

So, wie die Stadtentwicklung nicht allein das Ergebnis einzelner Entscheidungen in den Bereichen Planen, Bauen und Investieren ist, sondern aus dem Zusammenspiel von sozialen, ökonomischen und politischen Faktoren und Interessen resultiert, muß auch die ökologisch orientierte Stadterneuerung in einen umfassenden Rahmen eingebettet werden, der neben den „harten“ Politikfeldern in gleicher Weise auf die Bedürfnisse und individuellen Sichtweisen der Stadtbevölkerung, ihre Phantasie und Kreativität eingeht und produktiv nutzt. Diese keineswegs neue Erkenntnis dokumentiert das von Günter Warsewa und Helmut Spitzley herausgegebene Buch 2010. *Perspektiven ökologischer Stadtgestaltung* auf sehr anschauliche Weise. Am Beispiel der zukünftigen Entwicklung Bremens werden verschiedene Aspekte der ökologischen Stadtentwicklung dargestellt. Die Berichterstattung wechselt zwischen der wissenschaftlichen respektive politisch-planerischen Perspektive in einzelnen Problembeziehen einerseits und Handlungsfeldern und Skizzen andererseits, die eher aus der Sicht der an Stadtentwicklung im weiteren Sinne beteiligten Individuen und ihrer jeweiligen Ansprüche formuliert sind. Die Darstellungsform der Autoren variiert zwischen der analytischen Skizze und Bestandsaufnahme einerseits und dem Szenario andererseits, geschrieben im Rückblick aus der Zukunft, etwa dem Jahr 2010. Diese Methode erleichtert – auch dank des feinsinnigen Humors der VerfasserInnen – nicht nur die Lesbarkeit der Beiträge, sondern ermöglicht eine abwechslungsreiche Form der Vermittlung ihrer Inhalte.

Thematisch ist das Buch in vier Abschnitte gegliedert. Der einleitende Teil umfaßt drei grundsätzlich gehaltene, orientierende Aufsätze zur Stadtentwicklung aus raumbezogener Sicht (H. Horn: „Versäumnisse der bremischen Umweltpolitik im Bereich Stadtplanung und Verkehr“; H. Häußermann: „Stadtentwicklung und Flächenverbrauch“; S. Herlyn: „Integrierte Raumplanung“). Diese werden ergänzt durch eine Abhandlung über die Frage, wie ökologische Verantwortung im Stadtstaat gesellschaftlich, politisch und institutionell verankert werden kann (G. Warsewa) sowie eine fiktive Parlamentsrede als Reise in die Zukunft und zurück: Bremen im Jahr 1999 (R. Fücks). „Neue“ Politikfelder und -instrumente, Moderationstechniken und Mediation stehen im Handlungskatalog neben klassischen Partizipations- und Entscheidungsmechanismen. Zwei weitere Ressorts

sind den Themen „Technik und Natur“ und „Arbeiten, Forschen und Lernen“ gewidmet, die jeweils unter Bezugnahme auf das Ziel der „umweltbewußten Stadt“ behandelt werden, so zum Beispiel mit einer Festschrift „15 Jahre freie Wasserstadt Bremen“ (E. Hackstein, P. Ullrich), dem futuristischen *wie realistischen* Tagebuch über die Energiepioniere in Bremen (H. Spitzley) oder der Antrittsrede einer neuen Arbeitssenatorin (U. Mückenberger). Vier Beiträge zur Gestaltung der Verkehrs- und Siedlungsstrukturen beschließen den Band, unter anderem Szenarien zu „Ökotopia in der Vorstadt“ (E. Kijewski, T. Lecke-Lopatta) sowie ein fiktiver Blick auf die Historie Bremens, wie sie seit Anfang der 90er Jahre durch die Anlage einer Wohnsiedlung

tischen Akteursebene macht ja nicht erst in Zeiten der Massenarbeitslosigkeit einen Sinn. Sie könnte darüber hinaus vielleicht auch der lokalen Umweltpolitik ein Stück der vielfach vermißten *politischen* Wirkung zurückgeben, etwa durch neue strategische Allianzen und Bündnisse.

Trotz mancher Wiederholungen bietet das Buch eine lesenswerte, facettenreiche Zusammenstellung zentraler Problem- und Handlungsfelder der Stadtentwicklung. Der implizite „Gestaltungsanspruch“ der Herausgeber und Autoren ist als Aufforderung und Motivation zum Einmischen in die Stadtpolitik zu verstehen und setzt einen angenehmen Kontrapunkt zu jenem Mainstream, der kommunale Politik heute allein im Sinne von finanzpolitischer Resteverwertung und -verwaltung versteht. Schließlich wird wohl niemand das Ende der kommunalpolitischen Entscheidungen verkünden wollen, nur weil die Stadtpolitik materiell nicht mehr aus dem Vollen schöpfen kann. „Zweck der Übung ist vor allem die Beflügelung der Phantasie über das Wünschbare, weil unsere Köpfe voll sind von den Grenzen des Machbaren.“ Diese Botschaft kommt aber auch in den Sachbeiträgen wohltuend leicht, fast spielerisch daher: Die den in Umweltschutz und Umweltpolitik Engagierten fälschlicherweise immer wieder unterstellte Politik des moralintrüben, erhobenen Zeigefingers ist auch hier kein Thema. Ob die vorgestellten Ansätze – die im politischen Raum auf den ersten Blick „schwer vermittelbar“ erscheinen mögen – faktisch dann eher das Wünschbare subsumieren oder richtungsweisende Schritte mit politisch-praktischen Konsequenzen in Gang setzen können, sei dahingestellt. Trotz allen konjunktur- und finanzpolitischen Lamentos in den Gemeinden wäre es an der Zeit, mit mutigen und entschlossenen Vorgaben seitens der kommunalen Entscheidungsträger Experimente und Ideen auf den Weg zu bringen. Auch wenn alle Beiträge auf spezifisch lokale und regionale Situationen und Themen Bezug nehmen, sind die skizzierten Lösungsansätze durchweg von allgemeiner Bedeutung und können daher unabhängig vom Interesse der LeserInnen an der möglichen oder wahrscheinlichen Zukunft Bremens zur Lektüre empfohlen werden.

Markus Hesse

Ökologische Stadtpolitik:

Vom mutigen Aufbruch ins Jahrhundert der Umwelt

für nichtmotorisierte Haushalte nachhaltig verändert wurde (T. Krämer-Badoni).

Bemerkenswert ist – bei allen Schwierigkeiten, die „integrierte“ Planungen und Entwürfe traditionell mit sich bringen – die Verknüpfung klassischer Themen der städtischen Umweltpolitik (Infrastrukturgestaltung in Ver- und Entsorgung, Flächennutzung, Verkehr, Grünökologie) mit struktur- und innovationspolitischen Handlungsfeldern. „Zukünfte erkennen durch Alternativen-Lernen“ (J. Schmidt) als bildungspolitischer Beitrag zur Stadtökologie oder Überlegungen zur Konversion des Bremer Automobilstandortes – parallel zur Umgestaltung des Verkehrssystems in der Region (M. Muster, U. Werner) – demonstrieren die Vernetzungsarbeit beispielhaft. Eine stärkere Verbindung zwischen den zunehmend ausgefeilten, oft technokratisch wirkenden Umweltplanungskonzepten und der struktur- und sozialpoli-

Günter Warsewa, Helmut Spitzley (Hg.), 2010. *Perspektiven ökologischer Stadtgestaltung*, Bremen (Edition Temmen) 1993 (184 S., 32,00 DM)

schen. Und schließlich Haushalte mit einem geringen Einkommen. Insgesamt also eine ganze Menge Menschen, aber dennoch ist die Einschätzung richtig, daß fast jeder Haushalt und fast jeder erwachsene Mensch auf einen Pkw zurückgreifen kann, auch wenn es nicht der eigene ist. Diejenigen, die keinen Pkw zur Verfügung haben, gelten als defizitär – ganz in Analogie zur unvollständigen Familie. Die Einstellung, daß man nicht ohne Auto leben könne, bezieht sich also nicht auf diejenigen, die ohne Auto leben müssen, sondern auf diejenigen, deren Automobilbesitz die Strukturen des Alltagslebens ausformuliert: diese können nicht (mehr) ohne Auto leben.

Aus dem gleichen Grund begann auch bei uns die Suche nach den Chancen einer freiwilligen Reduzierung der Automobilnutzung mit der Überzeugung, daß man ohne Auto in der Stadt gar nicht mehr leben könne (vgl. Burwitz, Koch, Krämer-Badoni 1991; dies. 1992). Deshalb entschlossen wir uns, nach einer ausführlichen Analyse der Mobilitätsuntersuchungen und der Verkehrsmittelwahl eine Untersuchung durchzuführen, aus der zumindest die Gründe für diese Unmöglichkeit deutlich und detailliert zutage treten sollten. Wir suchten uns also über einen Aufruf in einer Zeitung einige Haushalte, die bereit waren, an einem etwas aufwendigen Experiment teilzunehmen: Sie sollten vier Wochen