommensschwäche“ von Gruppen festgestellt werden sollen, von wem und mit welchen Folgen hier schon im Sprachgebrauch Ausgrenzungen vorgenommen werden. Eine alternative Politik, die mehr als ein moralischer Appell zu sein beansprucht, hätte u.E. genau diese Fragen ins Zentrum zu stellen, hätte vor allem die möglichen politischen Träger der Alternativen und mögliche Formen der Bündnispolitik aus einer sozialstrukturellen Analyse genauer zu bestimmen, statt bloß abstrakt auf das „Verhältnis zwischen traditioneller Arbeiterbewegung und den deklassierten Gruppen“ hinzuweisen (479).

Häußermann und Siebel haben einem weit verbreiteten Unbehagen an der gegenwärtigen Politik der Stadterneuerung Ausdruck gegeben. Darin liegt zweifellos ein wichtiges Verdienst. Es bleibt zu hoffen, daß die notwendige Kritik an ihrer Situationsbeschreibung, Problemanalyse und Alternativvorschlägen den Anspruch, der solche wissenschaftlich-politischen Analysen motiviert, schrittweise in einer theoretisch wie politisch verbindlicheren Weise einlöst.

## Rezensionen: Neues zu Bologna

Harald Bodenschatz

### STÄDTISCHE BODENREFORM IN ITALIEN

Die Auseinandersetzung um das Bodenrecht und die Bologneser Kommunalplanung  
Campus Verlag 1979, DM 36,—

Tilman Harlander

### REGIONALE ENTWICKLUNGSPOLITIK IN DER EMILIA ROMAGNA

Campus Verlag 1979, DM 36,—

Im Zusammenhang der Besprechung des Sammelbandes von Mayer/Roth/Brandes „Stadtkrise und soziale Bewegungen“ (ARCH+ 43/44) wies ich auf den eher zufälligen und sporadischen Charakter der Rezeption ausländischer Erfahrungen im Bereich der Urbanistik und Kommunalpolitik hin. Nunmehr liegen mit den Bänden von H. Bodenschatz und T. Harlander zwei Arbeiten vor, die auf der Basis eines systematischen Quellenstudiums einen der wichtigsten und meistdiskutierten Ansätze in den letzten Jahren, die Palnungspolitik der PCI in Bologna und in der diese Stadt umgebende Region Emilia-Romagna, diskutieren und einzuschätzen suchen. (Eine dritte Arbeit von L. Jax, die sich schwerpunktmäßig mit der Frage nach der basisdemokratischen Fundierung dieser Politik und damit vor allem mit der Entwicklung der Quartierdemokratie und ihren Institutionen in Bologna befaßt, wird in absehbarer Zeit erscheinen.)

Methodisch sind beide (allerdings aufgrund der Materialfülle nicht durchweg leicht zu lesenden) Arbeiten ähnlich angelegt: Durch die historisch angelegte Analyse der jeweiligen Rahmenbedingungen (nationaler Kontext, Gesetzgebung etc.) sowie die enge Verbindung von ökonomischen, politischen und sozialen Faktoren wird versucht, aus der gerade im Fall Bologna allzu häufig geübten Sterilität schlichter Zustimmungs- oder Ablehnungslogik einen Ausweg zu finden.

Die Arbeit von H. Bodenschatz umfaßt zwei größere Themenkomplexe, die bereits im Untertitel angesprochen werden:

- die politische Auseinandersetzung um das italienische Städtebaurecht seit dem II. Weltkrieg und
- die Entwicklung und widersprüchliche Durchsetzung eines sozialorientierten Planungskonzeptes am Beispiel der Stadt Bologna.

Die Zusammenfassung dieser beiden Themenschwerpunkte verweist auf einen erweiterten Begriff von „städtischer Bodenreform“: zum einen läßt sich der gesellschaftliche Konflikt um die gesetzliche Verankerung neuer Planungsinstrumente nicht ohne die genaue Kenntnis der fortgeschrittensten Praktiken der Anwendung bestehender Instrumente diskutieren, zum anderen bleiben sozialorientierte Stadtplanungskonzepte wie das von Bologna nur allzuleicht bestaunte, aber unbegriffene „Modelle“, wenn ihr nationaler Kontext im Dunkeln bleibt. Städtische Bodenreform ist in diesem Sinne nicht nur und nicht in erster Linie eine Reform des Planungsinstrumentariums, sondern vor

allem die praktische Konzeptionierung eines „urbanistischen Leitbildes“, „also die Klärung der Frage, wofür das verbesserte Instrumentarium eingesetzt werden soll, sowie die Durchsetzung dieses Leitbildes in der planungspolitischen Praxis“.

Im Rahmen der kritischen Analyse und Dokumentation des italienischen Städtebau- und Bodenrechts, das in der BRD bisher noch kaum rezipiert worden ist, interessiert sich Bodenschatz in politischer Hinsicht insbesondere für die Kontroverse um das „legge sulla casa“ von 1971: Diese Reform war nicht nur – wie auch in Italien sonst üblich – Gegenstand der Auseinandersetzung von Parteipolitikern, von „Experten“, sondern auch „zentrales Kampffeld der Arbeiterbewegung“. Dies bedingte eine besondere Komplexität des Konfliktes, der von der Taktik der Gewerkschaften wesentlich mitbestimmt wurde und auch eine radikale Revision der traditionellen Rolle der Wissenschaft (des urbanistischen Fachverbandes) implizierte. Eine gewisse Entpolitisierung der Städtebaureform zeigt sich jedoch – wie Bodenschatz darstellt – Mitte der 70er Jahre. Mit der Problematisierung der 1978 verabschiedeten Mietgesetze sowie der Darstellung des Gesetzes über die Neuordnung des Eigentumsrechts am Boden von 1977 wird in der Arbeit zugleich immer auch die Frage nach den Ergebnissen der von der PCI verfochtenen Politik des „historischen Kompromisses“ auf dem Gebiete der Urbanistik behandelt.

Mit dieser Arbeit über Bedingungen, Möglichkeiten und Grenzen kommunaler (und interkommunaler) Reformpolitik im urbanistischen wie ökonomischen Bereich wird u. E. die bislang dominierende traditionelle Bolognarezeption in drei wichtigen Punkten erweitert oder auch korrigiert:

Erstens wird der *konfliktuelle* Charakter der Planungspraxis herausgearbeitet. So erscheint z.B. der bekannte Plan für den sozialen Wohnungsbau im historischen Zentrum in einem veränderten Licht: nicht mehr als wissenschaftlich brillantes Produkt der Planungsabteilung der Kommune, sondern als kompromißhaftes Ergebnis eines in Italien einmaligen urbanistischen Konfliktes. Es ist ein Ergebnis, das den Verzicht auf die beabsichtigte Enteignung der zu sanierenden Gebäude und Flächen und auf die Selbstverwaltung der sanierten Komplexe im Rahmen von Mietergenossenschaften beinhaltet.

Zweitens wird auch die Krise der *Reformpolitik* nach 1975 behandelt, die sich in einer Neuordnung der kommunalen

len Priorität äußert: Im Rahmen der Durchsetzung der von der PCI mitgetragenen Austeritätspolitik auch auf kommunaler Ebene (Aufgabe der Politik des deficit spending) tritt die bisher dominierende „Politik des öffentlichen Konsums“ (forcierter Ausbau von sozialen Dienstleistungen) gegenüber der Politik der Wirtschaftsförderung im engeren Sinne in den Hintergrund. Rationalisierung der Dienstleistungen, Erhöhung der Tarife und Konzentration der Mittel auf „Investitionen zur Unterstützung der produktiven Sektoren“ sind die Folge. Damit verändert sich auch die allgemeine Funktion der Organe der Quartiersdemokratie: „Bestand diese Funktion bisher in erster Linie in Planung, Verwaltung und Ausbau der Dienstleistungseinrichtung, so wird den Quartiersinstitutionen jetzt von der Verwaltung die Aufgabe der Durchsetzung der Sparmaßnahmen auf Quartiersebene zugewiesen.“ In dieser Situation brechen auch in der Musterstadt italienischer Ruhe und Ordnung neue Konfliktfronten auf. „Der ‚Dissens‘ der marginalisierten Gruppen (insbesondere der Studenten) formiert sich als gesellschaftliche Bewegung“ — eine Bewegung, die allgemeinpolitisch eine weitere, höchst ambivalente Profilierung der PCI als „staatstragender“ Partei zur Folge hat und die der Stadtplanung neue Aufgaben aufzwingt (Linderung der Wohnungsnot der Studenten).

Damit ist schon ein dritter, wichtiger Punkt angedeutet: die Einordnung der kommunalen Planungsdebatte in die nationale Reformkontroverse. So wird z.B. die kompromißhafte Anwendung der Enteignungsmöglichkeiten des „legge sulla casa“ in Bologna nur verständlich, wenn der Entstehungsprozeß dieser Reform auf nationaler Ebene in die Analyse mit einbezogen ist: als widersprüchliche Antwort auf die vor allem in den Großstädten des Nordens (und kaum in Bologna) geführten Stadtkämpfe erfordert dieses Gesetz auch in seiner Anwendung einen Grad an Basismobilisierung, der in Bologna von vornherein nicht gegeben war und hier von der PCI auch nicht gefördert wurde.

Die Arbeit von T. Harlander geht ebenfalls mehrstufig vor: Zunächst wird — für den deutschen Leser unerläßlich — die ungleiche räumliche und wirtschaftliche Entwicklung Italiens seit dem II. Weltkrieg aufgearbeitet, wobei über bloße Deskription hinaus vor allem die dualismus- und arbeitsmarkttheoretischen Erklärungsansätze sowie die Diskussion der konfliktuellen Folgen dieser Prozesse im Vordergrund stehen. Auf dieser Basis können sodann die großen Wirtschafts- und Planungsdebatten der 50er und 60er Jahre verfolgt werden. Interessant für die hiesige Diskussion um Investitionslenkung dürften hier insbesondere die — faktisch vergeblichen — Versuche sein, die ökonomisch und politisch relativ sehr gewichtigen „Staatsindustrien“ zu verantwortungsvollen Trägern eines rationalisierenden Eingriffs in die gravierenden räumlich und wirtschaftlich Ungleichgewichte zu

machen.

Schließlich ist eine ausführliche Untersuchung der politischen Abivalenz der italienischen Regionalismusdebatte vorgeschaltet, die im Ergebnis 1970 zur lange verzögerten Einrichtung der schon in der Verfassung vorgesehenen Regionen führte — eine Reform, die erst 1978 mit einem umstrittenen, kompromißhaften Gesetz vorläufig abgeschlossen werden konnte. Die Frage nach den Möglichkeiten einer „Demokratisierung durch Dezentralisierung“, einer tiefgreifenden Erneuerung des zentralistischen Staatsapparates von unten erweist sich dabei nicht nur angesichts des allgemeinen Erstarkens regionalistischer Bewegungen in den meisten westeuropäischen Ländern von grundlegender Bedeutung, sondern als schlechthin konstitutiv für den durch die PCI vertretenen, wesentlich auf die Institutionen bezogenen „italienischen Weg zum Sozialismus“. Im italienischen Beispiel zeigt sich, bezogen auf die dortige Problematik, welche Gefahren vom „strukturellen Konservatismus“ der Institutionen für die Einheit und den Fortschritt der sozialen Bewegung ausgehen, wenn diese Institutionen ihren politischen Gehalt nicht aus der organischen Verbindung mit der sozialen Basis gewinnen, sondern — wie im politischen Klima des „compromesso storico“ — mehr und mehr zum taktisch bestimmten Verhandlungsgegenstand der „großen Politik“ werden.

Bezogen auf die hiesige Regionaldebatte wird aber auch deutlich, wie ganz anders die Komplexe „Politik- und Verwaltungsreform“/Veränderung der allgemeinen Wirtschaftspolitik/Regionalpolitik miteinander verknüpft werden können. Erst die Regionalisierung als wichtigste Strukturveränderung des italienischen Staates der Nachkriegszeit schuf die Voraussetzungen für den auch in Italien herausragenden Versuch in der Region Emilia-Romagna, eine umfassende sozialorientierte Steuerung der sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Entwicklung einzuleiten.

Die Analyse dieses Experiments, seiner Voraussetzungen (die Stellung der Emilia-Romagna als „periphere Region“) der nach und nach entwickelten Programmatik, der Restriktionen (antiregionalistische Politik des Zentralstaats, Wirtschafts- und Finanzkrise etc.), der Instrumente (von besonderem Interesse hier die Rolle der Genossenschaften), der politischen Implikationen und bisherigen Ergebnisse macht den zweiten Hauptteil der Arbeit aus. Ähnlich wie im Fall Bologna wirkt sich auch hier der Übergang der PCI auf nationaler Ebene 1975/76 zur Unterstützung und Propagierung einer primär wirtschafts- und produktivitätsorientierten Austeritätspolitik aus: sie forciert eine Wende der regionalen Politik, in der das Ziel einer weiteren Ausweitung der sozialen Dienstleistungen bzw. des sogenannten „sozialen Konsums“ mehr und mehr zugunsten einer rigiden Spar- und Opferpolitik zurücktritt.

Ebenso wie die entsprechende Diskussion der Bologneser urbanistischen Reformkonzepte bei H. Bodenschatz scheint mir dieser Teil für eine gerade erst beginnende Debatte über wirtschafts- und sozialpolitische Alternativen in der BRD wichtig. Hier wird die Möglichkeit zur Auseinandersetzung mit einem politisch konsistent formulierten Reformprogramm geboten, das in seiner Komplexität weit über die bei uns zu findende zaghafte und allzu häufig abstrakte „Suche nach Alternativen“ hinausgeht. Hier stehen die Ambivalenzen, Widersprüchlichkeiten und Restriktionen einer derartigen Programmatik nicht (allein) als akademisch-wissenschaftliche zur Diskussion, sondern als konkreter Ausdruck von Kräfteverhältnissen und politischen Prozessen.

Insgesamt sind die beiden sich ergänzenden (zusammen als eine Art Kompendium der italienischen Planung auf zentralstaatlicher, regionaler und kommunaler Ebene verwendbaren) Arbeiten der großen Zahl der „Bologna-Wallfahrer“ (oder „Bologna-Skeptiker“) und darüber hinaus denjenigen sehr zu empfehlen, die begonnen haben, sich intensiver mit der urbanistischen und Planungsdebatte im europäischen Ausland zu befassen. Aber auch als ein konkreter Beitrag zur Diskussion um Programmatik und Praxis der italienischen Variante des Eurokommunismus, die hier anhand eines wichtigen politischen Praxisbereichs diskutiert wird, haben beide Bücher einen eigenständigen Wert.

Einer weiteren Verbreitung wird freilich wieder der — auch angesichts des Umfangs von jeweils ca. 300 Seiten — hohe Preis von DM 36,— pro Band entgegenstehen — ein Problem, das zu einem Stereotyp in der Rezension wenig auflagenstarker Bücher werden dürfte.

Adalbert Evers

## NEUERSCHEINUNG

„... und vor allen Dingen, dat is' wahr!“ Eindrücke und Erfahrungen aus der Filmarbeit mit alten Menschen im Ruhrgebiet. Duisburg 1979, 144 S., 97 Abb., DM 8,—.

Eine Filmreihe der Volkshochschule Duisburg schuf eine ungewöhnliche Möglichkeit, alte Menschen nach Lebens- und Arbeitsbedingungen, ihrem Alltag, vor 20, 30 oder gar 40 Jahren zu fragen. Historische Filme aus der Retrospektive „Das Ruhrgebiet im Film“, 1978 bei den Kurzfilmtagen in Oberhausen erstmals vorgestellt, boten den Besuchern der Veranstaltung in fünf Duisburger Altentagesstätten Anknüpfungspunkte, um aus eigenem Erleben über die vergangenen Jahrzehnte zu berichten. In ihren Erinnerungen wird gelebte persönliche Geschichte lebendig — immer auch ein Stück Geschichte von Stadt und Region. Solche Geschichte(n) des Alltags im Ruhrgebiet dokumentiert dieser Band.

Jochen Richard

# „Alternative Verkehrsplanung“

Zum zweiten Bürgerinitiativen-Verkehrskongreß in Mühlheim/Ruhr vom 20. bis 22.4.79

So hat er nun stattgefunden — der zweite Verkehrskongreß der Bürgerinitiativen. Was ist so bemerkenswert, daß ein zweiter Kongreß dieser Art stattfand?

Vor ca. einem Jahr trafen sich die Verkehrs-BI's zum ersten Mal. Die **Bürgerinitiative Westtangente** hatte aus der Erkenntnis heraus, daß nicht nur Politiker, sondern auch Bürgerinitiativen sich allmählich mal von der Kirchturmspolitik abwenden sollten, nach weiteren Bürgerinitiativen, die sich mit Verkehrsplanungen beschäftigen, recherchiert und nach Berlin eingeladen.

So trafen sich schließlich 250 Vertreter aus BI's mit Planern, Wissenschaftlern und interessierten Einzelpersonen. Insgesamt waren über 150 Initiativen aus dem Verkehrsbereich vertreten. Daß die inzwischen veröffentlichte Liste der Kontaktadressen auf über 1.000 answoll, zeigt wahrlich, welch enormes Feld hier zu beackern ist.

In Berlin wurde vier Tage lang zusammengearbeitet, man lernte sich untereinander und die Probleme des anderen kennen. Leute, die sich bisher vielfach isoliert und als „Einzelkämpfer“ herumgeschlagen hatten, fanden hier wertvolle Anregungen und Erfahrungen. Es kristallisierte sich immer stärker die Erkenntnis heraus, daß durch Einzelmaßnahmen vor Ort kaum eine Lösung der tatsächlichen Probleme möglich wird; allenfalls eine Verlagerung vor die Tür des Nachbarn — heiliger Sankt Florian!

Die Folgen des sich Kennenlernens waren so ähnlich wie auch bei Urlaubsbekanntschaften: Man verspricht, in Kontakt zu bleiben, weiter zusammenzuarbeiten und sich wiederzutreffen. Grundlage hierfür sollte die während des Kongresses begonnene Arbeit in den verschiedenen Arbeitsgruppen sein. Nun ja, wer weiß nicht, was aus solchen „Bekanntschaften“ in der Regel wird: Eine Woche Euphorie und dann — vergessen. Was hat das mit dem 2. Kongreß in Mühlheim zu tun?

Allein, daß er stattfand, beweist, daß die versprochene Weiter- und Zusammenarbeit im letzten Jahr mehr war als nur ein „Urlaub“ vom Alltag der BI-Arbeit. Die Erfahrungsberichte über das letzte Jahr zeigten, wie eng sich diese Zusammenarbeit teilweise gestaltete. Eine Vielzahl von (z.T. gemeinsamen) Aktionen wurde durchgeführt:

- die in Berlin beschlossenen Aktionen zum Tag der Umwelt 1978 können mit 120 beteiligten Bürgerinitiativen und etwa 20.000 Teilnehmern an den Fahrrademonstrationen in etwa 35 Orten als ein großer Erfolg angesehen werden;
- die durch das erste Treffen bundesweit angeregten Initiativen (Fachtagungen zu bestimmten Einzelthemen und örtli-

chen Problemen, Teilnahme an der Zweiradmesse in Köln mit Symposium, „Aktion Notbremse“ gegen die Tarifierhöhung bei der Deutschen Bundesbahn) sind kaum alle aufzuzählen;

- einige Arbeitsgruppen haben in der Zwischenzeit Grundinformationen erstellt, die nicht mehr nur von Bürgerinitiativen, sondern in immer stärkerem Maß auch von Behörden, Verwaltungen und Schulen angefordert werden (z.B. die „Stichworte und Fakten zum Straßenverkehr“, siehe ARCH+ 43/44);

- in den letzten Jahren wurden gerichtliche Überprüfungen von Straßenbaumaßnahmen zugunsten der klagenden Bürgerinitiativen abgeschlossen: Eltville, Regensburg und Berlin. Etliche Entscheidungen stehen noch aus.

Der Treff in Mühlheim konnte damit den Beweis antreten, daß Bürgerinitiativen auch über einen größeren Zeitraum kontinuierlich zusammenarbeiten — ein wesentlicher Fortschritt, der zumindest teilweise den ständigen Informationsvorsprung der professionellen Planer zusammenschumpfen läßt und damit den Aktionsspielraum der BI's erweitert und eine Chancengleichheit in der Diskussion herstellen hilft.

Doch auch Mühlheim ist kein Abschluß, sondern nur eine notwendige Zwischenstation. An den drei Arbeitstagen, die zur Verfügung standen, tagten die in Berlin begonnenen Arbeitsgruppen, neue wurden aufgrund aktueller Anlässe gegründet. Wer interessiert ist, kann in den folgenden Arbeitsgruppen (Kurztitel) mitarbeiten: **Bürgerbeteiligung, Klagerecht, Messestand zur Internationalen Automobilausstellung, Verkehrsverbund und Sanierung der Deutschen Bundesbahn, Organisation von BI's, Fahrrad, Verkehrsberuhigung, Lärmschutz, Verband der ÖPNV-Benutzer, Bundesfernstraßenplanung.**

Zur Koordination der zukünftigen Weiterarbeit wurde ein Organisationsmodell entwickelt: Ob Anfragen zum Problem einer BI, Weitergabe von Informationen, Bereitschaft zur Mitarbeit oder Adressenänderung, alles soll über die Adresse

**ARBEITSKREIS VERKEHR IM BBU  
CHERUSKERSTR. 10,  
1000 BERLIN 62**

laufen. Die Informationen werden von hier an die Arbeitsgruppen, Kontaktstellen, Fachplaner usw. weitergegeben.

Da ein Bürgerinitiativen-Zusammenschluß nur von den Initiativen der Einzelnen leben kann, sollte von der genannten Adresse möglichst häufig Gebrauch gemacht werden. Zwangsläufig kann diese Stelle jedoch nur Informationen auf Anfragen von BI's herausgeben, wenn sie andererseits auch mit entsprechenden Infor-

mationen versorgt wird. Also: Nicht immer nur nehmen, sondern auch mal die Mühe machen und über die eigene Arbeit und die daraus gewonnenen Erfahrungen berichten!

Der bereits zur Vorbereitung des Berliner Kongresses benutzte Rundbrief soll wiederbelebt werden, um ein Medium zur gegenseitigen Information über all das zu haben, was für alle von Bedeutung sein könnte. Die Rundbriefe sollen gegen Erstattung der Selbstkosten verschickt werden. Bestelladresse siehe oben!

Im Vergleich zum letzten Jahr fiel auf, daß die BI-Vertreter in einem erstaunlichen Maß in die Sach- und Problemdiskussion einsteigen konnten. Der Informationsstand war wesentlich ausgeglichener und ermöglichte eine zielorientierte Diskussion, die nicht einer „Fortbildung“, sondern der Erörterung von Grundsatzproblemen diene. Die intensive, inhaltliche Arbeit und die damit verbundenen Lernprozesse sollen hier nicht breitgetreten und zerredet werden. Daher nur die wichtigsten Ergebnisse, die zum Abschluß der drei Tage als Forderungen formuliert wurden und in etwa auch die zukünftige Weiterarbeit erkennen lassen:

- zur Fortschreitung des Bundesfernstraßenbedarfsplanes im Herbst dieses Jahres fordern die BI's einen Stop der weiteren Ausbauplanung, da das Autobahnnetz der BRD vollständig ist;
- in Ballungsräumen sind neue Schnellstraßen und Stadtautobahnen weder notwendig noch städtebaulich vertretbar;
- die freiwerdenden Gelder sind für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, für eine Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs und zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs umzulenken;
- Verkehrsberuhigung muß flächendeckend sein, um die Nachteile von Verkehrsverdrängungen in benachbarte Straßen zu verhindern und muß auch die Hauptverkehrsstraßen einbeziehen;
- für den Radfahrerverkehr wird ein Sofortprogramm von Bund und Ländern gefordert, da nach Berechnungen der BI's im Innerortsbereich ca. 42.000 km Radwege fehlen;
- in Nahverkehrs-, S- und U-Bahnzügen muß eine bequeme Mitnahme von Kinderwagen, Fahrrädern und Behindertenfahrzeuge geschaffen werden.

Abschließend soll kritisch angemerkt werden, daß dieses Jahr die Teilnehmerzahl geringer war als im letzten Jahr. Der Grund: Insbesondere BI's aus dem süddeutschen Raum waren schwach vertreten, da nur eine Woche später ein gleichartiger Kongreß in Bad Boll stattfand — ein Koordinationsfehler, der in Zukunft vermieden werden sollte.

## Architekturgeschichten statt Architekturgeschichte

Bemerkungen zu Kuhnert, N.; Reiß-Schmidt, S.: Entwerfen mit Invarianzen und Vorstellungsbildern – Historischer Teil: Rationalismus als Tendenz in der Geschichte der Architekturkunst. Arch+ H. 37 (1978), S. 28-37

Einen Beitrag zu leisten zu der so notwendigen Neuschreibung der Architekturgeschichte, nämlich einer auf die heutigen Gestaltungsprobleme bezogenen Neuschreibung, dies hätte schon erfordert, die Architekturtraktate aus den betreffenden Epochen selbst zu studieren anstatt mit Sekundärliteratur sich zu begnügen, in welcher aus dem Blickwinkel der eigenen Zeit und der eigenen Position des Schreibers diese Traktate unvermeidbarerweise einseitig interpretiert werden, wenn sie dabei auch nicht gerade so entstellend zu sein bräuchte wie die von den Autoren verwendeten Texte von Kaufmann, Lemagny und Vidler. Es hätte weiter erfordert, sich mit der Geistesgeschichte dieser Epochen zu befassen, ohne die eine adäquate Interpretation der Architekturtraktate kaum möglich ist. Und es hätte schließlich erfordert, sich auch über die Architekturtheorie und ihre geistesgeschichtlichen Hintergründe der vorausgegangenen Epoche einen Überblick zu verschaffen, so daß die Äußerungen der Architekturtheoretiker der nachfolgenden, ausführlicher behandelten Epoche auch auf diesen Hintergrund hätten bezogen werden können. Nur so wäre es möglich gewesen, die notwendigen historischen Differenzierungen vorzunehmen, sowohl bezüglich der Beziehung der heutigen Bewegung der „Rationalen Architektur“, die im Hauptteil diskutiert wird, zu Bewegungen vergangener Epochen, als auch bezüglich der Beziehungen der Bewegungen dieser Epochen untereinander.

Die allgemeine Tendenz des Artikels ist stattdessen Projektion moderner Vorstellungen bzw. vermeintlich moderner Vorstellungen auf vergangene Epochen oder einzelne ihrer Theoretiker.

Lodoli, so schreiben die Autoren, hätte „jedes nichtfunktionale Ornament“ – was das wohl ist? – verbannt und sei ein extrem funktionalistisch argumentierender Theoretiker gewesen. In Wirklichkeit ging es ihm, in Abgrenzung gegenüber der Scheinarchitektur der vorausgegangenen Epoche (Blindfenster und Ähnliches) um Übereinstimmung des Ornaments mit der Funktion. Die Autoren haben sich hier offensichtlich, und nicht zufällig, an die falschen Übersetzungen von Kaufmann angelehnt, der wo immer man genauer hinsieht zu o.g. Projektionen tendiert und offensichtlich mit solcherart Entdeckung von Vorläufern der Moderne Furore machen möchte.

Auch Laugier, einer der dem Rationalismus am nächsten stehenden Architekturtheoretiker und Vorbereiter der Entwicklung des Typusbegriffs, wird allzusehr für die Moderne vereinnahmt. Er hätte, so schreiben die Autoren, „den entschiedenen Bruch mit der Konvention, den

Säulenordnungen usw.“ vollzogen. Was hat er denn anderes getan, als im Rückgang auf seine Urhütte, die ja nichts anderes war als eine Rückprojektion des griechischen Tempels auf einen fiktiven Urzustand der Architektur, das klassische System samt der drei Ordnungen der griechischen Antike sozusagen in Reinkultur wiederherzustellen. (Diesbezüglich darf man sich z.B. auch nicht irre machen lassen von der deutschen Übersetzung von 1758, in der sowohl „pedestal“, von Laugier als Fuß einer Säule abgelehnt, als auch „base“ mit „Säulenfuß“ übersetzt ist, so daß der ganze Traktat in diesem Punkt widersprüchlich erscheint, und man bei nur ausschnittthaftem Lesen meinen kann, Laugier hätte die Säulenbasis abgelehnt.) Laugier hat alles, was in der Struktur dieser Urhütte kein Vorbild hatte, zwar nicht, wie die Autoren mit Lemagny behaupten, als überflüssig und unlogisch bezeichnet und abgelehnt – dazu gehören nämlich auch Fenster und Türen und selbst Wände –, sondern dem für die Architektur *Essentiellen* als das bezogen auf das Bedürfnis *Notwendige* gegenübergestellt.

Nach Durand's Methode, so zitieren die Autoren Vidler, würde der architektonische Entwurf sich aufbauen durch fortgesetztes Kombinieren von Grundelementen zu Gebäudeteilen, zu Gebäudekomplexen, zu Städten. In Wirklichkeit beschreibt Durand dies als den in der Lehre verfolgten Weg, und hebt ausdrücklich hervor, daß beim Entwerfen in umgekehrter Richtung vorgegangen werden müsse. Durand kommt es also eher auf Flexibilität in der Anpassung des Typus an die jeweiligen Umstände an, als auf Typisierung. Sicherlich, die Folgen mögen andere gewesen sein. Wenn die Autoren, verleitet durch ihre Fehlinformiertheit oder nicht, Durand als Wegbereiter der großindustriellen Typisierung für Serienproduktion bezeichnen, so bedürfte dies auf jeden Fall einer Argumentation: Spurensicherung. Sollte etwa Gropius, der Pionier des Systembaugedankens, mit dem er 1910 bei der AEG sein Glück versuchte, Durand's „Precis“ bei Behrens unter seinem Zeichentisch liegen gehabt haben?

Die hier sich zeigende Tendenz der Geschichtseinebnung finden wir dann auf allgemeinerer Ebene wieder in der wunderlichen These vom „Rationalismus“ als allgemeiner, nicht auf die Epoche des Rationalismus im üblichen Sinn des Begriffs beschränkter geschichtlicher Tendenz der Architekturtheorie. Mit dieser These werden die Autoren weder der dem Rationalismus vorausgehenden ersten großen Epoche der Neuzeit vom Anfang des 15. bis zum Ende des 17. Jh., noch

der dem Rationalismus parallellaufenden und nachfolgenden Entwicklung gerecht. Ihre zentrale Bestimmung, nämlich die Auffassung der Architektur als „autonome Disziplin“ paßt weder für die ältere Ästhetik mit ihrer auf der pythagoräisch-platonischen Zahlenmetaphysik begründeten Proportionslehre, mittels derer die Architektur nach den Gesetzen des Kosmos gebildet werden sollte – und was heißt hier „wissenschaftliche Erforschung“, „rationaler Kern“ usw. – noch für die nach der Aufklärung erfolgte Beziehung der Ästhetik auf die Natur in ihrer landschaftlichen Erscheinung, sowie auf das betrachtende Subjekt in seinen Fakultäten der Wahrnehmung und Empfindung. Sie paßt wirklich nur auf jenen kurzen rationalistischen Versuch, die Gesetze der Architektur aus ihr selbst abzuleiten. Bezogen auf den Rationalismus aber ist die weitere Definition, die die Autoren geben, zu verwaschen. Verwaschen sowohl in seinen Intentionen, als auch in seiner geistesgeschichtlichen Überholtheit bleibt damit, woran die neue Bewegung der „Rationalen Architektur“ z.T. anknüpft.

Freilich können die Autoren dann auch den Rationalismus und die funktionale Orientierung nicht in ihrer Wesensverschiedenheit und ihren unterschiedlichen geistesgeschichtlichen Hintergründen erkennen, nämlich den Rationalismus als vorwiegend theoretische Haltung und Kind der Aufklärung, die funktionale Orientierung als eine mehr pragmatische Haltung und als sich entwickelnd auf dem Hintergrund zum einen der Subjektivierung der Ästhetik, zum andern der Herausbildung des funktionalen Denkens, wie es in der Wissenschaft im 17. Jh. erfolgte. Und gerade die eine Bestimmung, die die Autoren geben, indem sie die funktionale Orientierung als außerästhetische Bewegung kennzeichnen, ist nicht zu halten. Was die Autoren uns hier im Jahre 1978 bieten ist hanebüchen. Wie sie nicht unterscheiden zwischen rationalen Aspekten einer Theorie und Rationalismus als dem Glauben an die Möglichkeit einer restlosen Durchdringung der Dinge durch den Verstand, so unterscheiden sie auch nicht zwischen funktionalen Aspekten architektonischer Gestaltung und der funktionsbezogenen, antiformalistischen Ästhetik, wie sie sich schon vor Lodoli, in der ersten Hälfte des 18. Jh. in England zu entwickeln begann, sowie zwischen dieser und dem Funktionalismus als deren anti-ästhetischem oder a-ästhetischem Extrem. Letzterer wurde bisher nur selten vertreten, zu Beginn des 19. Jh. von Durand, bei dem das Ästhetische mit dem Argument der visuellen Faßlichkeit ganz offenkundig zur Hintertür wieder hereinkam, und Anfang des 20. Jh. vor allem von Hannes Meyer, der

sich selbst bald eines besseren besann. Aber eine solche Auffassung vertreten heißt noch lange nicht, daß in die architektonische Gestaltung nicht unbewußt Ästhetisches einginge. Im allgemeinen haben wir es bei der funktionalen Orientierung von ihren Anfängen bis ins 20. Jh. auch in der Theorie mit einer ästhetischen Bewegung zu tun, nach der jede der Funktion widersprechende Form auch ästhetisch nicht befriedigen kann, während eine über das rein Funktionale hinausgehende, aber mit ihm sozusagen konform gehende künstlerische Gestaltung keineswegs abgelehnt wird. Dies geht aus der gesamten Literatur, einschließlich der Texte von Memmo bzw. Algarotti über Lodoli klar hervor. Daß auch gerade die moderne Architektur, und gerade die fälschlicherweise als funktionalistisch bezeichnete, sich auf das rein Funktionale nicht beschränkte, sondern einen darüberhinausgehenden künstlerischen Ausdruck „ihrer Zeit“ suchte, dies ist erst in jüngster Zeit wieder verschiedentlich dargelegt worden. Und wer wollte bestreiten, daß die neueren Avantgardismen, die Architektur der langen Schlitten, der Container, „the architecture of manifest environmental services“, usw. solche kulturellen Konnotationen enthalten — wer außer den Autoren, die mit ihrer These von der „Vertreibung ästhetisch-kultureller Bezüge aus der Architektur“ bzw., Tafari zitierend, vom „Tod der Architektur“ eine falsche Basis schaffen für die Diskussion der neuen Bewegung. Es hätte, wie auch schon in den „Lehrbauspielden“ — die Aufgabe angestanden, die sehr wohl vorhandenen kulturellen Bezüge der modernen Architektur bis in die jüngste Zeit hinein genauer zu erhellen: als dies bisher geschehen ist, um zu sehen, mit was hier eigentlich gebrochen wird, und über die Diskussion dieser kulturellen Bezüge vielleicht anzudeuten, welche Richtung anstelle der historisierenden Richtung, die die „Rationale Architektur“ nimmt, eingeschlagen werden müßte.

Was von dem Artikel bleibt, ist Ärger — Ärger über die Autoren und die Herausgeber von ARCH+, die mit einem solchen Artikel — schnell, schnell, wieder eine Veröffentlichung !! — mir und anderen die Arbeit erschweren, indem sie die Literaturflut verstärken, durch die wir uns hindurcharbeiten müssen, dabei aber nur sekundärliterarischen Unfug weitverbreiten und potenzieren, und so einem Verständnis der Geschichte und damit auch der heutigen Situation entgegenwirken.

Christoph Feldtkeller

## Zu Heft 43/44

### RICHTIGSTELLUNG zu „Doppelt betroffen“

Beim Wiederlesen des Artikels nach Erscheinen (Autorenkorrekturen entfallen aus Zeitgründen leider heutzutage bei den meisten Zeitschriften) stieß mir jäh auf, daß der Artikel eine falsche und unnötige Polemik enthält: gemeint ist der Hinweis darauf, daß möglicherweise ein Zusammenhang zwischen der Häuserqualität von Vorstandsmitgliedern und dem Ausnahmeangebot der Neuen Heimat für wertvolle Bausubstanz besteht. Ich nehme hiermit diese Äußerung zurück: wie immer die Tatsachen liegen mögen, geht es hierum gar nicht. Ich bin dabei nur hereingefallen auf meinen eigenen Ärger über die servile Art, in der der Vorstand das Angebot der Neuen Heimat vertrat und alle Widersprüche mit Lächeln übertünchte. Überrollt wurden alle vom Handeln der Neuen Heimat, und wenn man angesichts der Verteilung von 6 Millionen DM von Stimmenkauf reden wollte, dann sind alle gekauft worden, die zugestimmt haben.

Auch der Hinweis auf die einfachen Leute trifft nicht die Sache, obwohl ich dabei an die Nachbarn gedacht habe, die es in der Tat sehr hart trifft: das entscheidende ist das stadtplanerische Problem, um dessentwillen ich im übrigen den Artikel ja aus einer bloßen Beobachterposition geschrieben habe, die auch meiner tatsächlichen geringeren Betroffenheit entspricht (ich wohne nicht im aufgekauften Gelände, sondern wir — eine ganze Reihe von Leuten — nutzen unser Teil zur Erholung und versuchen auch Schulklassen ab und zu daran zu beteiligen).

Entscheidend ist also, daß eine Baugesellschaft die Stadtplanung macht, wie es ihr gefällt, und daß sie ihrer Gewinne dabei ebenso sicher ist (denn wie hoch die sind, darauf deutet der bloße Abfindungsbetrag von 6 Mio. hin), wie der Willigkeit der Stadtplanung, ihr das zu erlauben und ihr zugleich durch Straßenbaumaßnahmen von äußerst zweifelhaftem Sinn und Umfang den Weg zu bahnen.

Dieter Hoffmann-Axthelm



### KORREKTUR zu J. Posener: „Staatsbibliothek“

Bei J. Poseners Artikel über die Staatsbibliothek im letzten Heft sind uns leider zwei Fehler — genauer ein Umbruchfehler und ein Satzfehler — unterlaufen, die doch recht entstellend sind. Der Umbruchfehler: beim Kleben wurden die Seitenzahlen 6 und 7 miteinander vertauscht, so daß man nach Seite 5 erst die Seite 7, dann Seite 6 und schließlich 8 lesen muß.

Der Satzfehler: Nach dem ersten Satz des letzten Absatzes auf S. 8 („Und so bleibt am Ende die Frage unabweisbar, ob dieser große Bau“ — gemeint ist die Staatsbibliothek — „eigentlich stimmt.“) muß es weiter heißen: „Die Philharmonie stimmt.“ Dieser Satz, der erst deutlich macht, daß Julius Posener hier beide Bauten vergleicht, wurde weggelassen. Der Fehler hat sich eingeschlichen, weil beide Sätze mit „stimmt“ enden. Die Setzerin hat diese Doppelung übersehen.

Wir bitten Julius Posener und unsere (seine) Leser um Nachsicht. Die Red.

## Informationen

### Keine Änderung des § 7b

Spekulationen oder Befürchtungen, der — gewiß nicht zu unrecht — umstrittene § 7b des Einkommensteuergesetzes würde noch in dieser Legislaturperiode verändert oder gar abgeschafft, ist Bundesbauminister Haack kürzlich entgegengetreten. Haack schloß allerdings einen „mittelfristigen Umbau“ dieses 4-Milliarden-Dings nicht aus — vor allem aus familien- und städtebaulichen Gründen: etwa um auch kinderreichen Familien den Erwerb von Wohneigentum zu erleichtern oder um der Stadtflucht stärker entgegenzuwirken.

Demnach steht also mittelfristig ein Sonderbonus für „grundstücksparendes Bauen“ (‘Stadhäuser’) zu erwarten.

Die Abschreibungserleichterungen nach § 7b sind ins Gerede gekommen, weil ohnedies nur Besserverdienende in ihren Genuß kommen, und zwar je höher das Einkommen, desto mehr — bis zum doppelten, wie auch Haacks Beamte errechneten. Der 7b kommt also vor allem jenen zugute, die sich Wohnungseigentum ohnedies leisten können, und oft genug schon besitzen. Ob andererseits jemand baut, nur weil er die Steuererleichterungen nach 7b in Anspruch nehmen kann, ist recht zweifelhaft. Unzweifelhaft ist dagegen, daß sich mit den so verpulverten 4 Mrd. DM für die wirklich Benachteiligten des Wohnungsmarktes sehr viel tun ließe.

### New York: Zurück zur Straßenbahn

In New York, der größten amerikanischen Stadt, könnten schon bald wieder Straßenbahnglocken bimmeln, und zwar im Herzen der Wolkenkratzerinsel Manhattan. Der Vorschlag, die dort bereits vor 32 Jahren beendete Straßenbahnära wieder aufleben zu lassen, stammt vom Planungsausschuß der Stadt, der jetzt den Stadtvätern ein entsprechendes Projekt zur Diskussion unterbreitet hat.

Nach Meinung der Stadtplaner sollten die Straßenbahnzüge zunächst auf einer der verkehrsreichsten Geschäftsstraßen, der schnurgerade vom Eastriver bis zum Hudson quer durch Manhattan führenden 42. Straße, eingesetzt werden.

Die Stadt New York setzt auf dieser Route 68 Omnibusse ein. Nach Berechnungen des Planungsausschusses könnten diese oft im Verkehr steckenbleibenden und Abgase verbreitenden Busse durch 12 Straßenbahnzüge ersetzt werden. Auch könnten die Bimmelbahnen die Strecke zwischen beiden Flüssen in 15 Minuten schaffen, während Busse für eine Fahrt bis zu einer halben Stunde benötigen. Durch das Umsteigen auf Straßenbahnen ließen sich auch die Kosten für die öffentlichen Verkehrsmittel der tief in roten Zahlen steckenden Riesenstadt um 41 v.H. senken.