

Besprechungen

Birkmann, Jörn: Monitoring und Controlling einer nachhaltigen Raumentwicklung – Indikatoren als Werkzeuge im Planungsprozess. – Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, 2004. 371 S., zahlr. Abb. u. Tab. (= Regio spezial 2). ISBN 3-929797-86-0. 41,00 Euro.

Die planerische Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung, die 1998 in das Raumordnungsgesetz (ROG) aufgenommen wurde, impliziert vielfältige inhaltliche und methodische Neuerungen für die Landes- und Regionalplanung als deren maßgebliche Umsetzungsebenen. Der theoretische Überbau dieser neuen räumlichen Leitvorstellung, das Leitbild der nachhaltigen Entwicklung, bedarf auch 13 Jahre nach Rio noch immer einer Konkretisierung und theoretischen Unterfütterung: Zu groß ist nach wie vor die Definitionsvielfalt und zu weit das Begriffsverständnis der Nachhaltigkeit und damit auch der Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung. Was einerseits als große Stärke des Begriffs gesehen wird, weil nur deshalb sich so viele unterschiedliche Akteure damit identifizieren und ihm zu seiner ungebrochenen Popularität verhelfen, ist auf der anderen Seite Ursache für die bislang immer noch mangelnde Umsetzung in der Planungspraxis.

Dies nimmt Jörn BIRKMANN in der vorliegenden Arbeit (zugleich Dissertation an der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund) zum Anlass, um über eine Neuausrichtung der Landes- und Regionalplanung nachzudenken. Dabei geht er der Frage nach, inwieweit die räumliche Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung inzwischen Einzug in die Landes- und Regionalplanung gehalten hat und wie sie mittels geeigneter Instrumente konkretisiert werden kann, was letztlich auch zu einer

Stärkung der Regionalplanung insgesamt führen sollte. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem Instrument Nachhaltigkeitsindikatoren, für das er am Beispiel der Region Ostthüringen exemplarisch einen geeigneten Satz von Nachhaltigkeitsindikatoren entwickelt und anwendet.

Die Arbeit ist in drei große Abschnitte gegliedert: Zunächst erfolgt ein umfassender Grundlagenteil, der sich mit der theoretischen Fundierung des Konzeptes der Nachhaltigkeit beschäftigt, Leitlinien, Ziele und Indikatoren einer nachhaltigen Raumentwicklung aufarbeitet und den Stellenwert der Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung in der derzeitigen Landes- und Regionalplanung untersucht. Hierbei wird deutlich, dass die Umsetzung einer nachhaltigen Raumentwicklung weit mehr bedeutet als lediglich ein optimiertes Abwägungsgebot zwischen ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekten, wie es von einigen Vertretern der Planungspraxis aufgefasst wird. Vielmehr geht es nach Ansicht des Verfassers um den Einklang zwischen den sozio-ökonomischen Ansprüchen einerseits und den sie umgebenden ökologischen Funktionen andererseits (Modellvorstellung des Nachhaltigkeits-Eis anstelle des Nachhaltigkeitsdreiecks). Die anschließende Analyse der Bedeutung der Landes- und Regionalplanung für eine nachhaltige Raumentwicklung macht deutlich, dass es sich bei der Region zwar um eine, wenn nicht gar die entscheidende Planungsebene zur Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung handelt, gleichzeitig aber nach wie vor ein Umsetzungsdefizit einer nachhaltigen Regionalentwicklung vorliegt.

Die zentralen Erkenntnisse aus dem zweiten, empirischen Teil der Arbeit untermauern im Wesentlichen die im Grundlagenteil festgestellten Erfordernisse und Defizite hinsichtlich der Umsetzung einer nach-

haltigen Raumentwicklung und liefern zugleich das breite Fundament für einen eigenen konzeptionellen Vorschlag. So ergibt die durchgeführte Expertenbefragung von 18 Regionalplanungspraktikern aus den verschiedenen Bundesländern nicht nur Hinweise auf die Relevanz der Leitvorstellung in der Planungspraxis und die Einschätzung von Indikatoren als wesentliches Instrument. Ebenso werden praktische Probleme der Entwicklung und Anwendung von Nachhaltigkeitsindikatoren deutlich und mögliche Vorgehensweisen und Strategien zu deren Einführung thematisiert. BIRKMANNs Analyse von Zielen und Zielsystemen ausgewählter aktueller Regionalpläne hinsichtlich bereits integrierter Kriterien einer nachhaltigen Raumentwicklung erlaubt darüber hinaus einen detaillierten Einblick in den derzeitigen Stand der Regionalplanungspraxis.

Der sich anschließende dritte, konzeptionelle Teil, der insgesamt mehr als die Hälfte der Arbeit ausmacht, widmet sich im Kern der Entwicklung und Anwendung eines eigenen Nachhaltigkeitsindikatorensystems für den Adressat Regionalplanung am Beispiel der Region Ostthüringen. Besondere Beachtung verdient hierbei nicht nur die Entwicklung einer eigenen Struktur (Modellrahmen) für ein Nachhaltigkeitsindikatorensystem, die sich wohltuend von der oftmals üblichen Orientierung an den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit abhebt und einen stärker integrativen Weg vorschlägt. Ebenso hoch einzuschätzen ist die äußerst ausführlich durchgeführte und dokumentierte Entwicklung, Erhebung und Interpretation ausgewählter Indikatoren für die Beispielregion, die zahlreiche methodische und inhaltliche Fragestellungen aufgreift und dabei in der Indikatorenentwicklung immer wieder auftretende Detailprobleme (Datenverfügbarkeit, Validität usw.) thematisiert. Die abschließende Skizzierung eines Monitoring- und Controlingsystems für die Regionalplanung unter Verwendung des Indikatorensystems fällt – dem eigentlichen Schwerpunkt der Arbeit geschuldet – knapp aus. Ausgehend von den in der Arbeit dargestellten Ansätzen offenbart sich weiterer Forschungsbedarf, um das Instrument Indikatoren über die derzeit häufigste Verwendung als planungsvorberei-

tendes Informationsinstrument zu einem in den gesamten Planungsprozess integrierten Instrument der Entscheidungsunterstützung und Bewertung zu machen.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass die vorliegende Arbeit von Jörn BIRKMANN einen beachtenswerten Beitrag für die Weiterentwicklung der raumbezogenen Nachhaltigkeitsforschung leistet. Ein wesentlicher Wert der Arbeit liegt dabei sicherlich in der sehr systematischen Aufarbeitung und Darstellung des aktuellen Diskussionsstandes sowohl um Nachhaltigkeitsindikatoren als auch um methodische Aspekte von Leitlinien und Zielen einer nachhaltigen Raum- und Regionalentwicklung. In gleicher Weise hervorzuheben ist die Entwicklung eines Indikatorensatzes für die Regionalplanung Ostthüringen, der in seiner Systematik und detaillierten Ausarbeitung als Blaupause für viele Regionalplanungsprozesse dienlich sein kann. Vor diesem Hintergrund ist die Arbeit nicht nur für diejenigen empfehlenswert, die sich wissenschaftlich mit der Weiterentwicklung und Implementierung des Leitbildes der nachhaltigen Entwicklung beschäftigen, sondern ist ebenso aufgrund von zahlreichen Anregungen für Praktiker in dem Tätigkeitsfeld der Regionalplanung lesenswert.

Johannes FLACKE, Bochum

Brogio, Heinz Peter und Luise Grundmann: Mitteldeutschland in frühen Luftbildern. Ballonfotografien aus dem Archiv des Leibniz-Instituts für Länderkunde Leipzig e.V. – Leipzig: Lehmann Verlag, 2005. 239 S., 110 Abb. ISBN 3-937146-20-2. Euro 19.90.

Satellitenbilddbände waren von Beginn der Raumfahrt an sehr populär und liegen Jahr für Jahr auf den Weihnachtstischen. Auch die Fensterplätze im Flugzeug sind stets begehrt. Was ist das Faszinierende daran, wenn doch die Bilder selbst längst bekannt sind?

Diese Frage stellt sich noch mehr, wenn in Konkurrenz zu Satellit und Augenschein nun ein Band mit frühen Ballonfahrt-Luftbildern auf den Markt kommt, schwarz-weiß natürlich und körnig. Das kann doch eigent-

lich keine Chance mehr haben in einer perfekten Bilderwelt?

Aber der hier angezeigte Luftbildband wurde unmittelbar nach Erscheinen bereits in der ZEIT-Literaturbeilage (Mai 2005) unter dem Motto „Für Daheimbleiber“ dem gebildeten Leser in ganz Deutschland empfohlen. Und ebenso schnell hingen die jeweiligen Ortsfotos in den Schaufenstern der örtlichen Tourismusbüros und Zeitungsfilialen. Was also ist das Geheimnis der Popularität?

Es ist Stöberlust, es ist auch das Erstaunen darüber, dass der erste Ballonaufstieg bereits 1783 stattgefunden hat, in Deutschland 1785 in Frankfurt am Main. Die Welt von oben sehen, wäre bis dahin Bergsteigern vorbehalten gewesen und in engen Grenzen den Türmern. Aber auch diese Perspektiven haben ja bis heute ihren Reiz behalten. Erste Luftbilder in Serie gibt es seit 1859, das Militär machte sich das bereits im amerikanischen Bürgerkrieg 1861–65 zunutze. Mit dem Zeppelin wurden Luftbilder bereits für die Herstellung von Karten (Photogrammetrie) verwendet.

Wenn man heute die Vorbereitungen für eine Ballonfahrt auf dem Foto betrachtet, so schwankt dies zwischen Pionierarbeit und Ehrpusseligkeit mit Anzug und Melone. Es ist eine eigene Welt, die es aber ebenfalls bis heute gibt; die Gründe bestehen also fort: Das Geheimnis der Physik und der Optik, die Exklusivität, das archetypische Begehren, die *Welt von oben* zu sehen und die *Welt von früher* zu sehen.

Die Luftbildinterpretation also wird dem Volk erlaubt: Wo ist meine Stadt/ mein Haus? Und vor allem auch: Wie sah es hier früher aus, vor den beiden Weltkriegen? Die Brücke, der Stadtpark, der Markt? Das helle Rechteck – was könnte das gewesen sein? Was existiert noch vom historischen Erbe? Erstaunlicherweise kann auch der Laie auf diese Weise „die Welt lesen“, ganz anders als auf Karten.

Die Ballonfahrt geht über 106 Stationen von Jena über Dresden und Chemnitz bis Leipzig. Dachlandschaften, Industrie, Dörfer, die Saale, Steinbrüche und Schachtanlagen, die Dornburger Schlösser, Orte romanischer Lieder an Muschelkalksteilhängen

wie die Rudelsburg oder die Leuchtenburg oder Kospoda, Naumburg, Freyburg, Meiningen, Arnstadt, Apolda, Weimar, Mühlhausen und so weiter, wie der Wind den Ballon gerade getrieben hat. Interessant u.a. die geronnene Zeit in Form einer kilometerlangen Dampffahne der Eisenbahn hinter Burg Saaleck im Jahre 1910.

Alle Fotos sind auf einer eigenen Textseite der Topographischen Karte TK 25 zugeordnet und durchaus bis zum Jahre 2003 erläutert. Dorf- und Stadgrundrisse und Flurformen sind in großer Vielfalt zu studieren und in Beziehung zur Landesnatur zu bringen, barocke Stadtentwicklung steht neben dem wüsten Braunkohlentagbau und der elektrochemischen Industrielandschaft um Bitterfeld im Jahre 1912.

Bereits 1865 gab es im Elstertal bei Adorf einen riesigen Bahnhof im bayerisch-sächsischen Eisenbahnnetz bis nach Böhmen, gut 30 Jahre nur nach Goethes Tod; dieser Bahnhof war ein Projekt der EXPO 2000 und ist noch immer ein wichtiger Knoten, jetzt in der „Euregio Egrensis“ Man landet kurz hinter dem Völkerschlachtdenkmal schließlich bei der Leipziger IBA von 1913, beim Augustusplatz, der auch heute noch gestaltet werden will, und kann im Reichsgerichtsgebäude von 1909 das heutige Bundesverwaltungsgericht wieder erkennen.

Es ist wohl weniger die rein fachliche Luftbildinterpretation (das ginge auch), die die öffentliche Aufmerksamkeit erregen dürfte, als die Zeitreise in eine Welt, die bis zum Ersten Weltkrieg eine über 40-jährige Friedensperiode erleben durfte und in der deshalb ein ganzes Land erblüht ist – aus geographischer Sicht jedenfalls (und ohne die soziale Frage gleich mit zu behandeln; auch das ginge übrigens beim Blick in den Braunkohlentagebau und in die Leipziger (Hinter)Höfe).

Der Bildband ist mit seinen fachkundigen und verständlichen Erläuterungen und dem überaus populären Preis ein entspannendes und aktivierendes Vergnügen und wird zum Stöbern empfohlen – nicht nur den Daheimbleibern, sondern auch den Reisenden und Wandernden im modernen Mitteldeutschland.

Tilman RHODE-JÜCHTERN, Jena

Ehler, Melanie u. Matthias Müller (Hrsg.): Schinkel und seine Schüler. Auf den Spuren großer Architekten in Mecklenburg und Pommern. Unter Mitarbeit von Sabine Bock und Michael Lissok. Im Auftrag der Stadt Barth. Mit Unterstützung vom Landesamt für Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern und dem Betrieb für Bau und Liegenschaften, Verwaltung der Staatlichen Schlösser und Gärten. – Schwerin: Thomas Helms Verlag, 2004. 348 S., 125 sch.-w. u. 111 farb. Abb., 1 Kt., Lit.-verz. S. 327–340. ISBN 3-935749-34-1. 24,00 Euro.

Das Landschaftsbild in Nordostdeutschland wurde im Vergleich zu Süd- und Westdeutschland durch weniger Architekturepochen nachhaltig geprägt. Während aus der Romanik nur in Teilräumen eine größere Anzahl von Bauwerken auf uns gekommen ist, kann die Backsteingotik sicherlich als das prägendste Moment angesprochen werden. Die Renaissance und der Barock dagegen hinterließen wieder nur punktuell Spuren. Ein wesentlicher Grund dafür dürfte in dem Umstand zu suchen sein, dass die im Vergleich mit anderen Bereichen Mitteleuropas flächenmäßig recht großen Territorien des Spätmittelalters und der frühen Neuzeit eine geringere Residenzendichte nach sich zogen und dass die Städte des Hanseraumes spätestens mit dem 17. Jahrhundert den Höhepunkt ihrer wirtschaftlich autarken Entwicklung überschritten hatten.

Das 19. Jahrhundert erscheint dagegen auch im Bestand der auf uns gekommenen Bauten wieder als eine Epoche nicht nur großer baulicher Aktivität, sondern auch einer gewissen stilistischen Einheitlichkeit. In Preußen und in den Nachbarterritorien ist diese Entwicklung vor allem mit dem Wirken Karl Friedrich Schinkels (1781–1841) und seiner Schüler verknüpft. Dem Vineta-Museum in Barth und seinen Kooperationspartnern in Mecklenburg-Vorpommern, Bayern, Hessen und Polen war 2004 eine Ausstellung zu verdanken, die das architektur- und kunsthistorische Beziehungsgeflecht im näheren und weiteren Umfeld Schinkels beleuchtete. Die in der Schweriner Alten Artilleriekaserne im Juni

und Juli sowie anschließend im Barther Museum von Juli bis Oktober 2004 gezeigten Exponate, die von mehr als 20 Leihgebern zur Verfügung gestellt wurden, verliehen einer Epoche, die von einem ausgeprägten Klassizismus und nachfolgend von Neogotik und Neorenaissance stark geprägt wurde, ein Gesicht. Hinsichtlich der Konzeption und der visuellen Umsetzung, an der in vorbildlicher Weise auch Studierende des Fachbereichs Architektur der Fachhochschule Coburg und der des Caspar-David-Friedrich-Instituts für Kunstwissenschaft der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald beteiligt waren, hatte diese Sonderausstellung schon eher den Charakter einer Landesausstellung für Mecklenburg-Vorpommern. Die zugehörige Publikation unterstreicht diesen positiven Eindruck eines ungewöhnlich starken Engagements aller Beteiligten.

Der Band ist in einen Aufsatzteil, der sich den verschiedenen Aspekten im Wirken Schinkels und seiner bedeutendsten Zeitgenossen bzw. Schüler, wie z.B. Georg Adolph Demmler, Friedrich Wilhelm Buttel, Friedrich August Stüler, Caspar David Friedrich und Johann Gottfried Steinmeyer sowie Julius Simonsen, widmet, und in einen Katalogteil gegliedert. Auf den Katalogteil folgt ein Verzeichnis mit Ortsbeschreibungen und Architektenkurzbiographien, das den vorliegenden Band zu einem äußerst hilfreichen Nachschlagewerk macht. Ein gründlich gearbeitetes Literaturverzeichnis, ein Orts- und Personenregister sowie eine farbige Übersichtskarte zu den im Band behandelten Orten beschließen das qualitativ voll bebilderte Werk.

Im Aufsatzteil reicht der Bogen von kunstästhetischen Untersuchungen, die bewusst auch den Landschaftsgedanken der Romantik thematisieren, bis hin zu grundlegenden Betrachtungen aus dem Bereich der bildenden Künste, der Baukunst sowie der frühen Fotografie. Das äußerst fruchtbare Wechselspiel zwischen den mitteleuropäischen Zentren der Macht und der Kunst, z.B. Berlin und Dresden, für die stellvertretend Namen wie Schinkel oder Friedrich stehen, und den aus dieser Sicht peripheren Gebieten an der südlichen Ostseeküste, wird eingehend in mehreren Beiträgen behandelt.

Etwas unglücklich ist der Titel des sonst sehr gelungenen Aufsatzes von Ewa Gwiżdowska „Schinkel, seine Schüler und die Formen ihrer Architektur im heutigen Westpommern“. Der Beitrag beschreibt das Wirken Schinkels und seiner Schüler in Hinterpommern in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, womit natürlich kein Gegenwartsbezug gegeben ist. Der ahistorischen Unsitte, Persönlichkeiten vergangener Zeiten in „heutigen“ Landschaften oder Staaten wirken zu lassen, hätte hier durch die Herausgeber bei der Redaktion begegnet werden müssen, zumal ein Begriff „Westpommern“, der noch dazu im Polnischen etwas anderes meint als im Deutschen, in der ersten Hälfte des 19. Jahrhundert noch gar nicht „erfunden“ war.

Es bleibt zu hoffen, dass die Ausstellung und diese Publikation sowohl in Deutschland als auch in Polen zu einem geschärften Bewusstsein für die landschaftsprägende Bautätigkeit des 19. Jahrhunderts führt, die sich in unzähligen Kirchen, Kirchtürmen, Herrenhäusern, Gutsanlagen und städtischen Ensembles manifestierte. Gerade diese durch mangelnde Bauunterhaltung und ein eingeschränktes Denkmalverständnis vernachlässigten Gebäude und deren Umfeld, wie z.B. die Parkanlagen und Gärten, gehören zu den am stärksten bedrohten Teilen der Kulturlandschaft an der südlichen Ostseeküste.

Haik Thomas PORADA, Leipzig

Kramer, Caroline: Zeit für Mobilität. Räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland. – Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 2005. XVII, 445 S., 124 Abb., 55 Tab., Lit.-verz. S. 415–445 (= Erdkundliches Wissen 138). ISBN 3-515-08630-7. 58,00 Euro.

Mit dem Paradigmenwechsel in der Stadtverkehrsplanung Mitte der siebziger Jahre wurde „Mobilität“ neu definiert: Nicht die Zunahme der alltäglichen Autofahrten und der dabei zurückgelegten Entfernungen sollte als Maßstab für die Mobilität im Alltagsverkehr dienen, sondern die individuelle Fä-

higkeit, möglichst viele für verschiedene Verkehrszwecke in einer bestimmten Zeit zu erreichen. Mobilität als Gesamtheit aller aktivitätsbezogenen Ortsveränderungen ist somit unabhängig von der Wegelänge und der Art der Fortbewegung. Vergleiche der seit 1976 bundesweit durchgeführten KONTIV-Erhebungen haben ergeben, dass trotz erheblicher Veränderung des Modal Split nicht nur die Anzahl der zurückgelegten Wege, sondern auch der tägliche Zeitaufwand für die Verkehrsteilnahme (etwas mehr als eine Stunde) erstaunlich konstant geblieben sind. Erklärt wird dies damit, dass unter weitgehender Beibehaltung individueller Aktivitätsmuster langsamere Verkehrsmittel durch schnellere ersetzt wurden und dass der jeweils entstandene Zeitgewinn nicht zu mehr Freizeit daheim oder neuen Aktivitäten außer Haus, sondern zur Ausweitung der individuellen Aktionsräume geführt habe.

Doch erwies sich das Festhalten an dieser Konstanzhypothese als hinderlich für die Forschung und Planungspraxis, weil sie den Blick auf die sozialen und räumlichen Unterschiede der Verkehrsmobilität, ihre Ursachen und Veränderungstendenzen verstellte. Es ist das Verdienst von Caroline KRAMER, erstmals die Bestimmungsgründe der Zeitverwendung für Mobilität umfassend untersucht und dabei die Wechselwirkungen zwischen den Merkmalen des Aktionsraumes auf der Kontextebene (Handlungsumfeld) sowie den Handlungsmaximen, Einstellungen und Wahrnehmungsmustern auf der Akteursebene herausgearbeitet zu haben. Auf diese Weise ist ein facettenreiches Bild der Alltagsmobilität in Deutschland entstanden, das gegenüber bisherigen Mobilitätsstudien den Vorzug besitzt, dass die Fahrten und Wege der Befragten als Bestandteil *aller* Aktivitäten eines Tages (zu Hause und außer Haus) erfasst und in den Lebenszusammenhang der Akteure gestellt wurden.

Die für die Analyse grundlegende Datenquelle erscheint zunächst ungewöhnlich. Es handelt sich um die Zeitbudgetstudien des Statistischen Bundesamtes 1991/92 und 2001/02, als 7.200 bzw. 5.200 Haushalte repräsentativ befragt wurden. Die Erhebung sollte Aufschluss darüber geben, für welche Aktivitäten im Tagesverlauf wie viel Zeit

verwendet wird. Für die erste Untersuchung konnten rd. 32.000, die zweite knapp 36.000 Tagebücher ausgewertet werden. Das Datenmaterial lässt räumlich differenzierte Aussagen bis zur Gemeindeebene zu. Für die Regionstypen zeigt sich, dass der Zeitaufwand für Mobilität in den Verdichtungsräumen am höchsten und in ländlichen Regionen am geringsten ist (für die mittleren Wegelängen gilt das Umgekehrte). Für einzelne Aktivitäten wie Bildung/Qualifikation im alten Bundesgebiet und Freizeit in Ostdeutschland (Erhebung 2001/02) nehmen hingegen die Wegezeiten von den Verdichtungsräumen zu den ländlichen Regionen zu. Unter den Akteursmerkmalen hatten Alter und Erwerbstätigkeit den stärksten Einfluss auf die Verteilung der Wegezeiten.

Da die Erfassung der Aktivitäten im Tagesverlauf von der ersten (5-Minuten-Raster) zur zweiten Erhebung (10-Minuten-Raster) geändert wurde, sind direkte Vergleiche der Wegezeiten 1991/92 und 2001/02 nur bedingt möglich. Daher muss die zusammenfassende Feststellung, dass der tägliche Zeitaufwand für Mobilität in Deutschland innerhalb dieses Jahrzehnts von 106 auf 141 Minuten zugenommen habe (S. 320), mit Vorsicht interpretiert werden. Im Lichte der Zeitbudgetforschung und anderer Theoriesätze zu Zeit und Raum, die im Grundlagenteil in großer Breite, doch sehr gehaltvoll dargelegt werden, kommt der Frage, ob der Zeitaufwand für die tägliche Verkehrsteilnahme konstant geblieben ist oder nicht, ohnehin keine besondere Bedeutung zu.

Um zu belegen, dass Frauen für die alltäglichen Wege komplexere Koordinationsansprüche als Männer zu erfüllen haben, wurde ein weiterer Datensatz zur Auswertung herangezogen, der einer Erhebung in ausgewählten Gemeinden zweier Landkreise Baden-Württembergs zum Lebensalltag von Frauen entstammt, an der die Autorin beteiligt war. Dabei spielten die Motive für die Wohnortwahl im suburbanen Raum eine besondere Rolle. Für die meisten Frauen stellten in der Tat Wegeketten die typische Mobilitätsform dar, deren Komplexität umso höher ist, je peripherer der jeweilige Wohnort liegt. Gemeinden ohne zentralörtliche Bedeutung erwiesen sich für Frauen mit

kleinen Kindern im Hinblick auf kurze Wege als die ideale Wohnform. Leider sind die Ergebnisse dieser Untersuchung nicht mit denen der beiden Zeitbudgetstudien zu verknüpfen, da die Daten unter anderer Zielsetzung in einem regional eng begrenzten Bereich gewonnen wurden.

Das gilt im Grunde auch für die Resultate der qualitativen Analyse, die auf Leitfadeninterviews und Gruppendiskussionen durch Studierende der Universität Heidelberg unter Leitung der Autorin beruhen. Doch veranschaulichen die zahlreichen Zitate aus den Gesprächsprotokollen sehr schön die für die Alltagsmobilität typischen Handlungsmaximen, Einstellungen und Verhaltensmuster, wie der folgende Wortwechsel eines Ehepaars zeigt (S. 390): Sie: „Wenn ich einkaufen gehe, dann treffe ich die Frau so und so, halt ein Schwätzchen mit der, dann erzählt die mir, was sie kauft, das ist dann wieder so eine Anregung. Also was viel Kommunikativeres.“ Er: „Es gibt andere Leute, die sagen, dass mit dem Kaufen und Verkaufen in Tante Emma Läden sehr viel Zeit verplempert wurde, anstatt dass es der Kommunikation dient. Wenn man vier Stunden irgendwo in der Schlange stehen muss.“ Sie: „Dann halte ich ein Schwätzchen ...“ Er: „Ja aber man kann [mit dem Internet zuhause – J.D.] Preise vergleichen, spart viel mehr Zeit, kann dann z.B. ruht auf dem Balkon sitzen. Also man hätte viel mehr Zeit zur persönlichen Verfügung.“ Sie: „Würde ich nicht machen. Ich kriege da Depressionen.“

Die abschließende Bestätigung der Ausgangshypothese, dass Zeit als Ressource nicht nur sozial, sondern auch regional ungleich verteilt ist, beruht maßgeblich auf der Auswertung der beiden Zeitbudgetstudien. Damit hat Caroline KRAMER einen wichtigen Beitrag zur geographischen Mobilitätsforschung geleistet, der zu neuen Fragestellungen und Anwendungsmöglichkeiten anregt. Bleibt zu hoffen, dass das Buch trotz des umfangsbedingt hohen Preises eine weite Verbreitung, auch außerhalb der Geographie, findet.

Jürgen DEITERS, Osnabrück

Krüger, Kersten, Gyula Pápay u. Stefan Kroll (Hrsg.): Stadtgeschichte und historische Informationssysteme. Der Ostseeraum im 17. und 18. Jahrhundert. Beiträge des wissenschaftlichen Kolloquiums in Rostock vom 21. und 22. März 2002. – Münster: LIT Verlag, 2003. 328 S., Abb., Tab., Lit.-Hinw., 1 CD-ROM. (Geschichte: Forschung und Wissenschaft 1). ISBN 3-8258-7103-7. 24,90 Euro.

Kolloquium und Veröffentlichung basieren auf dem an den Universitäten Rostock und Greifswald sowie der Hochschule Wismar angesiedelten Forschungsprojekt „Städtesystem und Urbanisierung im Ostseeraum in der Neuzeit“. Im Zentrum des Projektes steht die schwedische Urbanisierung des Ostseeraumes im 17. und 18. Jh. mit den Schwerpunkten Demographie, Wirtschaft und Baukultur.

Da das Kolloquium am Beginn des Forschungsprojektes stand, war der Austausch des jeweiligen Forschungsstandes das vorrangige Ziel. Durch die Autorenschaft wird die internationale und auch interdisziplinäre Ausrichtung gespiegelt, wenn auch durch die Fragestellung bedingt, die Beiträge von Historikern und Historikerinnen dominieren.

Die Veröffentlichung ist aufgeteilt in die zwei großen Themenbereiche „Historische Informationssysteme“ u. „Stadtgeschichte“.

Den ersten Teil des Bandes bilden sechs Aufsätze zu Historischen Informationssystemen, in denen z.T. sehr konkret Möglichkeiten und Probleme beispielsweise bei einer nutzerfreundlichen Bereitstellung großer Altkartenbestände über das Internet (Beitrag ZÖLITZ-MÖLLER: EU-Projekt „Digital Historical Maps“), der Verwendung digitaler Bibliotheken (Beitrag ZEITZ) oder dem Einsatz von GIS für die Internetpräsentation raumbezogener, historischer Informationssysteme (Beitrag FOY) besprochen werden. Weiterhin werden finnische Aktivitäten vorgestellt, v.a. unterschiedliche Katasterkarten des 17./18. Jhs. in großer Zahl über das Internet zugänglich zu machen (Beitrag RANTATUPA) sowie in einem Kurzbeitrag das virtuelle Historische Stadtmuseum von Bologna (Beitrag BOCCHI). Den Abschluss bildet die Präsentation des Historischen Stadt-

informationssystems Stralsund (Beitrag PAPAY u. KROLL), welches durch die mitgelieferte CD-ROM demonstriert, wie neue Medien genutzt werden können, um die Forschungsergebnisse bzgl. der räumlichen Verteilung unterschiedlicher Berufsgruppen in Stralsund um 1700 in ganzer Breite weiterzugeben und zu veröffentlichen.

Die Aufsätze sind projektbezogen und geben durch die Angabe von entsprechenden Internetadressen die Möglichkeit zu weiterführender und aktualisierter Information.

Unter dem Oberbegriff „Stadtgeschichte“ folgen im zweiten Teil sieben Aufsätze, die von der Betrachtung des gesamten skandinavisch-baltischen Raumes bis hin zu einer einzelnen Stadt und von theoriegeprägten Ansätzen bis hin zu der Besprechung einzelner Quellengattungen oder sogar der Auswertung einer einzelnen Quelle reichen.

Zu den Überblicksdarstellungen gehören der Beitrag über die Stadtentwicklung im skandinavisch-baltischen Raum anhand von Rang-Größen Verteilungen (Beitrag LILJA) sowie der historische Abriss der Stadtgeschichtsschreibung in Finnland (Beitrag HIETALA).

In den stark quellen- sowie regional bis lokal orientierten Aufsätzen finden sich Beiträge zum Quellenwert des zeichnerischen Nachlasses aus dem 18. Jh. des Johann Christof Brotze (Beitrag STRAUBE), alter Stadtansichten für die Geschichtsforschung in Pommern (Beitrag GWIAZDOWSKA) und von Volkszählungen des frühen 19. Jhs. zur Rekonstruktion des Erwerbslebens in einzelnen nord- und nordostdeutschen Städten (Beitrag KRÜGER). Auf lokaler Ebene werden Stadtbild und Baustruktur von Wismar im 17. Jh. (Beitrag BRAUN) und das Stadtbild Rostocks im späten 16. und frühen 17. Jh. anhand der Stadtansicht von Vicke SCHORLER untersucht.

Der kurze Überblick zeigt die Heterogenität des Bandes. Außer für regional interessierte Leser ist der Wert des Bandes v.a. in der vielseitigen Ansprache und Demonstration des Themenfeldes Historische Informationssysteme sowie in den kompakten Einblicken in Forschung und Großprojekte skandinavischer Länder zu sehen.

Beate LANGE, Bonn

Kulturlandschaft Oderbruch. Hydrologie und Siedlung einer Niederungslandschaft in Mittelalter und Neuzeit. Hrsg. von Hans-Friedrich Kniehase. Mit Beiträgen von Anneliese Krenzlin u.a. – Schabcutz und Wetter/Ruhr: Verlag für geographische und historische Wissenschaften, 2003. 390 S., 194 Abb., Kt./Tab. ISBN 3-9805557-0.

Der hier vorliegende Band über das Oderbruch besteht aus einem vorangestellten Bilderteil und einer Abfolge von Texten zur Landeskunde und Kulturlandschaftsgenese. Alles ist in Textblöcke gegliedert, die von der Darstellung der Naturlandschaft, besonders Hydrologie und Vegetation, über die slawische Frühgeschichte, die deutsche Kolonisation einschließlich der wasserbaulichen Maßnahmen und der im 18. Jahrhundert gegründeten und planmäßig angelegten Dörfer, den Herrensitzen und dem aktuellen Kulturlandschaftswandel reichen.

Die Abbildungen, meist schwarz-weiße Fotoaufnahmen des Herausgebers (leider ohne Aufnahmezeiten) sollen zur Lektüre der Texte ermuntern, sprechen aber auch für sich. Für den Wiederabdruck des Textes von Anneliese KRENZLIN, die 1952 an schwer zugänglicher Stelle die geographische Struktur des Oderbruchs dargelegt hat, darf man besonders dankbar sein.

Beachtenswert sind die Originalbeiträge, die sich mit dem Wasserbau und der Kulturlandschaftsgenese beschäftigen, beispielsweise die von Eike GRINGMUTH-DALLMER und Joachim HERRMANN. Angesichts der Hochwasserkatastrophe von 1997 liest man mit Interesse den Bericht von General H.P. von KIRCHBACH über Deichverteidigung nach militärischen Grundsätzen, entnommen aus seinem 1998 erschienenen Buch *Mit Herz und Hand*, zu dem der landeskundlich motivierte Leser sonst wohl kaum greifen würde. Der abschließende Beitrag von Friedrich-Wilhelm HENNING *Die Entstehung und Entwicklung der Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften im Gebiet der DDR (1945–1990)*, ein Originalbeitrag, geht über den Rahmen des Sammelbandes hinaus und zeigt, wie schnell gewisse Themen, die uns einst intensiv beschäftigten, der Vergessenheit anheim fallen.

Der leichte Einband macht den Umgang mit dem umfangreichen Werk etwas ungefüge. Doppelseitige Aufnahmen werden leider durch den Knick beeinträchtigt. Im Inhaltsverzeichnis sollte ersichtlich sein, welche Beiträge Originalbeiträge und welche Reprints sind. Trotz dieser kleinen Mängel wird das Interesse an dieser einmaligen Kulturlandschaft derart geweckt, dass man gerne eine Exkursion dorthin planen möchte.

Walter SPERLING, Trier

Poppinga, Enno: Auf Nebenstrecken zum Kunden. Verkehrliche und wirtschaftliche Impulse für den ländlichen Raum in Deutschland durch Markenführung im regionalen Schienenverkehr. – Mannheim: Verlag MetaGIS Infosysteme, 2005. 200 S., 12 Abb., 2 Kt., 9 Tab., Lit.-verz. S. 179–186. (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 12). ISBN 3-936438-12-9. Euro 32,00.

Ausgangspunkt der Dissertation ist die Frage, inwiefern der Schienenverkehr wirtschaftliche, strukturelle und soziale Impulse für den ländlichen Raum erbringen kann. Bezogen auf den derzeitigen Stand der Forschung zur verkehrlichen Situation des ländlichen Raumes einerseits und zum Verkehrsmarketing andererseits verfolgt der Autor im Sinne eines Lückenschlusses zwischen der (Verkehrs-)Geographie und den Wirtschaftswissenschaften einen interdisziplinären Ansatz.

Dementsprechend unterbreitet er einen Lösungsvorschlag, der aus zwei Bausteinen besteht:

- das so genannte Semipermeable Netz, das ein neues Bedienungskonzept im Schienenverkehr bezeichnet
- die Ausgestaltung des Schienenverkehrs als Marke, die Bezug nimmt auf die emotionalen Beweggründe der Mobilität

An zwei ländlich geprägten Beispielregionen erläutert der Autor, wodurch das Konzept des Semipermeablen Netzes in Verbindung mit einer begleitenden Markenführung gekennzeichnet ist. Dies ist im Wesentlichen

- die Hauptausrichtung des Angebotsnetzes auf die zentralen Orte und touristischen Zentren *innerhalb* der Region (im Gegensatz zur „metropolengerichteten“ Verkehrspolitik),
- die Schaffung schneller Direktverbindungen zwischen den zentralen Orten bzw. Städten einer Region bei gleichzeitiger Ausdünnung der überregionalen Verkehre,
- die Bildung von Systemknoten, vor allem in Orten mit hohen zentralörtlichen Funktionen,
- die Aufwertung von Nebenstrecken als verkehrliche Ergänzung zu den Hauptstrecken durch
 - a) die Schaffung schneller Direktverbindungen aus den Oberzentren in die Region bezogen auf den Freizeit- und Tourismusverkehr,
 - b) die Schaffung von Direktverbindungen zwischen Oberzentren,
- die gezielte Kommunikation sämtlicher materieller und immaterieller Leistungsmerkmale des regionalen Schienenverkehrs, wobei die Produkte im Regionalverkehr bundesweit gleiche Standards in Bezug auf Erscheinungsbild, Serviceleistungen, Tarifgestaltung und Vertrieb sowie Fahrgastinformation aufweisen sollen (Dachmarke),
- Aufbau einer regionalen Bahnmarke durch Einbeziehung landschaftlicher oder wirtschaftlicher Potenziale des bedienten Raumes in die Erlebniswelt der Bahn.

Voraussetzung für das Funktionieren des Konzeptes des Semipermeablen Netzes ist, dass sich die wirtschaftliche und demographische Entwicklung wieder auf den ländlichen Raum konzentriert und ihn auf diese Weise gegen den Sogeffekt der Metropolen stabilisiert. Anknüpfend an die Fragestellung am Ausgangspunkt der Dissertation bedeutet dies, dass der Impuls zur Stärkung des ländlichen Raumes letztlich nicht durch das veränderte Verkehrskonzept, sondern durch die zuvor erfolgte Schaffung von Arbeitsplätzen und Implementierung von Versorgungsfunktionen ausgelöst wird. Das neue Netzprinzip bildet sodann lediglich das sich in der Folge geänderte Verkehrsverhalten ab.

Wie der Autor selbst feststellt, ist das Konzept des Semipermeablen Netzes aus heutiger Sicht ein hypothetischer Ansatz. Ebenso ist – nach eigener Feststellung des Autors – das Konzept der Markenführung vor allem aufgrund der organisatorischen Rahmenbedingungen auf dem SPNV-Markt nicht unmittelbar umzusetzen. Insoweit versteht sich die Arbeit als Diskussionsbeitrag zur Entwicklung und Erschließung des ländlichen Raumes im Schienenverkehr.

Methodisch basiert die Arbeit im Wesentlichen auf einem deskriptiv-analytischen Ansatz, indem der Autor zunächst in einer Diskussion der relevanten Literatur den aktuellen Forschungsstand wiedergibt und auf dieser Grundlage das Konzept des Semipermeablen Netzes und der Markenführung entwickelt. Auf empirische Verfahren hat der Autor bewusst verzichtet. Dies ist einerseits nachvollziehbar, lässt andererseits jedoch wichtige Fragen offen, beispielsweise ob das neue Bedienungskonzept die Mobilitätsbedürfnisse der bereits vorhandenen Nahverkehrskunden ausreichend erfüllt und welche Fahrgastpotentiale sich in Verbindung mit der empfohlenen Markenführung neu erschließen lassen.

Eng damit verbunden ist die Frage, ob sich die mit der Umsetzung der Maßnahmenvorschläge verbundenen Mehrkosten über entsprechende Mehreinnahmen finanzieren lassen werden. Dass der Autor den Kostenaspekt bewusst ausblendet, erscheint als Manko der Arbeit, insbesondere vor dem Hintergrund zunehmend knapper werdender öffentlicher Kassen. Dies wiegt um so mehr, als sich die Arbeit vornehmlich an die Entscheidungsträger im Nahverkehr richtet, deren Handlungsspielraum wesentlich durch die finanziellen Gegebenheiten bestimmt wird, selbst wenn in einem ersten Schritt zunächst nur über die Erprobung der Maßnahmenvorschläge im Rahmen eines Pilotprojektes zu entscheiden sein sollte.

Dessen ungeachtet verdient die Arbeit eingespeist zu werden nicht nur in die Theoriediskussion, sondern in die Meinungsbildung sämtlicher Akteure im ÖPNV.

Elisabeth REICHERT, Mainz

Rathje, Frank: Umnutzungsvorgänge in der Gutslandschaft von Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Eine Bilanz unter der besonderen Berücksichtigung des Tourismus. – Kiel: Selbstverlag des Geographischen Instituts der Universität Kiel, 2004. VI, 330 S., 56 Abb., 21 Tab., Lit.-verz. S. 291–306. (= Kieler Geographische Schriften 109). ISBN 3-923887-51-5. 18,20 Euro.

Die ostelbischen Gutsanlagen sind seit einigen Jahren immer wieder Thema unterschiedlichster Arbeiten und Publikationen. Der Autor der hier zu besprechenden Neuerscheinung – die Drucklegung seiner am Geographischen Institut der Christian-Albrechts-Universität Kiel bei Prof. Dr. Götz von Rohr vorgelegten Dissertation – kann sich zweierlei auf die Fahnen schreiben: Er ist einer der ersten, der sich – abgesehen von Sammelbänden – diesem Thema in einer länderübergreifenden Form angenommen hat und ebenfalls einer der ersten, der sich der vorrangig den Fragen der Nutzung, besser der Umnutzung der kulturlandschaftsprägenden Gutsanlagen angenommen hat. Eine zentrale Rolle spielt dabei der aktuelle touristische Aspekt, zweifellos liegt in diesem Bereich eine der wenigen realen Chancen einer dauerhaften und wirtschaftlich realisierbaren Nutzung für die thematisierten Bauten. Es scheint also ganz naheliegend, die beiden wesentlichen Untersuchungsaspekte – Umnutzung von Gutsanlagen und Tourismus – miteinander zu verknüpfen. Wenn man sich nur ein wenig mit den Problemen der ostelbischen Kulturlandschaften beschäftigt und als aufmerksamer Mensch die gegenwärtigen wirtschaftlichen Probleme wahrnimmt, kommt man an der von Frank RATHJE gewählten Aufgabenstellung nicht vorbei, egal ob man sich als Architekt, als (Bau-)Historiker, als Touristiker, als Wirtschaftsgeograph oder Landespolitiker oder auch als „Investor“, also Unternehmer für das Thema interessiert. Es ist nun zu hinterfragen, wie Frank RATHJE das Problem angegangen ist und es muss auch gefragt werden, ob er es bewältigt hat.

Die Arbeit umfasst acht Hauptkapitel – Das Problem der Erhaltung von Gutsanlagen

und ihr regionalwirtschaftliches Potential; Gutslandschaft in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern; Situation und Perspektiven des Tourismus im Untersuchungsgebiet; Umnutzung von Gutsgebäuden; Gutsanlagen und ihre Nutzung; Umnutzungsmaßnahmen auf ausgewählten Gutshöfen; Konzeptionelle Überlegungen zu Umnutzungsmaßnahmen sowie Fazit und Ausblick – sowie ein Literatur-, Quellen- und Standortverzeichnis, auf das noch zu rückzukommen sein wird.

Zu allen Themen liefert der Autor eine Fülle von Aussagen, wobei an dieser Stelle bereits kritisch anzumerken ist, dass oft weniger mehr ist, dass fachübergreifendes Arbeiten eine besondere Herausforderung darstellt, bei der ein Autor immer Gefahr läuft, die Kritik aller Randgebiete zu provozieren und die Kritiker schnell übersehen, dass er in seinem ureigenen Fachgebiet möglicherweise gute Leistungen erbracht hat.

Zunächst ist festzustellen, die Kernaussagen der Arbeit bedauerlicherweise zumeist in einer Fülle von eher platten Feststellungen versteckt sind. Keiner erwartet von einem Promoventen oder Fachautoren die geschliffene Sprache eines Literaten, aber klare wissenschaftliche Beschreibungen, Analysen und Feststellungen. Wenn einem aber bereits auf Seite 1 Formulierungen wie: „Die Hofanlagen der Adligen Güter gehören aufgrund ihrer Größe und Vielfalt zu den Perlen der Gutslandschaft. Allerdings braucht jede Perle auch eine Fassung, um glänzen zu können. Zur touristischen Relevanz der Gutsanlagen tragen neben den Gütern auch die Pertinenzien wie Brennereien, Mühlen, Ziegeleien oder Teeröfen und die Anmut der Landschaft mit ihren Alleen und Fischteichen bei.“ angeboten werden, überdeckt da zunächst der beginnende Unmut über die schlechten journalistischen Bilder und Formulierungen den Ärger über fachliche Falschaussagen. Denn die Gutsanlagen – im übrigen gleichermaßen die ritterschaftlichen wie die domanialen – sind nicht die „Perlen“, sondern das Hauptcharakteristikum der ostelbischen Kulturlandschaften, denen RATHJE ja sogar den zumindest in Mecklenburg und Vorpommern bislang ungebräuchlichen, aber durchaus zutreffenden Namen

„Gutslandschaft“ zubilligt. Und Pertinenzien sind – folgt man zeitgenössischen Lexika – bei einem Landgut das zum Wirtschaftsbetrieb bestimmte Gerät und Vieh. Die von RATHJE angeführten Brennereien gehören spätestens seit dem 19. Jahrhundert zum Kernbestand der Güter, wohingegen sich zumindest in Mecklenburg und Pommern die außerdem angeführten Mühlen, Ziegeleien und Teeröfen zum weitaus mehrheitlichen Teil in bäuerlicher oder handwerklicher Hand befanden.

Diese gleichermaßen sprachlichen wie inhaltlichen Fehlgriffe werden immer dann besonders deutlich, wenn der Autor ihm eher artfremde Fachbereiche „beackert“. So lässt die historische Einführung viele Fragen offen und verallgemeinert vieles in fast unzulässiger Kürze. So sind beispielsweise auf die Seite 11/12 gemachten Äußerungen zu den „Aufsiedlungen [der Güter – S.B.] zwischen den Weltkriegen“ in einer Weise verkürzt, die sinntestellend ist, einschlägige Arbeiten wurden nicht benutzt oder zumindest nicht zitiert. Die resümierende Feststellung von S. 12 ist gefährlich: „Solche degenierten beziehungsweise deformierten Gutsanlagen bedeuten immer eine mehr oder weniger starke inhaltliche Aushöhlung der Gutslandschaft. Eine touristische Inwertsetzung wird erschwert. Daher ist ein möglichst originaler Zustand der Gutsgebäude wünschenswert.“ Hier kann man dem Autor den Vorwurf nicht ersparen, sich äußerst oberflächlich eine Geschichtsklitterung zu wünschen, denn die Aufsiedlungen der Zwischenkriegszeit gehören ebenso wie die Bodenreform nach 1945 zu historischen Gegebenheiten, die – ob man sie nun mag oder nicht – die ‚Gutslandschaft‘ auch geprägt haben und es kann nicht Ziel sein, dem Touristen nur eine heile Welt anzubieten – das Wort „Disneyland“ kommt einem in den Sinn –, sondern es geht darum, Geschichte wahrzunehmen und sie auch für Touristen spannend zu vermitteln. Tourismuswirtschaftliche Absichten, die es nur darauf anlegen, die „Perlen“, um beim Sprachgebrauch des Autors zu bleiben, zu vermarkten, werden den historischen Kulturlandschaften ebensowenig gerecht wie die von RATHJE auf den Seiten 79f. durchaus positiv

dargestellte Gutsanlage in Göhren-Lebbin in der Mecklenburgischen Seenplatte, wo ein Herrenhaus mit hohen Fördersummen um eine unmaßstäbliche Feriensiedlung erweitert wurde, die in keinem Bezug zur gewachsenen Landschaft steht und die auch nicht dazu angetan ist, dem Touristen deren Qualitäten nahezubringen. Ein Leuchtturm, wie er dort an einem fast auch bei Nebel überschaubaren See errichtet wurde, bedient nur Klischees und reiht sich ein in die Unsäglichkeiten, die beim kleineren Pendant zum Land Fleesensee, der Gutsanlage Sparow, in einer Phantasiekirche am neuerbauten Gutshof enden.

Doch wirklich peinlich wird es immer dann, wenn sich der Autor baugeschichtlichen Fragen zuwendet. So lässt die Feststellung: „Der Charakter der baulichen Anlagen als Ensembles und die äußere Hülle von Gebäuden ist vom Baustil abhängig.“ nicht nur die Frage nach dem ‚Innenleben‘ der Häuser aufkommen (S. 95) und der Satz: „Aus der Zeit der Romanik und Gotik haben fast ausschließlich Burganlagen wie Klempenow oder Burg Stargard die Zeitläufte überdauert“ impliziert zunächst die Annahme des Autors, dass es bereits mittelalterliche Herrenhäuser gegeben haben müsse, doch er fährt fort: „Eine ausgeprägte Gutswirtschaft gab es noch nicht. Der Adel lebte in Motten, also kleinen Burganlagen mit einem Wohnraum.“ (S. 96) Hätte er seine öfters zitierte Kollegin LEISTER besser studiert, die bereits 1952 ihre noch immer hervorragende Arbeit „Rittersitz und adliges Gut in Schleswig und Holstein“ als Band 14 der Reihe publizieren konnte, in der nun auch RATHJES Arbeit veröffentlicht wurde, hätten diesem solch ein Fauxpas nicht unterlaufen dürfen. Eher nachsichtig ist dann mit Aussagen umzugehen wie: „In Gutshäusern sind von diesen Bauten [gemeint sind die niederadeligen Befestigungen, die Rathje auf die Motten reduzierte – S.B.] manchmal mittelalterliche Gewölbekeller als Relikte erhalten.“ (S. 96), denn selbst erfahrene Fachleute lassen sich bezüglich von Gewölbten oft auf zweifelhafte Datierungen ein, doch zumindest für Mecklenburg und Vorpommern kann aus eigenen Untersuchungen definitiv festgestellt werden, dass die absolute Mehrzahl

von Gewölben in Herrenhäusern aus deren jeweiliger Bauzeit, dem 17. bis frühen 20. Jahrhundert, stammen. Rätselhaft bleibt im übrigen, wieso sich in diesem Kapitel plötzlich das herzogliche Residenzschloß Bützow findet, das mit einer Gutsanlage nichts zu tun hat, oder in der Tabelle 3 (Seite 29) „Schlösser, Palais, Amtshäuser, Adlige Klöster“ usw. in die Zählung der Gutshäuser aufgenommen wurden. Insgesamt ist festzustellen, dass die gravierenden baugeschichtlichen Defizite besonders schmerzen, wenn man bedenkt, daß an der Kieler Christian-Albrechts-Universität, deren Mathematisch-Naturwissenschaftliche Fakultät den Autor promoviert hat, solch renommierte Kollegen wie Uwe ALBRECHT oder Adrian VON BUTTLAR lehren, die exzellente Arbeiten über Burg- bzw. Gutsanlagen publiziert haben.

In diesem Zusammenhang wird ein weiteres grundsätzliches Defizit der Arbeit offensichtlich: Ihr interdisziplinärer Ansatz hätte eine ebensolche Bearbeitung verdient oder doch zumindest eine umfassende Beschäftigung mit den bereits zum Thema vorliegenden Arbeiten. Aber vielleicht ist genau da eine der Ursachen für die hier dargestellten Mängel zu suchen, denn möglicherweise gibt es viele der erforderlichen Grundlagenarbeiten noch nicht und Frank RATHJE ist einfach zu früh gekommen. Da das mit Sicherheit nicht auf die Erhaltungsprobleme

der Gutsanlagen zutrifft, bleibt für deren weitere Existenz zu hoffen, dass die Arbeit auch trotz der durch sie hervorgerufenen und nicht unbedingt nur marginalen Kritik Anregung für die weitere Beschäftigung mit dem Thema ist. Dann wäre dem Autor ein ganz wesentlicher Beitrag zur Problembewältigung gelungen.

Eines ist Frank RATHJE, das sei abschließend angemerkt, mit Sicherheit gelungen. Er hat in die seit mehr als zehn Jahren die Gemüter in Mecklenburg-Vorpommern bewegende Frage, wie viele Gutsanlagen es denn nun tatsächlich gibt, mindestens drei neue Zahlen gebracht. 3.135 (Seite 28, Standortverzeichnis Seite 313–330), 3.082 oder 3.186 (Tabelle 3 auf Seite 29) Standorte von Höfen über 100 ha will er um 1900 in Mecklenburg-Vorpommern – das es damals noch gar nicht gab ... – gezählt haben und listet sie in einer mikroskopisch klein gesetzten Liste im Anhang des Buches auf, leider gibt es keine konkreten Quellenangaben, pauschal liest man auf Seite 28 von ausgewerteten „topografischen Karten, Güterverzeichnissen, Topografien und anderen Publikationen.“ Da sich in der Liste auch zahlreiche Bauernhöfe finden, in Mecklenburg oft mit dem eindeutigen Namen „Hufe“ versehen, muss wohl auch in dieser Frage weiter gearbeitet werden.

Sabine BOCK, Schwerin