

Buchbesprechungen

BUCHER, J., KONANZ, W., MESSMER, O., STADTENTWICKLUNG IN KLEINRÄUMIGEN REGIONEN. Ein Modellansatz und seine empirische Überprüfung am Beispiel der Region Bern, Verlag Paul Haupt, Bern und Stuttgart 1978, 88 S., DM 24,—.

Die vorliegende Veröffentlichung enthält die zusammengefaßten Ergebnisse einer vom Statistischen Amt der Stadt Bern und vom Betriebswirtschaftlichen Institut der Universität Bern gemeinsam in den Jahren 1975 und 1976 erarbeiteten Studie. Sie diente dem Zweck, ein mathematisches Modell der kleinräumigen Allokation zu entwickeln und am Beispiel der Region Bern empirisch zu testen.

Auslösender Faktor für diese Arbeit war die Tatsache, daß herkömmliche Modelle der Stadtentwicklungsplanung immer weniger in der Lage sind, das System „Stadt“ mit seiner zunehmenden Komplexität der Beziehungen zu beschreiben und dessen Weiterentwicklung vorherzusagen. Mit dem hier vorgestellten mathematischen Planungsmodell unternehmen die Autoren den Versuch einer realitätsbezogeneren Beschreibung eines Teilbereichs städtischer Entwicklungsplanung: der Verteilung der Beschäftigten auf ihre Wohnplätze und deren Prognose. Dahinter steht die Zielsetzung, potentielle Fehlentwicklungen, die sich aus der traditionellen Stadtentwicklungsplanung ergeben können, bereits im Modellexperiment zu erkennen, „ohne erst teure, manchmal irreparable Schäden unserer Umwelt zu riskieren.“ Gerade die Berufspendler stellen einen wesentlichen Einflußfaktor auf die Verkehrs-, Infrastruktur- und Wohnraumplanung – als Teile des Komplexes Stadtentwicklungsplanung – dar und bedürfen allein daher der besonderen Aufmerksamkeit der Verantwortlichen.

Es soll an dieser Stelle darauf verzichtet werden, das Ausgangsmodell und dessen Weiterentwicklung im Verlaufe der Untersuchung zu beschreiben bzw. nachzuvollziehen, Naturgemäß und zwangsläufig sind Arbeiten dieses Genres in recht formalem und mathematischem Stil gehalten. Der Modellentwicklung folgt eine recht

umfassende empirische Untersuchung der Berufspendlerströme in der Region Bern aufgrund von zwei Arbeitsschritten

- der Kalibrierung des Modells, d. h. der Bestimmung der empirischen Parameter der Verhaltensmuster, sodann
- der Vorgabe von Prognosen verschiedener Einflußgrößen (Arbeitsplätze, Wohnkapazität, Reisezeit im Individualverkehr, Mietpreise u. a.).

Auf der Grundlage dieser Schritte, deren Beschreibung in der Untersuchung detailliert vorgenommen wird, werden zukünftige Systemzustände im Hinblick auf die Beziehung Wohnen – Arbeiten simuliert. Dabei zeigt sich, daß die Kalibrierung des Modells das zentrale Problem der praktischen Anwendung darstellt, da von ihr letztlich der Grad der Zuverlässigkeit der Prognoseergebnisse abhängt. Sie wurde daher im Rahmen der Untersuchung in mehreren Stufen – und zwar in Anpassung an die Plausibilität der jeweils gewonnenen Ergebnisse – methodisch verbessert, doch konnte dabei eine grundsätzliche Schwäche des Modells, die Tendenz zur Überschätzung der Einpendler aus dem stadtnahen Regionsumland in die Innenstadt, zwar gemildert, jedoch nicht völlig behoben werden (S. 73).

Daß darüber hinaus die Qualität der Modellaussagen stark von der Qualität der Prognose der Eingabedaten, insbesondere der Arbeitsplätze nach Zonen, abhängt, wird von den Autoren zugestanden. Das wesentliche Einsatzfeld des Modells besteht nach ihrer Auffassung in der „Simulation der Auswirkungen alternativer Planungsmaßnahmen oder unterschiedlicher Szenarien von zukünftigen Rahmenbedingungen“, um im Rahmen von Planungsprozessen das Aufspüren situationsadäquater Steuerungsalternativen zu erleichtern. Vor einer breiten Anwendung des Modells in der Stadt- und Regionalplanung sollten jedoch, wie die Autoren anhand verschiedener selbstkritischer Einwendungen verdeutlichen, noch einige Verfeinerungen am Modell vorgenommen werden.

Für den EDV-interessierten Leser: Der Anhang der Veröffentlichung enthält eine 10 Seiten umfassende Benutzeranleitung für das im Rahmen

der Untersuchung verwendete Computerprogrammssystem. Dr. Quido Faludi, Düsseldorf

LANGE, K., VERKEHR UND ÖFFENTLICHES RECHT. Öffentlich-rechtliche Strukturen und Probleme des Binnenverkehrssystems der Bundesrepublik Deutschland (= Göttinger rechtswissenschaftliche Studien, Bd. 90), Verlag Otto Schwartz & Co., Göttingen 1974, 372 S., Leinen, DM 79,—.

Bei der hier zu besprechenden Untersuchung handelt es sich um die gekürzte und überarbeitete Fassung der Habilitationsschrift, die der Autor der Juristischen Fakultät der Universität Göttingen im Jahre 1972 vorgelegt hat.

Bekanntermaßen befinden sich sozio-ökonomische und verkehrliche Zustände und Beziehungen in einem Prozeß mehr oder weniger stetigen Wandels; dies gilt gleichfalls für die öffentlich-rechtlichen Bedingungen und Beziehungen, in deren Rahmen sich sozio-ökonomische und verkehrliche Aktivitäten im Laufe der Zeit entfalten können und dürfen. Insofern bergen literarische Struktur- und Problemstellungen aus sich dynamisch entwickelnden Lebensbereichen in der Regel den Keim in sich, ihren Aktualitätsgrad im Laufe der Zeit teilweise einzubüßen.

Im Falle von Langes Veröffentlichung – dies kann vorab ohne Bedenken gesagt werden – ist die Gefahr einer überschnellen Veralterung als recht gering zu veranschlagen; dies aus folgendem Grunde: Im Gegensatz zu den zahlreichen Veröffentlichungen, die sich in der Vergangenheit im wesentlichen mit der rechtlichen Behandlung isolierter verkehrspolitischer Spezialprobleme befaßt haben, geht *Lange* weit über die Betrachtung von Einzelproblemen hinaus, um „den weiter gespannten rechtlichen Strukturen der Verkehrsordnung nachzuspüren“ (S. 2). Es kommt *Lange* vor allem darauf an, „sich entgegen der bislang vor allem im Verkehrswirtschaftsrecht vorherrschenden Übung vor möglicherweise künstlichen Zerreißen des Verkehrsrecht nach Verkehrsarten und -formen zu hüten und die rechtliche Sonde nach Möglichkeit auf die gesamte komplexe Wirklichkeit des Verkehrs gerichtet zu halten“ (S. 2).

Wie im Untertitel bereits zum Ausdruck kommt, beschränkt *Lange* seine Betrachtungen auf die öffentlich-rechtlichen Beziehungen des Binnenverkehrs. Die Probleme des internationalen Güterkraft-, Luft- und Seeverkehrs wurden bewußt ausgeklammert, um den Rahmen der Untersuchung nicht zu sprengen.

Lange gliedert seine Ausführungen in drei Hauptteile: Der erste Teil enthält einen Überblick über die historische Entwicklung der staatlichen Ordnung des Verkehrswesens, insbesondere der das Verkehrswesen prägenden Lenkungsmaßnahmen und die ihnen zugrunde liegende Motivation, sowie einen Abriss über das gegenwärtige Maß staatlicher Aktivität im Verkehrsbereich einschließlich der bestehenden öffentlich-rechtlichen Bindungen des Verkehrswesens.

Im zweiten Teil setzt sich *Lange* kritisch mit den Zielen auseinander, die mit der bestehenden Verkehrsrechtsordnung verfolgt werden. Es zeigt sich dabei, daß von staatlicher Seite in der Regel qualitative und quantitative Nachfrageinteressen vermutet werden, deren Befriedigung mittels verkehrsrechtlicher Regelungen mit mehr oder weniger Erfolg angestrebt wird. Generell unterscheidet *Lange* zwischen

- individuell artikulierten individuellen Interessen von Verkehrsnutzern,
- staatlich artikulierten individuellen Interessen von Verkehrsnutzern,
- staatlich artikulierten individuellen Interessen von Nicht-Verkehrsnutzern,
- öffentlichen Interessen,

deren Befriedigung insgesamt als Ziel der Verkehrsrechtsordnung erklärt werden kann. Im Rahmen dieser Abhandlung werden einige Problembereiche mit besonderem Gewicht versehen, so z. B. die Neigung der Verkehrswirtschaft zu ruinösem Wettbewerb, die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen insbesondere durch Anlastung der Wegekosten, der Schutz des Mittelstandes und der Automobilindustrie als eines Schlüsselbereiches entwickelter Volkswirtschaften, Probleme der Raumordnung und Landesplanung, des Verkehrs in Ballungsgebieten, der Verkehrssicherheit, des technischen Fortschritts und der Schonung der öffentlichen Haushalte.

Der dritte Teil schließlich befaßt sich mit Grundfragen des Verkehrswirtschaftsrechts. In verschiedenen Kapiteln analysiert *Lange* bestehende Verkehrsrechtsnormen sowie deren Vereinbarkeit (oder Nicht-Vereinbarkeit!) mit entsprechenden Rechtsnormen des Grundgesetzes (Gleichheitssatz, Eigentumsgarantie, Berufsfreiheit etc.). Der Schutz der Verkehrsnutzer durch Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht, die Bindungen der Verkehrsunternehmer unter dem Blickwinkel ihrer Grundrechte, die Position der sog. „quasi-staatlichen Verkehrsunternehmen“ sowie die der öffentlichen Unternehmen in der Verkehrswirtschaft (Bahn, Post, kommunale Nahverkehrsunternehmen) werden einer kritischen