

increased rice yields. However, these benefits are unequally distributed between different social groups. Pham Cong Huu distinguishes between farmers who are poor, medium and better off, showing that the medium and better off groups have benefited to a greater extent, whereas the poor have been disproportionately affected by the disadvantages of the new dyke system.

In the final chapter of the book, the author takes up his research questions posed in the introduction and provides policy recommendations for future planning processes. He argues in favor of a more participatory approach to dyke system planning and implementation so as to increase the overall transparency of projects and ensure benefits for both governmental organizations and local communities. In order to prevent negative social and ecological side effects, closer cooperation not only with the local people but also with experts from different disciplines has to be realized.

„Floods and Farmers“ is a highly relevant and very – if not too – ambitious study. Pham Cong Huu makes a series of claims as to the dyke system planning process and its impacts without providing any or only superficial evidence to support them. For example, he argues that „[d]isadvantages of the new dyke system are both an environmental issue as well as a kind of ‘emotional’ perception by rural households and individuals“ (p. 88). While environmental disadvantages are touched upon in the study, the mentioned emotional aspects are completely left out. This leaves the reader dissatisfied. Furthermore, in chapter three (p. 71), the author provides one example of how flood situation assessment and dyke planning were inadequately integrated in Can Tho city and based on this formulates comprehensive criticism of dyke system planning. This is unconvincing and should be backed by further evidence.

Apart from these few analytical shortcomings, the book is not very well edited. Maps are sometimes unclear (p. 46) and not prop-

erly arranged (p. 97/8, 108/9). Especially the introductory chapter would have benefited from further proof-reading.

Nevertheless, this book provides an in-depth analysis of dyke system planning and implementation in the Mekong Delta, including clear presentations of statistical and geographical data. Scholars and graduate students interested in flood management, contemporary Vietnam or the Mekong Delta will find this book useful.

Sabrina Habich

Hans-Heinrich Bass, Christine Biehler, Ly Huy Tuan (Hgg.): Auf dem Weg zu nachhaltigen städtischen Transportsystemen. Ein deutsch-vietnamesischer Dialog über die Zukunft der Stadt und die Stadt der Zukunft

München/Mering: Rainer Hampp Verlag, 2011. 269 S.

Dieses Buch enthält Beiträge zu Konferenzen, die im Rahmen des Jahres „Deutschland in Vietnam“ 2010 durchgeführt wurden. Einerseits geht es um nachhaltige städtische Transportsysteme, andererseits um die Zukunft der Stadt bzw. die Stadt der Zukunft.

In Teil 1 werden vietnamesische Perspektiven präsentiert. Der Beitrag von Tu Sy Sua geht auf die rasante sozioökonomische Entwicklung in Vietnam ein und analysiert die Auswirkungen auf die Metropolen und die Großstädte und auf die dortige Verkehrs- und Transportsituation. Der Beitrag von Ly Huy Tuan analysiert den Masterplan für städtische Transportsysteme in Vietnam, wobei auch auf die Perspektiven bis 2030 eingegangen wird. Im kurzen Beitrag von Vi Vien Baldauf geht es um die Sicht des Karikaturisten Ly Truc Dung, die dann in zwei aussagefähigen Beispielen präsentiert wird. Im letzten Beitrag in diesem Teil wird von Michael Bose auf die Hindernisse für und die Anforderungen an einen nachhaltigen städtischen Verkehr in Vietnam eingegan-

gen. Unter Heranziehung von Beispielen aus anderen Ländern werden Möglichkeiten diskutiert, wie der Verkehr effektiver gestaltet werden kann. Dieser Teil enthält manche Überschneidungen, doch ist dieser Teil insgesamt informativ und konstruktiv, denn es werden viele Möglichkeiten aufgezeigt, wie der Verkehr nachhaltig zu gestalten ist und wie die Städte der Zukunft in Vietnam geplant werden können.

In Teil 2 werden die deutschen Perspektiven eingebracht. Hans-Heinrich Bass untersucht sehr tiefgehend die städtischen Personentransportsysteme in der Perspektive 2010 – 2050. Zunächst wird auf die demographischen und siedlungsgeographischen Determinanten der zukünftigen urbanen Personentransportsysteme eingegangen, dann auf den Einfluss der demographischen und siedlungsgeographischen Faktoren auf die Transportmittelnutzung. Schließlich werden wichtige soziodemographische Determinanten zukünftiger urbaner Personentransportsysteme, so die Alterung der Gesellschaft, das Wirtschaftswachstum und das Mobilitätsverhalten, diskutiert. Schließlich wird ein (passives) Weiter-So-Szenario mit den Optionen für ein aktives Umsteuern konfrontiert. Obwohl zahlreiche Instrumente und Politiken für ein Umsteuern tatsächlich verfügbar sind, fragt es sich, ob diese Ansätze für ein Umsteuern in unserer Gesellschaft auch genutzt werden können. Sehr informativ ist die Fallstudie von Ernst Mönnich über die Organisationsalternativen für den ÖPNV. Am Beispiel der Hansestadt Bremen wird gezeigt, wie der ÖPNV zukunftsorientiert organisiert werden kann, und dass dabei wichtige Kriterien (wie Finanzierung, Wirtschaftlichkeit, regionale Einbindung, Nachhaltigkeit, etc.) in den Organisationskonzepten durchaus stimmig verbunden werden können. Wichtig ist das explizit formulierte Ergebnis, dass ein öffentlich organisierter Kern notwendig bleibt, um Nachhaltigkeit und Daseinsvorsorge zu sichern. Im Beitrag von Dorothee de Neve geht es vertieft um die sozialen und politischen Dimensionen des ÖPNV. Es wird deutlich, aus welchen

Gründen der öffentliche Kernbereich des Verkehrs gesichert werden muss, vor allem unter den Gesichtspunkten von Daseinsvorsorge und Mobilität. Die Beiträge in diesem Teil machen auch sehr deutlich, dass weitere Maßnahmen der Privatisierung im Bereich des ÖPNV gesellschaftlich und ökonomisch riskant sind.

In Teil 3 werden internationale und interkulturelle Vergleiche durchgeführt. Joerg Knieling vergleicht die Leitbilder nachhaltiger Raum- und Siedlungsentwicklung in Großstadregionen mit den gewählten Beispielen Hamburg, Hanoi und Helsinki. Es wird klar, welche dynamische Rolle Leitbilder und deren Anpassung an die gesellschaftlichen Erfordernisse spielen. Detlev Quintern geht fundiert auf die interkulturelle Ideengeschichte utopischer Entwürfe zur Stadtentwicklung ein und diskutiert Auswege einer De-Zentrierung der Stadt und einer Reintegration in den Naturraum. So soll dem Verkehrschaos und dem Beitrag zum Klimawandel einerseits, den Auswüchsen des Konsums und der Globalisierung andererseits entgegengewirkt werden. Die Stadt der Zukunft wird daher als utopischer Entwurf einer Umweltzone mit enger Verbindung zum Naturraum dargestellt. Christine Biehler geht dann auf zeitgenössische künstlerische Positionen zur innerstädtischen Mobilität ein, um das gegenwärtige Verkehrsmodell mit den Visionen einer zukünftigen Verkehrsentwicklung zu kontrastieren. Die Darstellungen in der Kunst zeigen, dass eine Entschleunigung angedacht und auch verwirklicht werden kann, und zwar auch in Städten mit hoher Verkehrsbelastung. Die Kunst provoziert und erzwingt dadurch neue Denkweisen und Aktionsformen. Die Bedeutung dieses Teils des Buches liegt in der Vermittlung utopischer Entwürfe – nach der vorher erfolgten Analyse der katastrophalen Folgen des „Weiter-so“.

In Teil 4 geht es dann um praktische Problemlösungsansätze für Verkehrsprobleme unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit. Le Do Muoi geht auf die Situation des ru-

henden Verkehrs in Hanoi ein. Es werden konkrete Vorschläge gemacht, was bis zum Jahr 2020 konkret getan werden kann. Die Schaffung öffentlicher Parkplätze und der Ausbau des ÖPNV sind die Eckpfeiler einer solchen Strategie. Karl Hans Hartwig geht auf den „Problemlöser“ City Maut ein. Die Erfahrungen mit der City Maut zeigen, dass die Realisierung der damit verbundenen Zielsetzungen von technischen Entwicklungen, Kostensenkungen und Vereinfachungen bei der Handhabung der Systeme abhängt. Es mag sein, dass Schwellenländer auf Grund des Problemdrucks in ihren Metropolen schneller bei der Einführung vorankommen. Van Hong Tan/Jan-Dirk Schmöcker/Fujii Satoshi gehen – unter Nutzung von Simulationsrechnungen – auf die Folgen des Übergangs vom Moped zum PKW in Ho-Chi-Minh-Stadt ein. Auch dieser Beitrag zeigt wieder, wie groß in den vietnamesischen Metropolen der Handlungsbedarf beim Aufbau von ÖPNV-Strukturen ist. Im Beitrag von Christiane Molt geht es um Herausforderungen beim Aufbau und Ausbau eines nachhaltigen ÖPNV-Systems in Hanoi. Die Notwendigkeit der Integration von Raum- und Verkehrsplanung wird betont.

Der Band ist vergleichend angelegt und informativ, aber durchaus auch theoretisch angeleitet und praxisorientiert. Die Studie ist wichtig, weil deutlich wird, dass das Lernen keine Einbahnstraße von den Industrie- zu den Schwellenländern ist.

Karl Wohlmuth

Vincent Goossaert, David A. Palmer:
The Religious Question in
Modern China

Chicago: University of Chicago Press, 2011.
 464 S., USD 40,00

Der französische Historiker Vincent Goossaert und der kanadische Sozialanthropologe David A. Palmer, die sich beide in den letzten Jahren durch zahlreiche Publikationen im Bereich der chinesischen Religionsgeschichte einen Namen gemacht haben,

wagen in ihrem gleichnamigen Buch den ehrgeizigen Versuch, der „religiösen Frage“ im modernen China nachzugehen. Angefangen mit der Einhundert-Tage-Reform von 1898 werden über 100 Jahre chinesischer Geschichte umspannt, die vom Ende der traditionellen Ordnung über die unsteten Jahrzehnte von Revolutionen und Bürgerkrieg hin zum wirtschaftlichen und geopolitischen Aufstieg Chinas reichen. Die Autoren versuchen zu zeigen, wie sich das religiöse Feld Chinas seit dem erstmaligen Auftauchen westlich implantierter säkularistischer Modernitätsdiskurse gegen Ende des 19. Jahrhunderts über die Auswüchse radikal antireligiöser Politik bis hin zum relativen Laissez-faire eines autoritären Säkularismus verändert und neu geordnet hat.

Auf knapp 400 Seiten beschreiben die Autoren, wie durch die verschiedensten Kampagnen und Politiken, aber auch durch die Modellfunktion des westlichen Christentums, ein autonomes „religiöses Feld“ entstand, welches zuvor in China nicht existiert hatte. Durch die Abgrenzung von Wissenschaft, Religion und Aberglauben (*mixin*) wurden neue Kategorien eingeführt (Kap. 2), die nicht nur den politischen Umgang mit Religionen bestimmen, sondern auch einen prägenden Einfluss auf die Religionen selbst sowie die Formen von Religiosität entfalten sollten. Einerseits gelang es eifrigen Reformern, einige chinesische Traditionen als „Religionen“ nach christlichem Vorbild umzuformen, um den Idealen der neuen Zeit zu entsprechen (Kap. 3). Andere Traditionen wiederum fanden Raum zur Entfaltung in den säkularen Feldern Wissenschaft, Medizin oder Philosophie, wie etwa viele der in den 1950ern unter dem Label Qigong vereinten Körperkultivierungsmethoden. Wieder andere, wie die sogenannten „Erlösungsgesellschaften“ (*redemptive societies*), versuchten hingegen, die chinesische Tradition so umzugestalten, dass sie einen wichtigen Platz in einer globalen Moderne einzunehmen vermag (Kap. 4).