

und sozialökonomische Effekte der Auslandsinvestitionen (Kap.5) untersucht.

Müller-Hofstede erkennt richtig, daß die Entwicklung von Shenzhen primär durch ihre Nähe zu Hong Kong bestimmt sei (S.126). Ob jedoch die wesentlich niedrigeren Land- und Lohnkosten die Attraktivität Shenzhens begründen (ebenda), muß bezweifelt werden. Der Autor selbst identifiziert zahlreiche Probleme auf der mikroökonomischen Ebene. Durch mangelnde Qualifikation und Motivation der Arbeitskräfte seien die Produktivitätserwartungen der Hong Konger Investoren allzu häufig enttäuscht worden (S.127).

Den Aussagen ausländischer Investoren zufolge betragen die Nominallohnkosten ca. 90% des Hong Konger Niveaus. Nimmt man die Stücklohnkosten als Kriterium, so dürfte sich der Abstand Shenzhens zu Hong Kong ebnen. Die sich hieraus ergebende Frage zielt auf die wirkliche Interessenlage der ausländischen Investoren (Durchdringung des chinesischen Marktes?), die bislang noch nicht systematisch untersucht worden ist.

Müller-Hofstedes Arbeit ist eine solide Darstellung und Analyse der ersten Phase der Entwicklung in Shenzhen; sie konnte der Natur des Themas entsprechend nur eine Zwischenbilanz ziehen, die jedoch realistisch und stimmig ausgefallen ist. Auf dieser Zwischenbilanz können künftige Autoren aufbauen.

Erhard Louven, Hamburg

#### Sonderheft Japan

Geographische Rundschau, Jg.36, März 1984, Heft 3;  
Braunschweig: Westermann Verlag. DM 8,-.

Das Sonderheft der "Geographischen Rundschau" enthält sechs Beiträge, die nicht nur für Geographen von Interesse sein dürften; sie behandeln Themen, die sowohl in Japan als auch in der Bundesrepublik Deutschland gerade jetzt diskutiert werden - unter Stichworten zusammengefaßt: Verkehr, Stadtplanung und technologische Entwicklung, Umweltschutz sowie Fragen der Wirtschaft.

Die einzelnen Themen: Peter Schöller, "Technopolis", Winfried Flüchter, "Umweltproblematik und Umweltschutzpolitik in Japan", Karl E. Fick, "Wurzeln japanischen Wirtschaftsverhaltens", Alois Mayr, "Der binnenländische Luft-

verkehr Japans im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern", Motosuke Ishii, "Veränderungen von Strukturen und Produktivität japanischer Agrarräume" und schließlich eine kommentierte Auswahl von Japan-Literatur, zusammengestellt ebenfalls von Karl E. Fick.

Bei der Lektüre des Vorwortes zu dem Heft erschrickt der informierte Leser ein wenig, denn eine Formulierung wie "Japan, das sind einerseits 3426 Inseln, in deren Tempeln 8 Mio. Götter wohnen, auf denen der einzelne nichts, die Gruppe alles ist ..." läßt eine weitere Wiederholung abgegriffener Klischees befürchten. Die Beiträge selbst aber zerstreuen diese Befürchtung sehr schnell.

Schöllers Beitrag über die "Technopolis"-Projekte des japanischen Wirtschaftsministerium (MITI) ist geprägt von dem Eindruck, den der scheinbare japanische Zukunftsoptimismus als geistige Grundlage dieser Stadtentwicklungsprojekte offenbar auf ihn gemacht hat. Nun zeigen zwar Umfragen, daß gerade die Japaner gegenüber der Zukunft weit pessimistischer sind als z.B. die meisten Westeuropäer, aber die staatlichen Planer lassen sich davon nicht beirren. Die Technopolis-Planungen sehen vor, neunzehn neue Städte ("Technopolis") zu gründen, die nach sechs Grundsätzen geplant werden: 1. Produktionsanlagen des Bereichs Spitzentechnologie bilden den industriellen Kern einer Technopolis, 2. in der Stadt werden Universitäten und private Forschungseinrichtungen konzentriert, 3. neben diesen Anlagen sollen Großwohngebiete entstehen, 4. die Neustädte werden bei schon bestehenden "Mutterstädten" mittlerer Größe angesiedelt, 5. ein Regionalflughafen soll Anbindung an das innerjapanische Flugnetz bringen (Zurückdrängung der Schnellbahnanbindung) und schließlich 6. sind die Technopolis-Standorte auch nach der Attraktivität der umgebenden Landschaft ausgewählt. Schöllers polemisiert ein wenig gegen einen "Spiegel"-Artikel von 1983, der Visionen von "futuristischen Laborstädten" beschwor. Er zeigt sich vielmehr davon überzeugt, daß der Hauptzweck dieser Technopolis-Planungen, nämlich eine Dezentralisierung und Entballung, erreicht werden kann. Zwar weist Schöllers auf Probleme bei der Verwirklichung der Technopolis-Projekte hin, aber seine Begeisterung für die Zukunftsbezogenheiten der Planungen läßt ihn solche Schwierigkeiten herabstufen. Angesichts des zentralistisch orientierten politischen Systems Japans und dem starken Sog allein der Hauptstadtregion, vermag der Rezensent die Überzeugung Schöllers nicht völlig zu teilen, daß diese Technopolis-Regionen wirklich so attraktiv sein werden, daß sie eine deutliche umgekehrte Wanderbewegung z.B. weg von Tokyo auslösen können.

Sie sind jedoch unbestritten interessante Zukunftsprojekte und verdienen Aufmerksamkeit und weitere Beobachtung. Als störend bei der informativen überaus optimistischen Schilderung der Technopolis-Planungen hat der Rezensent die Klischees von den angeblich skeptischen und müden Industrieländern des Westens empfunden, Pauschalisierungen dieser Art steigern nicht den Wert einer solchen Darstellung.

Ist es bei dem Beitrag von Schöller die zukunftsorientierte Stadt- und Raumplanung, die das Interesse auch des Nicht-Geographen begründet, so ist der Artikel von Flüchter über die japanische Umweltschutzpolitik vor dem Hintergrund der Diskussion um die Luftverschmutzung hierzulande ebenfalls von größtem Interesse. Flüchter zeigt die spezifisch japanischen Bedingungen auf, die zu besonders schweren Umweltschäden führten; zugleich aber macht er deutlich, wie diese zu entschlossenen Gegenmaßnahmen führten, wobei z.B. die Rechtsprechung richtungsweisend war. Probleme, Ergebnisse und Tendenzen der Umweltschutzpolitik untersucht Flüchter dann für die Hauptproblembereiche Luftverschmutzung, die Gewässerverunreinigungen sowie Lärm- und Verkehrsbelastungen, wobei er aufzeigt, daß diese Politik von der "nachträglichen Schadensbeseitigung" zu einer "Strategie der Schadensvermeidung" umgeschwenkt ist. Flüchter gibt sich eher skeptisch, was Planungsmöglichkeiten in Japan betrifft, wenn er feststellt, daß "Umweltschutzpolitik ..., die sich als komplexe Landesplanung begreift - eine Forderung (sei), die ... derzeit in Japan kaum realisierbar ist." (S.113).

Wo allerdings Landesplanung unmittelbar einer Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit dient, können in relativ kurzer Zeit beeindruckende Erfolge erzielt werden, wie Mayr am Beispiel des Ausbaus des Flugverkehrs zeigt. In seiner Untersuchung des Passagieraufkommens, der Frachtbewegungen sowie vor allem der regionalen Verteilung der Flughäfen zeigt Mayr, daß in Japan inzwischen das Flugzeug zu einem echten Massenverkehrsmittel geworden ist.

Mehrere drastische aufeinanderfolgende Erhöhungen der Eisenbahn-Fahrpreise haben den Flugverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern auch in preislicher Hinsicht durchaus konkurrenzfähig gemacht, besonders scharf ist dabei der Wettbewerb auf den Strecken, auf denen die japanischen Eisenbahnen die superschnellen Shinkansen einsetzen, Mayr sieht zwar in der Gesamtheit aller innerjapanischen Transportleistungen für den Luftverkehr nur einen nachgeordneten Rang, auch hat es auf einigen Flugstrecken einen deutlichen Nachfragerückgang gegeben, aber wenn z.B. die Technopolis-Projekte sich bewähren, wird auch für

den Flugverkehr - besonders bei Frachtbeförderungen - ein weiterer, neuer Antrieb zu erwarten sein.

Wie in allen Industrieländern hat auch in Japan die Landwirtschaft in den vergangenen dreißig Jahren starke Strukturveränderungen erlebt, die Ishii mit einem Rückblick auf die 60er Jahre, also die Phase wirtschaftlichen Hochwachstums, darstellt. Der Beitrag zeichnet ein klares Bild der Probleme für Japans Landwirtschaft (z.B. monokulturelle Tendenzen bei Naßreis/Überproduktion, Rückgang der Vollerwerbsbetriebe, zunehmende Forderungen nach Importliberalisierung, Anstieg des Energieverbrauchs usw.); Ishii zeigt aber auch die positiven Tendenzen, z.B. die wachsende Produktivität der kleinen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetriebe durch technische Innovation, die Zunahme intensiver Anbaumethoden, z.B. Glas/Vinylhaus-Kulturen; zugleich war ein deutlicher Rückgang des Arbeitseinsatzes zu verzeichnen. Unter dem Stichwort "Planung", das ja auch den drei vorher vorgestellten Beiträgen zugeordnet ist, betont Ishii, daß die japanische Landwirtschaftsplanung unter dem Primat des Produktionszwecks fast ohne Rücksicht auf ökologische Gesichtspunkte betrieben wird, Erholungsfunktionen werden den landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht zugewiesen (S.145).

Während die oben vorgestellten vier Beiträge sich auch an "Nicht-Geographen" wenden, sind die beiden Artikel von Fick wohl eher für "Praktiker in der Schule", also die Schulgeographen gedacht. Die "Wurzeln des japanischen Wirtschaftsverhaltens" ist als Beitrag nicht differenziert genug und enthält zu viele pauschale Aussagen als daß er z.B. die Diskussion um "das Geheimnis japanischer Wirtschaftserfolge" (Hervorhebung des Rezensenten) voranbringen könnte - m.E. wendet sich Fick hier wohl auch bewußt an einen Leserkreis, der seine Informationen gedrängt und in kürzester Zeit, d.h. im Unterricht weitergeben muß. So ist dann auch der Beitrag zur Japan-Literatur auf diesen Leserkreis zugeschnitten.

Abschließend sei noch auf den überaus wertvollen, weil informationsreichen "Japan-Atlas" hingewiesen, der in das Heft eingehftet ist. Nicht nur in Verbindung mit den Beiträgen, sondern auch für sich benutzt vermag das kleine Kartenwerk eine Fülle von Informationen zu vermitteln.

Manfred Pohl, Hamburg