

Rezensionen

Schenk, Winfried; Fehn, Klaus; Denecke, Dietrich (Hrsg.): Kulturlandschaftspflege. Beiträge der Geographie zur räumlichen Planung. – Stuttgart: Borntraeger 1997. XI, 316 S., Kt., Abb., Tab., Lit., Reg.

Seit Jahrzehnten gehört es zum Grundbestand sozialgeographischer Erkenntnisse, daß Raumstrukturen und räumliche Prozeßabläufe in starkem Maße von gesellschaftlichen Entwicklungen abhängig sind. Es verwundert daher nicht, wenn der Wandel von Kulturlandschaften gerade in der gegenwärtigen Zeit rascher Veränderungen zum besonderen Studienobjekt geographischer Forschungen wird. Dies ist auch der Hintergrund des in weiten Teilen kulturhistorisch ausgerichteten Sammelbandes, der hier zu besprechen ist.

Unter der Herausgeberschaft dreier Wissenschaftler werden Arbeitsergebnisse und Einzelstudien von Autoren vorgelegt, die den Beitrag der geographischen Wissenschaften zum o.g. Thema verdeutlichen wollen. In starkem Maße fließen dabei Arbeitsergebnisse ein, die aus den Diskussionen des 1994 von Geographen begründeten Arbeitskreises „Kulturlandschaftspflege“ initiiert wurden.

Der Sammelband umfaßt 45 Beiträge, die in sechs Kapiteln zusammengefaßt sind:

1. Was ist Kulturlandschaftspflege?
2. Methodik und rechtlicher Rahmen der Kulturlandschaftspflege.
3. Kulturlandschaftspflege auf der Ebene von Gemeinde und Gemarkung.
4. Kulturlandschaftspflege im regionalen Bezug.
5. Kulturlandschaftspflege auf der Ebene der Bundesländer und Staaten.
6. Fachübergreifende Beiträge zur Kulturlandschaftspflege auf der Basis kulturgeographischer Grundlagenforschung.

Eine Auswahlbibliographie und ein Orts- und Sachregister beschließen den Band.

In Anbetracht der großen Zahl von Beiträgen ist eine Einzelwertung im vorgegebenen Rahmen nicht möglich. Die Zielstellung der Publikationen ergibt sich aus der Formulierung „... das in der Geographie in großer Dichte vorhandene Wissen zum planeri-

schen Umgang mit Kulturlandschaften (zu präsentieren“. Es sollen vor allem „Planer in Behörden, einschlägigen Institutionen und Büros, die sich mit Kulturlandschaften auseinandersetzen, diesen Ansatz als bedeutsam kennen und in der Planungspraxis berücksichtigen“ (S. 5).

Von zentraler Bedeutung sind die einleitenden Kapitel 1 und 2, die sich mit terminologischen und methodologischen, für den Sammelband rahmensetzenden Fragen im Hinblick auf die Pflege der Kulturlandschaft beschäftigen. Erfreulich erscheint, daß keineswegs nur die Konservierung überkommener Landschaften und Einzelelemente behandelt wird, sondern – trotz starker kulturhistorischer Ausrichtung des gesamten Bandes – auch deren Weiterentwicklung. Auf der Grundlage detaillierter Regionalkenntnisse werden zahlreiche Fallstudien im Hinblick auf das Rahmenthema erläutert. Sie reichen u.a. vom museumsdidaktischen Weg zur Kulturlandschaft bis zur Problematik der Konversion militärischer Liegenschaften, von der Kulturlandschaftsinventarisierung bis zur Baudenkmalpflege, wobei mit diesen wenigen Aspekten die gesamte Breite der Darstellungen noch nicht ausgeleuchtet ist.

Die Erkenntnis von der Notwendigkeit der Kulturlandschaftspflege ist nicht jungen Datums. Sie gewinnt jedoch zu Beginn der 2. Hälfte dieses Jahrhunderts neue Bedeutung, u.a. mit der Nichtnutzung landwirtschaftlicher Nutzflächen, den Ansprüchen des Tourismus usw. Keineswegs setzt der aufkommende Umweltschutzgedanke den ersten Anstoß, wie zahlreiche Beispiele z.B. aus dem nur wenig beachteten Alpenraum zeigen. Gerade von Geographen Ende der 60er/Anfang der 70er Jahre erstellte Gutachten für staatliche Behörden (z.B. Bergbauerngebiet der Alpen) oder gemeinsam mit Ökologen und Ökonomen erstellte Planungsgrundlagen zur Entwicklung der Kulturlandschaft in Bayern usw. griffen damals das Thema Kulturlandschaftspflege auf. Dies gilt auch für die lebhaft praxisorientierte Diskussion um die Pflegedienste, die bereits in den 50er Jahren (Sozialbranche!) ihren Anfang nahmen. Der Weg der Angewandten Sozialgeographie war längst eingeschlagen. Schließlich wurde auch bereits 1970 gesetzlich der Landwirtschaft die Aufgabe der Erhaltung der Kulturlandschaft

bzw. der Landschaftspflege zugewiesen (Bayern 1970, Baden-Württemberg 1972).

Stellt man den Inhalt des Sammelbandes – nicht „Handbuch“ im Sinne einer Zusammenfassung eines Wissensgebietes oder gar Nachschlagewerks – den beiden im Geleitwort genannten Zielen der Publikation gegenüber, dann ist das zweite Anliegen, „... grundlegende Diskussion um Methoden-, Werte- und Maßstabsfragen beim Umgang mit Kulturlandschaften auf der Basis reichlich vorhandenem Wissens ... zu befördern“, voll erfüllt worden. Der Beitrag bestätigt auch, daß das zeitweise in der Geographie vorherrschende Bestreben, nämlich die Betrachtung konkreter landschaftlicher Strukturen in den Hintergrund treten zu lassen, für die Anwendung geographischer Erkenntnisse in der Öffentlichkeit eine Sackgasse war. Das vorliegende Buch zeigt einmal mehr, daß Kenntnisse räumlicher Organisationsformen und raumbedeutsamer Prozesse unverzichtbare Grundlagen für die Gestaltung eines Lebensraumes sind.

Die Bewertung des ersten Zieles, „... einen praxisorientierten, gesetzlich geforderten und auf unmittelbare Anwendung ausgerichteten Beitrag (zu) leisten“, wird dagegen nicht in gleicher Weise erfüllt. Hier fehlt z.B. eine einfache allgemeine Anleitung über Verfahrensweisen, Kritik bisheriger Richtwerte und ein stärkeres Eingehen auf die Nachbarwissenschaften, die in der räumlichen Planung eine wichtige Rolle spielen. Auch verfügen wohl nicht alle Autoren über die notwendige „Praxisnähe“. Hierbei hätte eine systematische Aufarbeitung der Planungsliteratur, Landesentwicklungsprogramme usw., aber auch eine Durchforstung der Vielzahl von Förderansätzen noch eine wesentliche Ergänzung bringen können.

So ist das Verdienst der Autoren vor allen Dingen in der Behandlung verallgemeinerter Fragestellungen z.B. im 1. und 2. Kapitel, in der Darlegung der Vielzahl von Forschungsansätzen und vereinzelter Lösungsmöglichkeiten zu sehen sowie in der Anregung, über dieses unerschöpfliche Thema weiter nachzudenken.

Karl Ruppert (München)

Geelhaar, Michel; Muntwyler, Marc:
Ökologische Innovationen in regionalen Akteurnetzen. Fallbeispiele aus der schweizerischen Güterverkehrs- und Nahrungsmittelbranche.- Bern: Peter Lang 1998. 421 S., Abb., Lit.

Seit Joseph Schumpeter befassen sich nicht nur Ökonomen mit dem Wechselspiel von Innovation und Strukturwandel. Die umfangreiche Studie zweier Wirtschaftsgeographen der Universität Bern bewegt sich im Rahmen eines größeren koordinierten Forschungsverbundes zum Thema „Ökologischer Strukturwandel und Innovationen in der Schweiz“. Die Ausgangsfrage mutet geradezu herkulisch an: „Läßt sich der ökologische Strukturwandel der Wirtschaft einfacher erzielen, wenn Ressourcen und Handlungen regionaler Akteure für ökologische Innovationsprozesse aufeinander abgestimmt und bezogen werden?“

Zur Beantwortung dieser Ausgangsfrage kombinieren die beiden Autoren theoretische Bausteine aus der Wirtschaftswissenschaft, der Soziologie und der Regionalwissenschaft mit Ansätzen zur Entstehung und Bewertung ökologischer Innovationen. Empirische Basis liefern zwei aktuelle Fallbeispiele, die jedoch nicht nur für das Nicht-EU-Land Schweiz von großer Bedeutung sind: der Güterverkehr und die Nahrungsmittelproduktion. Diese beiden Politikfelder gehören mitunter zu jenen „Geschäftsfeldern“ der heutigen Wirtschaft, die weltweit am stärksten subventioniert werden. Die dadurch erzielte dramatische Verzerrung der relativen Preise führt überall zu einer starken Beeinträchtigung auf dem Wege zu einer nachhaltigen Raumentwicklung; Ansätze zum Gegensteuern sind also dringend gefragt.

Eine zentrale Erkenntnis der beiden Wirtschaftsgeographen ist es, daß die Realisierung von innovativen Lösungen durch die Zusammenarbeit von Akteuren in einem sog. „regionalen Akteurnetz“ (RAN) erleichtert ist. Zusammenarbeit regionaler Akteure vergrößert nicht nur deren Handlungsspielräume, sondern erleichtert auch die Konsensfindung der Beteiligten hin zu neuen, hier ökologischen Zielen. Mit diesem Werk liefern die Forscher einen sehr nützlichen Beitrag auch zur aktuellen Debatte um neue Strategien der räumlichen Entwicklung. Damit sind insbesondere gemeint: Strategien auf dem Wege zu einer nachhaltigen Entwicklung; Betonung und Stärkung der regionalen Handlungsebene; Netzwerk- und Kooperationsansätze zwischen Privaten und der öffentlichen Hand, mit dem Ziel

wirksamerer Ergebnisse, als sie bisher durch die bekannten Koordinationsmechanismen von „Hierarchie“ und „Markt“ erbracht werden.

Bis sie allerdings zu diesem Fazit gelangen, legen sie einen langen, aber klar strukturierten Weg zurück. Obwohl der Charakter einer Dissertation nicht gänzlich abgelegt werden konnte, liegt ein umfassendes Nachschlagewerk zu einigen zentralen Aspekten nachhaltigen Wirtschaftens vor. Der Analyseweg führt den Lesenden zuerst in die theoretischen Tiefen der Koordination von Wirtschafts- bzw. Innovationsaktivitäten ein. Markt, Hierarchie und Kooperation durch Netzwerke werden als komplementäre Koordinationsmechanismen für ökologische Innovationen verstanden.

Die nächste Wegmarke macht die Studie auch für Raumwissenschaftler unentbehrlich. Die Region wird als prozessuales, soziale Realität bildendes Konstrukt eingeführt. Anhand der Untersuchung dreier regionalwissenschaftlicher Theorien – dem Porter'schen Diamantansatz, der Theorie der innovativen Milieus sowie der Theorie der flexiblen Spezialisierung – entwickeln die beiden Autoren einen handlungsorientierten Untersuchungsansatz, eben das regionale Akteursnetz RAN. Grundlage bildet dabei der von H. Håkansson in den 80er Jahren entwickelte Netzwerk-Ansatz mit den drei Grundelementen „Akteure“, „Ressourcen“ sowie „Beziehungen“. Auf der Basis der vorangestellten Theoriediskussion führen die Berner Autoren die beiden zusätzlichen Elemente „Kontext“ und „Nähe“ ein. Kontext umschreibt das wirtschaftliche, politische und öffentliche Umfeld, während Nähe sowohl räumliche als auch soziale bzw. institutionelle Nähe einfangen soll. Mit Hilfe dieses *fünfteiligen Analyserasters* werden die eingangs beschriebenen Politikfelder systematisch untersucht, indem jeweils die Schlüsselakteure, ihre wechselseitigen Beziehungen sowie ihre räumliche und ihre soziale Nähe ausgeleuchtet werden. Methodisch wird mit Interviews und der strukturierten Inhaltsanalyse gearbeitet.

Von großem Interesse – auch außerhalb des institutionellen Rahmens der direkten Demokratie Schweiz – liegt die Auseinandersetzung mit Ansatzpunkten und Hindernissen für eine ökologisch orientierte Zusammenarbeit regionaler Akteure. Dazu rollen die Autoren am nächsten Meilenstein kenntnisreich einige Beispiele aus den Bereichen des kombinierten Verkehrs von Schiene und Straße sowie des biologischen Landbaus auf. Dabei stehen jeweils unterschiedliche Akteurskombinationen im Vor-

dergrund: seien es horizontale Kooperationen zwischen Unternehmen oder vertikale Zusammenarbeitsformen unterschiedlicher staatspolitisch-räumlicher Ebenen.

Die beiden Wirtschaftsgeographen führen den Lesenden gegen Ende der anspruchsvollen Reise zu einer Reihe von „*Beschleunigungspotentialen*“ für ökologische Innovationsprozesse. Diese reichen von der „ökologischen Problemwahrnehmung“, der „Kostenreduktion“ über das „ökologische Image einer Region“, „Vertrauensbeziehungen“ und „Ressourcenausstattung“ bis hin zum „ökologischen Wettbewerbsdruck“ und „Umweltstandards für Regionen“. Schließlich landen wir leicht erschöpft, aber aufgeklärt und wohl dokumentiert, bei neun *Maßnahmen* zur Förderung der ökologisch orientierten Zusammenarbeit von regionalen Akteuren. An dieser Stelle wird auf deren Aufzählung verzichtet. Vielmehr sei auf das folgende *Fazit* hingewiesen. Die Stärkung horizontaler und vertikaler Zusammenarbeitsformen von regionalen Akteuren kann dazu beitragen, die immer stärker eingeschränkten Handlungsspielräume der Akteure zu vergrößern, die Unsicherheiten von ökologischen Innovationen zu reduzieren, die Kreativität und die Konsensbereitschaft der Akteure zu steigern.

Diese Erkenntnis ist nicht unbedingt neu. In der konsequenten Zusammenschau, gezeigt an *best-practices* aus gesellschaftspolitisch brisanten Feldern, gewinnt sie jedoch Allgemeingültigkeit über den originären, institutionell-sozialen Kontext der Schweiz hinaus. Das voluminöse Werk zeigt allen raumwissenschaftlich interessierten Akteuren, daß die ökologisch – oder umfassender: die an der Nachhaltigkeit – orientierte Zusammenarbeit eine valable Alternative zu den heute häufig sehr begrenzten Herangehensweisen der Volks- und Betriebswirtschaft auf dem Wege einer nachhaltigen Entwicklung darstellt.

Alain Thierstein (St. Gallen)

Christner, Thomas; Pieper, Theodor: Bedeutung und Stellenwert „nachhaltiger Entwicklung“ bei der Gewinnung oberflächennaher Rohstoffe. Ein Beitrag zur Wirkungsweise des umweltpolitischen Leitbildes eines „sustainable development“ auf planerische Abwägungsvorgänge und Genehmigungsentscheidungen im Rahmen der Rohstoffgewinnung. – Berlin, Bielefeld: E. Schmidt Verlag 1998. 193 S. = UmweltRecht, Bd. 4

Die Untersuchung von Christner/Pieper gilt der Frage, welchen Stellenwert das Gebot „nachhaltiger Entwicklung“ im Planungs- und Genehmigungsrecht für Sand- und Kiesgewinnungsbetriebe hat. In diesem Bereich des Umgangs mit nicht erneuerbaren natürlichen Ressourcen ist das Nachhaltigkeitsgebot schon als umweltpolitisches Leitziel wenig konturenscharf. Die Analyse der umweltpolitischen Diskussion auf internationaler und nationaler Ebene zeigt nach Ansicht von Christner/Pieper, daß bei der Argumentation mit dem Nachhaltigkeitsgedanken von vornherein seine konfligierenden (und grundsätzlich gleichrangigen) Elemente zu berücksichtigen seien; er zielt nicht einseitig auf eine Begrenzung des Ressourcenverbrauchs, sondern auf einen Ausgleich der aktuellen Erfordernisse zur Nutzung natürlicher Ressourcen mit dem Anliegen der intergenerationellen Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen. Auf die Rohstoffgewinnung angewandt, gebiete das Nachhaltigkeitsziel somit letztlich nur den möglichst sparsamen und haushälterischen Umgang mit Bodenschätzen. Die durch ein solches Verständnis des Ziels „nachhaltiger Entwicklung“ aufgeworfenen Fragen unterscheiden sich im Ansatz kaum von den vertrauten Problemen der Abwägung zwischen Gewinnungsinteressen und ökologischen Schutzbelangen. Man könnte allenfalls die Frage stellen, ob einzelne Elemente des Nachhaltigkeitsgedankens (etwa der der intergenerationellen Verantwortung) die Gewichtung der Abwägungsbelange beeinflussen und, vor allem, wie seine Transformation in die Zulassungsvorschriften für Rohstoffgewinnungsvorhaben rechtlich begründet werden kann. Christner/Pieper kommt es hingegen vor allem auf die Gleichrangigkeit der konfligierenden Elemente des Nachhaltigkeitsgedankens an; mit diesem Ansatz werden die Anforderungen des Abwägungsgebots gleichsam umweltpolitisch unterfüttert. Bei diesem Verständnis fällt der Nachweis nicht schwer, daß Bundes- und Landesgesetzgeber der Sache nach das Nachhaltigkeitsgebot seit jeher aufgegriffen

haben, wobei in den umweltrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen das Ziel der Begrenzung der Ressourcenbewirtschaftung, in anderem Zusammenhang (etwa der bergrechtlichen Rohstoffsicherungsklausel) die Wahrung der aktuellen Bewirtschaftungserfordernisse im Vordergrund steht. Die Ausformung durch das Planungsrecht der Länder wird von Christner/Pieper am Beispiel des nordrhein-westfälischen Landesplanungsrechts untersucht, das sowohl die Gewinnungsinteressen als auch die ökologischen Schutzbelange als allgemeine Ziele der Raumordnung und Landesplanung im Landesentwicklungsprogramm explizit aufgreift und im Landesentwicklungsplan als Instrument des planerischen Ausgleichs die Ausweisung von Vorrangflächen durch die Regionalplanung vorgibt. Breiten Raum beansprucht die kritische Analyse der Umsetzung dieser Vorgabe durch die Planungspraxis auf Bezirksebene in Nordrhein-Westfalen. Bedenken erheben Christner/Pieper vor allem gegen die Ausweisung von „Wasserreservegebieten“, durch die bereits im Vorfeld von Schutzgebietsausweisungen Naßauskiesungen planerisch ausgeschlossen werden; diese Praxis entspreche nicht den vom Grundsatz der Gleichrangigkeit ausgehenden Anforderungen des Abwägungsgebots. Generelle Kritik üben Christner/Pieper an der Ausweisung von Konzentrationsgebieten für die Rohstoffgewinnung nach § 35 Abs. 3 BauGB auf der kommunalen Planungsstufe; eine dem Abwägungsgebot entsprechende Erkundung der Lagerstättenverhältnisse und eine umfassende Bedarfsermittlung seien vielfach nicht erkennbar und überforderten zumeist auch die Möglichkeiten der kommunalen Planung. Abschließend wenden Christner/Pieper sich der Frage zu, in welcher Weise Vorrangausweisungen für die Rohstoffgewinnung zu beachten sind, wobei es vor allem um die Bindung der Planfeststellungsbehörde an hinreichend konkrete Vorrangausweisungen im Verfahren nach § 31 WHG geht, durch die insoweit eine erneute fachplanerische Abwägung ausgeschlossen werde.

Das eigentliche Anliegen der Untersuchung, eine kritische Analyse der Planungspraxis auf regionaler und kommunaler Ebene aus der Sicht der Rohstoffgewinnung, tritt im Verlauf der Untersuchung immer deutlicher hervor; diese umfassende Aufbereitung der rechtlichen und praktischen Anforderungen des Abwägungsgebots ist für die Planungspraxis auch außerhalb Nordrhein-Westfalens von Interesse, da der planerische Ausgleich der Raumnutzungsansprüche bei der Rohstoffgewinnung in allen Flächenländern vergleichbare Probleme aufwirft. Von

ihrem Ausgangspunkt, der Wirkung des Nachhaltigkeitsgedankens im Planungs- und Zulassungsrecht für die Rohstoffgewinnung nachzugehen, entfernt sich die Arbeit damit aber immer mehr; rechtliche Konturen, durch die sich das Nachhaltigkeitsziel von den Anforderungen des Abwägungsgebots abhebt, sind letztlich kaum erkennbar. Im Ergebnis hält die Untersuchung damit zwar nicht das, was der Titel verspricht, bietet aber auch manches, was man hinter dem Titel nicht vermutet.

Peter Franke (Münster)

Ritter, Ernst-Hasso; Wolf, Klaus (Hrsg.): Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch. Hrsg.: Akademie für Raumforschung und Landesplanung. – Hannover 1998. XII, 360 S., Kt., Abb., Tab., Lit.

In dem als Handbuch konzipierten Werk behandeln 18 Autoren in 17 Beiträgen Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Das Buch versteht sich als Nachschlagewerk. Sein Aufbau ist an einem idealtypischen Planungsablauf orientiert, worauf der Einleitungstext selbst hinweist. Bereits im Kontext seiner Besprechung liefert damit das Handbuch Handreichungen. Dies erleichtert es dem Rezensenten, „geschützte“ Kriterien für seine Bewertung zu formulieren. Nun würde die vollständige Darlegung eines idealtypischen Planungsablaufs den hier für eine Buchbesprechung zur Verfügung stehenden Raum mehr als einnehmen. Deshalb werden im folgenden einige Elemente eines solchen Prozesses, die aus der Sicht eines wissenschaftsorientierten Praktikers der örtlichen Planung im Vordergrund stehen, herausgegriffen und gefragt, welche Handreichungen das Handbuch dazu gibt.

Zum Schritt der Aufgabenstellung und der Problemeingrenzung bei Planungen findet man in dem Kapitel „Rahmenbedingungen räumlicher Planung“ Beiträge zum Stellenwert der Planung in Staat und Gesellschaft, zu rechtlichen Grundlagen sowie zu theoretischen Aspekten der räumlichen Planung. Hier darf der Praktiker nicht enttäuscht sein, wenn das Handbuch keine unmittelbar anzuwendende Rezepte im Sinne konkreter Handreichungen liefert. Der Zugang erschließt sich vielmehr über den Anspruch des Buches, den Stand von Wissenschaft und Forschung in seinen Grundzügen zusammenzufassen und für die praktische Anwendung aufzubereiten. Gleichwohl würde für die Beantwortung der zunehmend wich-

tiger werdenden Fragen nach abgesicherten Methoden zur Problemeingrenzung in Planungsprozessen ein spezielles Kapitel darüber hilfreich wirken.

Im Kontext von „Analyse und Prognose“ werden Modelle als Instrumente der räumlichen Planung, Zusammenhänge der quantitativen Analyse und Darstellung des Ist-Zustandes, Prinzipien qualitativer Verfahren sowie Inhalte von Prognosen und Szenarien in der räumlichen Planung behandelt. Diese zusammenfassenden Darstellungen zeigen vor allem in der Unterscheidung zwischen quantitativen und qualitativen Verfahren das besondere Spannungsfeld von rechnerischer und inhaltlich wertender Erfassung der Grundlagen im Planungsprozeß auf.

Im Kapitel „Planungsprozeß und Entscheidung“ werden Bewertungs- und Entscheidungsmethoden, Interessensermittlung und Interessensberücksichtigung im Planungsprozeß sowie Planungsformen und Planungsinhalte aufbereitet. Hier erfährt der Leser den aktuellen Stand der Entwicklung von Bewertungs- und Entscheidungsmethoden eindrucksvoll auch in einem unmittelbar relevanten Zusammenhang zu örtlichen Planungsaufgaben und im Umweltbezug. In diesem Zusammenhang mag der in der örtlichen Planung Tätige auch Aussagen zu den konzeptionellen und räumlich gestaltenden Aufgaben der Planung und den dafür relevanten wissenschaftlichen Methoden erwarten. Diese unerfüllt bleibende Erwartung kompensieren die nachfolgenden Kapitel zu Instrumenten der Plansicherheit und Planumsetzung, zur Kontrolle und Evaluation sowie zum Computereinsatz in der Planung.

Insgesamt wendet sich das Werk nach Gliederung und Diktion mehr an die raumordnerische Planungspraxis, die im Theorie- und Methodenbezug ohnehin eine ausgeprägtere Tradition aufweist. Es wird allerdings durch den schon im Titel gewählten Begriff der räumlichen Planung die kommunale Ebene einbezogen. Damit erfolgt ein erster wichtiger Schritt zu der in vielerlei Hinsicht notwendigen stärkeren Verknüpfung der überörtlichen und örtlichen Planungsebenen.

Insgesamt läßt sich der Eindruck des Rezensenten so darstellen: Hier haben 18 Autoren ein Buch geschrieben, das dem in der raumordnerischen Planung Tätigen das für ihn relevante methodische Rüstzeug aufbereitet und zusammenfassend darstellt und andererseits dem in der kommunalen Planung Arbeitenden zahlreiche Handreichungen für eine systematische Auseinandersetzung mit Methoden und Instrumentenfragen liefert. Für die raumordnerische Planung liegt damit

ein aus dem dringenden Bedürfnis der Praxis und der Ausbildung abgeleitetes Werk vor, dem eine Resonanz und große Verbreitung zu wünschen ist. Ein entsprechendes Werk für die kommunale Planung sollte folgen.

Gerhard Steinebach (Kaiserslautern)

Steger, Ulrich (Hrsg.): Globalisierung der Wirtschaft. Konsequenzen für Arbeit, Technik und Umwelt. Hrsg.: Gottlieb Daimler- und Karl-Benz-Stiftung. – Berlin, Heidelberg, New York: Springer-Verlag 1996. VIII, 268 S., Abb., Tab., Lit. = Ladenburger Diskurs

Ungeachtet der Beantwortung der Frage, ob „Globalisierung“ quantitativ und qualitativ mehr ist als „Internationalisierung“, sind die Folgen einer zunehmenden Intensivierung der weltwirtschaftlichen Verflechtung seit Anfang der 90er Jahre verstärkt thematisiert worden. Der vorliegende Sammelband – Ergebnis zweier „Ladenburger Diskurse“ – versucht auf vier Betrachtungsebenen, Schneisen in das Dickicht zu schlagen:

Im ersten Teil wird Grundlegung und Überblick geschaffen. Was verbirgt sich hinter diesem inflationär gebrauchten Begriff, welche Bereiche sind von der Internationalisierung besonders betroffen und mit welchen Indikatoren kann ich diesen Zustand und Prozeß angemessen abbilden? Eine differenzierte Antwort, die nach Internationalisierung, Regionalisierung und Globalisierung unterscheidet, die neben der Internationalisierung von Faktor- und Produktmärkten insbesondere die Internationalisierung von Unternehmen betrachtet und die vielfältigen Indikatoren und Meßgrößen vorstellt und bewertet, gibt hilfreiche Anregungen zum Weiterdenken.

Gleiches gilt auch für die Behandlung der Frage, ob eine interdisziplinäre Systemtheorie einen geeigneten Ansatz zum Verständnis von Globalisierung bietet. Denn wenn in hochgradig komplexe Systeme eingegriffen wird, sind – vorsichtig ausgedrückt – unberechenbare Wirkungsketten nicht auszuschließen. Die Systemtheorie bietet eine Möglichkeit, Erkenntnisse unterschiedlicher Disziplinen zusammenzuführen, um das „Phänomen Globalisierung“ – Steigerung der Rückkoppelungsbeziehungen, wachsende Transparenz durch zunehmende Information, wachsende Intransparenz durch Komplexitätszuwachs von

Wirkungsketten, Vergrößerung der Auswirkungen eigenen Handelns usw. – verstehen zu lernen.

Im zweiten Teil werden die nicht-ökonomischen Konsequenzen der Globalisierung angesprochen. Dabei gehört das Nachdenken über die politische Unverträglichkeit von Globalisierung auch zum Kern der aktuellen politischen Diskussion. Denn gerade die Gleichzeitigkeit der „Ent-Grenzung“ von materiellen und immateriellen Austauschbeziehungen und der „Be-Grenzung“ politischen Handelns ruft Unbehagen hervor. Der vermutete Steuerungsverlust der nationalen Instanzen kann durch internationale Arrangements – so die These – nur begrenzt abgefangen werden. Ob durch Regionalisierung von Wirtschaftsräumen und Gesellschaften – nicht zu verwechseln mit nationalistischen Bestrebungen – Teile der Handlungsfähigkeit zurückgewonnen werden können, bleibt abzuwarten.

Die geschilderten ökonomischen und politischen Makro-Entwicklungen bleiben nicht ohne Auswirkungen auf gesellschaftliche Prozesse. Unter dem Thema „Individualisierung und Globalisierung“ wird den Wechselwirkungen und Zusammenhängen zwischen den Formen des Wirtschaftens und ihren sozialen Voraussetzungen, Rahmenbedingungen und Folgen nachgespürt. Dabei stehen – unter Betonung der Erweiterung der räumlichen Bewegungsmöglichkeiten – die individuellen Reaktionen auf die zunehmenden überregionalen und grenzüberschreitenden Vernetzungen sowie die Veränderungen in der sozialräumlichen Organisation im Vordergrund.

Im dritten Teil werden die Folgen globaler Restriktionen an vier ausgewählten Politikfeldern untersucht: Technologiepolitik, Handelspolitik, industrielle Arbeitsbeziehungen und Migration. Einer nationalstaatlichen Forschungs- und Technologiepolitik, die auf Forschungssubventionen für Unternehmen und die sich daraus erhofften Arbeitsplätze setzt, wird dabei – in einer sich globalisierenden Welt – eine Absage erteilt und statt dessen ein Ausbau wissenschaftlich-technischer Infrastruktur, eine Reform der Bildungspolitik und eine Deregulierungsoffensive gefordert. Die hinter interventionistischer Forschungs- und Technologiepolitik stehende Hoffnung, durch nationale Politik Vorteile auf Kosten anderer zu erzielen, prägt auch – zumindest teilweise – den Einsatz strategischer Handelspolitik. Obgleich es gute theoretische Argumente für die Sinnhaftigkeit und den Erfolg einer derartigen Strategie gibt, sollten

die Augen doch nicht vor den eher praktisch-politischen Gegenargumenten verschlossen werden: Die schwierige Umsetzbarkeit theoretischer Erkenntnisse in praktische Politik (etwa beim Öko-Dumping) und die Gefährdung politischer Erfolge (etwa durch die Uruguay-Runde des GATT) werden beispielhaft genannt.

Behandeln die einen den Einsatz ausgewählter Policies unter den Bedingungen von Globalisierung, benennen die anderen die Folgen für bestimmte Politikfelder. So haben sich die Rahmenbedingungen der industriellen Arbeitsbeziehungen verändert, da etwa Tarifverträge oder Mitbestimmungsregelungen nationalstaatlich organisiert sind. In dem Maße, wie Löhne und andere Kostendifferenzen standortrelevant werden, steigt der Druck auf derartige Arrangements, weil die Option globaler Ausweichreaktionen ein Drohpotential bietet.

Die mögliche Verlagerung der Produktion ins Ausland ist die eine Seite der Medaille, die Migrationen ausländischer (Erwerbs-) Personen die andere. Ungeachtet der vielschichtigen Motive für die Zuwanderung muß in den Zielländern über die Auswirkungen der Migration (ökonomisch, demographisch, regional usw.) diskutiert und über Maßnahmen (Integrationspolitik usw.) nachgedacht werden. Dies darf aber nicht dazu führen, daß man sich der politischen Verantwortung – etwa für Asylbewerber – entzieht.

Im vierten Teil – hier erfolgt die Hinwendung auf die betriebswirtschaftliche Ebene – stehen die Unternehmen als Akteure der Globalisierung im Mittelpunkt. Denn wenn internationale Aktivitäten von Unternehmen zunehmen, müssen auch die strategischen Orientierungen – etwa unternehmensinterne Organisation oder Standortkriterien – überdacht werden, um "Globalisierungsvorteile und Lokalisierungsnotwendigkeiten" abzugleichen. Eine besondere Rolle kommt dabei der Personalentwicklung zu: etwa in bezug auf die Integration ausländischer Führungskräfte oder als Verbesserung kommunikativer Kompetenz und kultureller Sensibilität.

Dabei können die Unternehmen bei der Beurteilung der Notwendigkeit und Ausgestaltung von Ausgleichsmaßnahmen nicht über einen Leisten geschlagen werden. Auf multinationale Unternehmen, die über nationale oder regionale Tochtergesellschaften agieren, kommen andere Herausforderungen zu als auf jene Unternehmen, die als – arbeits- teilig organisierte – „Global Player“ weltweite Märkte mit ihrem weltweiten Ange-

bot bedienen. Komplettiert wird die betriebswirtschaftliche Betrachtung durch zwei Fallbeispiele: Globales Management am Beispiel ABB und Globalisierung als unternehmerischer Entwicklungsprozeß am Beispiel Daimler-Benz.

Die vorliegende Veröffentlichung zeigt ein facettenreiches und differenziertes Bild unterschiedlicher Dimensionen von Globalisierung. Vor allem aber verdeutlicht sie, daß Globalisierung ein untaugliches Objekt für Schwarz-Weiß-Malerei ist. Es wird auf die positiven und negativen Begleiterscheinungen, auf Gewinner und Verlierer verwiesen. Weder Glorifizierung noch Dämonisierung sind für eine nüchterne Analyse hilfreich. Dafür den Blick zu schärfen, ist auch ein Verdienst dieser Publikation.

Eckhard Bergmann (Bonn)

Verkehr aktuell: Freizeitmobilität.
Hrsg.: Topp, Hartmut H., Fachgebiet Verkehrswesen, Universität Kaiserslautern. – Kaiserslautern 1997. II, 123 S., Kt., Abb., Tab., Lit. = Grüne Reihe, Nr. 38

Freizeitmobilität bildete das Rahmenthema einer Vortragsreihe der Universität Kaiserslautern, deren Vorträge in diesem Band veröffentlicht wurden. Freizeitmobilität in ihrem engen Sinne – also Freizeitverkehr – ist heute zum dominierenden Verkehrszweck geworden. Nimmt man den freizeitorientierten Teil des Einkaufsverkehrs („Erlebniseinkauf“) hinzu, erfolgen ca. 60 % des Verkehrs aus Freizeitgründen. Die geringe Bindung an zeitliche Rhythmen, die Dispersion der Ziele im Raum und die relativ große Spontaneität vieler Freizeitaktivitäten führen beinahe zwangsläufig zu einem hohen Anteil der individuellen Verkehrsmittel – im Nahbereich noch einen relativ hohen Anteil zu Fuß und mit Fahrrad, bei längeren Distanzen fast ausschließlich das Auto. Der ÖV spielt nur eine sehr untergeordnete Rolle selbst in den Szenarien, die einer ökologisch orientierten Verkehrspolitik große Bedeutung beimessen (abgesehen vom Flugzeug als Verkehrsmittel des Ferntourismus).

Die Spanne zwischen den Fakten der Freizeitmobilität (einleitend von H. Hautzinger beschrieben) und den Faktoren der Freizeitmobilität aus dem Freizeitverhalten der Menschen (abschließend von F. Romeiß-Stracke umrissen) wird gefüllt durch die Be-

schreibung der Versuche und der Probleme, den Freizeitverkehr zu steuern, zu begrenzen und auf ÖPNV umzulenken. Der eröffnende und der abschließende Vortrag benennt die Einschätzung der Problematik recht eindeutig: Freizeitmobilität bestimmt den modernen Menschen und kann selbst bei optimistischer Einschätzung der planerischen Möglichkeiten nur geringfügig beeinflusst werden. Man müsse die Freizeitmobilität akzeptieren und die ökologischen Folgen minimieren.

In diese Richtung argumentieren auch die anderen Beiträge bzw. lassen ihre Ergebnisse andere Schlußfolgerungen kaum zu. Die Verkehrsbelastung großräumiger Erholungsgebiete (im Südosten Münchens) ist auch bei einem ausgebauten Bahnangebot kaum realisierbar, zumal die begleitenden Maßnahmen wie Park-and-Ride, Shuttle-Verkehr in den Zielgebieten oder striktere Parkreglementierung in den Zielgemeinden kaum Aussicht auf Realisierung haben. Eine bemerkenswerte Nutzung des ÖPNV wird selbst bei Großveranstaltungen oder bei Freizeitgroßanlagen nur unter günstigen Rahmenbedingungen (insbesondere hinsichtlich des Standorts, des Parkraumangebots und der Art der Veranstaltung) erreicht. Die Erfahrungen der sog. autofreien Kur- und Fremdenverkehrsorte werden in sehr relativierender Darstellung schließlich mit dem Hinweis auf die Abhängigkeit der Orte vom Autoverkehr als nicht realisierbar dargestellt. Schließlich vermittelt auch der Beitrag über Mobilitätsmanagement im Freizeitverkehr nur eine sehr moderate Hoffnung auf eine verstärkte Nutzung des sog. Umweltverbundes in der Freizeit.

Das aus der Sicht der Freizeitplanung zu ziehende Resümee zu den Ergebnissen der abgedruckten Beiträge ist unbefriedigend. Selbst im Hinblick auf die von Romeiß-Stracke anvisierte Minimierung ökologischer Folgen zeigen die Vorschläge der Experten nur eine geringe Besserung. Die „ungeheure Kraft“ hinter der Freizeitmobilität ist ganz offenbar zu lange nicht ausreichend beachtet worden. Und heute noch, dies wirft F. Romeiß-Stracke den Planern und Architekten vor, würden sie sich lieber mit dem Bau von Flughäfen und Bahnstationen beschäftigen. Diese These untermauert sie auch in einer Analyse des Lehrangebots der Deutschen Hochschulen, in dem das Thema Freizeitmobilität offenbar nicht vertreten ist.

Zu fragen ist, ob sich etwas ändert, wenn Planer und Architekten sich um dieses Thema mehr kümmern würden. Das Problem Freizeitmobilität und seine Folgen verlangen

sicher das Engagement weiterer Fachplanungen und gesellschaftlicher Gruppen und sind insofern auch ein politisch anzugehendes Problem. Und hier – dies haben die Arbeiten des BBR zum Thema verkehrlich hoch belasteter Fremdenverkehrsgebiete gezeigt, sind nicht einmal die Vertreter der betroffenen Gebiete zu einer klaren Haltung bereit. Insofern werden dadurch auch die Berichte dieser Veröffentlichung bestätigt, die mehr oder weniger deutlich auf diese zögerliche oder auch uninformierte Haltung der politischen Kräfte in den stark betroffenen Regionen und Gemeinden hinweisen. Der etwas vereinfachende Hinweis von F. Romeiß-Stracke auf die ideologischen Scheuklappen in dieser Diskussion – „links und grün“ gegenüber der „protestantischen Ethik“ der konservativen Seite – verweisen auf eines der zentralen Hemmnisse in diesem Konflikt.

Siegfried Röck (Bonn)

Jerichow, Marion (Ed.): 1. ECOMOVE Congress „Land Use, Lifestyle and Transport“. Documentation. Hrsg.: Universität Gesamthochschule Kassel, Gesamthochschul-Bibliothek. – Kassel 1995. 452 S., Kt., Abb., Tab., Lit.

Vom 25. bis 27. Mai 1994 fand in Kassel die 1. ECOMOVE-Konferenz „Land Use, Lifestyle and Transport“ statt. Diese Konferenz war gedacht als Bestandteil eines auf mehrere Jahre angelegten internationalen Projektes mit dem Titel „Transatlantic Collaboration on Land Use and Transport“. Diese Zusammenarbeit entstand aus einer innereuropäischen wie deutsch-amerikanischen Zusammenarbeit. Es ging dabei vor allem „um die Beeinflussung derjenigen Wirkungs- und Handlungsfelder, die bisher für Verkehrswachstum verantwortlich sind, in Richtung einer weniger verkehrsintensiven Entwicklung.“ Außerdem sollten „die Wechselwirkungen zwischen Lebensalltag, Belastungen durch Verkehr und den gewünschten Lebensqualitäten transparent gemacht werden.“ Die Konferenz hatte das Ziel, Entscheidungsträger aus Politik, Verwaltung und Verbänden sowie Wissenschaftler und Kulturschaffende an einen Tisch zu bringen. Der vorliegende Sammelband faßt die Konferenzbeiträge zusammen.

Im Kontext einer internationalen Zusammenarbeit und einer internationalen Konferenz rücken die grenzüberschreitenden, globalen Dimensionen und Probleme des

zunehmenden Autoverkehrs ins Blickfeld. Zur Zeit schätzt man weltweit knapp eine halbe Mrd. Personenkraftwagen und mehr als 150 Mio. Lastkraftwagen. Bis zum Jahr 2015 soll die Zahl der Kraftfahrzeuge auf mehr als eine Milliarde anwachsen. Damit wächst die Zahl der Fahrzeuge erheblich schneller als die der Erdenbürger: Kamen 1950 noch 46 Menschen auf ein Fahrzeug, so beträgt heute schon das Verhältnis etwa 9:1. Und deutlich schneller noch als der Fahrzeugbestand steigen die insgesamt zurückgelegten Entfernungen, und dies um so mehr, je mehr es zur Integration der regionalen und globalen Märkte kommt. Die Autokilometer nehmen schätzungsweise jedes Jahr um 120 Mrd. Kilometer zu.

Die „Globalisierung“ des Straßenverkehrs darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß es auch hier eine erste und eine dritte Welt gibt und daß die überwiegende Mehrheit der Menschen im Süden nie in den Genuß eines eigenen Autos kommen werden. Während 80 % aller Autos auf den Straßen der Industrieländer rollen, stellen China und Indien, die bevölkerungsreichsten Länder der Erde, nur 1 % des globalen Fahrzeugbestandes. In einer Welt jedoch, in der Beschleunigung, Erreichbarkeit und Automobilität immer stärker zum Maßstab der Entwicklung werden, werden damit die bestehenden Ungleichheiten gefestigt.

Die Liste der durch den motorisierten Straßenverkehr verursachten Probleme ist lang. Interessant dabei ist, daß neben den vielfach diskutierten Umweltproblemen, die vom CO₂-Klimaproblem bis hin zum Flächenverzehr durch Straßeninfrastruktur reichen, zunehmend auch die gesellschaftlichen Problemdimensionen ins Blickfeld geraten. Ungefähr eine Viertelmillion Menschen werden jährlich weltweit durch Straßenverkehrsunfälle getötet. Unzählige gewachsene Stadtquartiere werden dem Straßenbau geopfert oder durch ihn entwertet. In einer Gesellschaft, die die Auto-Mobilität zunehmend zur Norm erhebt, werden diejenigen erheblich benachteiligt, die sich entweder kein Auto leisten können oder die aus anderen Gründen nicht in der Lage sind, Auto zu fahren (Kinder, ältere Menschen, Behinderte). Hierdurch werden die sozialen Probleme des unterschiedlichen Zugangs zu Arbeitsplätzen, Bildungs-, Gesundheits- und Versorgungseinrichtungen verschärft. Schließlich ist die ökonomische Basis von Städten insgesamt gefährdet, wenn zunehmende Verkehrsprobleme die Haushalte und Unternehmen veranlassen, ins Umland abzuwandern.

Zur Lösung der identifizierten und dokumentierten Verkehrsprobleme bietet sich eine breite Palette von strategischen Ansatzpunkten und konkreten Maßnahmen an. Auf dem Ecomove-Kongreß in Kassel wurde in insgesamt acht themenorientierten Workshops versucht, diese Maßnahmen und Strategien aufzuspüren, zu diskutieren sowie deren Möglichkeiten und Grenzen auszuloten. Neben den sich bietenden technischen Optionen (Fahrzeugtechnik, Verkehrstechnik, Logistik u.ä.) zeigen sich eine Menge organisatorischer und verhaltensorientierter Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen. Nur die Politik kann entscheiden, ob und wie die sich in diesen Bereichen bietenden Potentiale ausgeschöpft werden können: durch Planung, durch einen geeigneten rechtlichen Rahmen, durch marktorientierte Anreize und/oder durch einen „Politikstil“, der auf Information, Kooperation und Partizipation zielt. Das Verdienst der Konferenz und der daraus erwachsenen Publikation dürfte weniger darin liegen, zur Erhellung dieser Maßnahmen und Strategien beizutragen, als vielmehr darin, einen ernsthaften Versuch unternommen zu haben, einen internationalen Erfahrungsaustausch und Dialog zur globalen Zukunft der Städte und des Verkehrs anzustoßen.

Stefan Schmitz (Bonn)