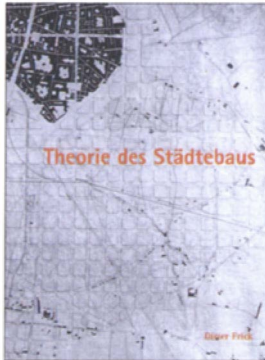


Rezensionen



Dieter Frick

Theorie des Städtebaus. Zur baulich-räumlichen Organisation von Stadt

Tübingen/Berlin: Ernst Wasmuth Verlag 2006

Die Schrift bietet einen umfassenden Überblick über das weite Feld des Städtebaus, verstanden als Entwicklung des baulich-räumlichen Stadtgefüges. Der Verfasser grenzt diesen Vorgang deutlich ab gegenüber anderen Bereichen der räumlichen Planung – so auch gegen die Stadtplanung in ihren Bezügen zu sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten der Stadtentwicklung. Es geht ihm um die Stadt als „Bauwerk“ – nicht um Gesellschaft, Markt oder Biotop. Gerade in dieser Abgrenzung mit ihrer Konzentration auf das Stadtgefüge und die Stadtgestalt wie auch auf die Instrumente und Verfahren zu deren Steuerung sieht er eine wichtige Voraussetzung für einen fruchtbaren Austausch mit den anderen Aspekten der Stadtplanung.

Kernstück der Darstellung ist die Gliederung der Theorie in drei Kategorien:

- eine erklärende Theorie, die jene Zusammenhänge zeigt und erläutert, die zu der gegenwärtigen Struktur der Stadt und zu ihrer Gestalt geführt haben
- eine normative Theorie, die – auf die Erforschung raumbezogener Synergien gegründet – Hypothesen zur optimalen Organisation des Raumes zur Erfüllung heutiger und künftiger Ansprüche entwickelt
- eine Methodologie als Lehre von den Mitteln und Wegen, als erstrebenswert erkannte Ziele der räumlichen Entwicklung zu verwirklichen.

Ob man das alles unter dem Theoriebegriff einordnen will, ist eine Definitionsfrage – wer „Theorie“ als Gegensatz zur „Praxis“ sieht, wird damit einverstanden sein, wer höhere Ansprüche an den Begriffsinhalt stellt, mag den vom Autor eingeführten Begriff des „Denkgerüsts“ für zutreffender halten. In jedem Fall ist die hier gebotene Darstellung der Zusammenhänge und Steuerungsverfahren ungemein hilfreich für ein übergreifendes Verständnis des komplexen Arbeitsfeldes „Städtebau“.

Zur inhaltlichen Erläuterung des Städtebaubegriffs entwickelt der Verfasser eine systematische Ordnung der Aufgabenfelder, die er jeweils zwischen verschiedenen Polen ausgespannt sieht – zwischen Städtebau und Bautätigkeit, zwischen Technik und Ästhetik, zwischen Wissenschaft und Kunst, zwischen Architektur und Raumplanung, sowie zwischen Städtebau und Landschaftsplanung.

Als zentrale Kategorien der Stadtstruktur werden „Orte“ und „Netze“ definiert – „adapted soaces“ und „flow systems“ in der Terminologie amerikanischer Planungstheorie. Einige frühere Ansätze zur Erklärung der realen Stadtentwicklung werden erörtert, so die Arbeiten von Christopher Alexander, Françoise Choay, Kevin Lynch, Amos Rapoport und insbesondere David Hillier, dessen Kernbegriff der „Konfiguration“ von Bauten und Räumen sich für das Thema als besonders hilfreich erweist. Auch die Pionierrolle des Spaniers Ildefonso Cerdá wird mit Recht betont.

Mit der Diskussion der „zu planenden Stadt“ kommt dann die normative Theorie ins Blickfeld, für die sich der Autor zunächst an Leon Battista Alberti orientiert: *necessitas, commoditas, voluptas* – Bedürfnis, Bequemlichkeit, Genuss. Frick ergänzt sie, dem Zeitgeist entsprechend, durch *durabilitas* – Nachhaltigkeit – und entwickelt daraus vier übergeordnete Zielkategorien der Stadtentwicklung:

- Grundsicherung (*vitality – safety*)
- Nutzbarkeit (*functionality*)
- Verständlichkeit (*intelligibility*)
- Nachhaltigkeit (*sustainability*).

Inhalt und Aufgabe einer normativen Theorie sieht der Autor darin, „Zielvorstellungen und Handlungsfelder vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Wertsetzungen zu beschreiben“, sie zu systematisieren, zu bewerten

und ihren Handlungsbezug zu klären. Für solche normative Theorie führt er drei Anwendungsfelder auf: die Stadterweiterung, die Stadterneuerung und den Stadtumbau. Die Stadterneuerung sieht er dabei zum einen als einen autogenen Prozess, betrieben durch die Grundeigentümer selbst, zum anderen als ein planerisches Handlungsfeld, in dem die Sanierung überalterter Baugebiete seit langem eine wichtige Rolle spielt. Hier besteht ein fließender Übergang zum Stadtumbau, der durch weiter greifende Veränderungen im Stadtgefüge geprägt ist. Auch hier lässt sich eine Differenzierung erkennen zwischen Maßnahmen, die durch neue Konstellationen der Entwicklungskräfte ausgelöst werden, und Veränderungen, die durch eine Schrumpfung der Einwohnerzahl bedingt sind; gerade diese stellen die Planung vor bisher unbekannte Herausforderungen.

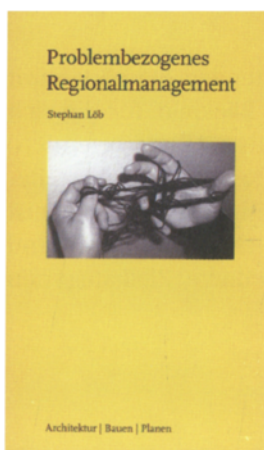
Diese Darstellung mündet in Überlegungen zur künftigen Form der Stadt, die indessen nicht statisch gesehen wird. Ihrer Auflösung, die in Begriffen wie Zersiedelung, Zwischenstadt und Edge City anklingt, ist entgegenzuwirken durch zielgerichtete Veränderung der Strukturen mit dem Blick auf die künftige Stadt als Verbund unterschiedlicher Quartiere. Im dritten Hauptabschnitt werden dann die Instrumente und Methoden dargestellt, mit denen die städtebauliche Planung auf die reale Entwicklung im Sinne der erarbeiteten Zielvorstellungen Einfluss nehmen kann – von Bodenordnung und Bodenmanagement über die Planung von Bebauung, Bepflanzung und Infrastruktur zur Nutzungs- und Standortplanung bis hin zu Investitionsförderung, Projekt- und Quartiersmanagement.

Besonderes Gewicht misst der Autor dem öffentlichen Raum bei, der als „Netz“ die „Orte“ verknüpft und damit auch zur Vermittlung von deren Bedeutung beiträgt. Er ist „die zentrale Komponente der baulich-räumlichen Komposition von Stadt und zugleich das wichtigste Bindeglied zu ihrer sozialen Organisation“, denn dessen bauliche Ausformung setzt wesentliche Bedingungen nicht nur für seine Nutzbarkeit, sondern auch für seine Verständlichkeit – man könnte sie auch „Lesbarkeit“ nennen – und beeinflusst damit das Handeln und Verhalten seiner Nutzer.

Eine wertvolle Ergänzung des Textes bilden neben einer knappen Auswahl von kartografischen Plandarstellungen fast zwei Dutzend diagrammatischer Übersichten, in denen die Zusammenhänge und Wechselwirkungen städtebaulicher Aufgaben und Lösungsansätze anschaulich gemacht werden. Sie beziehen sich auf das planerische Vorgehen, auf räumliche Elemente, Planungsziele und andere Aspekte bis zur vergleichenden Betrachtung von Entwurfsregeln der Moderne und der Nachmoderne.

Insgesamt also eine gründliche und systematische Darstellung jenes Bereichs städtischer Entwicklungsplanung, der in Bau und Raum seinen Niederschlag findet. Sie bietet dem Fachmann wie dem interessierten Laien eine gute Orientierung und macht zugleich deutlich, dass sich auch in Zeiten schrumpfender Bevölkerung dem Städtebau umfassende und komplexe Aufgaben stellen, deren Lösung von größter Bedeutung für die künftige Lebensqualität in der Stadt ist.

Gerd Albers (Germering)



Stephan Löb

Problembezogenes Regionalmanagement

Dortmund: Dortmunder Vertrieb 2006

Unter Regionalmanagement wird allgemein ein umsetzungsorientiertes Führungs- und Gestaltungskonzept zur Entwicklung von Regionen verstanden. Vor dem Hintergrund betriebswirtschaftlicher Denkweisen soll es den erkannten Schwächen formaler Regionalpla-

nung durch ein modernes, handlungsorientiertes Konzept begegnen, indem es den Dialog zwischen allen für die regionale Entwicklung wichtigen Akteuren institutionalisiert und deren Bedürfnisse differenziert erfasst. Auf der Basis von Leitbildern und daraus abgeleiteten

Aktionsprogrammen sollen regionale Entwicklungsprozesse unterstützt werden. Thematisch beschränkt sich Regionalmanagement oft auf ausgewählte Prioritäten bzw. Kernprobleme der Region und kann verschiedene Organisationsformen annehmen. Allen Formen gemeinsam ist jedoch der Versuch, neben den öffentlichen Trägern private Akteure mit ihren Interessen, ihrem Know-how und ihrer Entscheidungsmacht einzubinden.

Kennzeichnend für die deutsche Diskussion über den Ansatz des Regionalmanagements ist, dass sie aus der Perspektive der Praxis geführt wird, und zwar insbesondere von Praktikern aus dem Bereich der Regional- und Landesplanung. Regionalmanagement wird dabei in der Regel als Erweiterung oder Ergänzung der klassischen Regionalplanung verstanden. Theoriegeleitete Arbeiten finden sich jedoch nur in relativ geringer Zahl. So verstand Gabi Troeger-Weiß beispielsweise in ihrer Habilitationsschrift 1998 Regionalmanagement vor dem Hintergrund ihrer planungspraktischen Tätigkeit in Bayern als Umsetzungsinstrument zur Implementation landesplanerischer Zielvorstellungen. Ebenfalls vor dem Hintergrund praktischer Erfahrungen hat nun Stephan Löb in seiner Dissertation in Rückgriff auf gemeinsame Arbeiten mit Dietrich Fürst das „Hannover-Modell“ als eine spezifische Variante eines problembezogenen Regionalmanagements entwickelt, wobei hier die Potenziale und Durchsetzungsfähigkeit der Raumplanung gegenüber konkurrierenden Akteuren in Übereinstimmung mit den meisten einschlägigen Autoren skeptischer eingeschätzt werden.

Der Band setzt insbesondere am konzeptionellen Defizit des aus der Planungspraxis hervorgegangenen Regionalmanagements an. Dabei verzichtet Löb bewusst auf einen allumfassenden Ansatz. Nach einer einführenden Darstellung der sich verändernden Rahmenbedingungen der Regionalentwicklung und des korrespondierenden Wandels der Planungsparadigmen entwickelt er stattdessen eine Typologie von vier unterschiedlichen Ansätzen des Regionalmanagements: Regionalmanagement als Projektmanagement der regionalen Ebene, als Regionalmarketing, als raumbezogenes Regionalmanagement und als problembezogenes Regionalmanagement. Auf letzteren Ansatz konzentriert sich die Publikation dann im Folgenden. Kennzeichnend für diesen Ansatz ist, dass regionale Akteure gemeinsame Kernprobleme als strategischen Hebel nutzen, um projektbezogen gemeinsame Lösungen zu erarbeiten. Nicht der Raumbezug, sondern der kollektiv empfundene Leidensdruck wirkt hier identitätsstiftend. Auf die Erstellung umfassender Leitbilder wird weitgehend verzichtet. Im Vordergrund steht die Entwicklung umsetzbarer Projekte. Als orien-

tierende „Leitplanken“ dienen raum-, themen- und zeitgebundene „Entwicklungskorridore“, die jedoch keine gesamthafte Orientierung erlauben.

Im vierten Hauptkapitel des Bandes wird auf Basis zweier Fallstudien, an denen der Autor aktiv mitgewirkt hat – dem ökologisch orientierten Regionalmanagement im Landkreis Goslar und dem Modellvorhaben Sanierungs- und Entwicklungsgebiet Okertal –, das „Hannover-Modell des problembezogenen Regionalmanagements“ differenziert ausgearbeitet. Dabei stehen insbesondere institutionelle und prozessuale Fragen des Steuerungsansatzes im Vordergrund. Den Abschluss des Bandes bildet eine Einordnung des Regionalmanagements in bestehende Governance-Strukturen bzw. die Anbindung an das formalisierte Planungssystem.

Die Arbeit von Stephan Löb ist zweifellos verdienstvoll, da sie einen wesentlichen Beitrag leistet, um das immer wieder konstatierte Theoriedefizit des Regionalmanagements zu verringern. Trotz der gründlichen theoretischen Auseinandersetzung mit der Thematik gelingt es dem Autor dank seiner umfangreichen Praxiserfahrung, den unmittelbaren Anwendungsbezug zu wahren. So war die Entwicklung eines praxistauglichen Verfahrens erklärtes Ziel der Arbeit und macht den Band weit über den akademischen Kreis auch für Leser lesenswert, die in ihrem beruflichen Alltag Aufgaben des Regionalmanagements übernehmen. In diesem Sinne ist der Band ein gelungenes Beispiel für den allgemein zu beobachtenden Trend, Theorie und Praxis der Raumplanung wieder enger miteinander zu verknüpfen.

Der starke Anwendungsbezug der Arbeit führt allerdings auch zwangsläufig zu einer Beschränkung bei der Bearbeitung weiterführender steuerungstheoretischer Fragen. So wird die Schlüsselproblematik des strategischen Steuerungspotenzials eines primär projektorientierten Managementsansatzes nur randlich angesprochen. Der im Kern inkrementalistische Ansatz eines problembezogenen Regionalmanagements ist in der von Stephan Löb beschriebenen Form auf die rahmensetzende Funktion der klassischen Regionalplanung angewiesen (S. 48, S. 207 ff.). Es bleibt jedoch weitgehend offen, wie die unterschiedlichen Akteurskonstellationen, Steuerungslogiken und Raumbezüge in einem integrativen Ansatz zusammenfließen und eine strategische Aufstellung der Regionen ermöglichen sollen. Hier wären künftig weitere grundlagenorientierte Forschungsanstrengungen wünschenswert, die auf der vorgestellten Publikation aufbauen.

Thorsten Wiechmann (Dresden)



Jain, Angela

Nachhaltige Mobilitätskonzepte im Tourismus

**Berlin 2006. = Blickwechsel, Schriftenreihe des Zentrums
Technik und Gesellschaft der TU Berlin, Bd. 5**

Vor dem Hintergrund des nach wie vor wachsenden und stark MIV-orientierten Freizeit- und Urlaubsverkehr will die Dissertationsschrift von Angela Jain ausloten, welche Möglichkeiten durch die Gestaltung von entsprechenden ÖPNV-Angeboten bestehen, um stärker am Nachhaltigkeitsparadigma orientierte Mobilitätsmuster zu induzieren. Die Arbeit entstand im Rahmen des BMBF-Projekts „EVENT – Freizeitverkehrssysteme für den Eventtourismus“.

Einleitend wird zunächst auf Basis einer breiten Literaturaufarbeitung das Spannungsfeld zwischen einer eher altruistischen, an Nachhaltigkeitszielen orientierten Verkehrsmittelwahl und dem zumeist hedonistischen Motiven auf der Nachfrageseite aufgearbeitet. Für die Betrachtung der Nachfrageseite werden vor allem Bezüge zu der aktuellen Lebensstil- und Milieuforschung hergestellt, wird aber auch die zielgruppenorientierte Freizeit- und Mobilitätsforschung berücksichtigt. Aus der Aufarbeitung der Literatur wird als zentrale These abgeleitet, dass erfolversprechende Angebote einerseits stark zielgruppenorientiert entwickelt werden und andererseits bereits die Fahrt als Erlebnis zu gestalten ist.

Auf der Basis von Sekundärliteratur werden im Hauptteil der Arbeit sog. „Reisetypen“ entwickelt und für diese dann entsprechende spezifische Angebotsvarianten formuliert. Aufgrund von Erhebungsproblemen konnte die Umsetzung der dabei entwickelten Angebote allerdings nicht empirisch evaluiert werden.

Als weiterer Baustein der Arbeit wird ein Tool zur Nachhaltigkeitsbewertung unterschiedlicher Mobilitätsmuster entwickelt. Dieses soll dazu beitragen, bereits im Vorfeld der Reiseentscheidungen die ökologische Implikation unterschiedlicher Verkehrsmittel zu ermitteln. Die vorgestellten Vorschläge zur Kommunikation dieses Tools vernachlässigt allerdings die sozialwissenschaftliche Forschung über den Ablauf von Entscheidungsprozessen und insbesondere die Rolle der Habitualisierung. Allerdings wirkt dieser Baustein fast wie ein Appendix, der zwar im Projektkontext entwickelt wurde, aber nicht optimal in den argumentativen Gesamtbogen der Arbeit integriert werden konnte.

Insgesamt handelt es sich um eine Publikation, in der eine Vielzahl von Informationen zum aktuellen Diskussionsstand über nachhaltige Freizeitmobilität aufgearbeitet ist. Diese erschließen sich dem Leser allerdings nicht in idealer Weise, da die Vielzahl von angesprochenen Aspekten nicht in optimaler argumentativer Stringenz präsentiert wird. Trotzdem stellt die Arbeit einerseits eine Fundgrube für an nachhaltigen Mobilitätskonzepten im Tourismus Interessierten dar und bringt andererseits eine Reihe von neuen Impulsen in die (auch über den engeren Nachhaltigkeitskontext hinaus reichende) Diskussion über die Notwendigkeit zielgruppenspezifischer Mobilitätsangebote ein.

Andreas Kagermeier (Trier)



Rolf Sternberg (Hrsg.)
Deutsche Gründungsregionen
Berlin, Münster: Lit Verlag 2006

Erst in jüngerer Zeit wird der Zusammenhang von Raum und Gründungsgeschehen in der Gründungsfor-schung thematisiert, was überrascht, da Wirkungen des Gründungsgeschehens doch in erster Linie die Region betreffen und deren Rahmenbedingungen einen erheblichen Einfluss auf Gründungen haben. Dieser Sammelband, herausgegeben von Rolf Sternberg, schließt mit seiner Betrachtung deutscher Gründungsregionen auf der Grundlage von detaillierten Einzelfallstudien eine Lücke. Hervorzuheben ist die Auswahl sehr unterschiedlicher Regionen. Jedes Kapitel setzt einen regionsspezifischen Schwerpunkt. Die Bandbreite der behandelten Themen reicht dabei von Gründungen im ländlichen Raum und strukturschwachen Regionen bis zur Clusterbildung in so verschiedenen Branchen wie der Medizintechnik und der Medienbranche.

Die Kapitel 2 und 3 beschäftigen sich mit Gründungen im Süden Deutschlands. Für München, eine gründungsstarke Region, arbeitet Tamásy auf der Basis des Regionalen Entrepreneurship Monitors heraus, dass vor allem gründungsbezogene Einstellungen – mithin subjektive Faktoren – Gründungsaktivitäten direkt beeinflussen. Stahlecker und Koch stellen für Stuttgart Schwächen mit Blick auf Gründungen von wissensintensiven Dienstleistungen fest, die sie darauf zurückführen, dass Wissenstransfer und das Innovationsgeschehen in der Region vor allem von großen etablierten Unternehmen dominiert werden.

Die Kapitel 4 bis 6 richten den Blick auf das ostdeutsche regionale Gründungsgeschehen: Otto beschreibt die Rolle von Gründungen im regionalen und sektoralen Strukturwandel in Mittelthüringen und verweist auf die ausgeprägt kleinräumliche Ausdifferenzierung des Gründungsgeschehens in dieser Region. Jena steht im Mittelpunkt von Kapitel 5: Fornahl und Brenner arbeiten den Zusammenhang zwischen historischen industriellen Spezialisierungen und heutigem Gründungsgeschehen heraus; die Konzentration auf vorhandene Kompetenzen hat in Jena eine erfolgreiche Umorientierung gefördert, wobei allerdings die Rolle der Politik

nicht unterschätzt werden darf. Henning, Mueller und Niese vergleichen das Gründungspotenzial in Dresden, Rostock und Karlsruhe und zeigen, dass in Dresden und Karlsruhe – auch politisch gefördert – innovative Gründungen aus Hochschulen an Boden gewinnen.

Ländliche und strukturschwache Räume werden in Kapitel 7 und 8 betrachtet: Revilla Diez und Mildahn untersuchen die Bedeutung von Ausgründungen aus Hochschulen für eine strukturschwache Region wie Kiel, während Japsen und Oberschachtsiek den Potenzialen von Existenzgründungen in Lüneburg nachgehen. Ihre Ergebnisse zeigen eine erstaunlich hohe Gründungsrate für den ländlichen Raum, die sich auch aus dem Mangel an anderweitigen Beschäftigungsmöglichkeiten erklären lässt.

Cluster und die regionalen Zusammenhänge zwischen Clusterentwicklung und Gründungen sind Thema der Kapitel 9 bis 11: Sautter und Binder betrachten das Gründungsgeschehen im „Weltzentrum der Medizintechnik“ in Tuttlingen, in dem Gründer stark von lokalen Netzwerken, aber weniger vom institutionellen Umfeld beeinflusst werden. Interessant sind hier die theoriegeleiteten Ausführungen zur Erklärung von Gründungen in regionalen Clustern. Leineweber und Schricke beschäftigen sich für die Region Hannover mit Branchenclustern in der Informations- und Kommunikationswirtschaft. Sie zeigen ansatzweise Grenzen und Möglichkeiten einer clusterbezogenen Wirtschaftsförderung auf, wie sie in Hannover initiiert wurde. Dorenkamp und Mossig legen den Schwerpunkt auf Cluster in der Medienbranche, insbesondere der TV-Produktion, und vergleichen die Rolle von Gründungen bei der Clusterevolution in Köln und Mainz. Die blockierte Clusterentwicklung in Mainz führen die Autoren auf fehlende Spin-off-Aktivitäten sowie auf die mangelnde wirtschaftspolitische Unterstützung zurück.

In Kapitel 12 untersucht Beckmann den Zusammenhang zwischen regionaler öffentlicher Gründungsförderung und der Gründungsdynamik am Beispiel von München, Leipzig und dem bergischen Städtedreieck.

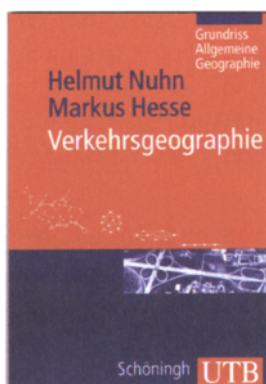
Ihre Ergebnisse verdeutlichen, dass Gründungsförderung an sich positive Effekte haben kann, aber auch die Art der Gründungsförderung – handelt es sich eher um Entrepreneurship Policies oder um eine „traditionelle“ Mittelstandspolitik – die Gründungsdynamik beeinflusst. Diese Schlussfolgerung greift ein aktuelles, aber in der Gründungsforschung bisher wenig behandeltes Thema auf.

„Region matters“ – so lassen sich die Aussagen der einzelnen Fallstudien zusammenfassen. Dies ist für die Wirtschaftspolitik und regionale Wirtschaftsförderung nicht unproblematisch, können wirtschaftspolitische Konzepte damit nicht einfach von einer Region in die nächste transferiert werden. Zu bemängeln ist die theoretische bzw. konzeptionelle Verortung der Beiträge, die in einzelnen Kapiteln zu sehr an der Oberfläche bleibt. Hier hätte man sich im Kapitel 1 als dem einleitenden Beitrag – neben der Einführung in Ziele und

Aufbau des Buches sowie der Übersicht über wichtige wirtschaftspolitische Schlussfolgerungen – eine theoretische Klammer gewünscht, zumal neuere Ansätze der (regionalwissenschaftlichen) Gründungsforschung (wie ersichtlich in den Kapiteln über Clusterevolution) gute Ansatzpunkte dafür bieten. Auch ein Ausblick auf zukünftige Forschungsfragen in der regionalen Gründungsforschung, wozu die einzelnen Kapitel viele Anregungen liefern, hätte den aufschlussreichen Band abgerundet.

Insgesamt ist der Band lesenswert, nicht zuletzt aufgrund der Fülle an Informationen und der interessanten Fallstudien deutscher Regionen. Ein empfehlenswertes Buch für Studierende, aber auch für Praktiker in der Wirtschaftsförderung und für regionalwissenschaftlich interessierte Gründungsforscher.

Friederike Welter (Siegen)



Helmut Nuhn, Markus Hesse

Verkehrsgeographie

Paderborn: Verlag Ferdinand Schöningh 2006. = Grundriss Allgemeine Geographie, UTB 2687 (379 S., zahlreiche s/w- u. zweifarb. Abb.)

In der Wirtschafts- und Sozialgeographie spielen Mobilität und Verkehr sowie die Wechselwirkungen von Verkehrs- und Raumentwicklung traditionell eine wichtige Rolle. Die Analyse bezieht sich auf alle Ebenen der räumlichen Betrachtung – vom Verkehrsverhalten in städtischen Wohnquartieren über Verkehrsverflechtungen im Stadt-Umland-Bereich, den interregionalen bzw. internationalen Personen- und Warenverkehr bis zur Globalisierung des Luft- und Seeverkehrs. Doch kam es bisher nicht zur Etablierung der Verkehrsgeographie als Teilgebiet der Humangeographie. So gibt es an deutschen Universitäten weder Professuren noch Institute für Verkehrsgeographie. Entsprechend gering war daher die Neigung, Lehrbücher zu diesem Teilgebiet der Geographie zu schreiben. Somit ist es besonders verdienstvoll, dass es die beiden Autoren mit ihrem Verlag und Heinz Heineberg als Herausgeber der Reihe geographischer Lehrbücher nunmehr gewagt haben, eine umfassende Grundlegung der Verkehrs-

geographie als Bestandteil der populären UTB-Serie auf den Markt zu bringen.

Aus raumwissenschaftlicher Sicht mag es verwundern, dass die systematische Beschäftigung mit Fragen des Verkehrs und deren fachlicher Einordnung innerhalb der Geographie offenbar noch am Anfang steht. Denn das Forschungsfeld „Raum und Verkehr“ zählt zu den klassischen Anliegen der interdisziplinären Forschungsaktivitäten der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, und die Geographie kann auf eine lange Tradition im dortigen Verbund der Raumwissenschaften zurückblicken.

Worin besteht nun die spezifische Sichtweise der Geographie zur Erfassung und Erklärung der Zusammenhänge von Verkehr und Raum und über welche methodischen Zugänge zum Forschungsgegenstand verfügt das Fach? Wer vom vorliegenden Lehrbuch Aufschluss darüber erwartet, wird enttäuscht. Denn die an den

Anfang gestellte Definition (S. 14), dass sich Verkehrsgeographie „mit räumlichen Strukturen, funktionalen Verflechtungen und Auswirkungen des Verkehrs“ (auf den Raum) und folglich auch mit der „Entstehung der Verkehrsnachfrage und des Verkehrsangebots“ sowie mit der „Organisation des Verkehrsablaufs“ befasst, findet im Aufbau des Buches (Inhaltsverzeichnis) keinen adäquaten Niederschlag.

Im Vordergrund stehen die „Verkehrsträger in sektoraler Betrachtung“ (Kap. 2), also Straßenverkehr, Schienenverkehr, Binnen- und Seeschifffahrt sowie Luftverkehr, ergänzt durch Rohrleitungen/Kabelnetze und Nachrichtenverkehr/I+K-Systeme. Es handelt sich dabei um in sich geschlossene, zum Teil hervorragende Einzeldarstellungen (z.B. zur Schifffahrt und zum Luftverkehr), die jedoch trotz einheitlichen Gliederungsschemas (Bedeutung für das Verkehrssystem, Technik/Organisation, Infrastruktur, Verkehrsaufkommen, Verkehrspolitik) kein verkehrsträgerübergreifendes Gesamtbild entstehen lassen. Das wird auch dadurch erschwert, dass Personen- und Güterverkehr, die an die Verkehrsträger und Gebietskörperschaften ganz unterschiedliche Anforderungen stellen, nicht von vornherein getrennt wurden. So wird der Blick für integrierte Lösungskonzepte (wie Verkehrsverbünde im ÖPNV, KV Straße/Schiene im Güterverkehr) zunächst verstellt, die heute im Vordergrund verkehrspolitischer Bemühungen stehen und unter „Intermodale Transportketten“ erst am Schluss dieses Kapitels (2.8) vorgestellt werden.

Im engen Zusammenhang dazu stehen Konzepte und Instrumente zur umweltverträglichen Gestaltung und Beeinflussung des Verkehrs, die jedoch erst am Ende des Buches (Kap. 5) unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit behandelt werden. Wichtige Aspekte zum Thema „Umwelt und Verkehr“ fehlen jedoch. So wird das Problem externer Kosten des Verkehrs und das Bestreben, diese verursachergerecht den Verkehrsteilnehmern anzulasten, mit dem Hinweis auf methodische Probleme ihrer Quantifizierung beiseite geschoben (S. 279 f.). Die von der Umweltpolitik immer wieder geforderte Entkoppelung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum kommt ebenso wenig vor wie Road-Pricing als Instrument zur Bewirtschaftung knapper Ressourcen der Verkehrsinfrastruktur. Empirische Befunde zur Wirksamkeit bestimmter planerischer, ordnungs- oder preispolitischer Instrumente zur Minderung der Umweltbelastungen des Verkehrs fehlen weithin, doch wären Studierende, an die das vorliegende Buch in erster Linie gerichtet ist, auf solche Kenntnisse angewiesen, um fachlich begründet die Möglichkeiten und Grenzen umweltbezogener Verkehrspolitik beurteilen zu können.

Die spezifisch geographische Sichtweise beim Verkehr kommt erst in Kapitel 3 „Verkehrsentwicklung in räumlicher Betrachtung“ zum Tragen. Als Gebietskategorien werden Verdichtungsräume, suburbane Räume und ländliche Räume unterschieden. Weitere Abschnitte betreffen Fernverkehre und die Dritte Welt. Sieht man von der mangelnden Konsistenz einer solchen Gliederung ab, enthält dieses Kapitel interessante Einzelportraits der genannten Raumkategorien mit den jeweils charakteristische Mobilitätsstrukturen, Verkehrsproblemen und Handlungskonzepten. Zahlreiche Querverweise zwischen den beiden erstgenannten Gebietstypen lassen jedoch erkennen, dass suburbane Räume unter dem Gesichtspunkt des Verkehrs keine eigenständige Kategorie darstellen, sondern Bestandteil der Verdichtungsräume sind. Die Wechselwirkungen von Suburbanisierung und Verkehr, die Verlagerung logistischer Funktionen ins Umland und die Ausweitung der großen Verkehrsverbünde erfordern eine Darstellung im räumlichen Zusammenhang. Der Abschnitt „Dritte Welt“, der am Beispiel Guatemalas die Auswirkungen des Straßenbaus auf die sozioökonomische Entwicklung des Landes aufzeigt, lässt die Frage aufkommen, warum das Buch nicht mehr außer-europäische Fallbeispiele zur Verkehrs- und Raumentwicklung enthält.

Die Behandlung der „Theorien und Modelle“ zum Ende der Einführung (Kap. 4) erinnert an das frühere (inzwischen weitgehend überwundene) geographische Selbstverständnis, dass am Anfang die empirische Forschungsarbeit steht, deren Ergebnisse im Nachhinein (induktiv) ggf. zu Theorien zu verdichten sind. Erklärungsansätze zum Forschungsgegenstand gehören an den Anfang; im vorliegenden Fall gilt das für die (ausgezeichnet dargestellte) Netzwerkanalyse (4.2) und die Frage, inwieweit die regionale Verkehrserschließung (Erreichbarkeit) Einfluss auf die Raumentwicklung hat (4.3). Wünschenswert wäre hier die systematische Darstellung alternativer Erklärungsansätze gewesen, wozu auch die Bewertung der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen des regionalen (endogenen) Entwicklungspotenzials gehören sollte. Als gravierend muss jedoch das Fehlen von Erklärungsansätzen zur Verkehrsnachfrage (die sogar im Sachregister fehlt) bezeichnet werden. In Kapitel 3 (Verdichtungsräume) wird z.B. darauf verwiesen, dass für die zunehmende Pkw-Nutzung neben siedlungsräumlichen Einflüssen die soziodemographischen Faktoren verantwortlich seien, deren Wandel sich auch in veränderten Lebens- und Mobilitätsstilen äußere (S. 194 f.). Hierzu hätte der Tagungsband „Verkehrsgenese“ (2004) des Arbeitskreises Verkehr, dem die Autoren angehören, als Grundlage dienen können. Entsprechend hätten auch die wichtigsten Bestimmungsgründe der wachsenden Güterverkehrsnachfrage

ge aufgezeigt werden müssen. Zum Verkehrsangebot gehören nicht nur Infrastruktur und Verkehrsmittel, sondern auch Verkehrsunternehmen und deren Marktverhalten.

Abschließend bleibt festzustellen, dass die neue Einführung in die „Verkehrsgeographie“ ihre Vorgänger nach Umfang und Vielfalt der Darstellung deutlich übertrifft, den Anspruch, ein neues Teilgebiet der Wirtschafts- und Sozialgeographie forschungslogisch zu begründen, aber verfehlt. Dennoch ist die Lektüre einzelner

Kapitel oder Abschnitte des Buches ebenso anregend wie gewinnbringend, schöpfen beide Autoren doch aus einer reichen Forschungserfahrung und vertreten als Angehörige der älteren und jüngeren Generation geographischer Hochschullehrer unterschiedliche Sichtweisen zum Thema. Das Buch ist flüssig geschrieben und grafisch/kartografisch hervorragend ausgestattet. Ein umfangreiches Sachregister macht das Buch zu einem wertvollen Nachschlagewerk.

Jürgen Deiters (Osnabrück)



Ulf Matthiesen, Rainer Danielzyk, Stefan Heiland und Sabine Tzschaschel (Hrsg.)

Kulturlandschaften als Herausforderung für die Raumplanung. Verständnisse – Erfahrungen – Perspektiven

Hannover 2006. = Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 228

Dieser umfang- und inhaltsreiche, gut ausgestattete Band (311 S., 70 z. T. farbige Abbildungen) ist ein wegweisender Beitrag zur aktuellen Thematik der Erhaltung und Entwicklung von Kulturlandschaften, der sich die ARL bereits mit ihrer Jahrestagung 2000 (FuS Bd. 215) und danach in einem Ad-hoc-Arbeitskreis ausführlich gewidmet hatte. Daraus ging ein fester Arbeitskreis der vier raumwissenschaftlichen Institutionen (4R) der Leibniz-Gemeinschaft hervor, dessen erstes umfassendes „Produkt“ die vorliegende Publikation darstellt (und der weitere folgen sollen).

Ihre von 25 Autor(inn)en verfassten 20 Einzelbeiträge sind in eine sehr klare achtseitige, die Problematik treffend umreißende Einführung und in fünf Hauptteile gegliedert. Teil I (90 S.) untersucht in sechs Beiträgen die vielschichtige Sichtweise auf „(Kultur-)Landschaft“ mit gründlicher Auswertung der Literatur, der Anwendungspraxis und den sich daraus ergebenden Perspektiven. Die Sichten der Geographie und der darauf gründenden gesellschaftlichen Diskussion (Schenk), der Jurisdiktion (Janssen) und der Praxis der Regionalplanung (Danielzyk/Eickhoff) kommen hier ebenso kritisch zu Wort wie diejenigen von Naturschutz und Landschaftsplanung (Heiland), vom Kontext und den Kodierungen von „Kultur“ (Matthiesen) sowie von der

Landschaft als öffentlichem Gut, das aus vielen individuell-privat geprägten Nutzungen besteht (Apolinarski/Gailing/Röhring). Teil II (drei Beiträge, 38 S.) ist methodisch-praktisch ausgerichtet: Analyse gewachsener Kulturlandschaften zum Zweck ihrer Pflege (Schenk), Ansatz und Beitrag der Denkmalpflege (Gunzelmann) sowie Diskussion des Schutzguts „Kulturgüter“ in der UVP (Kleefeld/Burggraaff).

Teil III (84 S.) schlägt die Brücke zur konkreten regionalen Problematik und Praxis und stellt in sechs Beiträgen Beispiele sehr unterschiedlicher Kulturlandschaftspflege aus den Regionen Potsdam (Kühn), Ostthüringen (Schmidt), Elbtal Dresden (Roch), West-Oberfranken (Gunzelmann), München-Nord (Bernard/Erb/Job/Warth) und einem Ausschnitt der Rittergutsregion Mecklenburg (Halama) dar. Teil IV (46 S.) ergänzt mit willkommenem Blick über die nationalen Grenzen Grundüberlegungen und Praktiken der Kulturlandschaftsentwicklung in Schweden (Porada), den Niederlanden (Bloemers) und der Schweiz (Egli).

Im abschließenden Teil V (9 S.) bewältigen Kühn und Danielzyk, unterstützt von Heiland, Janssen und Schenk, mit bemerkenswertem Erfolg das Wagnis, einerseits in 23 Thesen als Fazit, Ausblick und mit

Handlungsempfehlungen den Stellenwert der Kulturlandschaft in der Regional- und Raumplanung zu präzisieren – wobei sie auch Auffassungen aus den übrigen Beiträgen zitieren und kommentieren, – andererseits auch noch acht Thesen zum künftigen Forschungsbedarf zu formulieren. Den Schluss des Bandes bilden 15 Seiten Zusammenfassungen aller Einzelbeiträge in Deutsch und Englisch.

Nach meiner Überzeugung setzt diese multi- bis interdisziplinäre Bearbeitung des Themas „Kulturlandschaften“ in ihrer Vielseitigkeit und Ausgewogenheit Maßstäbe für künftige einschlägige Veröffentlichungen. Es wird jedoch problembeladen bleiben, da sich das in der Einführung genannte Ziel der Begriffsklärung wegen der verschiedenen semantischen Aufladungen (nach W.Schenk „Tönungen“) von „Landschaft“ als unerreichbar erweist. Zusätzlich ist es noch mit nicht deckungsgleichen gesetzlichen Vorschriften der Raumordnung, des Naturschutzes und der Denkmalpflege beladen, die – auf (letztlich nostalgisch motivierter) Verlust Erfahrung und -angst beruhend – auf unvermeidbar statisch ausgerichtete Erhaltung von Kulturlandschaften zielen und mit dem Prinzip des steten Wandels unserer Umwelt kaum vereinbar sind. Dies zeigt sich bereits in den Zusatzbezeichnungen „gewachsen“ (Mittelwort der Vergangenheit, also nicht mehr wachsend, „fertig“) oder „historisch“ (gewesen, vorbei) und erklärt auch den oft beklagten geringen politischen Stellenwert dieser kulturellen Ziele. Ob er mit paradox klingenden Formeln wie „erhaltende Entwicklung“ (in den Niederlanden) gesteigert werden kann, bleibt fragwürdig. Für die Praxis bedeutet das in jedem konkreten Fall ein mehr oder weniger mühsames und langwieriges Ver- und Aushandeln zwischen Interes-

sierten und Betroffenen, um Schutz, Erhaltung, Pflege und Entwicklung einer gegebenen Kulturlandschaft in einen Kompromiss der „Best Practice“ zu bringen. Mehr kann auch mit dem schon zum Modewort gewordenen „Diskurs“ nicht erreicht werden, zumal dieser ja einen – selten gegebenen – einigermaßen gleichen Auffassungs- und Wissensstand der Beteiligten voraussetzt und populistischen Missbrauch nicht ausschließt.

Für die Minderung der skizzierten Kulturlandschafts-Problematik, vor allem auch für erfolgversprechendes Ver- und Aushandeln bietet dieser Band zahlreiche nützliche Anregungen, aber darüber hinaus auch ein gutes theoretisches, auf den neuesten Stand gebrachtes Fundament. „Landschaft“ ist und bleibt ein kulturell bedingtes Phänomen räumlicher Wahrnehmung einer bestimmten Gestalt eines Stückes Land, wobei die von Matthiesen betonte „Kodierung“ von Kultur maßgebend bleibt. Als Raumgebilde gehört Landschaft primär in die Zuständigkeit der Raumordnung und -entwicklung, also auch der Raumwissenschaften, während sie für die Ziele des (heute fast auf „Biodiversität“ reduzierten, landschaftsblind werdenden) Naturschutzes sowie der Denkmalpflege nur den räumlichen Kontext bilden kann. Dies wird von Danielzyk, Eickhoff und Kühn überzeugend herausgearbeitet.

Mit diesen Betrachtungen fasse ich die in fast allen Beiträgen zum Ausdruck kommenden kritischen Ausführungen zu „Kulturlandschaften“ zusammen, da hier nicht auf Einzelheiten einzugehen ist. Wer sie sucht, wird in diesem Band stets fündig. Wer immer mit Kulturlandschaften zu tun bekommt oder sich dafür interessiert, kann nicht an ihm vorbeigehen.

Wolfgang Haber (Freising-Weihenstephan)