

Buchbesprechungen

Albers, Gerd und Julian Wékel: Stadtplanung. Eine illustrierte Einführung. – Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft und Primus Verlag 2008. – 191 S., Tab., Abb., Karten, Photos. – ISBN 978-3-89678-621-0. – € 39,90

Das Buch basiert auf der 1992 in der zweiten Auflage erschienen „Stadtplanung. Eine praxisorientierte Einführung“ von *Gerd Albers*, die vor allem „die handwerkliche Seite der Stadtplanung“ (S. 7) darlegte. Das Verfassersteam betont im Vorwort, dass sich das Verständnis der Stadtplanung im Laufe der letzten zwei, drei Jahrzehnte gewandelt hat. Man hat eingesehen, dass man Stadt und Zukunft – also „Stadt-zukunft“ – nicht einfach so planen könne. Zu komplex wurde der Gegenstand Stadt – durch die Erkenntnis von der Begrenztheit der Ressourcen oder den demographischen Wandel oder auch durch die politischen und ökonomischen Umwälzungen, die sich seit dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ ergaben. Stadtplanung wurde inzwischen als kommunalpolitische Dauerbaustelle erkannt. Auf diese Neueinschätzung der Situation der Stadtplanung nimmt das Buch Bezug. Einen wesentlichen Beitrag dazu leisten Anlage und Gestaltung des Bandes, die sich fundamental vom ursprünglichen Werk unterscheiden. Diese Äußerlichkeiten sind es auch, die das Fazit dieser Rezension vorwegnehmen lassen: Sie machen den Band nicht nur für Auszubildende entsprechender Fachrichtungen interessant, sondern sie sprechen auch eine breitere Öffentlichkeit an – bis hin zum vielzitierten „mündigen Bürger“. Die Inhalte werden grafisch anschaulich und verbal klar vermittelt – ein Lehr- und Lernbuch also, das möglichst weite Verbreitung erfahren sollte. „Stadt“ ist immerhin für mehr als 50 % der Weltbevölkerung Lebensraum. Auch in Mitteleuropa, und darauf vor allem beziehen sich die Inhalte, lebt ein Großteil der Bevölkerung in Städten: Sie sind ein Thema, das alle angeht. Der Inhalt ist sehr übersichtlich in sechs Kapitel gegliedert: Kap. 1 (S. 9ff.) „Die Standortbestimmung – Stadtplanung als Beitrag zur Ordnung des Zusammenlebens“; Kap. 2 (S. 18ff.) „Die Herkunft – zur geschichtlichen Entwicklung von Städtebau und Stadtplanung“; Kap. 3 (S. 41ff.) „Die Theorie und das Handwerk – die Arbeitsweise der

Stadtplanung“; Kap. 4 (S. 64ff.) „Die Regeln – Recht und Organisation der Stadtplanung“; Kap. 5 (S. 109ff.) „Die Vorgehensweise und Ergebnisse – die Praxis der Stadtplanung“; Kap. 6 (S. 171ff.) „Die Zukunft – Perspektiven der Stadtplanung“. Es folgen ein Exkurs: „Tätigkeitsfelder und Ausbildungsgänge in der Stadtplanung“ (S. 178ff.), ein Anhang „Schlüsseltexte des Planungsrechts“ (S. 181ff.), eine Bibliographie (S. 187ff.) sowie ein Register (S. 190f.). Die Kapitelüberschriften belegen, dass die beiden Verfasser eine Herkulesaufgabe übernommen haben, die jedoch hervorragend gemeistert wurde. Man bekommt einen ausgezeichneten Überblick über die Entwicklung der Stadtplanung, es wird aber auch Verständnis für die Stadt als Individuum und das Zusammenleben der Menschen in der Stadt geweckt. Die Sachverhalte werden auf der Zeitachse angeordnet, so dass man Entwicklungen erkennen und nachvollziehen kann – auch, dass sich sowohl die Ziele als auch die Umsetzung der Stadtplanung in die Realität im Laufe der Zeit geändert haben. Dabei nehmen zu Recht die neueren Entwicklungen, auch Aktualitäten, einen breiten Raum ein – vor allem die Transformation der Städte nach der sogenannten Wende. Dass Deutschland im Mittelpunkt steht (jedoch nicht ausschließlich), ist einsichtig, denn Stadtentwicklung und Stadtplanung stehen in einem regionalhistorischen Kontext, sie sind aber auch in nationale Rechts- und damit Planungssysteme eingebunden. Daher wird vor allem die Leserschaft des deutschen Sprachraumes mit viel Gewinn das Buch lesen und sich über ihren Hauptlebensraum Klarheit verschaffen können – auch im Sinne einer Bürgerbeteiligung an Stadtpolitik und Stadtplanung. Die eingangs ausgesprochene positive Einschätzung sei wiederholt: Es handelt sich um ein hervorragend gestaltetes Lehr- und Lernbuch, das einen breiten Leserkreis ansprechen sollte, weil es auf anschauliche und zugleich höchst seriöse Art das Bewusstsein für Stadtplanung sensibilisiert und weiterentwickelt. Der Band gehört nicht nur in die Hände von Studierenden der Stadtplanung, sondern auch in die von Politikern und Administratoren sowie eigentlich in die eines jeden an Stadtplanung interessierten Bürgers.

Hartmut Leser (Basel)

Nuhn, Helmut und Markus Hesse: Verkehrsgeographie. – Paderborn et al.: Verlag Ferdinand Schöningh 2006. – UTB 2687. – Grundriss Allgemeine Geographie. – 380 S., Abb., Karten, Photos. – ISBN 3-8252-2687-5. – € 18,90

Die Verkehrsgeographie als Teildisziplin der Wirtschaftsgeographie hat ihren Weg gefunden. Es waren nicht so sehr die Einflüsse des akademischen Lehrbetriebs und der großen Theoretiker des Faches, sondern die Erfordernisse und Anregungen einer täglich nach Analyse und Beratung suchenden Praxis, die einen kontinuierlichen Ausbau des Themenbereiches anschoben. Wer heute das Ausbildungsangebot der Universitäten – natürlich nicht nur in der Geographie, sondern auch in Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Ingenieurwesen u.a. – betrachtet, stellt fest, dass man sich überall mehr oder weniger intensiv mit Transport und Mobilität beschäftigt. Und wer heute zu den planenden Verwaltungen auf allen Ebenen Europas und zu den Mobilitätsdienstleistern kommt, trifft Geographen zuhauf. Aus dieser für unser Fach erfreulichen Entwicklung resultiert die Notwendigkeit, immer wieder den Stand der Forschung, aber auch der gesellschaftlichen Herausforderungen zusammenzufassen. Schon seit mehreren Dekaden versuchen wissenschaftliche Verlage, Autoren für solche lehrbuchartigen Zusammenfassungen zu gewinnen, denn die an sich verdienstvolle letzte Verkehrsgeographie von *Maier und Atzkern* (1992) verlangte nach Nachfolgern. Es traf sich sehr glücklich, dass zwei Autoren ihre Kompetenzen im Bereich Ökonomie/Entwicklungsländer/Seeverkehrswirtschaft (*Helmut Nuhn*) und Regionalplanung/Ökologie (*Markus Hesse*) zusammenführten zu einer Monographie, die endlich ohne Platzmangel nicht nur den Stand der fachlichen Diskussion, sondern auch anschauliche Beispiele präsentieren und den Blick in die Zukunft werfen darf. Die Gliederung folgt dem sachlogischen Aufbau des Phänomens von der Angebotsseite (Verkehrsträger) her, in die die Nachfrage eingebunden wird. Das Nachfrageverhalten erscheint weniger systematisch, hier hätte man sich einen Blick auf verhaltensorientierte Nachfrage- und Verkehrserzeugungsmodelle im Personen- und Gütertransport zusätzlich zu den übrigen „Theorien und Modellen“ gewünscht. Sehr erfreulich (und ja für Geographen

selbstverständlich) ist das Kapitel zur „Räumlichen Betrachtung“ mit Abschnitten zur Verkehrsentwicklung in Verdichtungs-, suburbanen und ländlichen Räumen sowie einem Exkurs zu Verkehrsstrukturen in der Dritten Welt (vor allem Südamerika). Den vielfältigen Theorien und Modellen, im Wesentlichen ausgehend von der Physik (Gravitation) und der (neoklassischen) Ökonomie steht der empirische Blick auf die realen Prozesse im Raum gegenüber. Die anhaltende Diskussion zur Raumwirksamkeit des Infrastrukturausbaus als favorisiertem Entwicklungselement der staatlichen Planung kommt nach Feststellung der Autoren bisher nicht zu konklusiven Ergebnissen. Sie macht deutlich, dass noch viele Forschungsfelder offen bleiben. Die abschließenden Kapitel über „Nachhaltige Entwicklung“ und ihr Ausblick auf Mobilität und Gesellschaft markieren das Dilemma der in der Demokratie planenden Geographen: Jeder weiß, dass weiterhin zunehmende Mobilität – die Obergrenze der Nachfrage ist offensichtlich noch nicht erreicht – weltweit Umwelt schädigt und durch ihre Emissionen wichtigster Agent des Klimawandels ist. Aber Mobilität bedeutet auch Freiheit von räumlichen Zwängen – und die geben die Menschen nirgendwo auf der Erde gerne auf. An diesem umfangreichen und klug konzeptionierten Werk mit vielen Materialien und einer nützlichen Literaturliste gibt es grundsätzlich nichts auszusetzen. Einige Kleinigkeiten sind trotzdem anzumerken, die gerade den weniger versierten Nutzer (Studenten!) irritieren könnten. Die an sich ausführliche Darstellung des deutschen Straßennetzes einschließlich seiner technischen und juristischen Parameter übersieht (S. 48) die Gemeindestraßen (ca. 415 000 km, doppelt so lang wie die klassifizierten Straßen) und erschwert damit Vergleiche mit anderen europäischen Staaten. Beim Blick auf die Integration der europäischen Bahnnetze (S. 87) darf der Begriff des EU-Ziels der „Interoperationalität“ nicht fehlen; auf der Eisenbahnkarte Niedersachsens (S. 223) verschwinden zwischen 1957 und 1976 die z.T. bis heute aktiven Privatbahnen. Im Abschnitt zu den aktuellen Konzepten der Verbesserung des ÖPNV fehlt eine präzisere Ansprache der seit 1997 notwendigen Nahverkehrspläne für die Kreise und Städte über 50 000 Einwohnern in Deutschland. Im sonst sehr umfassenden Überblick über die ökonomischen Modelle im

Zusammenhang mit den Transportkosten im Raum (Kap. 4.1) hätte man sich eine Einbindung der externen/sozialen Kosten (Umwelt!) gewünscht, die in einem weiteren Kapitel separat, jedoch ohne den Versuch einer Monetarisierung, angesprochen werden. Gerade die in Kapitel 5 geforderte „nachhaltige Entwicklung“ kann der Wissenschaftler dem Bürger (und den Politikern) in ihrem Nutzen erst dann verdeutlichen, wenn er Kosten und Erträge auf betrieblicher, gesellschaftlicher und ökologischer Ebene präzisiert. Dann gelingen auch in der Demokratie „Zähmung und Anpassung des Verkehrs an die Stadt“ (S. 319), an den Raum und an unseren Globus, mithin die vom Mitverfasser (*Markus Hesse*) seit Jahren geforderte „Verkehrswende“. Diese steuern aber (leider) nicht deutsche Wissenschaftler und ihre Kollegen, sondern die Individuen hier, in den europäischen Nachbarländern (die in der Literatur und den Fallstudien leider zu kurz kommen), den übrigen Industriestaaten und in der Dritten Welt mit ihrem Mobilitätsverhalten. Hier hätte man gerne noch mehr zu Verkehrs- (Personenverkehr) und Konsumverhalten (Gütertransport) gehört. Doch schlussendlich muss jedes Buch einmal fertig sein und Wünsche offen lassen, damit unsere Arbeit weitergeht.

Konrad Schliephake (Würzburg)

Krätke, Stefan: Europas Stadtsystem zwischen Metropolisierung und Globalisierung. Profile und Entwicklungspfade der Großstadregionen Europas im Strukturwandel zur wissensintensiven Wirtschaft. – Berlin et al.: LIT 2007. – Beiträge zur europäischen Stadt- und Regionalforschung 3. – 165 S., Abb., Karten. – ISBN 978-3-8258-0553-1. – € 29,90

Der Wert dieser sehr fundierten Untersuchung liegt in der Daten- und Ergebnisdokumentation. Das durch viele anschauliche Karten und sektorale Struktur-

profile abgebildete europäische Stadtsystem 2005 mit den Veränderungen seit 1997 besteht aus 54 städtischen Räumen auf der NUTS-3-Ebene mit jeweils mehr als 450 000 Einwohnern in der Kernstadt und mehr als einer Million Einwohnern insgesamt sowie drei kleineren Räumen (die Hauptstadregionen der Slowakei und Sloweniens sowie der Raum Zaragoza). Karten und Profile ermöglichen einen Vergleich der wissensintensiven Tätigkeiten in den städtischen Räumen, z. B. zwischen den Bankzentren London und Frankfurt. Das Beispiel zeigt, dass bei einem Vergleich auf der europäischen Maßstabebene deutliche Unterschiede zur nationalen Ebene bestehen, wo Finanzdienstleistungen in Frankfurt erheblich höher gewichtet werden. Die Mehrheit der Räume in der EU bestimmen sowohl forschungssensitive Industrietätigkeiten als auch technologieintensive Dienstleistungen. Diese Dienstleistungen entwickeln sich auch in Übereinstimmung mit den Erfahrungen in den neuen Ländern deutlich besser als die übrige Wirtschaft. Warum sie in starkem Maße die Wettbewerbsfähigkeit der städtischen Räume bestimmen und warum die räumlichen Disparitäten in der EU größer werden, bleibt in dieser Untersuchung weitgehend offen, da ein systematischer Erklärungsansatz im Rahmen der „Global-City“-Forschung nicht gesucht wurde. Unklar bleiben vor allem die Begriffe, die die Rahmenbedingungen der Veränderung beschreiben und möglicherweise sehr stark beeinflussen, Globalisierung und Metropolisierung, verstanden als ein dazu entgegen gesetzter Trend (räumliche Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklungspotenziale), ebenso die Bestimmung und Operationalisierung dieser Potenziale. In der sehr nüchtern analysierenden Arbeit wird Kritik an der deutschen Bildungs-, Wissenschafts- und Wirtschaftspolitik auch ohne die Charakterisierung wichtiger Akteure als „Funktionscliquen der neoliberalen Einheitspartei Deutschlands“ auf dem „Weg zur neoliberalen Grünschnabelwirtschaft“ verständlich.

Wolf Gaebe (Stuttgart)

Buchbesprechungen

Rodrigue, Jean-Paul, Claude Comtois and Brian Slack: The Geography of Transport Systems. – London, New York: Routledge 2006. – 285 S., Abb., Karten. – ISBN 0-415-35441-2. – €34,99

Die schöne neue Welt des Internets bietet Erstaunliches und sie kann – das lernen schon unsere Erstsemester – viel Arbeit sparen. Epigonen stellen inzwischen ganze Bücher aus Wikipedia zusammen. So war es nur eine Frage der Zeit, bis auch Internet-Blogs als vermarktungsreif angesehen wurden. Das ist nicht von vorne herein als negativ zu beurteilen. Immerhin kann die Vernetzung und sinnvolle Verknüpfung einer Vielfalt von Meinungen und Fachdetails, von einer aufmerksamen ‚community‘ zusammengetragen, höchst anregend sein. So taten sich drei Geographen von nordamerikanischen Universitäten, davon zwei frankophone, zusammen, um Ergebnisse und Inhalte ihrer 1997 begonnenen Initiative „Transport Geography on the Web“ zu präsentieren, aufgeteilt in die beiden Arbeitsstränge ‚Konzepte der Geographie‘ (d.h. vor allem Gliederungen, Definitionen und Inhalte) und ‚Methoden‘ (qualitative und quantitative Gestaltungs- und Planungsansätze einschließlich der Informationstechnologien). Folgt man dieser im Ansatz überzeugenden Gliederung, so finden sich im Einführungskapitel „*Transport and geography*“ manch nützliche, manch triviale und einige verwirrende Aussagen (Fig. 1.1!), leider – wie auch in den meisten folgenden Kapiteln – ohne irgendwelche Quellenangaben und auch ohne Maß und Zahl. Einige der durchgehend etwas schlichten Karten scheinen der Fantasie entsprungen zu sein (Fig. 1.9: „Römerstraßen rund um den Mediterranean Ocean“), und im Überblick der Verkehrsgeschichte werden die Molukken-Inseln zu „Mollusken“ (S. 15). Mancher Begriff von geringem Erkenntniswert präsentiert sich in den üblichen Versatzstücken. Denn ob ‚Post-Fordismus‘ etwas mit der Ausbreitung der Telekommunikation zu tun hat (S. 23ff.), bleibt doch zweifelhaft. Gerade die von *F. Taylor* bei *Henry Ford* eingeführte Wissenschaft der Arbeitsteilung erlebt heute ihre Hochblüte in den neuen Formen von Güterdistribution und Trennung von Verkehrsweg und Verkehrsmittel,

sodass wir sozusagen beim ‚Re-Fordismus‘ landen. Nützlicher sind hier die Blicke auf technische Innovationen (Fahrzeug und Fahrweg) und die beiden Methodenmodule „Zugänglichkeit und Erschließung“ sowie „Geographische Informationssysteme“ (Raster und Vektoren). Das Kapitel „Transportsysteme und Netze“ ist klarer strukturiert. Aufbauend auf den inhaltlichen Teilelementen Transportkosten, Verkehrsnetze und Angebot-Nachfrage-Spannungsfeld stellt es Methoden der Graphentheorie und der Modellierung von Netzen vor. Ähnlich ist das nächste Kapitel „Wirtschaftliche und räumliche Strukturen der Transportsysteme“ aufgebaut. Die Abschnitte Wirtschaftsentwicklung, Raumorganisation und Standorte sowie die Methodenmodule „Lineare Optimierung und Analyse der Absatzgebiete“, insbesondere dem neo-klassischen Ansatz im Sinne der Lehrbücher von *Taafe* und *Gauthier*, *Hoyle* und *Knowles* folgend, schließen sich an. Die nächsten Kapitel betrachten die Verkehrsmittelwahl und Verkehrsknoten. Das Kapitel zur „(Organisation der) internationalen und regionalen Verkehre“ wirft über das Konzept der Transportketten hinaus einen durchaus nützlichen Blick auf Inhalte und Konzepte der Transportlogistik. Weitere Kapitel behandeln den Stadtverkehr (einschließlich Methoden seiner Erfassung) und den Zusammenhang zwischen Verkehr und Umwelt. Letzteres bringt viele schöne Wörter und verbalisiert Zusammenhänge, jedoch fehlen neben Maß und Zahl die aktuellen Monetarisierungsansätze für die vom Verkehr verursachten Umwelteffekte. Der abschließende Abschnitt zu Verkehrsplanung und Verkehrspolitik blickt auf die finanziellen (Subventionen) und administrativen (Regulierung/Deregulierung) Instrumente zur zielorientierten Steuerung insbesondere des Verkehrsangebotes, aber auch der Nachfrage. In der Zusammenfassung stellen die Autoren recht knapp als besondere Herausforderungen (und Aufgaben für Geographen) vor: Überlastung der Verkehrswege/Stau (ohne Lösungsvorschläge); Umweltprobleme in Bezug auf Energieverbrauch, Luft- und Wasserverschmutzung sowie Flächenverbrauch; Organisationsfragen/Logistik in horizontal und vertikal verbundenen weltweiten Produktions- und Aus-

tauschprozessen. Der Text, der sich als „studentenfreundlich“ bezeichnet, schließt mit der Hoffnung, beim Leser ein Interesse für weiterführende Studien der Verkehrsgeographie geweckt zu haben. Das ist nicht immer einfach. Die Wortfülle ist zwar durch Definitionen der Stichworte gegliedert und Diagramme sollen inhaltliche Zusammenhänge erläutern, doch es fehlen Datenreihen, Quellenangaben im Text und einige prägnante Fallstudien. Diese sind die eigentliche Stärke der anglo-amerikanischen Wirtschaftsgeographie und hätten auf den 285 Seiten viel Platz gehabt. Gerade das Urkonzept des Internetblogs hätte hier kreative und aktuelle Fallstudien einbauen können. Trotz aller verbalen Anstrengungen kommen auch die ökonomischen Modelle und Zusammenhänge zu kurz. Dagegen ist das Grundkonzept der einzelnen Kapitel mit einer inhaltlichen Darstellung zum jeweiligen Thema und den anschließenden Methoden der Analyse und planerischen Beeinflussung didaktisch gut aufgebaut. Jenseits des originellen konzeptionellen Ansatzes erhält der Rezensent nicht das Gefühl, etwas Neues gefunden zu haben. Die anglo-amerikanischen Klassiker der 1990er Jahre (und erfreulicherweise einige französische Quellen) sind umfangreich referiert, doch kommt die Wirtschaftsgeographie jenseits *Von Thunen* (sic!) und *A. Weber* zu kurz. Vielleicht ist deshalb der Band als ‚*Human-Geography*‘-Textbuch vermarktet. Unser europäischer Markt und unsere Studenten sollten ein wenig mehr verlangen.

Konrad Schliephake (Würzburg)

Achen, Matthias, Juliane Böhmer, Matthias Gather und Peter Pez (Hrsg): Handel und Verkehr, Mobilität und Konsum. – Mannheim: MetaGIS-Infosysteme 2008. – Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 19. – 186 S., Tab., Abb., Karten. – 978-3-936438-21-5. – €28,-

Wenn man die aktuelle Diskussion zu Publikationen, die Evaluierungsverfahren und die Orientierung auf wissenschaftliche Exzellenz betrachtet, dann stellt sich schon die Frage, ob die Erstellung von Büchern überhaupt und von Sammelbänden der Vorträge einer Tagung speziell nicht eine reine Zeitverschwendung sind. Sie tauchen weder im SCI noch im SSCI

auf, sind nicht bei SCOPUS oder dem VGDH gelistet und bringen so den Bearbeitern weder Reputation noch Punkte auf der Zitationsliste. Und Besprechungen von solchen Werken zählen erst recht nicht! Sollte man den Bearbeitern nicht lieber den Hinweis geben, sie sollten doch bitte mal schauen, aus welcher Richtung der Wind weht, statt Zeit, intellektuelle Anstrengung und Papier (denken wir nur an die ökologische Belastung durch den Waldeinschlag) zu verschwenden. Oder gibt es doch vielleicht noch eine andere Welt, in welcher wissenschaftliche Bücher durchaus in regelmäßigen Jahresaufgaben von tausenden von Exemplaren verkauft werden und auch Spezialbände einen Bildungs- und Diskussionsbeitrag leisten? Zumindest lässt sich diese Vermutung nicht völlig entkräften, wenn man die zahlreichen Buch-Veröffentlichungen betrachtet und sieht, wieviel Exemplare zur Besprechung bei den Fachzeitschriften landen. Wenn man sich dieser auch gegebenen Realität öffnet, stellt sich immer noch die Frage nach dem Wert einer speziell zu betrachtenden Veröffentlichung. In diesem Fall sprechen jedenfalls folgende Punkte für das Werk. Erstens gelingt es hier, aktuelle empirische Ergebnisse, die in die theoretische Diskussion eingebunden sind, zu dokumentieren. Damit wird zweitens eine neue Sichtweise auf den nach wie vor bedeutsamen Zusammenhang zwischen Verkehr/Mobilität und Standort-/Raumentwicklung (vor allem des Einzelhandels) hergestellt. Und drittens liefern die Beiträge vielfältiges Datenmaterial, welches für die Prognose und Modellierung wichtige Grundlagen bildet und damit sowohl die Arbeit in der Berufspraxis als auch die wissenschaftliche Diskussion bereichert. In einem einführenden Beitrag erläutert *Matthias Achen* den interdependenten Zusammenhang zwischen dem Strukturwandel im Einzelhandel und dem Wandel des Personenverkehrs. Es folgt eine statistische Untersuchung von *Jutta Kloas* zu Verkehrsmitteln, zeitlicher Verteilung, Wegezwecken und Zeitaufwand des Einkaufsverkehrs. *Joachim Scheiner* analysiert den Einfluss von Variablen (z.B. Wohnstandortpräferenzen, Raumstruktur, Lebensstile, PKW-Verfügbarkeit) auf die Einkaufsmobilität an einem empirischen Beispiel (Region Köln) und schafft damit wichtige Grundlagen für Modellierungen. Vertieft beschäftigt sich *Tilman A. Schenk* mit der Modellierung; die agentenbasierte Simulation von Einkaufsentscheidungen liefert wichtige Grundlagen

zur Verbesserung der Standortentscheidungen von Unternehmen und der planerischen Darstellungen von Einzelhandel. *Caroline Kramer* beschäftigt sich mit Wegezeiten und Zeitbudgets und identifiziert einen Trend der Zunahme von Wegezeiten bei zeitlichen Entzerrungen. *Claudia Nobis* untersucht die geschlechterspezifischen Unterschiede im Mobilitätsverhalten; es wird deutlich, dass bei gleichen Rahmenbedingungen der Faktor Geschlecht weniger bedeutsam ist als andere Einflussgrößen. Die verkehrlichen Effekte und Substitutionspotentiale durch IuK und „e-commerce“ analysiert *Petra Breidenbach*. *Dirk Fittkau* entwickelt und nutzt ein Modell zur Abschätzung der Effekte neuer bzw. veränderter Verkehrswege auf die Einkaufsorientierung. Schließlich erstellen *Knut Haase*, *Mirko Hoppe* und *Sven Müller* einen Optimierungsansatz für den Rückbau von Filialnetzen. Für jemanden, der nicht an der Tagung teilnehmen konnte, liefert der Band eine Fülle von wertvollen Informationen und empirischen Belegen bisher nur vermuteter Zusammenhänge zwischen Mobilität und Einzelhandel. Sehr deutlich zeigt sich auch der Wandel im wissenschaftlichen Ansatz von eher beschreibend-analysierenden Konzepten hin zu Modellierungen, die Prognosen und Empfehlungen ermöglichen. Und schließlich gelingt auch der inhaltliche Brückenschlag zwischen Handelsforschung und Mobilitätsforschung. Für alle die sich mit diesem Themenfeld beschäftigen – ob Wissenschaftler oder Praktiker – ist die Lektüre sehr zu empfehlen. Letzte Randnotiz: auch die hier vorgelegten Beiträge durchliefen einen externen Begutachtungsprozess.

Elmar Kulke (Berlin)

Günther, Jutta und Dagmara Jajeśniak-Quast (Hrsg.): Willkommene Investoren oder nationaler Ausverkauf? Ausländische Direktinvestitionen in Ostmitteleuropa im 20. Jahrhundert. – Berlin: Berliner Wissenschafts-Verlag 2006 – Frankfurter Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Ostmitteleuropas **11**. – 380 S., Tab., Abb. – ISBN 3-8305-1186-8. – €55,00

Es ist unstrittig, dass ausländische Direktinvestitionen (ADI) im Transformationsprozess Mittel- und Osteuropas nach 1990 maßgeblich zur Modernisie-

rung der Wirtschaft und zur Öffnung der Märkte beigetragen haben. Hinsichtlich Höhe, Herkunft und sektoraler Verteilung der ADI bestehen beträchtliche regionale Unterschiede, doch bleibt deren Einfluss auf das Wirtschaftswachstum und die Reformpolitik der Länder ambivalent. Auch wenn der Anteil der ADI am BIP in Mittel- und Osteuropa bereits 33 % beträgt, darf nicht übersehen werden, dass heute nur noch 3,1 % der ADI weltweit auf diese Ländergruppe (aber 41,6 % auf Westeuropa) entfallen (zu Beginn des 20. Jh. waren es 9,9 % im Vergleich zu 7,8 %; S. 220). Wie nach dem Zusammenbruch des Ostblocks litten auch die neu entstandenen Staaten nach dem Ersten Weltkrieg an Kapitalmangel und technologischer Rückständigkeit. Dabei stellt sich die Frage, ob die ADI-Politik der neunziger Jahre jeweils an die Zwischenkriegszeit anknüpft oder eher historisch „vorbelastet“ ist, was heutige Akzeptanzprobleme verständlich macht. Es ist das besondere Verdienst der beiden Herausgeberinnen, Beiträge der internationalen Tagung der Europa-Universität Viadrina und des Instituts für Wirtschaftsforschung Halle „Kontinuität und Wandel der ADI in Ostmitteleuropa“ redaktionell aufbereitet und durch gehaltvolle, auf eigene Forschungen gestützte Einführungen (ADI in der Zwischenkriegszeit, ADI nach 1990) sowie einen zusammenfassend vergleichenden Schlussteil zu einem Sammelband großer inhaltlicher Geschlossenheit vereinigt zu haben. Dazu trägt auch der detaillierte Index bei, der alle Beiträge erschließt. Im Mittelpunkt stehen die Länder Polen, Tschechien bzw. Tschechoslowakei und Ungarn. Die Authentizität der Beiträge beruht vor allem darauf, dass deren Verfasser zumeist aus den genannten Ländern stammen bzw. an dortigen Forschungseinrichtungen und Unternehmen tätig sind. Wer die jüngeren wirtschafts- und sozialstrukturellen Wandlungen in diesen Ländern verfolgt, wird vergleichbare Entwicklungen in früheren Zeiten mit besonderem Interesse aufnehmen. Geradezu spannend sind die Fallstudien ausgewählter (deutscher) Unternehmen vor dem Zweiten Weltkrieg. Die abschließende Feststellung der Herausgeberinnen, wonach „die Akzeptanz der ausländischen Investoren oft aus der Geschichte ... resultiert“ (S. 358), erinnert an *Heinz Fassmanns* These von der „Rückkehr der Regionen“ im Transformationsprozess. Es ist zu wünschen, dass der Sammelband von *Jutta Günther* und *Dagmara*

Jajesniak-Quast bezüglich der historischen Dimension zum Standardwerk der Transformationsforschung in Mittel- und Osteuropa wird.

Jürgen Deiters (Osnabrück)

Dörhöfer, Kerstin: Shopping Malls und neue Einkaufszentren. Urbaner Wandel in Berlin. – Berlin: Reimer 2008. – 189 S., Tab., Abb., Karten, Photos. – ISBN 978-3-496-01384-6. – € 29,90

Mit dem Band zu Großprojekten des Einzelhandels in Berlin erweist sich *Kerstin Dörhöfer* als exzellente Kennerin der Berliner Stadtentwicklung. Das Werk ist entstanden mit Unterstützung verschiedener einschlägiger Institutionen wie der Industrie und Handelskammer Berlin sowie dem Handelsverband Berlin-Brandenburg. In der Arbeit revidiert die Autorin ihre 1998 geäußerte skeptische Sicht auf die Shopping Malls („Wer eine kennt, kennt alle“, Utopia und die Shopping Mall, in: *RaumPlanung* 81). In der Stadtplanung werden Shopping Center überwiegend kritisch gesehen, und die Gefahr der Auflösung der Stadt und des Verschwindens der Städte durch Suburbanisierung gerade auch des Einzelhandels verschweigt *Kerstin Dörhöfer* keineswegs. Der Darstellung der innerstädtischen Stadtstrukturen und ihrer Veränderung durch den neuen Gebäudetyp der Shopping Mall ist ein historischer Rückblick über die Entwicklung der Einzelhandelsarchitektur weltweit vorangestellt, angefangen bei den Passagen des 18. Jahrhunderts über die Warenhäuser des 19. Jahrhunderts und die Highway Shopping Center des 20. Jahrhunderts bis zu den Malls, in Grundrissen und Bildern. Auf dieser Grundlage geht *Dörhöfer* dann auf die Berliner Verhältnisse ein. Ohne die Entwicklung Ost-Berlins zur Zeit der Teilung der Stadt zu vernachlässigen, stellt die Autorin Vorläufer der Shopping Malls in Berlin vor, vom „Europa-Center“ über das „Forum Steglitz“ bis hin zum „Tegel-Center“. Demnach bestanden 2003 in Berlin 62 Center mit einer Mindestgröße von 5 000 m², deren Verkaufsfläche sich in den 13 Jahren seit 1990 massiv erhöht hatte, um 83 % auf insgesamt 1,89 Mio. m². Eine Karte zeigt auch die Verteilung dieser Großprojekte des Einzelhandels über die Stadt auf. *Dörhöfers* These bezüglich der Strategie der Malls

ist: „Der Markt braucht Masse, der Markt braucht Emotionen“; der Erlebniskauf hat den Versorgungskauf abgelöst. Täglich besuchen 20-30.000 Menschen die großen Malls in Berlin – „steinerne Monolithen“, nach außen völlig abgeschottet – nicht nur um zu kaufen, sondern auch, um sich an den visuellen Verlockungen zu erfreuen. Exemplarisch werden 10 Shopping Malls untersucht, erläutert durch das Wesentliche zeigende Lageskizzen sowie eigene Fotos: die „Spandauer Arkaden“, das „Forum Köpenick“, die „Gropius Passagen“, das „Märkische Zentrum“, das „Zentrum Helle Mitte“, das „Ring-Center I und II“, das „Gesundbrunnen-Center“, die „Schönhauser Allee Arcaden“, die „Kaiser-Wilhelm-Passage“ und das „Neue Kranzler Eck“. Dabei kommt die Autorin zu dem Schluss: Jedes der Berliner Zentren entwickelt neben dem gleichbleibenden Angebot von Magnetstores und Filialisten jeweils eine eigene, dem urbanen Umfeld angepasste Architektur und Ausstattung. Mit dieser Schlussfolgerung spricht sie sich gegen ihre 1998 geäußerte Meinung der monotonen Wiederholung in den Shopping Malls aus. Kehrseite allerdings ist die bedrohliche Konkurrenz für den jeweils im Umfeld bestehenden Einzelhandel. Die Malls sind zu eigenen Stadtzentren geworden, die in vielen Situationen auch architektonische Mannigfaltigkeit erdrücken können. In ihren Momentaufnahmen schildert *Kerstin Dörhöfer* den urbanen Wandel in Berlin durch die großen Einkaufszentren in hervorragender Weise. Mit ihrem Buch hat sie ein Handbuch für Architekten, Kaufleute und Stadtplaner geschaffen, das in keinem Bücherschrank eines entsprechenden Büros (oder Haushalts) in Berlin fehlen dürfte.

Dieter Biewald (Berlin)

Schuchardt, Bastian und Michael Schirmer (Hrsg.): Land unter? Klimawandel, Küstenschutz und Risikomanagement in Nordwestdeutschland: Die Perspektive 2050. – München: Oekom Verlag 2007. – 243 S., Abb., Karten, Photos. – ISBN 978-3-86581-036-6. – € 39,80

Stellen Sie sich eine Welt vor, in der Experten aus Wissenschaft und Praxis extremere Ansichten vertreten als die Journalisten, die über deren Fachbereich berichten. Diese Welt existiert, und zwar in

Norddeutschland, genauer: in der Jade-Weser-Region. Der vorliegende Band bildet die Abschluss-Synthese des interdisziplinären Klimafolgenforschungsprojektes KRIM – Klimawandel und präventives Risiko- und Küstenschutzmanagement an der deutschen Nordseeküste. Dieses Forschungsverbundvorhaben setzte sich zum Ziel, aus den immer noch sehr groben Klimaszenariomodellierungen für den Zeitpunkt 2050 die Frage des Küstenschutzes an der Nordsee qualitativ und quantitativ zu untersuchen. Mittels statistischem Downscaling wurde für die untersuchte Region folgendes Szenario für 2050 als plausibelste Arbeitsgrundlage für Extremereignisse ermittelt: 55 cm Meeresspiegelanstieg (inklusive 15 cm Landsenkung), plus 10 cm infolge erhöhten Tidenubs. Zusätzlich wurde gesondert noch der Spezialfall untersucht, der eintreten würde, wenn ein Sturm wie Anatol den Küstenbereich heimsuchen sollte. Dafür wurde ein „Anatol-Zuschlag“ von 200 cm vorgegeben. Um ökonomische und ökologische Schäden simulieren zu können, wurden drei ökonomische Szenarien für 2050 entworfen. Das Basisszenario ist de facto ein optimistisches Szenario, womit auch die ökonomischen Verluste etwas größer ausfallen als mit dem Kontrastszenario, das eher pessimistisch ist. Als Alternativszenario wird noch eine Entwicklung Richtung Nachhaltigkeit ins Auge gefasst, ein Szenario, das dann aber bei den Resultaten nicht wieder auftaucht. Die ersten drei Kapitel befassen sich mit dem Forschungsvorhaben, der untersuchten Region und den Modellszenarien. Dann folgen zwei Kapitel zur erweiterten Risikoanalyse: Methodik (Kapitel 4) und Ergebnisse (Kapitel 5). Anschließend wird der Horizont vom eher naturwissenschaftlichen Feld ausgeweitet mit dem öffentlichen Konstrukt der Risiken durch Sturmfluten und Klimawandel (Kapitel 6), Handeln nur auf Basis sicheren Wissens im politisch-administrativen System (Kapitel 7) sowie Reaktionsvarianten des Küstenschutzes (Kapitel 8). Die zwei Schlusskapitel leiten daraus Empfehlungen für integriertes Risikomanagement ab (Kapitel 9) und

fassen die wichtigsten Ergebnisse und Empfehlungen abschließend zusammen (Kapitel 10). Insgesamt zeigt dieses Buch deutlich die Möglichkeiten und Limitationen der aktuellen Klima- und Klimafolgenforschung auf. Es liefert genau die Informationen, die ein geografischer Raum braucht, um sich Gedanken zu machen, wie mit der veränderten Klimasituation umzugehen ist. Wieso allerdings nebst dem politisch-administrativen System nicht auch das juristisch-rechtliche System genauer beleuchtet wird, ist nicht ersichtlich. Erst auf Seite 192 liest man in einem Satz, dass die konsequente Umsetzung einer neu entwickelten Strategie des raumbezogenen Küstenschutzes „allerdings auch Veränderungen des rechtlichen Rahmens erfordern würde“. Rein technisch machen die Ergebnisse von KRIM deutlich, dass der „beschleunigte Klimawandel mit dem resultierenden Bedarf nach beschleunigter Anpassung keine grundsätzlich neue Herausforderung für den Küstenschutz darstellt“ (S. 189). Deicherhöhungen bis zu 0,8 m wurden ermittelt, und die heutigen Schwachstellen (Schleusen, Siele) sind auch die zukünftigen Schwachstellen, die besondere Aufmerksamkeit erfordern. Bleibt noch der „Anatol-Zuschlag“, der nicht mit einer Eintretenswahrscheinlichkeit versehen werden konnte, weshalb unklar bleibt, ob dies die Büchse der Pandora sein könnte. Hier zeigen sich die Limitationen unserer Forschungsszenarien und Klimamodelle sehr deutlich, und das eingangs erwähnte überraschende Resultat aus Kapitel 6 erscheint plötzlich nicht mehr so unglaublich. Die Autoren des Bandes fordern deshalb auch eine veränderte Risikokultur, in der dem Bürger nicht eine absolute Sicherheit versprochen wird, sondern die Restrisiken thematisiert und diskutiert werden. Insgesamt ein empfehlenswerter Band, der geradezu motiviert, eine geografische Exkursion mit Studierenden in die Region zu führen und dabei diesen Bericht als Vorbereitungslektüre zu benutzen.

Werner Eugster (Zürich)