

(2)
Vgl.: Europäische Kommission (Hrsg.): Europa 2000+; Europäische Zusammenarbeit bei der Raumentwicklung. – Brüssel 1994, 245 S.

(3)
Vgl.: Österreichische Raumordnungskonferenz (Hrsg.): ÖROK-Atlas zur räumlichen Entwicklung Österreichs. EU-Regionalförderungsgebiete, Zielgebiete gemäß der EU-Strukturfonds. Blatt 15.05.01/95. – Wien 1995

(4)
Vgl.: ÖAR - Regionalberatung GesmbH (Hrsg): Ausbildungsprogramm Regionalberatung; Eine Einführung in die Grundlagen der eigenständigen Regionalentwicklung. – Wien 1993. 118 S. + Anhang

(5)
Vgl.: Gschöpf, H.: Kommunalpolitische Tätigkeit und regionale Entwicklung; Konzept eines universitären Lehrgangs für Gemeinden in Niederösterreich. Hrsg.: Interuniversitäres Forschungsinstitut für Fernstudien, Abteilung Bildung und regionale Entwicklung. – St. Pölten 1992. 29 S.

Ao. Univ.-Prof. Dr. Gerhard Strohmeier
Interuniversitäres Institut
für interdisziplinäre Forschung
und Fortbildung (IFF)
Mariahilfer Straße 8/10
A-1070 Wien
E-Mail:gerhard.strohmeier@univie.ac.at

Mag. Dr. Martin Heintel
Institut für Geographie
und Regionalforschung
der Universität Wien
Universitätsstraße 7/V
A-1010 Wien
E-Mail:martin.heintel@univie.ac.at

Rezensionen

Carmona-Schneider, Juan-J.; Döing, Mark; Schwetje, Ute: Telearbeit und berufliche Kompetenzen. Hrsg.: ISA Consult Beratungsgesellschaft für Innovation, Strukturpolitik und Arbeit. – Bochum 1998. 158 + 5 S., Abb., Tab., Lit. = ISA Schriftenreihe, Nr. 41

Telearbeit belebt den Arbeitsmarkt, hilft den Frauen bei der Gleichstellung im und den Behinderten bei der Eingliederung ins Berufsleben, trägt dazu bei, die Umweltbelastungen zurückzuführen und strukturschwache, ländliche Räume zu entwickeln. Telearbeit – das Wunschnittel?

Diese Arbeit steckt sich zunächst selbst das Ziel, sich dieser Faszination um die Telearbeit mit Hilfe empirischen Materials zu nähern. Bereits zu Beginn wird deutlich, daß kaum empirisches Zahlenmaterial um Telearbeit existiert, und das wenige Material ist von solch unterschiedlicher Qualität, daß zunächst geklärt werden muß, wie sich Telearbeit überhaupt in Abgrenzung zu anderen (flexiblen) Arbeitsformen definiert und damit in Statistiken erfaßt werden kann.

So wird im ersten Teil dieser Veröffentlichung mehr auf Basis einer Literatursichtung als auf Basis von Daten

Telearbeit als Organisations- und Beschäftigungsform bestimmt, die derzeitige Verbreitung in Deutschland zu erfassen gesucht, werden Vor- und Nachteile von Telearbeit aus Unternehmens- und Beschäftigtensicht aufgeführt und die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Anforderungen und Erwartungen hinterfragt. Hierin liefert die Arbeit kaum mehr Informationen als die vielzähligen Informationsschriften, u.a. auch der der Initiative der Bundesregierung.

Einem Aspekt der Telearbeit jedoch wird in einem zweiten Teil ein größeres Gewicht beigemessen, nämlich dem Aspekt der Qualifikationen und Kompetenzen. Damit wollen die Autoren eine Lücke in der Literatur zur Telearbeit schließen. Erläutert werden die Anforderungen an eine/n Telearbeiter/in und der sich daraus ergebenden beruflichen Kompetenzen, jedoch auch der Weiterbildungsbedarf, der sich an Betriebs- und Personalräte einerseits und Führungskräfte andererseits stellt. Bestehende Weiterbildungsangebote werden auf ihre Spezifikation und Eignung im Hinblick auf die analysierten Anforderungen hinterfragt.

Diese Veröffentlichung gibt somit zunächst einen guten Einblick in die bestehende Diskussion um Telearbeit. Das überwiegend ausgewogene Verhältnis

von Pro und Contra wirkt angenehm neutral. Jedoch insbesondere die erhofften Umwelt- und entwicklungspolitischen Wohlfahrtseffekte werden teilweise als vollkommen illusorisch entlarvt, daß die Frage nach dem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Sinn einer Förderung von Telearbeit zurückbleibt. Womit sind dann die im Kapitel der Kompetenzvermittlung geforderten zeitlichen und finanziellen Anstrengungen von Unternehmen und Beschäftigten gerechtfertigt?

Der allgemeine Wandel der Organisationsbedingungen von Arbeit könnte hierauf eine Antwort geben. Wie sich Telearbeit im Kontext der zukünftigen Arbeitswelt einfügt, das uns die Arbeits- und Berufsforschung aufzeigt, wird in dieser Veröffentlichung nicht andiskutiert. Diese Arbeit befaßt sich mehr mit den praktischen Aspekten der Einführung und Organisation und den Kompetenzen im Rahmen von Telearbeit. Sie geht darin jedoch nicht so weit, daß sie als Realisierungshilfe dienen könnte. Als Fazit bleibt daher: Diese Veröffentlichung ist eine gute Einstiegslektüre in das Thema Telearbeit, mehr jedoch nicht.

Antonia Blach (Bonn)

Heinze, G. Wolfgang; Kill, Heinrich H.: Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr. Hrsg.: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL). – Hannover 1997. XVIII, 190 S., Abb., Tab., Lit.

Bei den Diskussionen um Nachhaltigkeit und Tourismus wird deutlich, daß der Verkehr der Bereich ist, in dem beim Reisen am intensivsten gegen die Grundsätze der Nachhaltigkeit verstoßen wird. Und die Trends beim Reisen gehen in Richtung kürzer, häufiger und weiter. Allerdings liegt der Schwerpunkt dieses Bandes bei der Einbindung des ÖPNV in das Ausflugsverhalten vom Wohnort oder Ferienort.

Angesichts der Trends bei Freizeit und Urlaub zu mehr Vielfalt ergeben sich für den ÖPNV neue Herausforderungen, die nicht zuletzt von der Raumordnung mitgestaltet werden sollten. Es gilt, solche Möglichkeiten zu fördern, die individuell sehr attraktiv sind, aber ihre Stärken erst durch Massennachfrage entfalten. Tendenzen, die in diese Richtung führen, dürften die Wiederentdeckung der Nähe, ein neues Bewußtsein gemeinschaftlich erlebter Freizeit, bewegungsorientierte Freizeitgestaltung und ein entschärfter Verkehr sein. Da der Freizeitverkehr diffus, spontan und variabel abläuft, gilt er als schwierigster Verkehrszweck, der deshalb nur im Zusammenhang mit den anderen Fahrtzwecken organisiert werden kann.

In dem Band werden die wesentlichen Bestimmungsfaktoren und Wirkungsmechanismen des Freizeitverkehrs herausgearbeitet. Als Ergebnis werden Ansatzpunkte aufgezeigt, die – vor dem Hintergrund einer allgemeinen Theorie zur Evolution von Verkehrssystemen – eine strategische Einflußnahme auf die Entwicklungsrichtung des Freizeitverkehrs erlauben. Die Autoren fordern zukunftsfähige Lösungen: Sie sollen von Phantasie getragen sein, Leistungsanreize schaffen, unkonventionelle Ideen aufgreifen, die Vielfalt fördern, mit Experimenten arbeiten, möglichst wenig verbauen und etablierte Anbieter symbiotisch einbinden.

An diesem Band besticht nicht nur die Vielfalt der einbezogenen Perspektiven, sondern auch die Verknüpfung von Freizeitverkehr, Raumordnung und Verkehrspolitik. Da der Band primär aus der Perspektive eines erfahrenen Verkehrs-

planers und -politikers verfaßt ist, hat er für die Freizeit- und Tourismusplanung seinen besonderen Wert.

Christoph Becker (Trier)

Hesse, Markus: Wirtschaftsverkehr, Stadtentwicklung und politische Regulierung. Zum Strukturwandel in der Distributionslogistik und seinen Konsequenzen für die Stadtplanung. Hrsg.: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). – Berlin 1998. 368 S., Kt., Abb., Tab., Lit. = Difu-Beiträge zur Stadtforschung, 26

Durch Transportketten- und Schnittstellenoptimierung, wie sie heute in immer stärkerem Maße durchgeführt wird, eröffnen sich theoretisch Potenziale für eine Reduzierung von Güterverkehr. In der gegenwärtigen Praxis jedoch trägt die Logistikorganisation im Gegenteil zum allgemeinen Wachstum von Güter- und Wirtschaftsverkehr bei.

Logistikorganisation ist damit ein nicht zu unterschätzender Mitverursacher spürbarer Folgen für Umwelt und Stadtentwicklung. Sie ist aber nicht nur eine folgenreiche Begleiterscheinung der Stadtentwicklung. Wegen des wachsenden Flächenbedarfs für logistische Nutzungen (Transport, Umschlag, Lagerei) und der ausgeprägten Unverträglichkeit mit den übrigen städtischen Nutzungen muss Logistikorganisation zunehmend als wichtige treibende Kraft der städtischen Entwicklung betrachtet werden.

Die Arbeit von Markus Hesse widmet sich diesem Thema. Dabei konzentriert sie sich auf die Distributionslogistik als Teilbereich des städtischen Wirtschaftsverkehrs. Dies ist vor allem deshalb von praktischer Relevanz, weil die Standorte des Einzelhandels, die die wichtigsten Zielpunkte der auf den Stadtraum gerichteten Transporte der Warenversorgung und -verteilung sind, vornehmlich in ohnehin verkehrlich hochbelasteten bzw. in städtebaulich sensiblen Lagen lokalisiert sind.

Die Untersuchung dient dem Ziel der stadtverträglichen Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs, d.h. der Verträglichkeit des Wirtschaftsverkehrs mit anderen städtischen Funktionen und Nutzungen, also der Minderung von Verkehrsbelastungen

und der Förderung von Möglichkeiten der Funktionsmischung und der Stadtentwicklung. Dabei misst sich der Erfolg von Strategien auch daran, inwiefern sie die Entwicklungsfähigkeit der Region im Sinne des Offenhaltens vielfältiger Entwicklungsoptionen und die Partizipation der Beteiligten bei Problemlösungen gewährleisten.

Wirtschaftsverkehr ist in besonderem Maße von ökonomischen Interessen und einzelbetrieblichen Rationalitäten geprägt, die mit stadtentwicklungspolitischen Zielen häufig konkurrieren. Eine planerische Steuerung dieses Verkehrs durch die Städte, so das Fazit der Studie, hat nur dann Aussicht auf Erfolg, wenn privates Kalkül und öffentliches Interesse zumindest ansatzweise in Übereinstimmung gebracht werden können. Konkrete Gestaltungsoptionen im Sinne von „Stadtverträglichkeit“ werden in der Konzeption einer Stadtlogistik vorgestellt. Praxisbezogene Vorschläge, die sich vor allem an öffentliche Planungsträger richten, werden zur Rahmensetzung im Städtebau (z.B. Anliefervereinbarung) und zur Verständigung der Akteure durch Kommunikation und Kooperation (Güterverkehrsrunde) gemacht.

Bedenkt man, dass bisher der Wirtschaftsverkehr nur ein Randthema der Stadtplanung gewesen ist und kommunale Akteure sich – wenn überhaupt – überwiegend mit verkehrsplanerischen Methoden dem Ziel der Sicherstellung von Funktionsfähigkeit und „Flüssigkeit“ des Wirtschaftsverkehrs genähert haben, dann ist die Hinwendung zu Instrumenten und Strategien der Stadtplanung und Stadtentwicklung ein ganz besonderes Verdienst dieser Arbeit. Dadurch, dass hier ein gutes Stück Neuland betreten wurde, wurde eine wichtige Basis für die längst überfällige Auseinandersetzung mit dem Zusammenhang von Wirtschaftsverkehr, Stadtentwicklung und politischer Regulierung in der raumbezogenen Forschung und Praxis geschaffen.

Stefan Schmitz (Bonn)