

BRANNOLTE, U.; AXHAUSEN, K.; DIENEL, H.-L.; RADE, A. (Hrsg.): Freizeitverkehr – Innovative Analysen und Lösungsansätze in einem multidisziplinären Handlungsfeld. Berlin: Technische Universität Berlin, 1999 ISBN 3 7983 1798 4

Rezension von Günter Halbritter, ITAS

Bei dem von der Technischen Universität Berlin – Zentrum Technik und Gesellschaft – herausgegebenen Berichtsband "Freizeitverkehr – Innovative Analysen und Lösungsansätze in einem multi-disziplinären Handlungsfeld" handelt es sich um die Dokumentation eines interdisziplinären Workshops des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF), der am 10. und 11. Dezember 1998 in Bonn durchgeführt wurde. Über 50% des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung im Personenverkehr sind bereits dem Urlaubs- und Freizeitverkehr zuzuordnen, mit ständig wachsender Tendenz. Der Workshop hat sich damit eines wichtigen Problems angenommen, dessen Diskussion überfällig ist. Im Mittelpunkt der bisherigen verkehrspolitischen Diskussion, speziell zum Einsatz preispolitischer Instrumente in diesem Bereich, steht der Wirtschafts- und Berufspendlerverkehr, insbesondere auch wegen seines Bezugs zur Arbeitsplatzproblematik. Die von Teilen der Verkehrswissenschaft und der Verkehrspolitik propagierte These von der Entkopplung von Verkehrs- und Sozialproduktentwicklung erweckt darüber hinaus den Eindruck, als sei bereits eine Lösungsstrategie für die Bewältigung der mit dem Verkehrswachstum verbundenen Probleme gefunden. Auch sieht sich nicht nur die Umweltpolitik, sondern auch die Verkehrspolitik den Zielen des Leitbildes einer "nachhaltigen Mobilität" verpflichtet, die die Anforderungen der Umwelt und die Verkehrsentwicklung in Einklang bringen will. Die "nachhaltige Mobilität" ist dabei als Umsetzung des Leitbildes der "nachhaltigen Entwicklung" im Politikfeld Verkehr zu verstehen. Für große Teile der Sozialwissenschaften wurde die "nachhaltige Entwicklung" zum Schlüsselbegriff für eine intensive und fruchtbare Diskussion. Man erwartet daher in dem vorliegenden Band eine interessante Auseinandersetzung darüber, wie der Freizeitverkehr als ein Wohlstandsphänomen mit vielen Facetten

mit den Anforderungen des neuen Leitbildes der Nachhaltigkeit vereinbart werden kann.

Leider wird die Hoffnung auf diesen leitbildorientierten Diskurs enttäuscht. Die Auseinandersetzung mit den Anforderungen, die sich aus widersprüchlichen gesellschaftlichen Werthaltungen ergeben, waren keine zentrale Thematik des Workshops. Auch eine eingehendere Analyse der realen Abläufe der Freizeitverkehre sowie eine Zuordnung der einzelnen Verkehre zu entsprechenden Nutzergruppen, wie Jugendliche, Berufstätige oder Senioren, für die durchaus bereits Daten vorliegen, ist in dem Berichtsband nicht zu finden. Statt dessen artikulieren sich Sozial- bzw. Kulturwissenschaftler, die bisher dafür bekannt waren, daß sie umweltverträgliche Verkehrskonzepte einforderten, über die Notwendigkeit von "Kontrasträumen", die als Konsequenz des urbanen Lebensstils angesehen werden. So werden für den Fall Berlin die Inseln Usedom und Mallorca als Raumpartnerschaften für solche Kontrasträume angedacht. Es wird dabei angenommen, "...daß Stadtbewohner bei der Planung und Realisierung urbaner Lebensformen den Aufenthalt in Kontrasträumen implizit mitdenken..... Der Freizeitwohnsitz und die Freizeitaktivität ist komplementärer Bestandteil der urbanen Lebensform." (S. 32/33). Dies ergibt sich nach Ansicht der Autoren aus der These von der abnehmenden Bedeutung des Hauptwohnsitzes und dem verstärkten Aufbau geteilter und doppelter Identitäten. (S.102).

Innovative Verkehrskonzepte sollen als Teil der neuen Lebensstile dann am Ort des Kontrastraums verwirklicht werden, wie z.B. die Nutzung "schneller" Elektromobile (S.34). Es wäre interessant, an Hand vorliegender empirischer Erhebungen aus der Einkommensstatistik zu erfahren, für welchen Anteil der Bevölkerung einer Stadt wie Berlin dieses Kontrastraumlebensmuster allein schon aus sozialen Gründen überhaupt machbar ist. So wäre zu klären, ob dieses Muster auch für Familien mit Kindern in Frage kommt oder ob es nur das Lebenskonzept gutverdienender Singles oder kinderloser Doppelverdiener ist. Auch wäre eine Auseinandersetzung mit dem immer noch verkündeten Leitbild "der Stadt der kurzen Wege" angebracht gewesen, die als Teil einer Nachhaltigkeitsstrategie anzusehen ist. Aber, wie bereits erwähnt, wurde die Diskussion vie-

ler Fachgremien, wie die sehr fundierten Überlegungen des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen in mehreren Gutachten, ignoriert und der Theoriebildung aufgrund vordergründiger Szenebeobachtungen geopfert. Dabei haben sich die naturwissenschaftlichen Sachverhalte, die das Leitbild der Nachhaltigkeit hervorgebracht haben, keineswegs geändert, vielmehr sind einige Zusammenhänge, wie z.B. im Bereich der Klimaveränderung, sogar eindeutiger geworden. Aber der Bezug auf naturwissenschaftliche Sachverhalte scheint bei dieser flotten Theoriebildung ohnehin keine Rolle zu spielen.

Im Kapitel "Konsequenzen für die Forschung zum Freizeitverkehr" wird dann doch noch "die Notwendigkeit konstatiert, im Vorfeld eines Projekts der Frage nachzugehen, welche gesellschaftspolitischen Leitvorstellungen der Ausgangspunkt sein sollen" (S. 116). Dabei wurde auch auf die endliche Belastbarkeit der Umwelt durch den gegenwärtigen Trend des Freizeitverkehrs hingewiesen. In diesem Zusammenhang wurde es auch als wichtig erachtet, u.a. die Auswirkungen verschiedener Kostenbedingungen in den Forschungsprozess einzubeziehen, denn schließlich hätte das Planungsziel, die Reisekosten zu senken, zu den heutigen Problemen geführt. Die Gegenposition, die sicherlich den genannten "Kontrastram-Theoretikern" zuzuordnen ist, besteht jedoch darauf, Forschung müsse es zuerst darum gehen herauszufinden, warum sich Freizeitverkehr in dieser Form entwickelt habe. Erst dann könne man sich mit der Frage befassen, ob und ggf. welche Lenkungsmaßnahmen notwendig seien. Die Frage, welche Lösungen zu favorisieren seien, gehöre zur freien Gestaltung der möglichen Projekte.

Wenn, wie in einer Vielzahl von Fachpublikationen behauptet, die "nachhaltige Entwicklung" ein aus der naturwissenschaftlichen Situationsanalyse begründetes Leitbild darstellt, das die Notwendigkeit der langfristigen Sicherung unserer Lebensbedingungen beschreibt, dann sollte sich eine theoriegeleitete Sozialforschung an diesen Erkenntnissen orientieren und zur Konkretisierung dieses Leitbildes in den einzelnen Fachdisziplinen beitragen. Wenn aber gewichtige Gründe dafür sprechen, das bis vor kurzem hochgelobte Leitbild zu verwerfen, so sollte man sich intensiv mit der argumentativen

Begründung für einen Leitbildwechsel auseinandersetzen. Auch scheint es angebracht, die wissenschaftliche Theoriebildung nicht nur an den Modetrends einer Lifestyle-Bewegung zu orientieren, sondern sich um eine empirische Absicherung zu bemühen, ob die genannten Phänomene einer "Kontrastrambewegung" tatsächlich den Interessen und Handlungsmöglichkeiten größerer Bevölkerungsgruppen entsprechen. Dies sollte bei der Bildung eines sicherlich notwendigen Forschungsschwerpunkts im Bereich "Freizeitforschung" beachtet werden.

«

BERICHTE AUS DER PRAXIS DER ABFALLWIRTSCHAFT: 75. Abfalltechnisches Kolloquium am 25.03.1999. Berlin: Erich Schmidt Verlag, 1999 (Stuttgarter Berichte zur Abfallwirtschaft, Band 71). 133 S. ISBN 3-503-04170-2

Rezension von Ludwig Leible, ITAS

In diesem vom Forschungs- und Entwicklungsinstitut für Industrie- und Siedlungswasserwirtschaft sowie Abfallwirtschaft e.V. Stuttgart (FEI) herausgegebenen Sammelband wird über das 75. Abfalltechnischen Kolloquium am 25. März 1999 in Stuttgart berichtet. Hierbei standen aktuelle Berichte aus der Praxis der Abfallwirtschaft auf dem Programm, die Vorträge konzentrierten sich auf der diesjährigen Veranstaltung auf die Themen:

- Scheinverwertung von Gewerbeabfällen
- Müllvermeidung durch Förderung von Mehrwegbehältnissen
- Mechanische Restabfallbehandlung: Konzept zur Nutzung des Wertstoffpotentials
- Umsetzung der Bioabfallverordnung
- Planenkompostierung als Alternative zur herkömmlichen Bioabfallkompostierung
- Biologisch abbaubare Werkstoffe zur Kompostierung
- Erfahrungsbericht aus einem neuen Müllheizkraftwerk.

Nachfolgend werden die wesentlichen Ergebnisse zu diesen Themen zusammengefaßt und kommentiert.