

Colloquium Geographicum

ISSN 0588-3253

Band 2

Geographie und Landesplanung in England

von

Michael R. G. Conzen

1952

Bonn

Colloquium Geographicum

Vorträge des Bonner Geographischen Kolloquiums
zum Gedächtnis an Ferdinand von Richthofen

herausgegeben vom Geographischen Institut
der Universität Bonn
durch Carl Troll

Schriftleitung: Helmut Hahn

Band 2

M.R.G. Conzen M.A., A.M.T.P.I.

Geographie und Landesplanung in England



1952

In Kommission bei
Ferd. Dümmlers Verlag · Bonn

M.R.G. Conzen / Geographie und Landesplanung
in England

Geographie und Landesplanung in England

Mit 8 Luftbildern
und 8 Karten

von

M.R.G. Conzen M. A., A.M.T.P.I.



In Kommission bei
Ferd. Dümmlers Verlag · Bonn

Alle Rechte vorbehalten.

Druck: Werkbund-Druckerei · Würzburg

Vorwort des Herausgebers.

Das vorliegende Büchlein ging aus Gastvorlesungen hervor, die der Lecturer an der Universität Durham (King's College, Newcastle-on-Tyne) 1948 im Geographischen Institut der Universität Bonn gehalten hatte. Es dürfte für alle, die sich mit den Fragen der modernen Staatsführung, mit den Aufgaben der Raumplanung, mit dem Verhältnis von Verwaltung und Forschung, von reiner und angewandter Wissenschaft, von Natur und Technik und vor allem auch mit der Stellung der Geographie zu den Sozial- und Staatswissenschaften beschäftigen, ein aktuelles Interesse haben.

Der Verfasser, der sich seit zwei Jahrzehnten in England mit den Fragen der Kultur- und Siedlungsgeographie, des Städtebaues und der Landesplanung beschäftigt hat, und der nach einer praktischen Tätigkeit in der Stadt- und Landesplanung seit 10 Jahren als Universitätslehrer wirkt, gibt aus überlegener Sach- und Quellenkenntnis heraus einen Einblick in die Geschichte, die Struktur, die Probleme und die Ergebnisse der britischen Planungsarbeit. Mit umfassender Dokumentation der gedruckten textlichen und kartographischen Quellen zeigt er, wie sich die Planung von ihrem Ausgang in der Städtearchitektur und Stadtplanung zu Beginn des Jahrhunderts zunächst in der Zwischenkriegszeit zur technischen Gebietsplanung und erst im letzten Jahrzehnt zur aktiven, integrierenden, die Kulturlandschaft gestaltenden Raumplanung entfaltet hat; wie dieser Weg den immer stärkeren Einbau der Wissenschaften, ganz besonders der Geographie, der Wirtschaftswissenschaften und der Soziologie notwendig machte und welche beträchtliche Fortschritte dadurch erzielt wurden.

Die zentrale Aufgabe der Geographie im Rahmen der Raumplanung geht darauf zurück, daß die heutige gestaltende Planung die Struktur der Kulturlandschaften betrifft, deren Analyse auch den Kern geographischer Forschung ausmacht, und daß die Geographie als angewandte Geographie am besten in der Lage ist, die Integrierung in dem Verhältnis von Mensch und Erdoberfläche, von Gesellschaft, wirtschaftlicher Arbeit und Standort zu übernehmen. Grundlage jeder Planung ist "Regional Survey", die flächenhafte Untersuchung und kartographische Wiedergabe der auf natürliche und soziologisch-ökonomische Kräfte zurückgehenden Landschaftsstrukturen. Von der britischen Geographie wurden für diese Aufgaben große Einzel- und Gemeinschaftsarbeiten zur Landnutzungskartierung, zur Schaffung eines nationalen Planungsatlas, zum Studium der Industrieverteilung, zur funktionellen Siedlungskunde und zum Landschaftsschutz geleistet. Daß die Wissenschaft in England so schnell der praktischen Verwaltung nutzbar gemacht werden konnte, mag zum Teil auf den praktischen Sinn ihrer Träger selbst, zum Teil auf ein besonders gesundes Verhältnis von Staatsverwaltung, Öffentlichkeit und Wissenschaft in der Struktur der englischen Demokratie zurückgehen.

Auch die deutsche Geographie ebenso wie die seiner Nachbarländer arbeitet heute vielseitig und mit manchen originellen Methoden an solchen regionalen Erhebungen, die die Aufhellung der funktionalen Verflechtungen in den Kultur- und Wirtschaftslandschaften zum Ziele haben und damit die Raumplanung an entscheidenden Stellen unterbauen und befruchten können. Es sei nur an die Gemeinschaftsarbeit der Geographen zur Untersuchung der naturräumlichen Gliederung Deutschlands 1:200 000, an die Kartierung der Agrarlandschaften 1:25 000 durch verschiedene deutsche Hochschulinstitute, an die Forschungen über den landschaftlich differenzierten Wasserverbrauch und Wasserhaushalt, an die Arbeiten zur Stadtgeographie und zu den Einzugsbereichen der Städte, an die historische Kulturlandschaftsforschung auf archivalischer Grundlage und schließlich an die wissenschaftliche Luftbildforschung auf landschaftsökologischer Grundlage erinnert. Die Bedeutung dieser Forschungen ist aber in Deutschland weder in der Öffentlichkeit noch in den einschlägigen Regierungsstellen hinreichend bekannt, wenn man vielleicht von den besonders günstigen Verhältnissen in Niedersachsen absieht, wo die Einschaltung der Wissenschaften in die Planung und ihr Zusammenarbeiten für sie frühzeitig erreicht wurde. Im übrigen aber gilt meist in Bund und Ländern heute noch, was Conzen von der britischen Planungsarbeit in der Zwischenkriegszeit sagt, daß die Nichteinbeziehung der Wissenschaft in den Vorgang der Landesplanung für das Land einen enormen Mehrverbrauch an öffentlichen Mitteln zur Folge hatte.

So möge das Büchlein seinen Teil dazu beitragen, daß versäumte Entwicklungen in Deutschland nachgeholt werden. Darüber hinaus möge es helfen, die britischen Erfahrungen über die im Zeitalter der Technik so notwendige Nutzbarmachung aller wissenschaftlichen Erkenntnisse für die Staatsverwaltung auf dem europäischen Festlande bekannt zu machen.

C. Troll.

Bonn, Juli 1952.

Inhalt

	Seite
A) Allgemeiner Überblick	1
1. Zur Verknüpfung von Geographie und Landesplanung (Entwicklungsphasen der Geographie — Entwicklungsphasen der Landesplanung — Die Aktualität der Verknüpfung)	1
2. Gesellschaftliche Voraussetzungen in England (Zur Abschätzung des Tatsachenbestandes — Die Anforderungen an Grund und Boden — Die englische Demokratie im allgemeinen — Die Arbeit der Kommissionen und Privatorganisationen — Der Einfluß von P. Geddes)	3
B) Die historisch-geographischen Voraussetzungen der englischen Landesplanung	8
1. England während der Industrialisierung (Paläotechnische Industrieverteilung — Wirtschaftlich einseitige Städte — Ungleichheit der Bevölkerungsverteilung — Gegensatz zwischen Stadt und Land — Verwaltungsgrenzen — Städtische Verbauung — Städte- ballungen — Niedergang der Landwirtschaft — Frühes 20. Jh. und Gartenstadtbewegung)	8
2. England in der Zwischenkriegszeit (Wirtschaftliche Folgen des 1. Weltkrieges — Die neuen Verbrauchsgüter- industrien — Wohlstands- und Notstandsgebiete — Bevölkerungsver- schiebung — Städtische Sanierung — Entwicklung der städtischen Wohn- gebiete — Planungskontrolle und Landschaftsgefährdung)	17
3. England im zweiten Weltkrieg (Folgen des Luftkrieges und der Mechanisierung der Wehrmacht — Stei- gerung und Konflikt der Ansprüche an Grund und Boden — Wieder- belebung der Landwirtschaft)	23
C) Die Geographen und die englische Landesplanung	24
1. Die neue Landesplanung in England (Die Anfänge — Die großen Kommissionsberichte — Die Gesetzgebung	24
2. Die Facharbeit der Geographen (Das Land Utilisation Survey — Die National Atlas-Reihe — Private Forschungsverbände und Einzelarbeiten — Industrieverteilung und wirt- schaftliches Gleichgewicht der Städte — Landschaftliche Boden- und Be- triebsartenkartierung — Mineralgewinnung im Tagebau — Die Sied- lungsverbreitung und ihre funktionelle Struktur — Regionalisierung — Landschaftsschutz)	29
3. Geographie und Planungsberuf (Die Geographen im Verwaltungsapparat — Die Geographie in der Be- rufserziehung des Landesplaners)	45
D) Zusammenfassung	58

Verzeichnis der Abbildungen und Karten

Bild 1: Nordteil der Stadtmitte von Halifax	(Anhang)
Bild 2: Wohnbezirk von Kensal Rise in NW-London	"
Bild 3: Viktorianische Industrielandschaft des Black Country	"
Bild 4: Spontane Industrielandschaft in NW-London	"
Bild 5: Wohnstadtlandschaft der Zwischenkriegszeit am NW-Rand Nottinghams	"
Bild 6: Schütterere Bebauung an der Südküste Englands	"
Bild 7: Streifenbebauung bei Farthing Downs (Surrey)	"
Bild 8: Teilansicht des Team Valley bei Newcastle-on-Tyne	"
Karte 1: Die Räumliche Bevölkerungsentwicklung in England	(Beilage 1)
Karte 2: Industrie und Siedlungsfläche in Großbritannien	(Beilage 2)
Karte 3: Alte und Neue Raumeinheiten der Selbstverwaltung	"
Karte 4: Entwicklungstypen Städtischer Wohnbezirke in England (ca. 1840—1940)	"
Karte 5: Industrielandschaft im Black Country um 1890	"
Karte 6: Harlow New Town	"
Karte 7: Der Wettbewerb um die Bodennutzung am Westrand Groß-Londons	"
Karte 8: Regionalisierung in England und Wales	"

A. Allgemeiner Überblick.

1. Zur Verknüpfung von Geographie und Landesplanung.

Die Verknüpfung zwischen Geographie und Landesplanung ist in ihren Wurzeln zwar so alt wie die Geschichte dieser beiden Gebiete selbst und läßt sich mindestens bis ins Altertum zurückverfolgen, aber im modernen Sinne ist sie doch recht jungen Datums und noch keineswegs überall gleichmäßig fortgeschritten. In ihrem gegenwärtigen Auftreten hängt sie zeitlich sowohl wie räumlich eng zusammen mit der neueren Entwicklung dieser beiden Disziplinen.

In der Geschichte der modernen Geographie lassen sich drei systematische Ausweitungsbereiche unterscheiden: die topographische Erforschung und Aufnahme der Erdoberfläche, die wissenschaftliche Erforschung und Erklärung, und die Anwendung der geographischen Wissenschaft für menschliche Zwecke oder kurz die angewandte Geographie.

Obgleich sich diese drei Gebiete chronologisch und sachlich vielfach überschneiden und nebeneinander laufen, zeigt die Entwicklung im großen und ganzen doch eine zeitliche Abfolge der Schwergewichtsverlagerung vom einen zum andern. Die Zeit der großen topographischen Forschungsreisen schloß im wesentlichen mit dem ersten Weltkrieg ab, wenn es auch noch manche Lücke zu füllen gibt. Die topographische Aufnahme hinkt zwar nach, aber ihre Vollendung ist heute kaum eine technische, vielmehr eine wirtschaftliche Frage. Die rein wissenschaftliche Erforschung beginnt Anfang des 19. Jh., bringt seit den siebziger Jahren einen enormen Aufschwung auf physikalisch-geographischem Gebiete, um kurz nach der Jahrhundertwende auch das Gebiet der Anthropogeographie in breiterer Front als vorher zu bearbeiten. Wir stehen mitten in dieser Entwicklung, denn sowohl auf physisch- wie auf anthropogeographischem Gebiet gehen die Fortschritte nach wie vor weiter, und eine Erschöpfung der Erkenntnisgegenstände ist nicht vorauszusehen. Inzwischen macht sich in der modernen Geographie aber ein dritter Erfahrungsbereich stärker geltend, nämlich derjenige der angewandten Geographie. Seine vornehmste Aufgabe knüpft sich an das Problem der optimalen Nutzung der Erdoberfläche im Interesse der menschlichen Gesellschaft. Es ist der Punkt, wo die Geographie in die Raumplanung mündet: historisch etwa seit Beginn oder Mitte der dreißiger Jahre, obwohl sich literarisch Berührungspunkte zwischen Geographie und Landesplanung schon früher feststellen lassen.

Diesen drei Ausweitungsbereichen in der modernen Geographie stehen drei andere in der modernen Raumplanung gegenüber: zunächst der Städte-

bau und die Stadtplanung im engeren Sinne, dann die rein technische, im wesentlichen auf negativer, d. h. beschränkender Bodennutzungskontrolle fußende Gebiets„planung“, schließlich die wissenschaftlich fundierte, positive, d. h. aktiv an der Kulturlandschaft schaffende Landesplanung.

Die räumlich in verhältnismäßig kleinen, d. h. lediglich städtischen Einheiten arbeitende Stadtplanung im eng technischen Sinne (englisch "town planning") datiert in den meisten Kulturländern seit der Jahrhundertwende, obwohl manche ihrer historischen Wurzeln, z. B. architektonische und sanitäre Planung erheblich weiter in die Geschichte unserer Zivilisation zurückgehen. In England läuft ihr historisch die mit dem Jahre 1848 bzw. 1851 beginnende und in dem großen Public Health Act 1875 sowie den seit 1885 folgenden Housing Acts gipfelnde Volksgesundheits- und Wohnungsgesetzgebung voraus. Es sind vor allem die Housing and Town Planning Acts von 1909, 1919 und 1925 zu nennen. Die räumlich erweiterte Gebietsplanung (englisch "regional planning") füllte die Zwischenkriegsperiode, also die Zeit von 1919 bis 1939. In England erscheint sie gesetzlich mit dem Town and Country Planning Act 1932, vorbereitet durch das Local Government Act 1929. In dem ihr gesetzlich und verwaltungsmäßig gesteckten Rahmen blieb sie im allgemeinen in einer statischen, der vollen Integration entbehrenden, negativen und von Technikern durchgeführten aber weder sozial noch wissenschaftlich begründeten Nutzzonenkontrolle stecken. Ihr Einfluß auf die Entwicklung der Kulturlandschaft war in mancher Hinsicht nur ein indirekter und nicht immer beabsichtigter, wenn man etwa von der Planung einiger Fernverkehrs- und Hauptstraßen sowie von den physischen Folgen der Bau- bzw. Wohnzonenkontrolle absieht. Zudem war sie in ihren räumlichen Einheiten noch immer zu sehr begrenzt. Vor dem zweiten Weltkrieg jedoch begann sich schon eine dritte, ganz neue Form der Landesplanung zu entwickeln, die großzügig auf der Grundlage wissenschaftlicher Analyse einen weiträumigen, allseitig integrierten, dynamisch aufgefaßten und auf bestimmte soziale oder politische Endzwecke ausgerichteten Plan anstrebte, durch den sie die bestehende Kulturlandschaft mittels direkten Eingreifens umformt. In ihr tritt zum ersten Male die selbständige qualifizierte Mitarbeit des Geographen, des Wirtschaftswissenschaftlers, des Soziologen sowie der Vertreter einer Fülle von anderen Wissenszweigen auf, wobei der Geographie als Raumwissenschaft eine besondere Bedeutung zukommt. Dies geschah schon früh in den dreißiger Jahren in großräumigen Ländern der Welt, z. T. als Ergebnis politischer Umwälzungen und dringender wirtschaftlicher Probleme wie in Sowjetrußland, z. T. unter dem Eindruck schwerer Schäden im Gefolge verfehlter Anpassung des Menschen an Naturgegebenheiten wie in Nordamerika (Tennessee Valley Authority 1933). In den kleinräumigen Ländern Europas mit stark bevölkerten, engmaschigen und alten Kulturlandschaften, wo man vielleicht den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk 1923 als Vorläufer zitieren kann, bereitete sich dieser neue Typ der Landesplanung meist erst vor unter dem Schatten, den der zweite Weltkrieg vorauswarf, und zwar unter den verschiedensten wirtschaftlichen sowie innen- und außenpolitischen Motiven.

Aus all dem ergibt sich eine verhältnismäßig große Mannigfaltigkeit der Entwicklung und Erfahrung, besonders in dem an historischer und kultureller Vielseitigkeit reichen Europa. Gleichzeitig aber kommt der Raumplanung ganz besondere, aktuelle Bedeutung zu. Das gegenwärtige Welt-

geschehen steht unter dem Zeichen eines beispiellosen Druckes beschleunigter Entwicklung, ausgelöst zum großen Teil durch den enormen Fortschritt der modernen Technik. Letzterer gibt vor allem die endgültige Bewältigung des geographischen Raumes an die Hand und damit seine aktuell werdende Begrenztheit, beschleunigt aber auch den Drang zur allgemeinen Emanzipation der bisher rückständigeren oder sonstwie benachteiligten Teile der Menschheit. Dies macht es zu einer dringenden praktischen Forderung, das Verhältnis zwischen Mensch und Erdoberfläche wie das zwischen Mensch und Mensch geographisch viel zusammenhängender und in viel größerem Maßstabe aufzufassen, als es während der vor unseren Augen zusammenbrechenden großen Wirtschaftsepoche notwendig war. In diesem an Gefahren reichen Entwicklungsabschnitt, in dem die Erde endgültig zum geschlossenen System politischer Entwicklung wird, erscheint es besonders wichtig, jene Mannigfaltigkeit der kulturellen Erfahrungen international zugänglich zu machen, um ihr größere Anwendungsmöglichkeit zu sichern. Als Beitrag dazu möge im folgenden versucht werden, kurz die Verknüpfung von Geographie und Landesplanung in England zu skizzieren, jenem Inselreich, das mit seiner verhältnismäßig ungestörten und gegenüber dem kontinentalen Europa vielfach andersartigen inneren historischen Entwicklung in mancher Hinsicht seinen eigenen Beitrag zu bieten hat.

Zweck dieser Schilderung ist nicht so sehr, ein vollständiges Bild der englischen Landesplanung zu geben, als vielmehr die Mitarbeit der Geographen an derselben zu betonen, unter gleichzeitiger Einführung in die historisch-geographische Entstehung der englischen Planungsprobleme. Daher beschränken sich die im folgenden gegebenen und keineswegs vollständigen Literaturnachweise überwiegend auf geographische Verfasser.

2. Gesellschaftliche Voraussetzungen in England.

Nun soll gleich zu Anfang auf einen Umstand aufmerksam gemacht werden, der weit über das englische Beispiel hinaus auch in anderen Ländern vorliegt, und dessen Nichtbeachtung leicht zu Täuschungen über den gegenwärtigen Stand der Dinge Anlaß geben kann. Es handelt sich um die Tatsache, daß das bloße Studium der einschlägigen Literatur meist ein wünschenswertes Bild vom Einfluß der Wissenschaft auf die tägliche praktische Landesplanung vortäuscht, das nicht notwendigerweise der Wirklichkeit entspricht. Wie in einigen anderen führenden Kulturländern, steht auch in England die Verknüpfung der Natur- und Gesellschaftswissenschaften und damit auch der Geographie einerseits mit der Raumplanung andererseits erst im zweiten Abschnitt ihrer Entwicklung, in der Geographen, Wissenschaftler, Soziologen und andere zum ersten Mal aktiv in den Planungsvorgang eintreten. In dieser Phase besteht ihre Hauptarbeit in der wissenschaftlichen örtlichen und regionalen Bestandsaufnahme, sowie der Formulierung der sich daraus ergebenden Planungsmöglichkeiten und -forderungen. Diese Mitarbeit am vorbereitenden (im Unterschied zum ausführenden) Teil der Landesplanung, sowie gelegentliche prinzipielle Darlegungen über das Wesen der Mitarbeit an sich stehen aber gerade in der dem Auslande leichter zugänglichen Literatur im Vordergrund in einer Weise, die von dem tatsächlichen Einfluß dieser Wissenschaften auf die praktische Planung leicht einen falschen Eindruck

gibt¹⁾. Damit die Wissenschaft in diesem Zusammenhang zur vollen Nutznießung durch die Öffentlichkeit gelangt, müssen ihre Vertreter nicht nur als freie Mitarbeiter und im Personalbestand der vorbereitenden Organe auftreten, sondern auch in den ständigen Arbeitsvorgang der Ausführungsorgane der Landesplanung eindringen, wo bisher zum großen Teil nur Techniker mit einer zu engen Berufsausbildung sitzen. Man kann geradezu als Hauptlehre der englischen Erfahrung aus der Zwischenkriegszeit formulieren, daß die Nichteinbeziehung der Wissenschaft in den Vorgang der Landesplanung dem Lande einen enormen Mehrverbrauch an öffentlichen Mitteln gekostet hat.

Die notwendig komplizierte und spezialisierte Verwaltung des modernen Kulturstaates, besonders bei hochindustrialisierten Ländern mit großer Bevölkerungsdichte, hat bisher eine unumgängliche Verzögerung wissenschaftlich notwendiger Neuerungen bedeutet, die freilich von einem gesunden Beamtenapparat auf ein Minimum reduziert werden kann. Dazu bedarf es aber letzten Endes einer wachsamem, wohlunterrichteten und positiv eingestellten Kritik seitens der Öffentlichkeit, die einerseits durch direkte Vertretung ihrer Mitglieder Einfluß ausüben kann, wie es z. B. innerhalb der Struktur der englischen Demokratie möglich und historisch in ziemlich ununterbrochener Folge geschehen ist, die andererseits durch die persönliche Tätigkeit von Vertretern der einschlägigen Wissenschaften selbst Einfluß nimmt. In diesem Punkt sind besonders solche Geographen, Wirtschaftswissenschaftler und Soziologen notwendig, die nicht nur ihr wissenschaftliches Rüstzeug, sondern auch verwaltungspolitisches Interesse und Talent mitbringen. Auf jeden Fall wird der unvoreingenommene Beobachter immer mit der Möglichkeit eines gewissen Nachhinkens der gesellschaftlichen Wirklichkeit hinter dem theoretisch Wünschenswerten rechnen, und das gilt auch von der optimalen Anwendung der Wissenschaften in der Raumplanung. Ein zutreffendes Bild des jeweiligen Standes kann daher nicht aus der Fachliteratur allein, sondern nur aus der Kenntnis der Zustände an Ort und Stelle gewonnen werden, was besonders auf England zutrifft, wo die Entwicklung der Landesplanung jetzt in vollem Fluß ist und sich daher die Verhältnisse ständig ändern. Immerhin bietet das englische Beispiel mindestens ein wichtiges Ergebnis: die Geographie, wie eine Reihe anderer Wissenschaften, werden hier vom Landesplaner in seiner Eigenschaft als Berufsgruppe sowohl wie als Verwaltungsträger, mindestens in den höheren und mittleren Stellen, heute als notwendige Elemente der Planungsarbeit anerkannt und finden zu diesem ganzen Wirkungsbereich entsprechend vergrößerten Zugang.

Die wirtschaftlich-gesellschaftlichen Gründe, warum sich die Verknüpfung zwischen Wissenschaft und Landesplanung heute in England stark entwickelt, sind mannigfaltig und stellen ein recht lohnendes historisch-politisches Untersuchungsobjekt dar. Hier können nur einige Punkte berührt werden.

Zunächst sei auf die allgemeine weltwirtschaftliche und weltpolitische Umwälzung der letzten vierzig Jahre hingewiesen, die sich in England als

¹⁾ Aus diesem Grunde wohl geben manche im Ausland verfaßte oder auf verhältnismäßig kurzen Besuchen in England fußende Berichte und Übersichten ein etwas zu optimistisches Bild von der englischen Situation.

dem ältesten modernen Industrieland besonders stark auswirkte. Für die Raumplanung ist eine ihrer wichtigsten Folgen die zunehmende Erkenntnis, daß der Grund und Boden eins der kostbarsten Gesellschaftsgüter ist, mit dem ein übervölkertes Land sehr haushalten muß, um so mehr, wenn es zunehmend auf sich selbst angewiesen ist. Die Lage während der beiden Weltkriege hat diese Notwendigkeit in ein besonders grelles Licht gestellt und bewirkte, daß ihre Anerkennung heute nicht nur im öffentlichen Bewußtsein, sondern auch im englischen Gesetz fest verankert ist. Bei der großen Vielfältigkeit der Ansprüche an den Grund und Boden ergibt sich die Notwendigkeit einer wissenschaftlichen Fundierung der Raumplanung von selbst.

Es fragt sich aber, wie weit der Wissenschaftler, in unserem besonderen Falle der Geograph, wirklich in England Einfluß gewinnen und z. B. das Beharrungsvermögen des bürokratischen Verwaltungsapparates zu überwinden vermag. Da muß vor allem auf die Tatsache der englischen Demokratie, jenem Ergebnis der innerpolitischen Sonderentwicklung des englischen Volkes als maßgebenden Faktor hingewiesen werden. In ihr sind die scharfen Spaltungen in antagonistische Gesellschaftsgruppen nicht in demselben Maße wie auf dem Kontinent entwickelt. Zudem sind die einzelnen seit alters gewohnt, sich aus freier persönlicher Initiative zu Interessenverbänden zusammenzuschließen, ohne jedoch ihre eigene Entscheidungsfreiheit aufzugeben. Machtdelegation, etwa an tatkräftige Persönlichkeiten, sei es in einem Verein, in einer politischen Partei, oder in der Regierung, geschieht nicht absolut, sondern unter bestimmten an das rückgängig zu machende Mandat gebundenen Bedingungen. Andererseits erlegt das Bestehen auf individueller Entscheidungsfreiheit die für die Kontinuität des Gesellschaftslebens unerläßliche Verpflichtung auf, den Standpunkt des anderen nicht unbesehen abzulehnen. Das wird noch durch eine grundlegende Einstellung des Engländers erleichtert, auf Grund welcher er im Gesellschaftsleben das kühle, auf praktische Lösungen eingestellte Denken der rein theoretischen Abstraktion im ganzen vorzieht. Verallgemeinerungen über Volkscharakter haben bekanntlich begrenzten wissenschaftlichen Wert und offensichtliche Gefahren. Es sei daher mit einiger Vorsicht festgestellt, daß dem Engländer der Ausgleich von Gegensätzen zum Zwecke erfolgreichen praktischen Handelns oft wertvoller erscheinen kann als das unbedingte Festhalten an einem theoretischen Prinzip. Ein solches innerpolitisches Klima gewährt nicht nur ein beträchtliches Maß traditionsmäßig sanktionierter Verkehrs- und Vereinbarungsmöglichkeit zwischen verschiedenen Gesellschaftsgruppen und -klassen, sondern bestimmt auch den gesellschaftlichen Charakter von Individuen als Vertretern gewisser Gruppen. Besonders unter den geistigen Berufen erscheint z. B. der Akademiker dem öffentlichen Leben weniger abgewandt als vielfach auf dem Kontinent. Darum sind in England in der wissenschaftlichen Forschung tätige Wirtschaftler, Soziologen und nicht zuletzt auch Geographen, schon verhältnismäßig früh an Planungsaufgaben aktiv interessiert und bringen oft das Rüstzeug verwaltungspolitischer Erfahrung bei unabhängiger Einstellung mit. Durch die Traditionen des Landes an sich schon weniger von anderen z. T. recht verschiedenen Gesellschaftsgruppen abgeschlossen, sind sie mehr an die Ausübung politischer Verantwortung gewöhnt und widerstehen u. a. auch mehr dem großen Übel unserer Zeit: der Bürokratisierung. Jedenfalls findet der Wissenschaftler in England eine gesellschaftliche Si-

tuation vor, die es ihm gewiß in mancher Beziehung leichter als vielen seiner kontinentalen Kollegen macht, in die Praxis der Staatsgeschäfte einzudringen.

Gefördert wird diese Einflußnahme durch die für die englische Demokratie sehr charakteristischen Methoden der Vorbereitung von Gesetzgebung und Regierungsfunktion. In unserem Zusammenhang kommt es da vor allem auf die Einrichtung der Royal Commissions sowie der Expert Committees an. Bei Auftreten dringender Probleme von nationalem Ausmaß, die Regierungshandlungen bzw. Gesetzgebung auf sorgfältig fundierter Grundlage erfordern, kann z. B. durch die Regierung angesichts entsprechender Forderungen seitens des Parlamentes ein "Royal Commission" oder auch durch ein Ministerium oder eine Gruppe von Ministerien ein "Committee" zum Studium des betreffenden Problems ernannt werden. Auf Grund einer festen Tradition verrichten die Mitglieder dieser Kommissionen oder Komitees ihre Arbeit als vom Verwaltungsapparat unabhängige Personen, die lediglich an die Formulierung des betreffenden Studienobjektes (Terms of Reference) gebunden sind, im übrigen aber ihre Urteile und Vorschläge auf Grund unabhängiger Fachkompetenz abgeben. Sie repräsentieren je nach dem Problem die verschiedensten wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Interessen (darunter gewöhnlich auch wissenschaftliche) und sind ermächtigt, ihre Information von sämtlichen für die betreffende Arbeit in Frage kommenden öffentlichen und privaten Körperschaften sowie Privatpersonen einzuziehen, wobei es üblich ist, das Netz ziemlich weit zu werfen. Nach eingehender Erwägung des so in Verhandlungen oder schriftlich von den „Zeugen“ (witnesses) erhaltenen Materials (evidence) oder ihrer eigenen Arbeit geben diese Kommissionen oder Komitees ihren von der jeweilig zuständigen Regierungsstelle zu veröffentlichsenden Bericht heraus, der gewöhnlich neben der Untersuchung zur Entstehung des betreffenden Problems die Formulierung von Prinzipien oder Vorschlägen zur praktischen Behandlung enthält und als Grundlage der Gesetzgebung durch das Parlament oder entsprechender Regierungsmaßnahmen dient. Die ganze revolutionäre Planungsgesetzgebung im England der letzten Jahre ist von dieser wichtigen Kommissionsarbeit vorbereitet worden, weswegen im folgenden vielfach auf sie bezug genommen werden muß, zumal der Anteil der Geographen nicht unerheblich ist.

Ferner sind hier die privaten Forschungsgruppen anzuführen, da sie als freiwillige, auf der Gemeinschaftsarbeit (team work) von Fachleuten beruhende und vielfach von fortschrittlichen und am öffentlichen Wohlsein interessierten Wirtschaftselementen wie etwa den bekannteren industriellen Quäkerfamilien finanziell unterstützten Organisationen einen durchaus charakteristischen Gesellschaftszug im öffentlichen Leben Englands darstellen. Sie haben sich um die Theorie der modernen Landesplanung z. T. große Verdienste erworben und bedeutsame Veröffentlichungen hervorgebracht — wiederum unter tatkräftiger Mitarbeit der Geographen — und werden im folgenden ebenfalls weitgehend berücksichtigt werden müssen.

Ein besonderer Entwicklungsgrund für die Verknüpfung der Geographie, Wirtschaftswissenschaft und Soziologie mit der englischen Raumplanung ist durch den Einfluß der von Patrick Geddes seit der Jahrhundertwende vertretenen und ursprünglich auf den Ideen der Franzosen

Comte, Le Play, sowie Reclus fußenden Soziologenschule gegeben²). Indem diese in charakteristischer Weise wissenschaftliche Methode mit pragmatischem Endziel zu verbinden sucht, erstrebt sie eine auf die aktive Verbesserung des gesellschaftlichen Lebens gerichtete Gesellschaftswissenschaft, wobei sie in Anlehnung an Le Play als dafür in Betracht kommende Hauptpunkte den Standort der Gesellschaft, die Arbeit, sowie die Gesellschaft selbst betont (place — work — folk). In dieser Dreierheit erscheinen also Geographie, Wirtschaftswissenschaft und Soziologie von vornherein als zur Planung notwendige Disziplinen und bilden zusammen das Rückgrat der seit Geddes in England bekannten Idee der regionalen Bestandesaufnahme (regional survey)³). Die Gedanken von Le Play und Geddes übten auf die Geographen sowohl wie auf die Landesplaner in England einen bedeutenden Einfluß aus und trugen gewiß nicht unerheblich dazu bei, daß man noch heute unter hervorragenden englischen Geographen eine freilich abnehmende Zahl derer finden kann, die an der älteren, auf den "environmentalism" gegründeten Definition festhalten, wonach die Geographie die Wissenschaft von der Beziehung (!) zwischen dem Menschen und seiner Umgebung ist (interaction of man and his environment).

Abgesehen von den oben erwähnten Gründen erhält die heutige Raumplanung in England und ihre Verknüpfung mit der Wissenschaft ihren Antrieb vor allem aus der Wirtschaftsgeschichte dieses ersten modernen europäischen Industrielandes und den daraus entspringenden wirtschafts- und kulturgeographischen Verhältnissen, die der Gegenwart besonders dringende Planungsprobleme stellen. Ihre Skizzierung ist daher notwendig für das Verständnis der englischen Planungsarbeit sowohl wie des Anteils der Geographen an derselben.

²) Patrick Geddes: *The Civic Survey of Edinburgh*, Edinburgh 1911; sowie in *Roy. Inst. of Brit. Architects: Town Planning Conference London 1910, Transactions*. London 1911, S. 537—574. Ders.: *Beginnings of a Survey of Edinburgh*. *Scot. Geog. Mag.*, 1919 ("Edinburgh Number") S. 281—298. Das am besten bekannte Buch des Verfassers ist *Cities in Evolution*, London 1915, 2. Aufl. 1949. Siehe ferner A. Defries: *The Interpreter — Geddes*, London 1927. P. Boardman: Patrick Geddes — *Maker of the Future*, London 1944. R. N. Rudmose Brown: *Scotland and some Trends in Geography — John Murray, Patrick Geddes and Andrew Herbertson*, *Geography*, 33,3 (Sept. 1948) 107—120. E. McGegan, A. Geddes and F. C. Mears: *The Life and Work of Professor Sir Patrick Geddes*, *Journ. Town Planning Inst.*, 26,6 (Sept./Oct. 1940) 189—195. J. Tyrwhitt (Hrsg.): *The Valley Section — Patrick Geddes' World Image*. *Journ. Town Planning Inst.*, 37,3 (Jan. 1951) 61—66. Über die ausgedehnte praktische Arbeit von Geddes in Indien unterrichtet J. Tyrwhitt (Hrsg.): *Patrick Geddes in India*, London 1947. Einer der bekanntesten Schüler von Geddes ist der Amerikaner Lewis Mumford. Siehe dessen wichtigste Werke: *Technics and Civilization*, New York 1934. *The Culture of Cities*, New York 1938. Geddes Sohn Arthur wirkt als Geograph an der Universität Edinburgh. Die vom Institute of Sociology (Le Play House: D. Farquharson) in Ledbury, Herefordshire herausgegebene Zeitschrift *Sociological Review* zählt auch Geographen unter ihre Mitarbeiter.

³) Als Beispiel der den Nutzen der Geographie für die Staatsbürgerkunde (civics) betonenden Gedankenrichtung vgl. M. M. Penstone: *Town Study. Suggestions for a course of lessons preliminary to the study of civics*. London 1910; W. H. Barker: *Geography in Education and Citizenship*. London 1927.

B. Die historisch-geographischen Voraussetzungen der englischen Landesplanung.

1. England während der Industrialisierung.

Zunächst führte die frühe „paläotechnische“ Industrialisierung⁴⁾ unter dem Zeichen der Kohle und der Dampfmaschine zusammen mit der Welt handelsstellung des Landes im Laufe des 19. Jh. zu einer schon im 18. Jh. vorgezeichneten Neuverteilung der Industrie und der Bevölkerung (s. Karte 1 und 2). Unter dem Regime der kapitalistischen Produktionsweise und Wirtschaftsorganisation im Rahmen einer wachsenden Weltwirtschaft orientierte sich dieselbe an der Verteilung der wichtigsten Rohstoffquellen bzw. Rohstoffeinfuhrpunkte, der verfügbaren freien Arbeitskräfte und der geeignetsten Punkte des Warenumsatzes. Diese erstaunliche Entwicklung unter dem Wirtschaftsprinzip des „laissez faire“ ergab im Laufe der Zeit das vielfältige, höchst unregelmäßige und an Gegensätzen sowie kulturlandschaftlichen Diskordanzen reiche Verteilungsmuster, wie es sich etwa in den Einzelheiten der Bevölkerungskarte 1931 des Ordnance Survey⁵⁾ oder in der Landnutzungskarte der „National Atlas“-Serie⁶⁾, vor allem aber in der Kulturlandschaft selbst widerspiegelt.

Die technischen Schlüsselindustrien dieser Periode, Kohlenbergbau und Eisenproduktion, knüpften sich als typisch rohmaterialorientierte Industrien (rooted oder tied industries) zunächst an die Ausstrichzonen der Flöze in den zwölf Steinkohlegebieten Großbritanniens, um sich von da mehr oder weniger über die ganzen Kohlegebiete zu verbreiten⁷⁾. Mit der allmählichen Erschöpfung der Karboneisenerze sowie den technischen Änderungen in der Eisen- und Stahlproduktion wanderte die Metallindustrie zum Teil von den Kohlegebieten weg an die Küsten oder in die Nähe der mesozoischen Erze (Teesside, Nordlincolnshire und Northamptonshire), deren Ausbeutung sich seither immer stärker entwickelt hat⁸⁾. Gleichzeitig

4) Die im folgenden gebrauchten Ausdrücke „Paläotechnik“ (gegründet auf Kohle, Eisen, Dampfmaschine, Bessemervverfahren, Spinn- und Webmaschinen) und „Neotechnik“ (gegründet auf Elektrizität, Elektromotor, Radio, Leicht- und seltene Metalle, vulkanisierten Gummi, Explosionsmotor) gehen auf Patrick Geddes zurück, sind aber von Mumford stärker systematisiert worden. Vgl. L. Mumfords in Anm. 2 angeführte Werke.

5) Ordnance Survey: Population of Great Britain 1931, Southampton 1934, 2 Blätter 1:1 Million. Die beste Karte zur Bevölkerungsverteilung des Landes, an deren Entwurf der Geograph A. C. O'Dell beteiligt war.

6) Ordnance Survey: Great Britain 1:625 000, Land Utilisation. Über die „National Atlas Series“ siehe Anm. 63.

7) Ein Beispiel gibt G. D. B. Gray: The South-Yorkshire Coalfield, Geography 32,3 (Sept. 1947) 113—131. Siehe auch K. C. Edwards & F. A. Wells: A Survey of the Chesterfield Region, Chesterfield 1949, S. 74—80. Zur gesamten Frage der englischen Industrieverbreitung vgl. das in Anm. 44 angeführte Barlow Report.

8) Ordnance Survey: Great Britain 1:625 000, Coal & Iron; Iron & Steel. K. H. Edwards: Some Aspects of the Development of Tees-side, Geography, 15,8 (Dec. 1930) 657—660. J. T. Gleave: The Tees-side Iron and Steel Industry, Geog. Jour., 91,5 (May 1938) 454—467. S. H. Beaver: The Iron Industry of Northamptonshire, Rutland and South Lincolnshire. Geography 18,2 (June 1933) 102—117.

schuf die Technik der Massenproduktion andere Großindustrien, die sich entweder ebenfalls an die Kohlengebiete knüpften wie die Baumwoll- (Lancashire) und die Wollindustrie (West Yorkshire), z. T. auch der Schiffsbau (Tyneside und Sunderland) und mittelbar die Eisenblechindustrie von Südwales (Port Talbot, Llanelly), oder andere, gewöhnlich rohstofforientierte Standorte aufwiesen wie etwa die chemische (Cheshire und Merseyside) und die Schuhindustrie (Northampton⁹).

Das geographisch Wesentliche an dieser Entwicklung war aber die starke funktionelle Spezialisierung der zugehörigen Siedlungen (s. Karte 2), die überall in den englischen Industriegebieten einseitig orientierte Industriestädte schuf, bei denen schließlich viele Zehntausende von an einem Ort zusammengeballten Menschen wirtschaftlich vom Gedeihen oder Niedergang einer einzigen Industrie abhingen. Dieser Umstand sollte in der Folgezeit zum ersten und schwersten Planungsproblem des Landes werden. Den meisten dieser funktionell einseitigen Städte (ill-balanced towns)¹⁰ fehlte neben der wirtschaftlichen vor allem auch die gesellschaftliche Vielfältigkeit und damit der soziale Zusammenhalt, der den mittelalterlichen Städten schon durch ihr traditionell sanktioniertes korporatives Leben und durch ihr ungleich langsames Wachstum sowie ihren viel kleineren Umfang gesichert gewesen war.

Die wirtschaftliche Unsicherheit bestand z. T. auch bei den Häfen, besonders wenn sie auf eine Warengattung spezialisiert waren oder infolge von Änderungen im Industriegefüge des Hinterlandes¹¹). Im ganzen jedoch ähnelten die Hafenstädte wirtschaftlich mehr den übrigen Handelsstädten, die mit ihrer funktionellen Vielseitigkeit auch in der Folgezeit verhältnismäßig dauerhaften Wohlstand aufwiesen. Zu diesen gehören vor allem die funktionell etwa den L-Orten Christallers vergleichbaren regionalen Metropolen wie Newcastle, Leeds, Manchester und Birmingham, sowie die Reichshauptstadt London¹²).

Der große paläotechnische Aufschwung der Industrie, der in der englischen Geschichte als das "Industrial Revolution" bezeichnet wird, bewirkte geographisch vor allem eine neue Bevölkerungsverteilung (s. Karte 1). Während des 18. Jh. schon schwenkte die Zone der größten Bevölkerungsdichte des eigentlichen Englands aus ihrer SW-NE-Richtung (Somerset — East Anglia) in eine schon stark auf die Kohlengebiete ausgerichtete N-S-Richtung um (Somerset-Lancashire-W. Riding, mit London und Durham als wichtigen Exklaven), unter allgemeiner Steigerung der Dichtewerte¹³).

⁹) Wilfred Smith: An Economic Geography of Great Britain. London 1949. Wichtiges Lehrbuch zur englischen Industriegeographie, das auch besonders auf die Entwicklung eingeht. C. P. Sargent: Physical Factors Affecting Localisation of the Boot and Shoe Trade in England. Geography 23,4 (Dec. 1938) 250—258.

¹⁰) Siehe die in Anm. 35 angeführten Nachweise.

¹¹) G. H. J. Days: Changes in the Relative Status of the Ports of the Cumberland Coalfield. C. R. Cong. Internat. Geog. Amsterdam 1938, T. 2, Sec. III b (Géog. Econ.) pp. 37—45. Ferner T. 1, Sec. III b (Géog. Econ.) pp. 317—318, 322, 327.

¹²) A. E. Smiles: Balanced Towns — Their Bases and Occurrence in England and Wales, Jour. Town Planning Inst., 32,1 (Nov./Dec. 1945) 30—37.

¹³) Vgl. die Kärtchen für 1700 und 1801 bei W. G. East: England in the Eighteenth Century, in dem für die historische Geographie des eigentlichen England wichtigen Buch H. C. Darby: An Historical Geography of England before A. D. 1800, Cambridge 1936. Zu den weiteren Ausführungen siehe R. E. Dickinson: Some New Features of the Growth and Distribution of Population in England and Wales. Geog. Rev., 22 (1932) 279—285.

Während des 19. Jh. nun geschah eine weitere und schärfere Differenzierung, bei der sich sämtliche Kohlenreviere sowie die Londoner Gegend eindeutig als Gebiete größter Bevölkerungsdichte entwickelten¹⁴⁾. Zugleich lokalisierte sich hier die moderne Großstadtentwicklung, die, in scharfem Gegensatz etwa zur Entwicklung in Deutschland, innerhalb eines Jahrhunderts, gelegentlich eines halben Jahrhunderts, Großstädte meist nicht im Anschluß an bestehende alte Hauptbevölkerungszentren, sondern aus unbedeutenden Städten, ja Dörfern schuf, unter gleichzeitig fortschreitender Entvölkerung des platten Landes¹⁵⁾. Daraus ergibt sich die außerordentlich ungleichmäßige Verteilung der Bevölkerung als zweites Hauptproblem der englischen Landesplanung. So wurde das erste Industrieland der Erde auch das erste Land der modernen Verstädterung. Im Jahre 1801 verhielt sich die Stadt- zur Landbevölkerung in England und Wales noch wie 22 : 78¹⁶⁾. 1871 war das Verhältnis schon 65 : 35, während es 1931 mit 80 : 20 den reziproken Wert der Zeit um 1770 erreicht hatte.

Dabei wirkte sich die dem kapitalistischen Wirtschaftssystem innewohnende kumulative Tendenz zur weiteren Bevorzugung schon bevorzugter Punkte der Erdoberfläche voll aus, unterstützt vom sich rasch entwickelnden Eisenbahnnetz, dessen Wachstum sich in charakteristischem Gegensatz zu Deutschland nicht so sehr an den jahrhundertealten Bevölkerungszentren als vielmehr an den neuen industriellen Emporkömmlingen als Knoten- oder Endpunkten orientierte. Nur London macht hiervon eine allerdings nicht weniger beachtende Ausnahme, indem es als das wirtschaftliche Herz des längst geeinten Nationalstaates eine Bevorzugung im Eisenbahnnetz erfuhr, mit der sich z. B. die entsprechende Lage Berlins nicht messen kann¹⁷⁾. Je größer im übrigen die Bevölkerungskonzentration an einem Orte war, desto leichter ergaben sich bequeme Verkehrsmöglichkeiten sowie andere künstlich geschaffene und dem Handel sowie der Industrieproduktion günstige Ortseigentümlichkeiten, und desto mehr Industrien wurden von einem solchen Punkte angezogen. Die größeren Städte wurden allgemein nicht nur Produktionsstätten des Reichtums, sondern auch die Stellen, an denen Annehmlichkeiten der materiellen Zivilisation und höhere Kulturgüter zugänglich waren. Umgekehrt litten die kleinen, von der neuen Massenproduktion nicht aufgesuchten Städte und erst recht das platte Land unter den Auswirkungen desselben Prinzipes, was zu einem immer schärferen Gegensatz in Lebensstandard und Interessen zwischen Stadt und Land führte. Dies stellt ein drittes Hauptproblem der englischen Landesplanung dar.

Ein viertes ergibt sich aus der Art, in welcher die geographische Struktur der Landesverwaltung, in der die Grafschaft (county) bis in unsere Tage maßgebende Territorialeinheit geblieben ist, durch die Bevölkerungs-

¹⁴⁾ Ordnance Survey: Population of Great Britain 1931, 1 : 1 Million.

¹⁵⁾ A. E. Smailes: The Urban Mesh of England and Wales, Trans. Inst. Brit. Geographers (1946) 90 ff. Zu der ähnlichen Entwicklung in Schottland vgl. A. C. O'Dell: Population Problems and Planning, Rep. Town & Country Planning Summer School, St. Andrews (18.—25. Sept. 1944) 13—20. Ferner L. Mecking: Die Entwicklung der Großstädte in Hauptländern der Industrie, Hamburg 1949, S. 26—35.

¹⁶⁾ Census of England and Wales 1801, 1871, 1931.

¹⁷⁾ Ordnance Survey: Great Britain 1 : 625 000, Railways.

verschiebung veraltete¹⁸⁾). Das System der Grafschaftsstädte und Grafschaftsgrenzen zusammen mit den kleineren Marktstädten spiegelt die geographische Disposition der geschlossenen mittelalterlichen, stark an Naturgegebenheiten gebundenen Wirtschaft wieder, in welcher die Grafschaftsstädte nicht nur Verwaltungs- sondern auch Industrie- und Bevölkerungszentren waren und sich die Grafschaftsgrenzen oft an die wenig bevölkerten Landstriche dieser einfachen regionalen Zellenstruktur, vielfach an ursprünglich bewaldete oder vermoorte Wasserscheiden oder unzugängliche Sumpfgebiete knüpften. Die neuen, auf dem Massengebrauch freier Arbeitskräfte fußenden Industrien dagegen vermieden gern die alten Bevölkerungszentren mit ihrer eng konservativ durch Gilden ausgeübten Wirtschaftskontrolle, soweit sie nicht sowieso schon abgelegene Bergtäler etwa zur Ausnutzung der Wasserkraft aufgesucht hatten. Auf diese Weise kamen viele der späteren Hauptbevölkerungszentren in die Nähe von Grafschaftsgrenzen zu liegen, ein Vorgang, der noch durch die Tatsache unterstützt wurde, daß die meisten größeren englischen Kohlengebiete von solchen Grenzen zerschnitten werden. Glasgow, Newcastle, Manchester, Liverpool und Birmingham liegen alle direkt an oder in unmittelbarer Nähe von Grafschaftsgrenzen, davon z. B. Manchester am oberen Ende der ehemaligen Sumpfbzone des mittleren Mersey, Birmingham auf der Hauptwasserscheide Großbritanniens (s. Karte 3b). Das geographische Groß-London übrigens bedeckt außer den Grafschaften London und Middlesex noch Teile von nicht weniger als sechs anderen Grafschaften ("home counties"). Die einzige Ausnahme ist nur Leeds, das aber seine Rolle als regionaler Hauptstadt mit Bradford teilen muß. Demnach trugen die alten Verwaltungsgrenzen der neuen Bevölkerungsverteilung immer weniger Rechnung und mußten besonders in den Industriegebieten zusehends veralten. Die mit dem Local Government Act 1888 einsetzende, für die gegenwärtigen Verhältnisse maßgebende Gesetzgebung hat daran wenig geändert. Im Gegenteil, sie hat noch neue Schwierigkeiten hinzugefügt dadurch, daß sie ganz im Sinne ihrer eigenen Wirtschaftsepoche die städtischen Bevölkerungszentren bevorzugte und so den Gegensatz zwischen Stadt und Land auch verwaltungspolitisch verschärfte. Nicht nur wurden die kleineren Marktstädte künstlich aus ihrer traditionellen Verknüpfung mit dem umgebenden Lande gelöst und diesem, den "Rural Districts", als "Urban Districts" gegenübergestellt, sondern derselbe Gegensatz wurde nach oben hin noch viel betonter, wo die Großstädte als "County Boroughs" den "Administrative Counties" gegenübergestellt wurden, wobei jene sich bis heute territorial auf Kosten dieser ausgedehnt haben, sehr zum finanziellen Nachteil derselben. Auch innerhalb der Städteballungen begünstigt die Verwaltungsstruktur eine ungesunde, neue Tatsachen der geographischen Entwicklung völlig mißachtende Rivalität zwischen benachbarten Großstädten, wodurch nicht nur eine unzweckmäßige Verdoppelung von Verwaltungseinrichtungen hervorgerufen wird, sondern auch veraltete Hauptverwaltungsgrenzen mitten in den großen städtischen Kerngebieten, oft hart am Rande eines Hauptgeschäftszentrums, erhalten bleiben. Zugleich leidet das System der Selbstverwaltung des Landes an einer Atrophie der

¹⁸⁾ H. J. E. Peake: Geographical Aspects of Administrative Areas. Geography, 15,7 (Sept. 1930) 531—546. Ordnance Survey: Great Britain 1:625 000, Administrative Areas. E. W. Gilbert, siehe Anm. 106. R. E. Dickinson: City, Region and Regionalism, London 1947, S. 273—274.

alleruntersten Organe (Civil Parishes, in unserem Zusammenhang gleich Landgemeinden), aber mehr noch an dem Nichtvorhandensein höherer, über den Counties bzw. County Boroughs stehenden Organen, die leistungsfähigere und kompetentere Träger einer Reihe von modernen Regierungsgeschäften, vor allem der Landesplanung sein könnten und die territorial den geographischen "regions" (Landesteilen) entsprechen müßten.

Ein fünftes Planungsproblem entsteht aus der Lage und Form der städtisch bebauten Gebiete. Die explosive Schnelligkeit der Entwicklung der viktorianischen Industriestadt zusammen mit den noch unentwickelten innerstädtischen Verkehrsmitteln bewirkten im Verein mit niedrigen Arbeitslöhnen und langen Arbeitsstunden, daß die Arbeiterwohnungen möglichst in unmittelbarer Nähe der Fabriken erstellt wurden. Gleichzeitig galt Land im Sinne der Zeit als spekulativ auszunutzende, mehrwertschaffende Ware, woraus sich eine kaum glaubliche Zusammenballung der arbeitenden Wohnbevölkerung um die Industrieanlagen herum ergab. Vor dem Public Health Act von 1875 wurden hier die Wohngebiete mit Wohnungsdichten von etwa 100—120 Wohnungen auf den ha, oftmals 150 Wohnungen auf den ha (die berüchtigten back-to-back houses, s. Karte 4 A) gebaut, was bei der allgemein vorherrschenden Zwei-, allenfalls Dreistöckigkeit des englischen Wohnbaus nicht nur eine völlige Verbauung des Geländes, sondern im Laufe der Zeit auch die Verschlingung enormer Bauflächen bedeutete, so daß der englischen Industriestadt bei aller Flächenkonzentration doch die dreidimensionale Kompaktheit der kontinentalen Industriestadt fehlte. Diese Art der Stadtlandschaft, in der sich meistens Industrie und Arbeiterwohnviertel in buntem Durcheinander mischten, bildet den Haupttyp der als "slums" bezeichneten städtischen Elendsgebiete (s. Bild 1). Sie sind meist als Wohngebiete völlig unzulänglich, da sie den Industrien folgten, die ihre eigenen, der Wohnfunktion zuweilen feindlichen Ortslagebedingungen hatten, wie z. B. die Lage in den billigeren, aber Überschwemmungen und Drainageschwierigkeiten ausgesetzten Talalluvionen. Nach 1875 sank die Wohnungsdichte im allgemeinen auf etwa 50—75 auf den ha infolge der sanitären "Bye-law"-Gesetzgebung¹⁹⁾. Gleichzeitig läßt sich eine zunehmende Scheidung zwischen Wohngebieten und Fabriken feststellen. Dafür erfaßte jetzt aber das spekulativ erbaute mechanisch wiederholte Reihenhäuser in den erheblich gewachsenen Städten immer weitere Bevölkerungsschichten, so daß noch größere Flächen vom Häusermeer der eintönigen "bye-law streets" bedeckt wurden (s. Karte 4 B und Bild 2). Nur hatten jetzt die Reihenhäuser dem Anteil der verschiedenen Einkommensklassen entsprechend kleinere oder größere Vor- und Hintergärten, die allerdings eine Besserung der Wohnvorstädte bedeuteten.

Besondere Probleme für die gegenwärtige Planung ergeben sich aus der Gruppierung der städtisch bebauten Gebiete als Erbe der Zeit der industriellen Umwälzung. Abgesehen von den zahlreichen verhältnismäßig kleineren Konzentrationspunkten, wie etwa den Häfen Cardiff und Hull oder der Industriestadt Sheffield, sind hier vor allem die sieben großen

¹⁹⁾ Über die gebräuchlichsten Arbeiterhaustypen der viktorianischen und nachviktorianischen Zeit unterrichtet kurz (mit Grundrissen) Bournville Village Trust: When We Build Again — A study Based on Research into Conditions of Living and Working in Birmingham, London 1941.

Städteballungen ("conurbations")²⁰⁾ des Landes zu nennen, und zwar der Größe nach: London, East Lancashire, das Black Country, West Yorkshire, Clydeside, Merseyside und Tyneside. Von ihnen knüpfen sich mit Ausnahme von London alle unmittelbar oder mittelbar in charakteristisch paläotechnischer Weise an Kohlengebiete. Ihre rein physischen Planungsprobleme folgen vor allem aus ihrer enormen Bevölkerungskonzentration sowie ihrem riesigen Ausmaß an städtisch und industriell verbautem Gelände, das in mehreren Fällen derjenigen geographischer Raumeinheiten von verhältnismäßig beträchtlicher Größenordnung entspricht. Im Bereich dieser Ballungen wurde die von Naturformen durchdrungene Kulturlandschaft des offenen Landes entweder ganz oder weitgehend zerstört und durch reine Stadt- und Industrielandschaften ersetzt (s. Karte 5 und Bild 3). Dabei bestehen aber wichtige Unterschiede der Flächenstruktur, von denen jeder seine eigenen modernen Planungsprobleme in bezug auf wünschenswerte Verminderung des täglichen Pendelverkehrs, Einschaltung von durch Naturformen bestimmten Erholungs„lungen“, Integration des Gemeinschaftslebens der Wohnbevölkerung usw., enthält²¹⁾.

Von diesen städtisch verbauten Gebieten bildet das kleinste, nämlich Tyneside ein längliches, heute ununterbrochenes Gebiet zu beiden Seiten

²⁰⁾ Auch dieser Ausdruck stammt von Patrick Geddes. Zur Definition desselben sowie des von Dickinson vorgeschlagenen Ausdruckes "urban tract" vgl. R. E. Dickinson: *City, Region and Regionalism*, S. 168—9.

²¹⁾ Die englischen Städteballungen werden behandelt bei C. B. Fawcett: *British Conurbations in 1921*, *Sociol. Review*, 14 (1922) 111—122. Ders.: *Distribution of the Urban Population in Great Britain 1931*, *Geog. Journ.*, 79,2 (Feb. 1932) 100—116. Ders.: *Areas of Concentration of Population in the English-speaking Countries. Population 1,3* (Nov. 1934) 4—14. Ferner R. E. Dickinson: *City, Region and Regionalism*, S. 224—30. Ihre Flächenstruktur läßt sich gut aus folgenden topographischen Karten des Ordnance Survey erkennen: a) One-Inch Maps 1 : 63 360, Sixth (New Popular) Edition (115 Blätter, vollständig seit 1945; über frühere Ausgaben der One-inch Karte vgl. Anm. 33); b) die neuen Two-and-a-Half-Inch Maps (1 : 25 000), Provisional Edition; und für Einzelheiten, die für die Siedlungsgeographie wichtigen größeren Maßstäbe; c) Six-Inch Maps (1 : 10 560); d) Twenty-Five-Inch Maps (1 : 2 500). Die beiden letztgenannten Serien liegen übrigens seit Jahren für sämtliche Siedlungsgebiete Englands veröffentlicht vor: eine beachtenswerte Leistung. Über die gesamten für Großbritannien veröffentlichten amtlichen Karten unterrichten im übrigen drei vom Director General, Ordnance Survey, herausgegebene, periodisch revidierte und mit Kartenbeilagen sowie Übersichtsblättern versehene Hefte: 1) *A Description of Ordnance Survey Small Scale Maps* (Maßstäbe 1 : 1¼ Million bis 1 : 63 360), 2) *Desgl. Medium Scale Maps* (Maßstäbe 1 : 25 000 bis 1 : 10 560), 3) *Desgl. Large Scale Maps* (Maßstäbe 1 : 2 500 bis 1 : 1 250). Vgl. ferner H. E. M. Newman: *Ordnance Survey Post-War Maps*. C. R. Cong. Internat. Geog. Lisbonne 1949. T. I. (Travaux de la Section I: Cartographie pp. 257—66. Gegenwärtig unternimmt das Ordnance Survey eine umfangreiche Revision bzw. einen Neuentwurf sämtlicher topographischer Karten im Zuge der endgültigen Umstellung auf die Transversale Merkatorprojektion und das metrische britische Reichsgitternetz mit einer bereits begonnenen Annäherung an das metrische Maßsystem. Von der One-Inch-Karte ist eine neue (7.) Ausgabe in Vorbereitung. Die neuen Karten 1 : 25 000 erscheinen in einem wohl gelungenen Vierfarbendruck und in drei Ausgaben (topographische, morphologische und Verwaltungsgrenzen). Von den 2700 Blättern (jedes eine Fläche von 10 × 10 km umfassend) sind bisher (Juli 1951) etwa 1850 erschienen, so daß lediglich noch die Blätter der Bergländer von Schottland und Wales fehlen. Diese provisorische Ausgabe soll später durch eine auf einer neuen Grundaufnahme beruhenden Ausgabe ersetzt werden, ähnlich wie die Karten in den Maßstäben 1 : 10 560, 1 : 2 500 und (für spezielle Stadtgebiete) 1 : 1 250.

des unteren Tyneflusses (Länge 20 km, durchschnittliche Breite 6 km)²²⁾. Seine Gestalt verdankt es der Industrie-Gruppierung am Tyne, wo schon Jahrhunderte vor der industriellen Umwälzung die Gewinnung der Kohle im unmittelbaren Hinterland eine lange Reihe von Verschiffungspunkten zu beiden Seiten des Flusses hervorrief. Im Gefolge des Kohlentransportes entwickelte sich hier schon seit dem 17. und 18. Jh. eine Reihe von Industrien in jeweils spezialisierten Orten, besonders aber der Schiffsbau und die Metallindustrie. Nur in der Nähe seines wirtschaftlichen Zentrums Newcastle erreicht dieses Gebiet heute eine Breite von 13 km an der Linie des Great North Road (London-Edinburgh)²³⁾.

Das etwas größere Merseyside liegt ebenfalls an einem freilich breiteren Gezeitenästuar, ist aber im Gegensatz zu Tyneside mehr kreisförmig, da sich seine Entwicklung hauptsächlich an den Hafen von Liverpool sowie die gegenüber liegenden Schiffswerften von Birkenhead als Mittelpunkt knüpfte (größter Durchmesser etwa 24 km)²⁴⁾.

Auch Clydeside hat eine verhältnismäßig kompakte Form mit dem Geschäftszentrum von Glasgow als dominierendem Mittelpunkt. Die Verteilung der bebauten Flächen ist aber schon wesentlich unregelmäßiger als bei Merseyside (mittlerer Durchmesser etwa 15 km)²⁵⁾.

Gegenüber den bisher besprochenen kleineren Städteballungen stellt diejenige von West Yorkshire ein größeres, aber erheblich aufgelockertes Gebiet dar, das in der Wollindustrie seinen einheitlichen Wirtschaftszug aufweist. Mit einem größten Durchmesser von 33 km (Leeds-Huddersfield), einem kleinsten von 23 km (Bradford-Dewsbury) enthält es neben seiner hochgelegenen, weniger dicht besiedelten Mitte einen randlichen Kranz von nicht weniger als fünf verhältnismäßig selbständigen Bevölkerungszentren, unter denen Leeds zwar das größte ist, aber charakteristischerweise nicht als das unumstrittene Haupt des ganzen Gebietes gilt, sondern diese Rolle in mancher Hinsicht mindestens mit dem benachbarten Bradford teilen muß²⁶⁾.

Auch die Städteballung der westlichen Midlands, das sogenannte Black Country auf der traditionellen Grundlage einer bodenständigen Metallindustrie, weist seine größten Bevölkerungszentren in randlicher Lage auf.

²²⁾ Einen Überblick über die Einbettung dieser Städteballung ins Siedlungsgefüge ihres umgebenden Kohlengebietes gibt die Siedlungsformenkarte 1:253 440 bei M. R. G. Conzen: Modern Settlement; in Scientific Survey of North-Eastern England, British Association Meeting, Newcastle-upon-Tyne, 1949, S. 75—83.

²³⁾ Zu dem für die englischen Großstädte typischen Wachstumsvorgang von Newcastle und Gateshead vgl. das Wachstumskärtchen bei M. R. G. Conzen: Geographical Setting of Newcastle, Scientific Survey of North-Eastern England, S. 191—197.

²⁴⁾ Liverpool and District Regional Survey Association: Population Maps, Liverpool 1924. P. M. Roxby: Aspects of the Development of Merseyside. Geography, 14,2 (Summer 1927) 91—100. Wilfred Smith: Physical Survey of Merseyside — A Background to Town and Country Planning, Liverpool 1946. Ders., The Distribution of Population and the Location of Industry on Merseyside. Liverpool 1942. F. Longstreth Thompson: Merseyside Plan 1944, London 1945. H. Rees: Evolution of Mersey Estuarine Settlements. Econ. Geog., 21,2 (April 1945) 97—103.

²⁵⁾ Sir Patrick Abercrombie & R. H. Matthew: The Clyde Valley Regional Plan 1946, London 1949.

²⁶⁾ R. E. Dickinson: The Regional Functions and Zones of Influence of Leeds and Bradford. Geography 15,7 (Sept. 1930) 548—557.

Hier jedoch ist Birmingham mit mehr als der Hälfte der Gesamtbevölkerung unbestrittene Metropole eines Gebietes, das etwa 36 km in der NW-SE-Richtung und 27 km in der SW-NE-Richtung mißt²⁷⁾.

Die zweitgrößte Städteballung Großbritanniens, nämlich die von East Lancashire mit einem Durchmesser von etwa 30 km, ähnelt West Yorkshire in der einseitigen Wirtschaftsbasis der Textilindustrie (hier Baumwolle) sowie einem größeren Kranz von Randstädten und dem Grad der Auflockerung, unterscheidet sich aber von der östlicheren Städteballung durch die überragende Stellung seines in der Mitte des Gebietes und im Kernpunkt des oberen Merseybeckens gelegenen Bevölkerungs- und Wirtschaftszentrums Manchester²⁸⁾.

Die an Bevölkerung wie an städtisch verbauter Fläche größte englische Städteballung endlich ist Groß-London mit einem mittleren Durchmesser von 40 km (Bevölkerung etwa 10 Millionen), schon vor dem Eisenbahnzeitalter von William Cobbett als „großes Geschwür“ (Big Wen) bezeichnet. Sein im ganzen kreisförmiges Gebiet mit einem von außen nach innen zur „City“ ständig zunehmenden Grad von Kompaktheit entspricht seiner Entwicklung als von früher Zeit an unumstrittener Reichsmetropole, bei größter Vielfältigkeit der wirtschaftlichen und kulturellen Funktionen²⁹⁾.

²⁷⁾ West Midland Group: Conurbation — A Planning Survey of Birmingham and the Black Country, London 1948. Vgl. zu diesem Buch das auf S. 33 Gesagte.

²⁸⁾ W. H. Barker and W. Fitzgerald: The City and Port of Manchester. Jour. Manch. Geog. Soc., 41/42 (1925/26) 11—31. W. H. Barker: The Towns of South-East Lancashire. Jour. Manch. Geog. Soc., 43 (1927) 31—54. M. Dunlop: The Demography of Southeast Lancastria. C. R. Cong. Internat. Géog. Amsterdam 1938, T. 2, Sec. IIIa, S. 145—152. H. Rees: A Growth Map for the Manchester Region. Econ. Geog., 23,2 (Apr. 1947) 136—42. R. Nicholas: City of Manchester Plan, Norwich & London 1945. Ein charakteristisches Beispiel der englischen Großstadtplanung, mit eingehender Bestandesaufnahme und Phasenmethode.

²⁹⁾ Ordnance Survey: Greater London, 1 : 126 720. Periodisch revidierte Ausgabe; die beste farbige Übersichtskarte in kleinem Maßstab. Dazu in gleicher Größe und Flächendeckung: Ordnance Survey: Population of Greater London, 1 : 126 720, Southampton 1935. Nach dem Census 1931, mit 5 Bevölkerungsdichteprofilen auf separatem Blatt. H. Ormsby: London on the Thames, London 1928. O. H. K. Spate: The Growth of London, A. D. 1660—1800 in H. C. Darby: An Historical Geography of England before A. D. 1800, S. 529—48. Ordnance Survey: Map of London circa 1660, etwa 1 : 42 000, hrsg. 1930 als Begleitkarte zum Ordnance Survey Map of 17th Century England. N. G. Brett-James: The Growth of Stuart London, London 1935. L. Gomme: The Story of London Maps, Geog. Jour., 30,5 / 6 (May / June 1908) 489—509, 616—640. O. H. K. Spate: Geographical Aspects of the Industrial Evolution of London till 1850. Geog. Jour., 92,5 (Nov. 1938) 422—32. C. E. N. Bromhead: Influence of Geography on the Growth of London, Geog. Jour., 60,2 (Aug. 1922) 125—35. Rodwell Jones: Geography of London River, London 1931. S. E. Rasmussen: London, 2. Auflage. Kopenhagen 1934. Übersetzt ins Englische: London, the Unique City, 2. Aufl. London 1948. Eindringende Studie eines dänischen Architekten, unentbehrlich für die Morphologie der Londoner Stadtlandschaft. H. Rees: A Growth Map for Northeast London during the Railway Age. Geog. Rev., 35,3 (July 1945) 458—465. Charles Booth: Life and Labour in London, London 1889—1902, 17 Bde. London School of Economics and Social Science: The New Survey of London Life and Labour, London 1930—35, 9 Bde. Wie das vorgehende monumentale Werk eine wichtige Bestandesaufnahme, mit zahlreichen Karten. Sir Patrick Abercrombie: Greater London Plan 1944, London 1945. Eins der bekannteren Beispiele zur englischen Großstadtplanung (vgl. die Kritik bei Wooldridge, siehe Anm. 61).

Als Gegenstück zu dieser städtischen Konzentration und als ein sechstes Hauptproblem der Landesplanung verursachte das paläotechnische Zeitalter Englands den Bevölkerungsschwund des platten Landes und den Niedergang der Landwirtschaft, der unter dem Einfluß des Welthandels einsetzte und seit den späten siebziger und achtziger Jahren (besonders seit dem schlimmen Erntejahr von 1879) immer katastrophaleres Ausmaß erreichte. Es erfolgte eine weitgehende Umstellung vom vielseitigeren Ackerbau auf die einseitige kapitalintensivere Viehzucht und Milchwirtschaft, während gleichzeitig die Grundeigentümer immer weniger willig, die Pächter immer weniger fähig waren, Verbesserungen im Farmbetrieb einzuführen³⁰⁾. Die sichtbaren Zeichen dieser Entwicklung waren noch vor dem zweiten Weltkrieg in der Landschaft zu sehen. Die Allgegenwärtigkeit des Dauergraslandes auf ehemaligem Ackerboden (so z. B. in den Midlands)³¹⁾, das entsprechende Zurückschwinden des Ackerbaus von den mittleren Berglagen, das allgemeine Tiefersinken der Höhenstockwerke der landwirtschaftlichen Bodennutzung in den meisten Bergländern Großbritanniens, insbesondere die Flächenschrumpfung des intensiver genutzten Bodens (improved land), die Vernachlässigung der Bergweiden (unimproved land), wie sie z. B. in dem Überhandnehmen des Farnkrautes zum Ausdruck kommt, schließlich das Verfallen der Hecken und Zäune, sowie die Reparaturbedürftigkeit der Farmgebäude: das alles sind Landschaftszüge, die direkt den Mangel an Kapitalfähigkeit und an landwirtschaftlichen Arbeitskräften und indirekt das Zurückbleiben des ländlichen Produktions- und Lebensstandards vieler Gegenden widerspiegelte³²⁾. Zu dem häufigen Mangel an öffentlichen Versorgungsdiensten wie z. B. Wasserleitung und später Elektrizität gesellte sich noch vielfach der Mangel an Rationalisierung im Farmbetrieb.

Im Laufe der ersten beiden Jahrzehnte des 20. Jh. erfuhr das oben gezeichnete Bild der paläotechnischen Zeit zunächst kaum wesentliche Veränderungen. Bis zum Beginn des ersten Weltkrieges ging das Wachstum der Wohnvorstädte in Form von Reihenhäusern mit kleinen Vor- und Hintergärten weiter³³⁾. Indem sich die Städte so vergrößerten, verließ die wohl-

³⁰⁾ Vgl. hierzu L. D. Stamp: *The Land of Britain — its Use and Misuse*, London 1948, sowie die historischen Kapitel in den meisten der in Anm. 62 angeführten L. U. S. County Reports.

³¹⁾ Ordnance Survey: *Great Britain 1 : 625 000, Land Utilisation*.

³²⁾ Vgl. hierzu die entsprechenden Einzelheiten in *West Midland Group: English County — A Planning Survey of Herefordshire*, London 1946. Vgl. zu diesem Buche das auf S. 33 Gesagte. Grundlegend für die gesamte Frage der Landwirtschaft und der Planung des platten Landes in England und Wales ist der nur 138 Seiten starke, aber als ausgezeichnetes knappes Kompendium benutzbare Bericht *Ministry of Works and Planning: Report of the Committee on Land Utilisation in Rural Areas* (sogenanntes Scott Report), Cmd 6378, London 1942. Für Schottland vgl. den entsprechenden Bericht *Department of Agriculture for Scotland: Land Settlement in Scotland*, Edinburgh 1945. Siehe ferner L. D. Stamp: *Nationalism and Land Utilization in Britain*. *Geog. Rev.*, 27,1 (Jan. 1937) 1—18.

³³⁾ Das Wachstum der englischen Städte in den letzten 150 Jahren läßt sich im allgemeinen gut an den verschiedenen Ausgaben der vom Ordnance Survey veröffentlichten One-Inch Karte 1 : 63 360 verfolgen. 1. Ausgabe: Anfang des 19. Jh. (Blätter in Südengland) bis in die sechziger Jahre (Blätter in Nordengland). 2. Ausgabe: Letzteres Viertel des 19. Jh. 3. Ausgabe: neunziger Jahre bis zum ersten Weltkrieg. 4. Ausgabe (Popular Edition): 1920 bis etwa 1930. 5. Ausgabe: 1931 bis zum zweiten Weltkrieg. 6. Ausgabe (New Popular Edition): von 1946 an,

habendere Bevölkerung ihre einst randlich, jetzt aber mehr und mehr zentral gelegenen Wohnviertel, wo die großen Einfamilienhäuser nunmehr in Mietswohnungen aufgeteilt wurden, während sich ihre vormaligen Besitzer neue Villen in ländlicher Umgebung bauten.

Allerdings hatte schon in viktorianischer Zeit die Reaktion gegen das dem örtlichen Gemeinschaftsleben und der Vermeidung sozialer Scheidungen feindliche Häusermeer der *bye-law streets* eingesetzt. Bald nach dem Public Health Act von 1875 und in Weiterbildung der Pioniertätigkeit eines Robert Owen (New-Lanark in Schottland, 1800) oder von Sir Titus Salt (Saltaire bei Leeds, 1853) hatte fortschrittliche liberale Initiative die Gartensiedlungen von Bournville bei Birmingham (George Cadbury, 1879) und von Port Sunlight südlich von Birkenhead (Lord Leverhulme, 1888) entstehen lassen, sowie schon unter dem Einfluß einer neuen Strömung Earswick bei York (Joseph Rowntree, 1904). Zu Anfang des 20. Jh. endlich entstand die englische Gartenstadtbewegung (Garden City Movement), die die Errichtung wirtschaftlich, sozial und architektonisch selbständiger Gartenstädte anstrebte als Mittel zur Auflockerung und schließlichen Liquidierung der paläotechnischen Industriestadt. Ihre sichtbaren Resultate vor dem ersten Weltkrieg waren die Gartenstädte von Letchworth in Hertfordshire und Hampstead im Norden Londons, denen kurz nach dem ersten Weltkrieg Welwyn Garden City (ebenfalls in Hertfordshire) folgen sollte³⁴). Jedoch stellten alle diese Experimente erst einen verschwindend kleinen Teil von Veränderungen an der Gesamtmasse der städtisch bebauten Gebiete dar.

2. England in der Zwischenkriegszeit.

Der erste Weltkrieg bedeutete zeitlich einen wichtigen Wendepunkt in der Entwicklung der englischen Kulturlandschaft. Seine Haupteinflüsse in diesem Zusammenhang lassen sich in drei Punkten zusammenfassen: 1. die nachteiligen weltwirtschaftlichen und weltpolitischen Folgen für England als Industrieland und Herz des britischen Weltreiches, 2. Die Forderung breiter Bevölkerungsschichten nach erhöhtem Standard der Lebensannehmlichkeiten, die sich in England besonders auch auf Erhöhung des Wohnungsstandards (Anzahl der Wohnräume pro Person) konzentriert, 3. die weitgehende Anwendung der Erfindungen des „neotechnischen“ Zeitalters, besonders der Elektrizität und des Explosionsmotors.

Das Ende des ersten Weltkrieges fand nicht nur England in seiner Rolle als erste Welthandelsmacht von den U. S. A. verdrängt, sondern konfrontierte auch seine großen, unmittelbar oder mittelbar exportorientierten Industrien mit ernststen Rivalen auf dem Weltmarkt. Die nachteilig betroffenen Wirtschaftszweige, wie etwa Kohlenbergbau, Schiffsbau und Textilindustrie, waren zumeist gerade diejenigen, die funktionell einseitigen Industriestädten (*ill-balanced towns*) als wirtschaftliche Grundlage dienten

unter Einbeziehung der provisorischen Revision des sogenannten War Edition 1940. Vgl. auch Anm. 21.

³⁴) Das klassische Buch der englischen Gartenstadtbewegung ist Ebenezer Howard: *Tomorrow*, London 1898. 2. Aufl.: *Garden Cities of Tomorrow*, London 1902. Zur Gründung von Letchworth siehe Ders.: *Town Planning ab initio*. Roy. Inst. Brit. Architects, Town Planning Conference London 1910, Transactions S. 698—701.

(s. Karte 2)³⁵). In solchen Gebieten erreichte die Arbeitslosigkeit während der Weltwirtschaftskrise der Zwischenkriegszeit enormes Ausmaß, besonders in den küstennahen Kohlengebieten. In Lancashire wurde die Baumwollindustrie so von einem ständigen Produktionsrückgang (contraction of industry) betroffen, dessen wirtschaftlich-soziale Folgen auch durch Teilarbeit und Reorganisation der Industrie nicht beseitigt wurden³⁶). Während in Südwest Wales die Bergwerke stillgelegt wurden³⁷), sangen Gruppen bettelnder walisischer Bergleute ihre einheimischen Volkslieder auf den Straßen Londons. Nordostengland wurde ebenfalls schwer betroffen³⁸). Hier wurde sozusagen eine ganze Stadt arbeitslos durch Stilllegung des ganz besonders konjunkturrempfindlichen Schiffbaus, so daß z. B. die Werftarbeiter von Jarrow-on-Tyne den langen Marsch von Tyneside nach London unternahmen, um die Aufmerksamkeit der Nation auf ihre Not zu lenken³⁹). Die Wirtschaftsnot in den Kohlengebieten wurde überdies noch betont durch die Erschöpfung der Ausstrichzonen der Flöze, welche die bekannte Abwanderung des Kohlenbergbaus in die Zone des überlagernden Deckgebirges zur Folge hatte. Dadurch verfiel die technisch sowieso veraltete Kulturlandschaft der Ausstrichzonen dem wirtschaftlichen und physischen Verfall, mit aufgelassenen Schachanlagen, mit langen Reihen verwaarloster, vielfach von Bruchfeldern betroffener Bergarbeiterhäuser, mit alten Schutthalden und mit häufigen Stücken wüsten und der spontanen Müllabladung zugänglichen Geländes, wie es diesen frühesten Gegenden der paläotechnischen Industrielandschaft eigen ist. Als klassisches Beispiel sei auf W. Durham, das älteste Kohlengebiet Europas, hingewiesen⁴⁰).

Im einzelnen ergaben sich in den Kohlengebieten auch Verschiebungen durch Begünstigung gewisser Gruben zum Nachteil anderer, meist auf Grund unterschiedlicher Kohlenarten, was manchmal ein erhebliches Maß täglicher Pendelwanderungen der beteiligten Arbeitskräfte hervorrief⁴¹).

³⁵) E. McCallum: The Problem of the Depressed Areas. *Internat. Labour Rev.*, 30,2 (Aug. 1934) 133—57. A. E. Smiles: Ill-balanced Communities — A Problem in Planning, in E. A. Gutkind: *Creative Demobilisation*, London 1943, Bd. 2, S. 226—46. Association for Planning and Regional Reconstruction (APRR): *Maps for the National Plan*, London 1945, Karte S. 31: Ill-balanced Industry 1931.

³⁶) Board of Trade: *Industrial Survey of the Lancashire Area*, London 1932. Wilfred Smith: Trends in the Geographical Distribution of the Lancashire Cotton Industry, *Geography*, 26,1 (March 1941) 7—17.

³⁷) Board of Trade: *Industrial Survey of South Wales*, London 1932. H. A. Marquand: *Second Industrial Survey of South Wales*, London 1937.

³⁸) Armstrong College (Newcastle-on-Tyne): *An Industrial Survey of the North-East Coast Area*. Made by Armstrong College for the Board of Trade. Newcastle-on-Tyne 1932. G. H. J. Daysh: Economic Problems of the North-East Coast. *Geography*, 22,2 (June 1937) 105—115. Ders. & E. Allen: Features of the Industrial Geography of the Tyne, Wear and Tees. *Scot. Geog. Mag.*, 49,1 (Jan. 1933).

³⁹) G. H. J. Daysh: A Distressed Industrial Region — Tyneside. *Econ. Geog.* 11,2 (April 1935) 159—166. E. Wilkinson: *The Town that was Murdered*, London 1939.

⁴⁰) Th. Sharp: A Derelict Area — A Study of the South-West Durham Coalfield, London 1935. A. E. Smiles: Population Changes in the Colliery Districts of Northumberland and Durham. *Geog. Jour.*, 91,3 (March 1938) 220—32.

⁴¹) E. J. Howell: Movement of Miners in the South Wales Coalfield. *Geog. Jour.*, 94,3 (Sept. 1939) 228—37, 3 Kärtchen.

Diesem Bilde des wirtschaftlichen Verfalles stand jedoch in anderen Teilen des Landes der Aufschwung neuer Verbrauchsgüterindustrien gegenüber, die, gestützt auf die Erfindungen der neotechnischen Ära, besonders auf die vielseitige Anwendung der Elektrizität, des Explosionsmotors, der neuen „plastischen“ Materialien, des vulkanisierten Gummis usw., eine Fülle von das tägliche Leben im Hause und in der Gemeinschaft annehmlicher machenden Verbrauchsgütern produzierte, und zwar unter betonter Ausrichtung auf den Binnenmarkt. Daher waren diese Industrien weniger vom Konjunkturwechsel abhängig. Zugleich wiesen sie nicht die zwingenden Standortfaktoren auf (sogenannte mobile oder footlose industries), denen die Schwerindustrien unterlagen. Ihnen genügte im allgemeinen eine einigermaßen zulängliche Verkehrslage möglichst in oder nahe an Verkehrsknotenpunkten. Bei Abwesenheit einer integrierten wirtschaftlichen Landesplanung wählten sie begreiflicherweise die ergiebigsten Absatzmärkte zu Standorten, d. h. diejenigen großen Bevölkerungszentren des Landes; die sich während der Zwischenkriegszeit besonders stark vergrößerten. Als wirtschaftlich verhältnismäßig stabile Industrien bevorzugten sie also noch die an sich schon wirtschaftlich besser gestellten Gegenden des Landes. So entstanden z. B. rund um London und besonders an seinen Ausfallsstraßen neue Gebiete der Leichtindustrie, deren meist einstöckige Fabriken in moderner, nicht immer gediegener aber auf Reklame eingestellter Architektur aufgeführt wurden und zusammen mit den entsprechenden Wohnsiedlungen einen ganz neuen Typ der Stadtlandschaft schufen (s. Bild 4).

Nach all diesen Einzelheiten ergibt sich aus der Zwischenkriegszeit als grundlegendstes Planungsproblem der ständig wachsende Gegensatz zwischen dem Niedergang der älteren Industriegebiete und der wirtschaftlichen Blüte der größten und bevorzugtesten Metropolen, zwischen städtischen Notstandsgebieten (Depressed Areas) und städtischen Wohlstandsgebieten. Erstere verteilten sich auf die Kohlenreviere außerhalb der funktionell vielseitigeren regionalen Hauptstädte, letztere wurden vor allem durch London und Birmingham repräsentiert, sowie durch die übrigen Haupthandels- und Wirtschaftszentren der verschiedenen Landesteile. Besonders die Zone von Groß-London im SE über Birmingham nach Liverpool, Manchester und Leeds im NW erwies sich als Hauptindustrieachse des Landes, die in ihrem Mittel- und Südteil auf die neuen Verbrauchsgüterindustrien besondere Anziehungskraft ausübte (der „Zug nach dem Süden“⁴²). Diese Zone (axial belt) ist von verschiedenen Geographen kartographisch umrissen worden und wird entsprechend entweder als „Sarg“ (coffin, so auf den Kärtchen der in Anm. 44 angeführten Diskussion) oder als „Sanduhr“ (hourglass, so auf den Karten der in Anm. 101 und 102 angegebenen Artikel) dargestellt⁴³).

⁴² Commissioner for the Special Areas (Sir Malcolm Stewart): Third Report, Cmd. 5303. H. M. S. O. London 1936. Elsie Yates: Modern Factors of Industrial Location, Geography, 23,2 (June 1938) 106—112. D. W. Fryer: The British Vehicle and Aircraft Industry, Geography, 33,3 (Sept. 1948) 136—49. Siehe ferner Anm. 44. Über wichtige Modifikationen dieser Art von Standortwahl vgl. jedoch H. A. Moisle y: Rayon Industry in Great Britain. Geography, 34,2 (June 1949) 78—89.

⁴³ Über Einzelheiten dieser Zone vgl. J. N. L. Baker & E. W. Gilbert: The Doctrine of an Axial Belt of Industry in England, Geog. Jour., 103, 1/2 (Jan./Feb. 1944) 49—72.

Dem eben gezeichneten Bilde entspricht im ganzen die Bevölkerungsentwicklung der Zwischenkriegsperiode (s. Karte 1). Ihre Hauptzüge sind das anhaltende Wachstum der Handelszentren bzw. regionalen Hauptstädte, das allgemeine Anwachsen des axial belt, die Stagnation einiger Landbaugebiete im englischen Flachland, ferner die bezeichnende Bevölkerungsabnahme der abseits gelegenen Industriegebiete (West Durham, South Wales) sowie der meisten landwirtschaftlichen Gegenden, besonders aber der Bergländer wie des von Mittelwales⁴⁴). Im einzelnen nahm der Bevölkerungszuwachs bei den großen Städten die Form eines erheblichen peripheren Zuwachses von großer Flächenausdehnung und unter weitgehender Überschreitung der städtischen Verwaltungsgrenzen, sowie gleichzeitiger Entvölkerung der Innenstädte (Citybildung) an. Im Bereich des axial belt aber glich der Zuwachs vielfach einer förmlichen Überschwemmung des offenen Landes mit städtischer Wohnbevölkerung.

Gleichzeitig mit dieser Entwicklung läuft die Sanierung der Innenstädte (slum clearance), die besonders in den 30er Jahren verändernd auf die Stadtländschaft wirkte, nachdem die entsprechenden Parlamentsgesetze von 1930 und 1935 eine eingreifende Regelung festgesetzt hatten. In Großstädten, wie Leeds und Manchester, besonders aber in London verschwanden ganze Straßenblocks in den Slumgebieten mit ihren veralteten Arbeiterwohnungen und wurden entweder durch vielstöckige, in Aufriß und Architektur oft an moderne kontinentale Wohnungsbauten erinnernde Häuserblocks ersetzt oder erfuhren eine neue, ihrer innenstädtischen Lage mehr entsprechende Bodennutzung, während die überzählige Bevölkerung am Stadtrand angesiedelt wurde.

Für das periphere Wachstum der Wohngebiete in der Zwischenkriegszeit sind nun die Planungsideen der englischen Gartenstadt von besonderer Bedeutung, allerdings nur, soweit sie den neuen, mittelbar durch den ersten Weltkrieg erhöhten individuellen Wohnungsansprüchen der Bevölkerung entsprachen und in die englische Gesetzgebung Eingang fanden. Das National Housing Scheme der Regierung am Ende des ersten Weltkrieges zusammen mit dem Parlamentsgesetz von 1919 (Housing and Town Planning Act, 1919) hatte innerhalb zweier Jahre die Errichtung von über 200 000 Einfamilienhäusern an den Stadträndern zur Folge, davon

44) Wichtig zur Frage der Industrie- und Bevölkerungsverschiebung sind zunächst zwei Berichte des Royal Geographical Society: Discussion on the Geographical Distribution of Industry, Geog. Jour., 92,1 (July 1938) 22—39, 17 Kärtchen. Memorandum on the Geographical Factors Relevant to the Location of Industry, Geog. Jour., 92,6 (Dec. 1938) 499—526. Am wichtigsten aber ist der grundlegende und für die englische Nachkriegsplanung vielleicht folgenreichste, 320 Seiten starke amtliche Bericht des Royal Commission on the Distribution of the Industrial Population: Report. Cmd 6153. London H. M. S. O., 1940 (sogenanntes Barlow Report). Dazu Roy. Comm. etc.: Minutes of Evidence, 29 Hefte, London 1940. Einen kurzen Überblick über die Industrieverschiebung gibt E. G. Mears: Postwar Locational Changes of British Industry. Geog. Rev., 29,2 (April 1939) 233—51. Die Bevölkerungsverschiebung läßt sich trotz der bekannten Begrenztheit der Choroplethenmethode gut ablesen in den „National Atlas“ Karten des Ordnance Survey: Great Britain 1: 625 000, Population Changes by Migration 1921—1931, Population Total Changes 1921—1931, Population Changes by Migration 1931—1939, Population Total Changes 1931—1939. Siehe ferner Population of Urban Areas 1938. Zur Entwicklung bis 1931 siehe R. E. Dickinson: Some New Features of the Growth and Distribution of Population in England and Wales, siehe Anm. 13.

die meisten auf Kosten der Verwaltungsbehörden in förmlichen Wohnsiedlungen. Wichtiger noch, weil für die ganze Bauentwicklung der 30er Jahre maßgebend, war das Gesetz von 1932 (Town and Country Planning Act, 1932) sowie die dazugehörigen Musteranweisungen (Model Clauses). In diesen wurde eine der Grundforderungen der Gartenstadttheorie, nämlich die Begrenzung der höchsten Wohndichte auf etwa 12 Einfamilienhäuser pro 40 a (12 houses to the acre) so gut wie offiziell sanktioniert (density control). Die Folge war eine im Verhältnis zum Wachstum der städtischen Bevölkerung enorme Ausbreitung des städtisch bebauten Geländes, die rein flächenmäßig selbst die stürmische Entwicklung der viktorianischen Zeit in den Schatten stellte (s. Karte 7). Diese Art der Bebauung, bei welcher jedes Haus seinen eigenen Garten hat, der theoretisch die Familie mit frischem Gemüse versorgen soll, nahm bei den Städten meist die Form der in einem Zug entworfenen Siedlung an (s. Karte 4C und Bild 5). Ihr Straßensystem zeichnete sich durch sein kompliziertes geometrisches Schema aus, das zwar auf dem Reißbrett oder vom Flugzeug gesehen, ein mehr oder weniger anziehendes Muster bildete, jedoch ohne eine gewisse Eintönigkeit der Wohnstadtlandschaft bei normaler Ansicht, besonders bei mangelnder Baumbepflanzung, zu verhindern. Zuweilen erschwerte auch die künstliche Kompliziertheit des ganzen Planes die Orientierung und Benutzung durch Fußgänger. Auch dieser Planungsstil geht auf die Theorie und Praxis der Gartenstadt zurück. Dabei gingen die Stadtbehörden als Bauherren meist mit gutem Beispiel voran⁴⁵⁾.

Die private und spekulative Bauwirtschaft zog es oft vor, den billigeren und profitreicheren Weg zu gehen, bei dem neue Häuser in einem langen Streifen an bestehenden Wegen und Straßen aufgeführt wurden, wobei sich fast kostenloser Zugang zu der schon fertigen Straße und etwa vorhandenen öffentlichen Versorgungsleitungen ergab. Diese Streifenbebauung ist das berühmte ribbon development (s. Bild 7), mit dem sich die Städte polypenmäßig ins offene Land ausbreiteten, bis schließlich ganze Gegenden in eine ästhetisch, und vom Standpunkt der öffentlichen Erholung sehr bedauerliche halbstädtische Landschaft verwandelt wurden, zum großen Nachteil auch der darin verbleibenden Landwirtschaft (Schwierigkeiten der Schafhaltung, Zerstörung des kompakten Farmbesitzes, nachteiliger Einfluß auf das Gleichgewicht des individuellen Farmbetriebes sowie Störungen verschiedenster Art). Diese städtische Überschwemmung war besonders ausgesprochen in den Midlands und um London herum, also dem weiter oben erwähnten Wohlstandsgebiet Englands. Obwohl sie ihre Form z. T. von der Gartenstadttheorie geborgt hatte, ist ihre eigentliche Triebkraft in der planlosen Flucht des Städters aufs Land zu suchen, die, selbst ein Ausdruck erhöhter Wohnansprüche, in diesem Maße erst möglich wurde durch die für England besonders charakteristische Entwicklung des motorisierten Straßenverkehrs, d. h. des Autobus und vor allem des Privatautos,

⁴⁵⁾ Theorie und Praxis der Wohnstadtsiedlungen ist ersichtlich aus den gebräuchlichsten Lehrbüchern der Zeit, z. B. dem mit Plänen und Abbildungen illustrierten Buch von F. Longstreth Thompson: Site Planning in Practice, London 1923. Einen Vergleich der englischen Wohnstadtplanung mit der anderer Länder bietet Catherine Bauer: Modern Housing, London 1935. Zu Struktur, Ausmaß und Landschaftszusammenhang dieser Siedlungen der Zwischenkriegszeit vgl. die in Anm. 21 angeführten topographischen Karten.

das hier viel weiteren Bevölkerungsschichten als etwa in Deutschland zugänglich wurde.

Diese Entwicklung der städtisch bebauten oder von Städtern bewohnten Fläche stellt nun das zweite große, in sich ziemlich vielfältige Planungsproblem der Zwischenkriegszeit dar. Für die Landesplanung gehört die halbstädtische Landschaft schon rein physisch zu den schwierigsten Typen durch die planlose Vermischung sich gegenseitig beeinträchtigender Landnutzungsarten. Sie vermehrt das Ausmaß eines in jeder Hinsicht unerwünschten Pendelverkehrs. Sie zerstört die von Naturfarben und Naturformen, sei es dem Relief, sei es den Pflanzen, beherrschte landwirtschaftliche Kulturlandschaft, deren Erhaltung in erreichbarer Nähe der Städte im Zeitalter der Massenproduktion und individuellen Spezialisierung für die tägliche Erholung des Städtlers so wichtig ist. Schlimmer noch ist, daß diese vom englischen Planer als "urban sprawl" bezeichnete Ausbreitung städtischer Wohnungen der Landwirtschaft wertvollen Ackerboden raubt (s. Karte 7). Am schlimmsten aber ist, daß ihr der innere soziale Zusammenhalt fehlt, d. h. ihre Raumeinheiten im großen wie im kleinen sind sozial amorph oder atomisiert, da sie der Notwendigkeit des lokalen Gemeinschaftslebens in keiner Weise Rechnung tragen, eine Kritik, die auch auf die meisten städtischen Siedlungen der Zwischenkriegszeit angewendet werden kann. In diesen neu erbauten Wohngebieten waren oft Flächen mit vielen Hunderten von Häusern ohne Gemeinschaftsgebäude wie Schule, Versammlungsraum, ja selbst Geschäftsviertel. Während also gewisse Einzelheiten wie Dichtekontrolle oder die Verwendung der Sackgasse als Wohnstraße dem Ideenkreis der Gartenstadtbewegung entlehnt wurde, wurde gerade der Kernpunkt der Gartenstädtler, Planung zwecks Integrierung zu bewußt im Umfang begrenzten und mit eigener Industrie sowie sozialen Institutionen ausgerüsteten Gemeinschaften viel zu oft außer acht gelassen.

Mit ihrer im wesentlichen negativen, d. h. die Bodennutzung in bestimmter Weise beschränkenden Zonenkontrolle sowie ihrer ziemlich wirkungslosen Verbesserung des bestehenden Straßensystems, vermochte die unter dem Gesetz von 1932 in recht begrenzten regionalen Verwaltungsterritorien arbeitende Landesplanung dem "urban sprawl" nur wenig Widerstand entgegenzusetzen, und zwar hauptsächlich, weil die Frage der Entschädigung für Benachteiligung des Bodeneigentümers durch Planungsmaßnahmen gesetzlich ungelöst blieb. Daher waren die Planungsbehörden aus rein finanziellen Erwägungen gezwungen, in ihren Plänen viel mehr Land als zukünftiges Bauland zu klassifizieren, als jemals gebraucht werden würde. Dadurch wurde es wieder schwieriger, städtische Häuser vom Lande fernzuhalten. Akut wurde diese Frage in solchen Teilen des Landes, wo Naturschönheiten besonders anziehend auf die Städter wirkten, die sich dort gern festsetzten, so etwa im Weald und an der Südküste Englands⁴⁶⁾ (s. Bild 6), oder an der Nordküste von Wales. Solche Gegenden sind Erholungsgebiete ersten Ranges und von nationaler Bedeutung. Gerade hier wurde die Entstellung der Kulturlandschaft noch verschärft durch die neuen Feriengewohnheiten im Zeitalter des Autos, als deren allzu häufiges Ergebnis sich ein Eindringen in ländliche Szenerie und Küstenlandschaft

⁴⁶⁾ W. H. Parker: Settlement in Sussex, 1840—1940, Geography, 35,1 (March 1950) 9—20.

von höchst unerwünschten Lauben, Autoanhängern, geschmacklosen Häusern und Reklameflächen ergab. Ihre landschaftliche Erhaltung durch Landschaftsschutz wird dadurch zum besonderen Planungsproblem.

Im übrigen litt die englische Landesplanung der Zwischenkriegszeit daran, daß gesetzlich keine absolute Pflicht zur Landesplanung seitens der Lokalbehörden bestand, daß die Planung selbst in der Form der einzelnen "Planning Schemes" starr und schwer zu ändern, und daß die verwaltungsmäßige Inkraftsetzung und Durchführung ungemein langwierig war.

3. England im zweiten Weltkrieg.

Mit dem Beginn des zweiten Weltkrieges kam die private Bautätigkeit zum Stillstand. Das bedeutete an sich eine willkommene Pause, in welcher die Planung die gesammelten Erfahrungen im Lichte der sich inzwischen entwickelnden Planungsforschung verarbeiten konnte. Dafür präsentierte jedoch der neue Krieg seine eigenen Probleme, vor allem durch den Fortschritt der Kriegstechnik, der den modernen Luftkrieg brachte. Seine unmittelbarste Folge war die Zerstörung städtisch bebauter Gebiete, besonders in den Großstädten während der Phase des „Blitzkrieges“. Diese Zerstörung, so verheerend sie an sich war durch den Menschenverlust und die Verwüstung von Materialwerten, war nicht imstande, die Städte als funktionierende geographische Einheiten von der Erdoberfläche verschwinden zu lassen und gab im übrigen vielfach die Möglichkeit zur Neuplanung gerade solcher Stadtgebiete, die es am nötigsten brauchten. Sie bedeutete jedoch eine erhebliche Verschärfung der chronischen Wohnungsnot bei Kriegsende, als die evakuierte Zivil- sowie die aus dem Kriegsdienst heimkehrende Bevölkerung in die Städte zurückflutete.

Im übrigen hatte die enorme Steigerung der kriegstechnischen Anforderungen zur Folge, daß etwa ein Drittel der gesamten industriellen und städtischen Nutzungsfläche des Landes für Kriegszwecke wie Flugplätze, Truppenübungsplätze, Rüstungsindustrien und dergleichen benötigt wurde.

Eine andere Kriegsfolge war die Evakuierung der Zivilbevölkerung, soweit sie nicht am alten Ort gebraucht wurde. Dies ergab an sich kaum ein nachhaltiges Planungsproblem für die Nachkriegszeit. Dagegen wurde die oben erwähnte Wohnungsnot vermehrt durch einen Bevölkerungszuwachs von etwa 1^{1/2} Millionen sowie den großen Mangel an Baumaterialien.

Wichtig war die Zerstreuung der städtisch zentralisierten Industrien, besonders einiger kriegswichtiger Zweige. Dies bedeutete in großem Maßstabe den Neubau industrieller Anlagen in ländlichen Gegenden mit entsprechender Zerstreuung der Arbeiterbevölkerung. Bei der Standortsbestimmung dieser Anlagen spielten Erwägungen der Landesplanung keine oder nur eine geringe Rolle. Daraus sollten für die Nachkriegszeit gewisse Schwierigkeiten entstehen, denn die Versuchung, schon vorhandene Anlagen auch für Friedenszwecke zu benutzen, ist naturgemäß groß.

Ganz allgemein ergab sich als Resultat des Krieges eine große Steigerung der vielfach gegensätzlichen Ansprüche an den vorhandenen Grund und Boden, hervorgerufen durch die außenpolitische Unsicherheit und die für England besonders schwierige Wirtschaftslage, wodurch im öffentlichen Bewußtsein die Forderung nach einer neuen Gesetzgebung zur positiven Landesplanung immer deutlicher wurde. Der nunmehr dringend notwendig gewordene Wohnungsbau drohte, vor allem der Landwirtschaft den kost-

baren Bestand erstklassiger Böden zu vermindern. Er selbst wurde wiederum von den Platzanforderungen der zu beschleunigter Produktion getriebenen Industrien beengt, namentlich durch den Bergbau mit seiner Hervorrufung von Bruchfeldern und durch die enorme Ausbreitung der Kiesgewinnung zum Beton- und Straßenbau (s. Karte 7). Zugleich stieg das Bedürfnis nach Land immer mehr bei der modernen, mechanisierten Wehrmacht und bei der angesichts der vielfach gesteigerten Verwaltungsfunktionen zur großzügigen Dezentralisierung (regionalisation) ihres eigenen Apparates übergehenden Zentralregierung. Dazu machte der Bevölkerungszuwachs den Landschaftsschutz noch viel dringender als vorher, setzte ihn aber gleichzeitig in scharfen Gegensatz zu den anderen Ansprüchen ans Land, vor allem denen der notwendig werdenden Erweiterung öffentlicher Einrichtungen wie Kraftwerken, Gaswerken, Transmissionslinien, Wasserreservoirien usw.

Den meist negativen Folgen des zweiten Weltkrieges im Innern des Landes stand eine positive gegenüber: die Wiederbelebung der Landwirtschaft und durch den Druck des Krieges, insbesondere die intensivere landwirtschaftliche Bodennutzung, die zugleich mit erhöhter Mechanisierung und Rationalisierung verknüpft war, unter verhältnismäßig weitgehender Kontrolle und Unterstützung seitens der Regierung. Die größte landschaftliche Veränderung bildete hier die relative Zunahme des Ackerlandes, das wichtigste Planungsproblem die Erhaltung guten Ackerbodens und die Behauptung der Landwirtschaft im Wettbewerb aller anderen an das Land gestellten Ansprüche.

C. Die Geographen und die englische Landesplanung.

1. Die neue Landesplanung in England.

Im vorliegenden Überblick wurde angedeutet, wie sich die gegenwärtige Kulturlandschaft Englands seit der industriellen Umwälzung entwickelt und gewandelt hat und welche Planungsprobleme sie der modernen Landesplanung stellt. Dabei mußte für die Zwischenkriegszeit schon hier und da auf die Planungstätigkeit selbst Bezug genommen werden, wenn auch meist in negativer Weise. Allerdings machte sich in den dreißiger Jahren schon die eingangs erwähnte dritte Phase der Landesplanung bemerkbar, die zunächst in Fachkreisen, später auch in der Öffentlichkeit durch ein immer stärkeres Bewußtwerden von der Notwendigkeit einer wissenschaftlichen Bestandesaufnahme und Fundierung der Landesplanung gekennzeichnet wird. Verstärkt wurde diese Entwicklung durch einen zunächst ganz allmählichen Wandel der Anschauungen vom traditionellen Wirtschaftsutilitarismus, zur modernen Auffassung vom Primat der sozialen Bedürfnisse. Auf die noch keineswegs abgeschlossene Geschichte dieser höchst wichtigen Umstellung, die eng mit einem gewissen Abbau des freien kapitalistischen Wirtschaftssystems unter dem Druck der Weltwirtschaftskrise sowie mit der Ausbreitung eines sozial zu rechtfertigenden Lebensstandards zusammenhängt, kann hier nicht näher eingegangen werden. Sie erhielt jedenfalls durch die Tatsache des zweiten Weltkrieges einen für die eng-

lischen Verhältnisse ungewöhnlich schnellen Auftrieb, der im Gefolge innerpolitischer Änderungen an Stelle des alten "laissez-faire" den neuen Begriff des Wohlfahrtsstaates (welfare state) in den Vordergrund stellte⁴⁷⁾. Einheit der Auffassung über dieses Ideal besteht gegenwärtig noch nicht, kann auch angesichts der wirtschaftlichen Probleme sowie des Nachhinkens der an sich parallelen internationalen Entwicklung und der daraus entstehenden Schwierigkeiten nicht erwartet werden. Aber England befindet sich jedenfalls seit etwa Kriegsmitte in diesem Punkt durchaus schon im experimentellen Stadium, geleitet vom Genius seiner in entscheidenden Augenblicken oft unvoreingenommenen, stark aufs Pragmatische eingestellten Bevölkerung⁴⁸⁾.

Aus diesen Umständen erhellt ohne weiteres, daß der Gedanke der Integrierung des ganzen Landes und seiner Kräfte, d.h. der Landesplanung heute im öffentlichen Bewußtsein lebendig ist⁴⁹⁾. Der Niederschlag in der amtlichen Literatur wird zunächst durch die immer stattlicher werdende Reihe von der Gesetzgebung vorausgehenden Sachberichten dargestellt, unter denen hier vor allem auf drei wichtige Dokumente, das Barlow Report⁴⁴⁾, das Scott Report³²⁾ und das Uthwatt Report⁵⁰⁾ hingewiesen wird. Die wichtigsten Punkte dieser drei Berichte lassen sich folgendermaßen formulieren: 1. Für fast alle menschlichen Tätigkeiten ist der Grund und Boden einer der wichtigsten Faktoren; in Großbritannien ist er um so wichtiger, als hier die an ihn angestellten Ansprüche besonders hoch sind. 2. Die Kontrolle der Landnutzung muß dringend auf das ganze Land ausgedehnt werden. 3. Die Standortwahl verschiedener Landnutzungskategorien, besonders aber diejenige der Industrie hat tiefgreifende soziale, wirtschaftliche und strategische Folgen. 4. Eine einheitliche Politik der Standortwahl für die Industrie und der damit zusammenhängenden Bevölkerungsverteilung ist notwendig. 5. Eine zentrale Regierungsstelle zwecks Durchführung einer über das ganze Land nach einheitlichen Gesichtspunkten durchgeführten Raumplanung ist erforderlich neben den schon bestehenden, die Planungsinteressen ihrer jeweiligen Bevölkerung vertretenden und im übrigen auf die Territorialeinheit der Grafschaft (county)

⁴⁷⁾ Bezeichnend für die neue Entwicklung ist etwa der offizielle Bericht von Sir William Beveridge: Social Insurance and Allied Services (sogenanntes Beveridge Report). London H. M. S. O., 1942. Der Verfasser berichtete als Vorsitzender des Inter-Departmental Committee on Social Insurance and Allied Services.

⁴⁸⁾ Die große Bedeutung dieser Periode eines grundlegenden gesellschaftlichen und geistigen Umschwungs in England bleibt manchem kontinentalen Beobachter verborgen, weil ihm ihre spezifisch englischen Formen unverständlich bleiben. Die scheinbare Allmählichkeit der Entwicklung, die Abwesenheit gewaltsamer Vorgänge, die dem Engländer für die Erhaltung gesellschaftlicher Werte und Kräfte selbstverständlich ist und eng mit Geschichte und Tradition des Landes zusammenhängen, das Festhalten an gewissen altertümlichen äußeren Formen und andere Züge können in diesem Sinne durchaus täuschen.

⁴⁹⁾ Vgl. das sich an ein weiteres Publikum wendende Buch der Geographin Eva G. R. Taylor: Planning Prospect. No. 1 der Reihe "Survey before Plan". London 1945.

⁵⁰⁾ Expert Committee on Compensation and Betterment: Final Report (sogenanntes Uthwatt Report). Cmd 6386. London H. M. S. O., 1942. Der Bericht beschäftigt sich mit der entscheidenden Frage der Eigentumsentschädigung in bezug auf Planungshandlungen und begründet das später in den Town and Country Planning Acts 1947 festgelegte und eine positive Planung erst möglich machende Prinzip der Aneignung der durch Planungsgenehmigung hervorgerufenen Grundwertsteigerung durch den Staat.

zu vergrößernden lokalen Planungsbehörden. 6. Die bisherige einseitige Verbindlichkeit der Planungsbehörden zur Zahlung von Entschädigung an Privateigentümer hat eine wirkliche Landesplanung so gut wie unmöglich gemacht. Sie muß durch ein Prinzip ersetzt werden, wonach die durch Planungsmaßnahmen erworbenen finanziellen Vorteile an einem Grundstück nicht mehr dem Eigentümer, sondern der öffentlichen Hand gehören.

Diese Veröffentlichungen illustrieren nun das Einströmen der Wissenschaft und, was uns hier besonders interessiert, der Geographie in die Planung. Das Zeugenverzeichnis des Barlow Report führt bereits folgende Geographen auf: G. H. J. D a y s h (als Vertreter des Cumberland Development Council sowie des North-East Development Board), H. J. F l e u r e und W i l f r e d S m i t h (Geographical Association), L. D u d l e y S t a m p und E. C. W i l l a t t s (Land Utilisation Survey of Britain), E v a G. R. T a y l o r und L. D u d l e y S t a m p (Royal Geographical Society)⁵¹). Das Scott Committee hatte bereits einen Geographen als Stellvertretenden Vorsitzenden (L. D. S t a m p), auf dessen Einfluß die kartographische Darstellung und die stark geographische Haltung des Scott Report zurückgeht. Im Zeugenverzeichnis finden sich die Geographen C. B. F a w c e t t, E v a G. R. T a y l o r (Association for Planning and Regional Reconstruction), M. R. G. C o n z e n (Research Group on Rural Planning, Manchester University), K. M. B u c h a n a n und A. W. M c P h e r s o n (West Midland Group for Post-War Reconstruction and Planning)⁵²).

Die direkte Folge dieser und anderer offizieller Berichte ist nun die umwälzende Planungsgesetzgebung seit Mitte des Krieges gewesen. Zunächst wurde 1943 das Ministerium für Raumplanung (Ministry of Town and Country Planning) gegründet⁵³). Im selben Jahre wurde die Planungskontrolle von Neubauten auf das gesamte Land ausgedehnt. Im Jahre 1944 erschien das Weißbuch über die Kontrolle der Landnutzung, während gleichzeitig die Behörden der vom Luftkrieg zerstörten oder anderweitig unbrauchbar gewordenen Gebiete vom Parlament zur Aneignung und zum Neuaufbau derselben ermächtigt wurden. Dies bezeichnet übrigens den ersten gesetzlichen Eintritt in die positive Planung im Sinne einer aktiven, nicht nur auf die Wohnungsbaugesetze gestützten Umformung der Kulturlandschaft.

Einschneidender jedoch ist die mit Kriegsende beginnende Reihe von Gesetzen. Das Distribution of Industry Act 1945 ermächtigte das Wirtschafts-

⁵¹) Barlow Report, S. 244—246, sowie Minutes of Evidence, passim.

⁵²) Scott Report, S. 125—128.

⁵³) Vor dem ersten Weltkrieg unterstand die Stadtplanung dem Local Government Board. Im Jahre 1919 wurde die Zentralverwaltung der Stadt- und späteren Landesplanung in England und Wales dem Gesundheitsminister (Ministry of Health, Division of Town and Country Planning) übergeben. Im Jahre 1942 wurde sie dem neuen Ministry of Works and Planning zugeteilt und schon im folgenden Jahre auf Grund eines eigens dazu ratifizierten Gesetzes von den übrigen Funktionen der Zentralregierung völlig getrennt und einem eigenen Ministerium (Ministry of Town and Country Planning) übertragen. Inzwischen ist die Landesplanung jedoch so sehr eine der wichtigsten Funktionen des Selbstverwaltungsapparates (Local Government) geworden, dessen übrige öffentliche Arbeitsgebiete zudem immer enger mit der Landesplanung verknüpft werden, so daß Anfang 1951 das Ministry of Town and Country Planning durch ein neues "Ministry of Local Government and Planning" ersetzt wurde. Letzteres ist beim jüngsten Regierungswechsel in ein „Ministry of Housing and Local Government“ umgebildet worden. In Schottland liegt die Zentralverwaltung der Landesplanung dem Department of Health for Scotland ob.

ministerium (Board of Trade) zur Beeinflussung der industriellen Standortwahl in bezug auf das ganze Land, womit u. a. eine entsprechende Bevorzugung der sogenannten "Development Areas" möglich wurde (siehe S. 35). Das New Towns Act 1946 gab dem Planungsministerium die gesetzliche Handhabe zur Schaffung ganz neuer Städte zwecks Neugruppierung der planmäßig zu dezentralisierenden Industriebevölkerung. Danach kann der Minister für die Gründung, den Aufbau und die Verwaltung einer neuen Stadt besondere Körperschaften (development corporations) ins Leben rufen. Zur Zeit (1951) bestehen in Großbritannien nicht weniger als 14 solcher Körperschaften, deren Städte sich in verschiedenen Stadien der Gründung bzw. des Aufbaus befinden⁵⁴⁾ (s. Karte 2 und 6).

Am grundlegendsten jedoch sind die Town and Country Planning Acts 1947 (eins für England und Wales, ein zweites im wesentlichen gleichlautendes für Schottland), die alle früheren allgemeinen Planungsgesetze hinfällig machen und eine neue Planungsmechanik einführen. Zunächst übertragen sie die Durchführung der Landesplanung von der vorher bestehenden im allgemeinen kleineren lokalen Planungskörperschaften auf die Grafschaftsräte (County Councils und County Boroughs)⁵⁵⁾, da diese den modernen Anforderungen gegenüber leistungsfähiger sind, wodurch die Anzahl der Planungsbehörden in England und Wales von 1441 auf 145 reduziert wird. Ferner besteht für jede Behörde die gesetzliche Pflicht, eine regionale Bestandesaufnahme (regional survey) sowie innerhalb von drei Jahren einen allgemeinen Plan zu machen, der alle fünf Jahre revidiert werden muß. Das regional survey muß sich u. a. mit folgenden Dingen beschäftigen: physische Verhältnisse des betreffenden Gebietes einschließlich Bauzustand und Gebäudenutzung, Bevölkerungsprognose sowie industrielle Entwicklungsmöglichkeiten, landwirtschaftliche Bodengüter der unverbauten Fläche, genutzte und ungenutzte Mineralschätze, bestehendes und zu erwartendes Verkehrssystem, bestehende und zu erwartende öffentliche Versorgungseinrichtungen. Diese Gesetzesbestimmung hat wesentlich dazu beigetragen, daß neben den Vertretern anderer Wissen-

⁵⁴⁾ Eine Reihe dieser neuen Städte dienen der Dezentralisierung Londons: Stevenage, Welwyn-Hatfield und Hemel Hempstead (Herts.), Crawley (Sussex), Harlow und Basildon (Essex), Bracknell (Berks.). Denselben Zweck in bezug auf Glasgow verfolgt die neue Stadt East Kilbride (Lanarkshire). Andere wie Newton Aycliffe und Peterlee bei Easington (Durham) oder Glenrothes (Fife) sollen teils der wirtschaftlichen Rehabilitierung der erschöpften älteren Kohlengebiete im Zuge der Neuverteilung der Industrie teils der Schaffung eines modernen Siedlungsstandards der neueren oder wirtschaftlich noch kräftigen Bergarbeitergebiete dienen. Cwmbran (Monmouthshire) und Corby (Northamptonshire) endlich sind für die Behausung der Arbeiter relativ junger Industrien bestimmt, im Falle Corbys, der an die jurassischen Eisenerze geknüpften Stahlwerke.

⁵⁵⁾ Auf das spezifisch englische Regierungssystem, das bei aller von der Zentralregierung (central government) wahrgenommenen Einheitlichkeit und kontrollierten Kompetenzfähigkeit doch der lokalen Selbstverwaltung (local government) gesetzmäßig ein großes Maß von Initiative und Selbständigkeit überlassen muß, kann hier nicht näher eingegangen werden. Gegenüber den in vielen andersartigen Verhältnissen in Deutschland sei nur kurz erwähnt, daß sich die County Councils wie die anderen Organe des local government (Municipal Borough Councils, Urban District Councils, Rural District Councils) aus gewählten Vertretern der Bevölkerung zusammensetzen, denen alle wichtigen Entscheidungen obliegen, und die dabei von einem Stab von ihnen angestellter und ihnen gegenüber verantwortlicher technischer Beamten beraten werden, denen auch die laufende Verwaltungstätigkeit zufällt.

schaften, vor allem auch die Geographen, Zugang zur Planungsarbeit, z. T. in verantwortlichen Stellen gefunden haben, wie wir weiter unten sehen werden. Die Gesetze von 1947 setzen weiter fest, daß die innerhalb von drei Jahren zu entwerfenden regionalen Pläne ("development plans") von allgemeinem Charakter und der Änderung im einzelnen durch Verwaltungshandlung fähig sein müssen. Solche Änderungen unterliegen aber, wie der gesamte Plan, der fünfjährigen Revision. In Teil II, Sektion 6 (1) des Gesetzes wird ausdrücklich festgelegt, daß die Planungsbehörden alle fünf Jahre eine neue Bestandesaufnahme durchführen sollen, deren Ergebnisse dem Minister in einem eigens dazu verfaßten Bericht zusammen mit den entsprechenden Änderungsvorschlägen zum jeweiligen Landesplan vorgelegt werden müssen. Für den dauernden Einsatz der Wissenschaft in der Landesplanung ist diese Bestimmung von grundlegender Bedeutung. Ferner wird ein umfassendes, sämtliche Typen behandelndes System der Bodennutzungskontrolle eingeführt, dem im besonderen sämtliche Bauvorhaben unterliegen. Weiterhin werden den Planungsbehörden besondere gesetzliche Handhaben zum Schutz der Landschaft sowie architektonischer und historischer Baudenkmäler gegeben, dazu erstmalig die allgemeine Kontrolle der Reklame in der Landschaft. Darüber hinaus erhalten sie viel weitgehendere Befugnisse zur Aneignung und Verwertung von Grund und Boden für Planungszwecke als vorher sowie größere finanzielle Unterstützung seitens der Zentralregierung. Schließlich bestimmen die neuen Gesetze, daß Land zum „bestehenden Nutzungswert“ angekauft werden kann, daß die Wertsteigerung von Grundstücken, soweit sie das Ergebnis einer Planungserlaubnis ist, vom Grundeigentümer an den Staat zu zahlen ist (development charge; dem Eigentümer verbleibt also nur das Grundstück mit seinem bestehenden Nutzungswert), daß die Festlegung sowie Eintreibung des "development charge" einer besonderen zentralen Landkommission (Central Land Board) obliegt, und daß zur Zahlung von Entschädigung an Grundeigentümer für Benachteiligung durch Planungsmaßnahmen ein Fond von 300 Millionen Pfund Sterling bereitgestellt wird.

Zum Schluß sei noch das National Parks and Access to the Countryside Act, 1949 erwähnt, das sich wiederum auf Vorschläge entsprechender Fachberichte stützt, nämlich diejenigen des Dower Report 1945, sowie der Hobhouse und Huxley Committees 1947⁵⁶). Das Gesetz dient dem Landschaftsschutz und der damit verbundenen Erholung. Es bestimmt die Einrichtung von Nationalparks sowie einer entsprechenden Kommission (National Parks Commission), reguliert die Frage der Wanderwege und des allgemeinen Zugangs zum offenen Land, und ermächtigt das neu gegründete Amt für Naturschutz (Nature Conservancy) sowie die Planungsbehörden zur Einrichtung von Naturschutzgebieten⁵⁷).

⁵⁶) National Parks in England and Wales. Report by John Dower. Cmd. 6628. London, H. M. S. O., 1945. Ferner das ausführlichere Report of the National Parks Committee (England and Wales) (sogenanntes Hobhouse Report). Cmd. 7121. London 1947. — Conservation of Nature in England and Wales (sogenanntes Huxley Report). Cmd. 7122. London, H. M. S. O., 1947. Footpaths and Access to the Countryside. Cmd. 7207. London, H. M. S. O., 1947.

⁵⁷) Von den zwölf vom Hobhouse Committee für England und Wales vorgeschlagenen Nationalparks haben das nordenglische Seengebiet (Lake District) und die südlichen Pennines (Peak District) das Stadium der amtlichen Feststellung (desig-

Es ist leicht einzusehen, daß diese revolutionierenden Gesetze, wie immer man ihnen auch politisch gegenüberstehen mag, den Anfang einer positiven Planung bilden. Nun erst wird es der Landesplanung möglich, die Stellung der negativen Bodennutzungskontrolle zu verlassen und unter weitestgehender, ja ständiger Benutzung des Rüstzeugs der Wissenschaft aktiv in den Vorgang der Bodennutzung einzugreifen. Ihr zum mindesten beabsichtigter Zweck ist jetzt, die verschiedenen Kräfte der Gesellschaft nach einem vorher aufgefaßten, konkreten aber biegsamen und der Verbesserungsmöglichkeit Rechnung tragenden Plan zu einer Entwicklung der Kulturlandschaft zu leiten, in der das Interesse des Einzelnen und der Gruppe in sorgfältiger Abwägung neben dem der Allgemeinheit Berücksichtigung finden soll. Dabei wird ihr selbst als Vertreterin des Allgemeininteresses ein weites Feld der direkten physischen Umformung der Kulturlandschaft eröffnet. Wie weit dieser groß angelegte Versuch gelingen wird, muß die Zukunft zeigen.

Diesen Neuerungen entsprechend ist die Planungsarbeit in England seit dem Kriege und erst recht in den letzten drei Jahren enorm angewachsen und erheblich vielseitiger geworden⁵⁸). Dadurch eröffnet sich wiederum der Wissenschaft eine Fülle neuer Ansatzpunkte. Allerdings geht die Entwicklung angesichts der Dringlichkeit der Planungsprobleme so stürmisch vor sich bei gleichzeitiger Beengung durch die wirtschaftliche und politische Unsicherheit der Weltlage, daß es noch lange dauern wird, bis Wissenschaft und Forschung einigermaßen zufriedenstellend in der Planung Platz finden.

2. Die Facharbeit der Geographen.

Um nun zum Einfluß der Geographen auf die englische Raumplanung zurückzukehren, so ist außer den oben erwähnten Kommissionsberichten zunächst auf die in den letzten Jahren enorm angewachsene allgemeine Planungsliteratur Englands hinzuweisen, in der die Geographie kräftig vertreten ist. Das deuten schon die Verfasseramen in den Anmerkungen zum vorgehenden Text an, von denen weitaus die Mehrzahl den Geographen zufällt. Zum Teil wurde der Wert der Geographie schon früher vom Landesplaner anerkannt⁵⁹), während sich umgekehrt Geographen den

nation) erreicht. Das nordwestwalisische Bergland (Snowdonia) wird demnächst folgen. Neben den Nationalparks wurden für England und Wales außerdem nicht weniger als 52 Gebiete vorgeschlagen, die wegen ihrer natur- oder kulturlandschaftlichen Schönheit besonderen Landschaftsschutz genießen sollen. Von Wanderwegen großen Ausmaßes ist das Pennine Way im Sommer 1951 amtlich festgelegt worden. Mit einer Länge von über 400 km bietet dieser Fußweg eine ununterbrochene Durchquerungsmöglichkeit vieler der unberührtesten Berglandschaften Nordenglands von Kirk Yetholm am Cheviot (Roxburghshire) bis Edale am Peak (Derbyshire).

⁵⁸) Eine Übersicht der Fortschritte seit 1943 gibt: *Town and Country Planning 1943—1951. Progress Report by the Minister of Local Government and Planning on the Work of the Ministry of Town and Country Planning. Cmd. 8204. London, H. M. S. O., 1951.*

⁵⁹) Patrick Abercrombie: *Geography, the basis of planning. Geography, 23,1 (March 1938) 1—8.* Vgl. beispielsweise auch die Benutzung geographischen Materials bei W. L. Waide: *A Factual Basis for Planning. Jour. Town Planning Inst., 30,6 (Sept./Oct. 1944) 205—215;* und bei M. L o c k: *Survey and its Practical Application to Planning. Jour. Town Planning Institute, 32,3 (March/April 1946)*

Problemen der Landesplanung zuwandten⁶⁰). Dabei ergab sich bald, daß dem Berufsplaner die umfassende wissenschaftliche Bestandesaufnahme oder, wenn man will, die angewandte Landeskunde im allgemeinen unbekannt war, so daß immer wieder von Geographen auf ihre Notwendigkeit hingewiesen werden mußte⁶¹).

Angesichts des in diesem überbevölkerten Lande ungemein scharfen Wettbewerbes der Ansprüche an den Boden steht im Vordergrund zunächst die kartographische Bestandesaufnahme des Landes. In ihr kommt zeitlich an erster Stelle das 1930—47 durchgeführte, groß angelegte Land Utilisation Survey of Britain (L. U. S.), dessen Geschichte von seinem Direktor L. D. Stamp eingehender geschildert worden ist⁶²). Diese Aufnahme fußte ursprünglich auf der Idee des "regional survey", die wie bereits erwähnt, auf Patrick Geddes und andere zurückgeht (vgl. Anm. 2 und 3) und im Geographical Association bei den Schullehrern namentlich unter dem Einfluß von H. J. Fleure starken Widerhall gefunden hatte, unterstützt durch die Tatsache, daß die topographischen Karten des Ordnance Survey aus hier nicht näher zu behandelnden Gründen die Bodennutzung nicht in demselben Maße andeuten, wie viele der besten kontinentalen Landesauf-

83—95, 2 Kärtchen; vor allem aber in dem vom Schwiegersohn von Patrick Geddes verfaßten Regionalplan für SE-Schottland, Sir Frank Mears: A Regional Survey and Plan for Central and South-East Scotland. Edinburgh 1949. Mit zahlreichen Karten und Illustrationen.

⁶⁰) H. J. E. Peake: The Regrouping of Rural Population. Geog. Teacher, 9,2 (Summer 1917) 71—77. Ders.: Devolution — a regional movement. Siehe Anm. 108. C. B. Fawcett: The Provinces of England. Siehe Anm. 107. Ders.: Regional Planning in England and Wales. Internat. Geog. Cong. Cambridge 1928, Report of the Proceedings, pp. 453—461. G. H. J. Daysh: siehe Anm. 38 und 39. Ferner S. W. Wooldridge: Town and Rural Planning, the physical factors in the problem. Geography, 23,2 (June 1938) 90—93. E. C. Willatts: Present Land Use as a Basis for Planning. Ebenda S. 94—105.

⁶¹) R. E. Dickinson: National Planning and the Social Sciences. Journ. Town Planning Inst., 27,4 (May/June 1941) 114—119. Eva G. R. Taylor: Geographical Aspects of Replanning. Journ. Town Planning Inst., 27,4 (May/June 1941) 119—120. Dies.: The Geographical Background of Planning. Report of the Town and Country Planning Summer School Birmingham 1943, S. 15—17. Dies.: The Geographical Basis of a County Plan. Journ. Town Planning Inst., 35,2 (Jan./Feb. 1949) 49—52. L. D. Stamp: The Place of Science in Town and Country Planning. The Advancement of Science, 3,12 (April 1946) 337—48. G. H. J. Daysh & A. C. O'Dell: Geography and Planning. Geog. Jour., 109, 1/3 (Jan./March 1947) 103—6. Siehe auch M. R. G. Conzen in Anm. 119. Zur Kritik des Geographen an der bestehenden Regionalplanung vgl. S. W. Wooldridge: Some Geographical Aspects of the Greater London Regional Plan. Trans. Inst. Brit. Geog., (1946) 1—20, 1 Kärtchen.

⁶²) L. D. Stamp: The Land of Britain — its use and misuse, London 1948, S. 3—19. Den Tatsachenbestand des L. U. S. zusammenfassendes und für die Geographie der Bodenbenutzung in England grundlegendes Werk, mit ausgiebigen Literaturnachweisen. The Land Utilisation Survey of Britain: The Land of Britain — Report of the L. U. S., London 1936—1946. Veröff. in 92 Teilen entsprechend den Grafschaften in Großbritannien (County Reports). Die Teile, obwohl separat veröffentlicht, sind in neun Bände gruppiert: 1 & 2) Schottland, 3) Wales, 4) Nordengland, 5) Östliches und zentrales Mittelengland, 6) Westliches Mittelengland, 7) Ostengland, 8) Südostengland, 9) Südwestengland. Jeder Teil ist reich mit Kärtchen illustriert, die meisten Teile enthalten aufschlußreiche historische Kapitel. Die Verfasser sind in der überwiegenden Mehrzahl Geographen. Dazu die farbigen Karten 1: 63 360 mit der Planzeichnung und Blatteinteilung des Ordnance Survey One-Inch, Popular Edition: bisher etwa 170 Blätter, die ganz England und Wales sowie die schottischen Tiefländer bedecken.

nahmen. Das L. U. S. unternahm nun eine großzügige, auf sieben im allgemeinen leicht im Felde erkennbaren Bodennutzungsklassen beruhende Aufnahme, deren Arbeit freiwillig von den Schulen des Landes im Maßstabe 1:10560 ausgeführt, und deren Ergebnis Grafschaft für Grafschaft von Universitätsgeographen im einzelnen nachgeprüft und berichtigt wurde. Die Hälfte der Blätter und die überwiegende Mehrzahl der Erläuterungen erschien nach Ausbruch des zweiten Weltkrieges. Allerdings fängt das L. U. S., streng genommen, nur ein vorübergehendes Bild ein. Es ist auch nicht frei von Kritik insofern, als eine in allen Einzelheiten korrekte Aufnahme angesichts der angedeuteten Aufnahmemethode nicht erwartet werden kann. Ferner verbirgt sich z. B. hinter der einfachen braunen Signatur des "Arable" auf den Karten eine Unsicherheit der praktischen Anwendung des Begriffes "Arable" und damit verbunden ein großes Maß regionaler Verschiedenheit in dem Anteil, der dem Gras im Fruchtwechsel zukommt. Trotzdem ist das oft als "modern Doomsday Survey" bezeichnete L. U. S. im ganzen gesehen, nicht nur rein geographisch eine wichtige Leistung, sondern liefert auch der Planung durch seine Bestandesaufnahme, wie durch die dabei erworbenen Kenntnisse über Entwicklung und Struktur der Bodennutzung, unentbehrliche, allgemeine Grundlagen, vor allem der Planung des platten Landes. Es wird darauf noch zurückzukommen sein.

Ferner ist auf die schon mehrfach angeführte Serie der sogenannten National Atlas Maps hinzuweisen, die eins der wichtigsten kartographischen Hilfsmittel zur Länderkunde und Landesplanung Großbritanniens darstellen⁶³). Ihre Herausgabe wurde nicht nur von geographischer Seite

⁶³) E. C. Willatts: A New Series of Maps of Britain. C. R. Cong. Internat. Géog. Lisbonne 1949. T. 1 (Travaux de la Section I: Cartographie) 290—98. Die in der Literatur als "National Atlas Series" oder als "Planning Maps" bekannte Serie führt auf den Karten lediglich den offiziellen Titel "Great Britain 1:625 000" zusammen mit dem jeweiligen Spezialtitel der einzelnen Karten. Die Veröffentlichung erfolgt vom Ordnance Survey, Southampton und Chessington, seit 1942. Jede Karte umfaßt Großbritannien (d. h. das United Kingdom ohne Nordirland) und besteht aus zwei Blättern, deren gemeinsame Grenze ungefähr der W—E-Gitterlinie von Kendal in Westmorland entspricht. Neben der Grundrißkarte (Base Map, 1942), dem britischen Reichsgitterindex für die neue topographische Karte 1:25 000 sowie der topographischen Karte 1:625 000 sind bisher folgende Karten erschienen: Roads (1946); Railways (1946); Administrative Areas (1944); Population Density 1931 (1944. Diese Karte ist eine leider wenig glückliche Vereinfachung der in Anm. 5 angegebenen, sorgfältig ausgearbeiteten und wegen ihres Details ungleich wertvolleren Vorgängerin); Population of Urban Areas 1938 (1945); Population Changes by Migration 1921—31 (1949); Population Total Changes 1921—31 (1949); Population Changes by Migration 1931—1939 (1949); Population Total Changes 1931—1939 (1948—49); Coal and Iron (1945); Iron and Steel (1945); Gas and Coke (1951); Electricity (Statutory Supply Areas) (1946); Gas Board Areas (1948); Solid Geology (1948); Rainfall (Annual Average 1881—1915) (1949); Land Utilisation (1944. Eine eingehende Erläuterung des Inhalts dieser Karte gibt L. D. Stamp: The Land of Britain, siehe Anm. 62); Types of Farming (1944. Erläuterung ebenda S. 298—313); Land Classification (1944—5. Erläut. ebenda S. 351—86); Vegetation — Grasslands of England and Wales (1945—6. 1½ Blätter, der schottische Teil in Vorbereitung; Erläut. ebenda S. 73—8). In Vorbereitung befinden sich u. a. Karten über Quartärlagerungen (Drift Geology), wirtschaftlich wichtige Mineralien sowie weitere Bevölkerungskarten. An erklärenden Begleitheften (Explanatory Texts), ebenfalls vom Ordnance Survey veröffentlicht, sind bisher erschienen: No. 1 Land Classification (1950); No. 2 Average Annual Rainfall (1950); No. 3 Population (1950). Beiläufig sei erwähnt, daß die in der Zwischenkriegszeit

angeregt, sondern ist auch durchgängig stark beeinflusst durch den Einzug von Geographen in die betreffenden Verwaltungsstellen, besonders in die Ministerien für Landesplanung und für Landwirtschaft. Ursprünglich als allgemeiner Atlas der wissenschaftlichen Landeskunde gedacht, etwa im Sinne des Atlas de France, des Atlas von Finnland oder des Atlas des Deutschen Lebensraum es in Mitteleuropa⁶⁴), erfuhr das Projekt eine gewisse Veränderung durch die Dringlichkeit der nationalen Planungsaufgaben, die eine baldige Herstellung von Reichskarten verschiedensten Inhaltes zum Gebrauch von Regierungsbehörden erforderte. So wurde zunächst der Maßstab auf 1:625 000 vergrößert, ferner wurde die Veröffentlichung dem Ordnance Survey übertragen und nahm die Form des zwanglosen Erscheinens von Einzelkarten an, was offensichtliche praktische Vorteile hatte. Zum Entwurf der Karten werden, dem jeweiligen Sachgebiet entsprechend, in charakteristischer Weise die verschiedensten amtlichen und privaten Körperschaften und Forschungsinstitute herangezogen, während dem Kartenamt des Ministeriums für Landesplanung (Ministry of Housing and Local Government, Maps Office), dem der jahrelang mit dem Land Utilisation Survey verbundene Geograph E. C. Willatts vorsteht, die allgemeine Leitung und Herausgabe verbleibt. Das Atlaswerk gibt nicht nur Gelegenheit zur erstmaligen Kartierung wichtiger Verbreitungen, wie etwa in den Bevölkerungskarten, den landwirtschaftlichen und industriellen Karten, sondern ermöglicht auch die Verbesserung anderweitig erschiener älterer Karten, wie im Falle der geologischen Übersichtskarte.

Im übrigen äußert sich die Mitarbeit von Geographen an Planungsaufgaben in den meisten Hauptgattungen der einschlägigen Literatur, so vor allem in Veröffentlichungen privater Forschungsgruppen und in Fachzeitschriften, zu denen die geographischen mitgerechnet werden müssen. Diese Literatur ist heute schon schwer übersehbar, was um so erstaunlicher ist, als sich ihr Alter im Hauptteil über wenig mehr als 10 Jahre erstreckt. Der Anteil der Geographen kann daher im folgenden nur beispielsweise unter Hinweis auf einige wichtige Planungsprobleme behandelt werden.

Vorher jedoch bedürfen die bereits im ersten Teil erwähnten privaten Forschungsgruppen noch einer gesonderten Betrachtung. Die meisten davon entstanden oder kamen doch zu kräftigerem Schaffen nach dem Anfang des zweiten Weltkrieges.

Von älteren Organisationen ist hier die Gruppe Political and Economic Planning (PEP) zu nennen, die außer einer periodischen Veröffentlichung vor allem Berichte zu bestimmten Sachgebieten herausbringt⁶⁵). Während des Krieges entstand in London das Association for Planning and Regional

vom Ordnance Survey so erfolgreich begonnene Reihe historischer Karten jetzt im Rahmen und Maßstab der National Atlas-Serie weitergeführt wird. So erschienen 1950 die beiden Blätter der Karte "Monastic Britain", jedes mit separatem Erläuterungsheft von O. G. S. Crawford, 1951 die beiden Blätter der Karte "Ancient Britain" (a map of the major visible antiquities of Great Britain older than A. D. 1066).

⁶⁴) Zum ursprünglichen Plan vgl. Eva G. R. Taylor: Plans for a National Atlas, Geog. Jour., 95,2 (Feb. 1940) 96—108. Dazu: A National Atlas. Jour. Town Planning Inst., 32,4 (May/June 1946) 159—60.

⁶⁵) Vgl. besonders Political and Economic Planning: Report on the Location of Industry in Great Britain. London 1939.

Reconstruction (APRR), das in kurzer Zeit eine umfassende Tätigkeit entfaltete, und zu deren Leitern die schon mehrfach erwähnte Geographin Eva G. R. Taylor gehört, während A. E. Smiles, A. Geddes und andere ebenfalls zu ihren Mitarbeitern zählten. Unter ihren Veröffentlichungen muß zunächst auf vier gesonderte Reihen aufmerksam gemacht werden, die teils laufender Information, teils aktuellen Sachberichten dienen und in kurzer Form für den praktischen Gebrauch im Planungsbüro gedacht sind⁶⁶⁾. Ferner sind Einzelveröffentlichungen zu nennen wie der Atlas "Maps for the National Plan" (siehe Anm. 35), die in Anm. 49 und 120 angegebenen Bücher und eine ganze Anzahl in Fachzeitschriften und sonstwie verstreuter, teilweise im Auftrage öffentlicher Körperschaften oder industrieller Unternehmen gemachter Arbeiten. Daneben unterhält APRR in London eine Bücherei sowie eine Planungsschule, die für das Berufsexamen des Town Planning Institute vorbereitet. Während des Krieges war diese Schule übrigens verantwortlich für den vom Kriegsministerium zum Unterricht der englischen Wehrmacht eingerichteten dreiteiligen Korrespondenzkursus zur Landesplanung, dessen Text von Fachleuten verfaßt wurde.

Als weiteres Beispiel sei auf das West Midland Group on Post-War Reconstruction and Planning (kurz West Midland Group) hingewiesen, das zwei hervorragende und wegen der darin behandelten, stark kontrastierenden Gebiete wichtige "regional surveys" mit zahlreichen Karten und Illustrationen veröffentlicht hat: das eine über das Black Country des westlichen Mittelengland (siehe Anm. 27), das andere über Herefordshire (s. Anm. 32), sowie eine Bodenklassifizierung des westlichen Mittelengland⁶⁷⁾. Die Gruppe ist ebenfalls eine rein private Organisation, die der

⁶⁶⁾ Eine erste Reihe des Association for Planning and Regional Reconstruction bilden die sogenannten Broad sheets, 4seitige Blätter, von denen Nr. 1—20 erschienen sind. Von besonderem Interesse für den Geographen sind B 1: The Delimitation of Regions for Planning Purposes (1942), mit 4 Kärtchen; B 2: General Information (über die Organisation APRR, 1944); B 5: Production of Fresh Food (o. J.), mit Diagramm und Kärtchen; B 6: Distribution of Fresh Food (o. J.), mit Kärtchen; B 9: Regional Boundaries of England and Wales (1943), mit 6 Kärtchen; B 12: Population, Housing and Recreation (1944), mit 5 Kärtchen; B 13: Health and Education (1945), mit 3 Plänen. Eine zweite Reihe bilden die sogenannten Reports, unter denen hingewiesen sei auf R 23: Retail Shops (1943); R 24: The National Park Idea in Britain (1943), mit 4 Karten; R 31: Survey before Plan, a method of industrial survey (1944), mit 1 Karte; R 32: A Rapid Method of District Survey (1944), mit 12 Karten; R 38: A. Geddes: Planning and Climate (1946), mit 2 Kärtchen und 10 Diagrammen; R 39: R. Glass und M. Frenkel: A Profile of Bethnal Green (1946), mit 5 Karten; R 41: Inland Waterways (1946); R 42: A Preliminary Analysis of 42 Maps of Regional Boundaries (1947); R 43: J. Sturt: Marginal Farming Survey (1947), mit 1 Karte. Eine dritte Reihe bilden die Information Bulletins, die, zunächst nur als Schreibmaschinenduplikate in begrenztem Umlauf, von Oktober 1945 an (Sheet 160) bis März 1950 (Sheet 202) monatlich als 4seitige Blätter gedruckt wurden und über die laufenden Vorgänge im englischen Planungswesen Auskunft gaben. Dazu gehört schließlich eine vierte Reihe; die von Sept. 1947 (No. 1) bis Feb. 1950 (No. 30) monatlich erschienenen Reference Sheets, die eine umfangreiche Bibliographie zur Planungsliteratur darstellen und daneben kurze zusammenfassende Artikel enthalten (so über The Post-War Programme of the Ordnance Survey in No. 1, Some Notes on the National Planning Maps in No. 5, und von K. Watts über Geography and Planning in Nos. 27, 28 & 29). Die beiden letztgenannten Reihen sollen demnächst durch eine Planungszeitschrift auf breiterer Grundlage ersetzt werden.

⁶⁷⁾ West Midland Group: Land Classification in the West Midland Region. London 1947. Mit 3 Faltkarten und zahlreichen Karten und Illustrationen im Text.

Familie Cadbury tatkräftigste Unterstützung verdankt. Sie setzt sich aus Vertretern der verschiedensten Wirtschafts-, Verwaltungs- und Kulturbereiche zusammen und steht übrigens eng mit der Universität Birmingham in Verbindung. Von Geographen gehören bzw. gehörten ihr an L. D. Stamp, R. H. Kinvig, der inzwischen verstorbene A. W. McPherson, sowie der jetzt am University College in Ibadan (Nigeria) wirkende K. M. Buchanan. Die beiden Letztgenannten, unter der Leitung von Kinvig, gehörten zum engeren Stab von Mitarbeitern, der für die Arbeit im Felde und die Einzelausarbeitung der großen Aufnahmen verantwortlich war. M. J. Wise lieferte einen Beitrag über die Kohlenreviere von South Staffordshire und Cannock Chase⁶⁵).

In ähnlicher Weise arbeitete eine Forschungsgruppe an der Universität Bristol⁶⁶). Während des Krieges wurde das sogenannte 1940 Council gegründet⁷⁰), mit dem das Demographic Survey and Plan zusammenarbeitete, das die Geographen C. B. Fawcett, A. E. Smiles, E. G. Bowen, A. G. Ogilvie und A. Geddes zu seinen Mitarbeitern zählte⁷¹). Ferner sei auf die Gruppe um Max Lock verwiesen, die direkt in der Planungspraxis im Auftrage verschiedener englischer Städte arbeitet und z. B. bei ihrer Aufnahme von Middlesbrough A. E. Smiles zu ihren Mitarbeitern zählte⁷²). Es ist unmöglich, hier auf alle derartigen Gruppen einzugehen. Auf die erheblich älteren, freien Wirtschaftsvereinigungen verschiedener Industriegebiete und deren geographische Mitarbeiter wird im folgenden beispielsweise verwiesen.

Auch unabhängig von Gruppen tritt die Mitarbeit der Geographen im landeskundlichen Teil der Planungsliteratur auf. Im Greater London Plan z. B. schrieb L. D. Stamp als Fachmann für Bodennutzung (siehe unter Sir Patrick Abercrombie in Anm. 29). K. C. Edwards ist einer der beiden Verfasser des Berichtes über den mittleren Teil des Kohlengebietes von Yorkshire — Derbyshire — Nottinghamshire (s. Anm. 7). Vor allem sei aber auf die von G. H. J. Daysh herausgegebene Sammlung von Studien zur Landesplanung hingewiesen, die eine Auswahl von sieben Teilgebieten

⁶⁵) Über Zusammensetzung und Arbeit des West Midland Group gibt ein von der Gruppe im Januar 1946 an Interessenten ausgesandtes Büchlein Auskunft. Vgl. ferner den Bericht *The West Midland Group on Post-War Reconstruction and Planning* (mehrere Verfasser, darunter Buchanan und McPherson) in *Rep. Town and Country Planning Summer School, Birmingham* (24—31 August 1943) 31—48. Zur Arbeit der Birminghamer Geographen an der Landeskunde ihres Gebietes unter Herausarbeitung der modernen Probleme auf entwicklungsmaßiger Grundlage vgl. das von M. J. Wise herausgegebene, zum großen Teil von Geographen verfaßte und reich mit Kärtchen illustrierte ausgezeichnete Handbuch zur Tagung des British Association: *Birmingham and its Regional Setting. A scientific survey. Birmingham 1950, British Association.*

⁶⁶) *University of Bristol Reconstruction Research Group: Gloucestershire, Somerset and Wiltshire. A geographical analysis. Bristol 1949. Land Classification in Gloucester, Somerset and Wiltshire. Bristol 1946. Siehe auch Anm. 104.*

⁷⁰) Vgl. hierzu den Atlas des 1940 Council: *Ground Plan of Britain, London 1942*, mit Begleittext von Eva G. R. Taylor.

⁷¹) Zur Arbeit des Demographic Survey and Plan vgl. E. A. Gutkind: *Creative Demobilisation*, 2 Bde., London 1943; Vorwort.

⁷²) Max Lock: *The County Borough of Middlesbrough Survey and Plan. Middlesbrough 1947. Ders.: The Hartlepoons. A survey and plan. Hartlepool 1948. Ders.: Survey and its Practical Application to Planning, siehe Anm. 59. R. Glass (Hrsg.): *The Social Background of a Plan. A study of Middlesbrough. London 1948.**

Großbritanniens behandeln und durchweg von Geographen geschrieben worden sind⁷³⁾.

Um nun von dieser allgemeineren Literatur zu einigen spezielleren Planungsproblemen überzugehen, so ist im Anschluß an das Barlow Report zuerst die grundlegende Frage der Industrieverteilung zu nennen. Im zweiten Teil dieser Abhandlung ist auf sie und auf einschlägige Literatur bereits bezuggenommen worden (Anm. 35—44). Es handelt sich u. a. um die besonderen Probleme der ehemaligen industriellen Notstandsgebiete. Diese in die Gesetzesvorschläge ursprünglich als "depressed areas" eingeführt, dann aber im Special Areas (Development and Improvement) Act 1934 als "special areas" und seit dem Distribution of Industry Act 1945 (mit einigen Grenzänderungen)⁷⁴⁾ als "development areas" bezeichneten Teile des Landes (s. Karte 2) brauchen vor allem größere wirtschaftliche Vielseitigkeit, wenn sie sich in gesunder Weise weiterentwickeln sollen. Im Rahmen der gesamten Reichsplanung entsteht daher die Frage, welche neuen Industrien und wieweit solche Industrien hier angesiedelt werden sollen. Gerade dieses wirtschaftliche Hauptproblem der Landesplanung, das bereits im Gefolge der Weltwirtschaftskrise der Zwischenkriegszeit und des oben erwähnten Gesetzes von 1934 zur Bildung geplanter Industrie-gruppierungen (trading estates) nach dem Vorbilde von Trafford Park bei Manchester (1896) und vor allem Slough westlich von London (1924) führte (s. Bild 8), hat schon früh Geographen beschäftigt, so G. H. J. Daysh in Nordengland, W. Smith in Lancashire. Besonders Daysh hat auf den Mangel an einschlägigen wirtschaftlichen Untersuchungen sowie den Mangel einer genügend begründeten Einstellung seitens der Regierung hingewiesen⁷⁵⁾. Hier haben nun zum Teil freie Wirtschaftsvereinigungen mit ihrer Forschung angesetzt, um die Fragen ihrer speziellen Gebiete zu lösen, so z. B. das Cumberland Development Council, für welches schon vor dem Krieg eine Übersicht der Industriemöglichkeiten gegeben wurde⁷⁶⁾, so-

⁷³⁾ G. H. J. Daysh u. a.: Studies in Regional Planning. Outline survey and proposals for the development of certain regions of England and Scotland. London 1949, mit 8 mehrfarbigen Faltkarten. Darin werden die einzelnen Gebiete wie folgt behandelt: A. Geddes und F. D. N. Spaven: The Highlands and Isles; A. C. O'Dell & J. M. Houston: Central Scotland; G. H. J. Daysh & A. A. L. Caesar: The North-East of England; G. H. J. Daysh: Cumberland; K. C. Edwards: The East Midlands; A. A. L. Caesar: Gloucestershire-Wiltshire-Somerset; Ders.: Devon and Cornwall.

⁷⁴⁾ Board of Trade: Geographical Maps of the Development Areas. 1946. Z. Zt. bestehen folgende 8 Development Areas: Highlands and Islands of Scotland, Dundee Area, Scottish (Midland) Area, North Eastern (England) Area, West Cumberland Area, South Lancashire Area, Merseyside Area, Wrexham Area, South Wales and Monmouthshire Area, Pembroke Area.

⁷⁵⁾ G. H. J. Daysh: Economic and Social Planning in the United Kingdom. Tijdschr. voor Econom. Geog., 37,9 (Sept. 1946) 249—57. Ders.: The Development Areas and Location of Industry. Tijdschr. voor Econom. en Sociale Geog., 40,3/4 (Maart/April 1949) 46—57. Ders.: Siting of Industry — the regional approach. Archit. Review, 97, 580 (April 1945) 109. Vgl. hierzu: J. R. Atkinson: Economic Policy and the Planner. Jour. Town Planning Inst., 36,8 (Sept./Oct. 1950) 273—79. Sowie Sir George Pepler: Planning as the Instrument of Policy. Jour. Town Planning Inst., 37,6 (April 1951) 128—36.

⁷⁶⁾ G. H. J. Daysh: West Cumberland (with Alston). A survey of industrial facilities. Whitehaven 1938. Mit Karten und Illustrationen. Ders.: Memorandum on Cumberland with special reference to the Development Area. Whitehaven 1945, 1 Karte. Ders. und E. M. Watson: Cumberland, with special reference to the West Cumberland Development Area. A survey of industrial facilities. Whitehaven 1951. Mit zahlreichen Karten und Illustrationen.

wie das Lancashire Industrial Development Association⁷⁷⁾). Ähnliches gilt vom North-East Development Board⁷⁸⁾ und vom Northern Industrial Group⁷⁹⁾, deren Forschungstätigkeit unter der Leitung von Daysh steht. Ferner spielen in diese Frage die Bevölkerungsbewegung und ihre besonderen Probleme hinein, namentlich die relative Unfähigkeit der Industriebevölkerung gewisser "development areas" zur Abwanderung in wirtschaftlich günstigere Gebiete⁸⁰⁾.

Über diese speziellen Industriegebiete hinaus betrifft die allgemeinere Frage der wirtschaftlichen Vielseitigkeit individueller Städte das ganze Land. Handelt es sich dabei doch um ein Kernproblem moderner Wirtschafts- und Raumplanung: die Beseitigung der im zweiten Teil geschilderten wirtschaftlich so nachteiligen Einseitigkeit vieler im 19. Jahrhundert emporgekommener Industriestädte. Der Frage des harmonischen Industrie- und damit Berufsausgleichs von Städten (occupational balance) ist besonders während des Krieges, aber auch später von Geographen Aufmerksamkeit geschenkt worden. Als allgemeines Planungsproblem wurde es z. B. von Eva G. R. Taylor und A. E. Smiles behandelt⁸¹⁾, während sich A. E. Smiles noch der Untersuchung des Ausgleichs am Beispiel bestehender Siedlungen sowie des Ausgleichs zwischen männlichen und weiblichen Arbeitskräften zuwandte⁸²⁾.

⁷⁷⁾ Lancashire Industrial Development Association: Industrial Report No. 1: The Furness Area. Manchester 1948. D a s s.: The Weaving Area. A survey report of the weaving area of Lancashire following research by the Association. Manchester 1948. D a s s.: Merseyside. An industrial survey of Merseyside based on research by the Association. Manchester 1949. D a s s.: The Coal/Chemical Area. An industrial survey of the Coal/Chemical Area of Lancashire. Manchester 1950. D a s s.: The Lancashire Coast. Area. Industr. Report No. 7. Manchester 1951.

⁷⁸⁾ G. H. J. Daysh: A Survey of Industrial Facilities of the North-East Coast. Newcastle-on-Tyne, 1936. A. A. L. Caesar: A Survey of Industrial Facilities of the North-East Region. Newcastle-on-Tyne 1942. Über die Tätigkeit dieser Organisation geben einige von ihr herausgegebene Broschüren Auskunft: North-East Development Association: Some Notes on the Organisation and Activities, 1949; Annual Reports 1947—8, 1948—9; The Northern Region, May 1946; desgl. May 1948, und August 1950.

⁷⁹⁾ Northern Industrial Group (hrsg. G. H. J. Daysh): North East Coast. A survey of industrial facilities comprising Northumberland, Durham, and the North Riding of Yorkshire. Newcastle-on-Tyne 1949. Ein besonders gutes mit Karten, Tabellen und bibliographischen Hinweisen ausgestattetes Beispiel. Über die Tätigkeit dieser Gruppe unterrichten folgende Broschüren: The Northern Industrial Group: Objects, Organisation und Methods; Annual Reports 1946—47; desgl. 1948—49; ferner Considerations affecting Post-War Employment in the North-East. Über die Development Boards im allgemeinen siehe G. H. J. Daysh: A Note on Development Work in the Special Areas of the Northern Province. Jour. Tyneside Geog. Soc., N. S. 1, 3 (1938/9) 167—71.

⁸⁰⁾ North East Development Assoc. and Northern Industrial Group: Migration. A study of movement of population and its effects on the North East. Newcastle-on-Tyne 1950. Vgl. hierzu A. D. K. Owen: The Social Consequences of Industrial Transference. Sociol. Rev. (Oct. 1937).

⁸¹⁾ Eva G. R. Taylor: Occupational Balance in Towns — a factor in Planning. Town & Country Planning, 9, 34 (1941). A. E. Smiles: The Redistribution of Population; The Redistribution of Settlement. In E. A. Gutkind: Creative Demobilisation Bd. 2, S. 212—225, sowie Jour. Town Planning Inst., 27, 6 (Sept./Oct. 1941) 195—200.

⁸²⁾ A. E. Smiles: Ill-balanced Communities. Siehe Anm. 35. D e r s.: Balanced Towns — their bases and occurrence in England and Wales. Jour. Town Planning Inst., 32, 1 (Nov./Dec. 1945) 30—37. D e r s.: The Balance of Male and Female Employment. Jour. Town Planning Inst., 28, 4 (May/June 1942) 148—156.

Bei all diesen Untersuchungen stellte sich naturgemäß heraus, daß sich die städtischen Siedlungen in England, ihrem bestehenden wirtschaftlich-funktionellen Charakter entsprechend, der Frage der zu planenden Industrie- und Bevölkerungsverteilung gegenüber ganz verschieden verhalten. Die Städteballungen bedürfen der Dezentralisierung, die einseitig auf extraktiven Industrien gegründeten Städte bedürfen eines Zuschusses anderer Industrien, wenn z. B. vorhandene Mineralschätze noch als Wirtschaftsbasis für lange Zeit gelten dürfen, oder der geplanten, aber auf rein sozialem Gebiet z. T. recht schwierige Probleme setzenden Liquidierung, wenn die Mineralschätze schon erschöpft oder dem Erschöpfen nahe sind, und so fort. Angesichts der bis auf weiteres als stationär anzunehmenden Gesamtbevölkerung Großbritanniens ergab sich ferner als einer der wichtigsten Gesichtspunkte, daß für die Standortwahl der aus den Städteballungen zu dezentralisierenden und aus den absterbenden Industriesiedlungen abzuwandernden Bevölkerung außer gewissen Industriestädten, vor allem die kleineren Städte von weniger als 50 000 Einwohnern und mit gemischter Berufsstruktur, d. h. mit typischer Marktfunktion in bezug auf das umgebende Land in Frage kommen, was im allgemeinen bei der Standortwahl der New Towns beachtet wird (s. Anm. 54, sowie Karte 2). Im Verein mit der modernen Produktionstechnik vieler Industrien sowie der Transporttechnik, läßt dies nämlich die erwünschte gleichmäßigere Bevölkerungsverteilung des Landes tunlich erscheinen, und damit die Hebung des allgemeinen Lebensstandards in den bisher stiefmütterlich behandelten Landgebieten sowie die Beseitigung des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Gegensatzes zwischen Stadt und Land.

Freilich kann die Neuverteilung der Industrie nicht einfach vorgenommen werden, ohne daß grundlegende und bestimmende geographische Tatsachen berücksichtigt werden. Als Beispiel solcher begrenzender geographischer Faktoren sei auf die Entwicklung und Verteilung der für ein Inselreich besonders wichtigen Häfen hingewiesen, wie von A. C. O'Dell eingehender dargelegt wurde⁸³). Aber auch im Wesen der Industrieproduktion selbst, der sich daraus ergebenden Industrieassoziation und entsprechenden Standortwahl liegen Widerstände gegen eine völlig freie Neuverteilung der Industrien, die beachtet werden müssen⁸⁴).

Ein weiteres Problem stellt die Förderung der Landwirtschaft dar. Die dringendste Frage betrifft hier das Ausmaß, in welchem brauchbarer Boden durch städtische Verbauung oder industrielle Nutzung der Landwirtschaft unwiederbringlich entzogen worden ist, sowie die Feststellung, Bewertung und den Schutz der noch vorhandenen Fläche. Die Idee des Schutzes der landwirtschaftlichen Produktionsquellen tritt etwa seit Mitte der 30er

⁸³) A. C. O'Dell: Port Facilities and the Dispersal of Industry. The problem in Scotland. Geog. Jour., 97,2 (Feb. 1941) 107—19.

⁸⁴) P. S. Florence: The Selection of Industries for Dispersion in Industrial Zones — measuring the dispersibility of industry. Report Town & Country Planning Summer School, Birmingham (24.—31. Aug. 1943) 19—22. Ders.: Planning and Industry. — some obstacles to mobility. Jour. Town Planning Inst., 30,5 (July/Aug. 1944) 171—179. Ferner die Behandlung derselben Frage in West Midland Group: Conurbation, S. 130—138 (siehe Anm. 27). Das Standortproblem der verarbeitenden Industrie wird in klarer und knapper Form behandelt bei W. Smith: The Location of Manufacturing Industry in Great Britain. Town Planning Review, 21,1 (April 1950) 27—39, mit Karten und Illustrationen.

Jahre in den Vordergrund, wurde aber im zweiten Weltkrieg zu einem bestimmenden Faktor der Planungspolitik und hat sehr wesentlich dazu beigetragen, Geographen in die Komiteearbeit (Scott Committee), in die Ministerien (Town and Country Planning, Agriculture and Fisheries) und damit in die Landesplanung einzuführen. Auf diesem Gebiet hatte das Land Utilisation Survey bereits mit seiner Aufnahme wesentliche Vorarbeit geleistet und gezeigt, wie sehr besonders im Umkreis der Städteballungen wertvoller landwirtschaftlicher Boden von der städtischen Verbauung verschluckt wurde⁸⁵⁾ (siehe Karte 7). Dazu wächst der Druck der städtischen und anderen Wohnansprüche an den Boden mit jedem Kriege. Die gegenwärtige Wohnungsnot in England im Verein mit der englischen Tradition des Einfamilienhauses bedeutet beispielsweise, daß weitere 80 000 ha zum Wohnungsbau benötigt werden, wodurch gute landwirtschaftliche Böden im weiteren Umkreis von London, an der Küste Südostenglands, in Südwestlancashire und anderwärts bedroht sind. Schon während des Krieges wurde der Schutz der Landwirtschaft und damit im Zusammenhang die gesamte Frage der optimalen Bodennutzung bei der Planungsarbeit von Geographen energisch aufgegriffen, so besonders durch den inzwischen als Hauptberater vom Landwirtschaftsministerium herangezogenen L. D. Stamp⁸⁶⁾. Dies bedeutete aber vor allem eine Bodenklassifizierung nach allgemeinem landwirtschaftlichem Nutzungswert, eine besonders unter den Kriegsverhältnissen dringende Aufgabe, die bei der praktisch fehlenden Aufnahmemarbeit der Bodenkundler nicht einfach war. Nach vorangegangenem Versuch veröffentlichte das Land Utilisation Survey 1941 eine vorläufige Karte der Verbreitung der landwirtschaftlichen Bodenklassen, die später in verbesserter Form in die National Atlas-Serie aufgenommen wurde und zum ersten Male ein geographisches Bild des englischen Bodens als Produktionsquelle gibt⁸⁷⁾. Danach fallen etwa 6½ Millionen ha oder 45% der gesamten Fläche auf die vier besten Klassen, etwa ein Drittel auf die mittleren und etwa 20% auf die minderwertigen Klassen. Seither sind ähnliche Karten unter Mitarbeit von Geographen für kleinere Gebiete hergestellt worden⁸⁸⁾.

⁸⁵⁾ Vgl. z. B. E. C. Willatts: Middlesex and the London Region. The Land of Britain, Pt. 79. L. U. S., 1937.

⁸⁶⁾ L. D. Stamp: The Position of Agriculture in Planning, with special reference to the work of the R. R. L. U. O's. Report of the Town & Country Planning Summer School, Birmingham 1943, S. 17—19. Ders.: Wartime Changes in British Agriculture. Geog. Jour., 109,1/3 (Jan./March 1947) 39—57. Ders.: Agriculture and Planning. Jour. Town Planning Inst., 30,4 (May/June 1944) 131—46. Ders.: The Planning of Land Use. The Advancement of Science, 6,23 (Oct. 1949) 224—33. Ders.: Planning and Agriculture. Jour. Town Planning Inst., 36,4 (March/April 1950) 141—52. Zur ganzen Frage siehe ferner Ders.: The Land of Britain. E. C. Willatts: Some Principles of Land Use Planning. In L. D. Stamp and S. W. Wooldridge: London Essays in Geography. London 1951. S. W. Wooldridge: The Conservation of Natural Resources. Jour. Town Plan. Inst. 38, 6 (April 1952) 134—40)

⁸⁷⁾ L. D. Stamp: Fertility, Productivity and Classification of Land in Britain. Geog. Jour., 96,6 (Dec. 1940) 389—412. Ders.: The Land of Britain, S. 351—387. Ordnance Survey: Great Britain 1: 625 000, Land Classification.

⁸⁸⁾ West Midland Group: Siehe Anm. 67. Univ. of Bristol Reconstruction Research Group: siehe Anm. 69. North East Development Assoc.: A Physical Land Classification of Northumberland, Durham and part of the North Riding of Yorkshire. Newcastle-on-Tyne 1950. Mit 5 Falt-

Neben dem Boden hat ferner die Betriebsseite der Landwirtschaft die Aufmerksamkeit englischer Geographen in Anspruch genommen. Eine im Landwirtschaftsministerium entworfene Karte der landwirtschaftlichen Betriebsarten wurde 1941 vom Land Utilisation Survey veröffentlicht und später in farbiger Ausführung in die National Atlas-Serie aufgenommen⁸⁹⁾. Die Verbreitung der Betriebsklassen nach der Anzahl der beschäftigten Arbeitskräfte ist für Schottland von A. G e d d e s untersucht worden, der auch zusammen mit O g i l v i e die ländlichen Planungsprobleme dieses Gebietes als eines besonders lehrreichen Beispiels allgemeiner behandelt hat⁹⁰⁾.

Weiterhin sind die für Landwirtschaft wie Siedlung wichtigen klimatischen Einflüsse von einer Anzahl Geographen untersucht worden, besonders, soweit sie der topographischen Lage und ihrer physischen Ausstattung entspringen⁹¹⁾.

Neben dem zunehmenden städtischen Wohnungsbau sind es besonders gewisse Rohmaterialindustrien, die mit ihren Ansprüchen an die wertvolleren Böden die Landwirtschaft bedrohen. Abgesehen von dem im ganzen erheblichen Ausmaß wüsten Geländes, das in manchen Teilen Englands als Erbeil aus der vergangenen Industrieepoche übernommen werden muß⁹²⁾ (s. Karte 5 und Bild 3), handelt es sich hier vor allem um die Mineralgewinnung im Tagebau, die einen klassischen Beitrag zum Problem der optimalen Bodennutzung und zugleich ein charakteristisches Beispiel der Mitarbeit von Geographen bei der Planung bietet. Der Wettbewerb dieser Industriegattung mit der Landwirtschaft und dem Landschaftsschutz sowohl wie mit dem städtischen Wohnungsbau in bezug auf die Nutzung gewisser Flächen, ist in den letzten Jahrzehnten in England um so schärfer geworden, je mehr sich die Tagebautechnik entwickelt hat. Es handelt sich, abgesehen von der Fülle anderer Mineralien, besonders um die jurassischen Eisenerze, um die geographisch wegen ihrer Verbreitung viel mehr im Vordergrund stehende Gewinnung von Sand und Kies, sowie seit dem zweiten Weltkrieg um den großzügig aufgenommenen Tagebau der Steinkohle. Auf die Entwicklung zur Ausnützung der Eisenerze in der osteng-

karten und 8 Photos. Über die inzwischen begonnenen streng bodenkundlichen, aber räumlich noch beschränkten Aufnahmen berichtet kurz Soil Survey Research Board, Agricultural Research Council: Soil Survey of Great Britain. Report No. 1 und No. 2. London, H. M. S. O., 1950, 1951.

⁸⁹⁾ L. D. S t a m p: The Land of Britain, S. 298—334. Ordnance Survey: Great Britain 1:625 000, Types of Farming.

⁹⁰⁾ A. G e d d e s: The Agricultural Unit — the Farm Labour Team. Planning Outlook, 1,3 (Autumn 1949) 5—21. A. G. O g i l v i e and A. G e d d e s: Rural Scotland after the War. In: E. A. G u t k i n d: Creative Demobilisation, Bd. 2, S. 32—46.

⁹¹⁾ G. H. J. D a y s h: Some Notes on Climate and the Farmer. Northumb. Agric. Discuss. Soc., 7 (1936/7) 47—49. H. A. M a t t h e w s: Reality in Climate — the results of recent microclimatological studies, with special reference to temperatures. Geography, 22,2 (June 1937) 87—100. G. M a n l e y: Topographical Features and the Climate of Britain — a review of some outstanding effects. Geog. Jour., 103,6 (June 1944) 241—63. N. P y e: The Formation of Land Fogs and the Atmospheric Pollution of Towns. Geography, 29,3 (Sept. 1944) 71—80. R. B u s h: Frost and the Fruitgrower. Geography, 30,3 (Sept. 1945) 80—86. A. G e d d e s: Planning and Climate, APRR Report No. 33, 1946. G. M a n l e y: Microclimatology — local variations of climate likely to affect the design and siting of buildings. Jour. Roy. Inst. Brit. Architects (May 1949) 317—323.

⁹²⁾ S. H. B e a v e r: Report on Derelict Land in the Black Country. Ministry of Town & Country Planning. London 1946.

lischen Jurastufe wurde schon oben im zweiten Kapitel hingedeutet. Der Abbau von Sand und Kies erfuhr einen gewaltigen Anstieg im Zeitalter des Betonbaus, des modernen Straßenbaus und überhaupt der öffentlichen Arbeiten (von 2 Millionen Tonnen im Jahre 1921 auf 33 Millionen Tonnen im Jahre 1939), während gewisse wirtschaftliche Folgen des zweiten Weltkrieges im Verein mit der modernen Abbautechnik den gegenwärtigen Tagebau der Steinkohle hervorriefen. Dieses Wachstum der Produktion ist erst durch die Mechanisierung möglich geworden, die aber zugleich auch die technischen Hilfsmittel zur Rehabilitierung der erschöpften Gruben zwecks weiterer Bodennutzung an die Hand gibt⁹³). Das Planungsproblem ist verwickelt und bedarf einer auf das Räumliche ausgerichteten Gesamtschau, wie sie der Geograph geben kann. So spezialisierte sich der Wirtschaftsgeograph S. H. Beaver während seines Dienstes im neuen Planungsministerium u. a. auf die Bearbeitung des Mineralabbaus, wobei er abgesehen von der sorgfältigen Berücksichtigung der elf wirtschaftlich wichtigen Mineralkategorien dem Wettbewerb zwischen Tagebau und anderen Bodennutzungsarten besondere Aufmerksamkeit schenkte und das sich ergebende Planungsproblem kartographisch zu formulieren versuchte⁹⁴).

Ein besonders akutes Beispiel bieten die großen Flußkiesterrassen des Themsetales am Westrand von Groß-London in der Gegend von Feltham und Slough. Hier stehen sich die enorm ansteigende, für den Betonbedarf der Weltstadt arbeitende Sand- und Kiesgewinnung, der sich nach Westen wie eine Flut ausbreitende Wohnungsbau der Vorstädte, und die auf den in langer Entwicklung geschaffenen, hervorragenden Gemüseböden fußenden und für den Frischgemüsebedarf Londons wichtigen Handelsgärtnereien in scharfem Wettbewerb gegenüber (s. Karte 7). Um der Planung die Möglichkeit der Entscheidung über die optimale Nutzung bzw. den optimalen Vorgang im Raum zu geben, bedarf es vor allem einer wirtschaftlichen und geographischen Bestandesaufnahme der in Frage stehenden Rohstoffquelle. Zu diesem Zweck rief der Minister für Landesplanung 1946 ein Beratendes Komitee ins Leben, dem u. a. die Geographen S. W. Wooldridge und S. H. Beaver, der eine mehr von der Geologie und Physiogeographie, der andere von der Wirtschaftsgeographie her, angehören. Beide sind weitgehend für die Aufnahme verantwortlich, die in der seit 1948 im Erscheinen begriffenen Berichtsreihe des Komitees niedergelegt ist⁹⁵), und haben die geographische Seite des Problems, sowie die sich daraus ergebenden Schlüsse zur Planung auch anderwärts eingehender behandelt⁹⁶).

⁹³) W. D. Evans: The Opencast Mining of Ironstone and Coal. *Geog. Jour.*, 104,3/4 (Sept./Oct. 1944) 102—119.

⁹⁴) S. H. Beaver: Minerals and Planning. *Geog. Jour.*, 104,5/6 (Nov./Dec. 1944) 166—198, 4 Kärtchen, 11 Photos. Ders.: Surface Mineral Working in Relation to Planning, in: *Town & Country Planning Summer School* (St. Andrews Univ. 1949. Town Planning Inst.), Report of Proceedings, S. 105—130, 10 Photos.

⁹⁵) Ministry of Town & Country Planning: Report of the Advisory Committee on Sand and Gravel. London, H. M. S. O. Mit zahlreichen Kärtchen. Part I-II: General Survey — Greater London. 1948. Pt. III-IV: Trent Valley & West Midlands. 1949. Pt. V: Wessex. 1949. Pt. VI: West Yorkshire. 1950. Pt. VII (Middle and Upper Thames) wird demnächst erscheinen. Weitere Teile (North East; Lower Severn; Lancashire, Cheshire and North Wales) sind in Vorbereitung.

⁹⁶) S. W. Wooldridge & S. H. Beaver: The Working of Sand and Gravel in Britain. A problem in land use. *Geog. Jour.*, 115,1/3 (Jan./March 1950) 42—57, 8 Photos.

Verknüpft mit dieser Frage ist, wie schon erwähnt, die Ausbreitung der städtischen Wohnfläche, was wieder zur Bevölkerungs- und Siedlungsverteilung zurückleitet, deren industrielle Seite weiter oben diskutiert worden ist. Zunächst handelt es sich um die Feststellung des für die Bebauung zur Verfügung stehenden Landes, wobei nicht nur die Ansprüche anderer Landnutzungskategorien, wie die der Landwirtschaft, zu berücksichtigen sind, sondern auch das für die Siedlungswahl physisch unbrauchbare Gelände ausgeschieden werden muß. Das Letztgenannte kann kartographisch durch die von Eva G. R. Taylor so genannte "sieve method" (Siebmethode) geschehen⁹⁷⁾ und ist von geographischer Seite, z. B. für einen Teil der englischen Midlands, durchgeführt worden⁹⁸⁾. Weiter spielt die Frage der funktionellen und geographischen Integrierung aller Siedlungen eine große Rolle. Schon zu Anfang der 30er Jahre waren einige geographische Vorarbeiten dazu in England erschienen, die sich mit der Funktion von Großstädten sowohl wie kleinerer Marktstädte, beschäftigen⁹⁹⁾. Während des Krieges nun wirkte zunächst Chr istallers Arbeit über die Zentralen Orte Süddeutschlands, deren Verdienst es war, den Faktor der Güterverteilung bei der Standortwahl der Städte theoretisch besonders klar herausgestellt zu haben, anregend auf die englische Planungsforschung, nachdem sie hauptsächlich von R. E. Dickinson in die englische Literatur und durch die Arbeit des Verfassers im Research Group for Rural Planning an der Universität Manchester (unveröffentlicht) in englische Planungskreise eingeführt worden war¹⁰⁰⁾. Allerdings stieß sie auch wegen ihrer z. T. sehr deduktiven Darstellung und einer gewissen damit verbundenen Überbetonung der Güterverteilung bald auf schärfere Kritik in einem Lande wie England, wo oft andere Faktoren bei der Standortwahl der heutigen Städte eine viel wichtigere Rolle gespielt haben, und wo es haufenweise Städte gibt, deren raison d'être und Funktion überhaupt nicht in der Güterverteilung an ein Marktgebiet liegt¹⁰¹⁾. Dagegen hat sich die Idee der funktionellen Städte-, "hierarchie" als solcher durchaus behauptet, wenn sich auch die Christallersche Methode der Telefonanschlüsse bei den offenbar ganz anders gearteten Verhältnissen in England nicht anwenden läßt und englische Geographen daher bei der Untersuchung des Tatsachenbestandes eigene Wege gingen. Zunächst versuchte A. E. Sm a i l e s die Rangordnung der englischen Städte an Hand gewisser zentraler

⁹⁷⁾ Royal Geographical Society: Discussion on the Geographical Distribution of Industry, Geog. Jour., 92,1 (July 1938) 25—6.

⁹⁸⁾ C. B. Fawcett & A. E. Sm a i l e s: Mapping for Investigation of Settlement Possibilities. In E. A. Gutkind: Creative Demobilisation, Bd. 2, S. 66—70.

⁹⁹⁾ R. E. Dickinson: The Commercial Functions of the Nuclei of the English Conurbations. Social Rev., 21 (1929) 38—49. Ders.: The Regional Functions and Zones of Leeds and Bradford. Siehe Anm. 26. Ders.: The Distribution and Functions of the Smaller Urban Settlements of East Anglia. Geography, 17,1 (March 1932) 20—31. Ders.: The Markets and Market Areas of East Anglia. Econ. Geog., 10 (1934) 172—82. Ders.: The Markets and Market Areas of Bury St. Edmunds. Sociol. Rev., 22 (1930) 292—308. Ferner Ders.: City, Region and Regionalism. S. 76—92, 171—77, 224—43.

¹⁰⁰⁾ R. E. Dickinson: National Planning and the Social Sciences. Journ. Town Planning Inst., 27,4 (May/June 1941) 114—119. I. Burke: The Redefinition of Settlement Pattern, with particular reference to East Central Scotland. Journ. Town Planning Inst., 36,2 (Jan. 1950) 49—56.

¹⁰¹⁾ A. E. Sm a i l e s: The Urban Mesh of England and Wales. Trans. Inst. Brit. Geographers (1946) 87—101.

Dienste festzustellen, wobei freilich diese oder jene Einzelheit bei der Auswahl von fraglicher Bedeutung bleiben mußte¹⁰²). Ein zu erwartendes Ergebnis dieser Untersuchungen war die ziemlich eindeutige Feststellung der regionalen Hauptstädte wie Birmingham, Manchester, Bristol, Newcastle, Norwich (funktionell etwa den L-Orten Christallers entsprechend). Sodann betrachtete er die gesamte Städtekonstellation Englands im Zusammenhang¹⁰¹), wobei nicht nur die große Vielseitigkeit der standortsbestimmenden Faktoren und deren wechselnde Mischung zum Ausdruck kam, sondern gerade auch in der Auseinandersetzung mit Christallers Ergebnissen der außerordentlich lehrreiche Unterschied zwischen Deutschland und England, begründet teils in der Industriegeschichte der beiden Länder (chronologisches Verhältnis zwischen Auftreten der Industrie und Eisenbahnbau), teils in dem Einfluß der langen Küstenlinie Englands. Bei dieser Kompliziertheit der Verhältnisse blieb also die Frage der Identifizierung der den verschiedenen Städten zugehörigen Marktgebiete (Christallers „Ergänzungsgebiete“, in der englischen Literatur als „sphere of influence“ oder „urban field“, gelegentlich auch mit einem deutschen Ausdruck als „hinterland“ bezeichnet) zunächst noch unbeantwortet. Es ist für die englischen Untersuchungen vielleicht charakteristisch, daß sie hier rein empirisch, induktiv vorgingen, sich einzelne Städte vornahmen und z. B. die Reichweite bestimmter zentraler Dienste in Weiterbildung der Methode Dickinsons (siehe Anm. 99) untersuchten¹⁰³). Dabei ergaben sich für die jeweiligen Dienste wie Zeitungen, Warenlieferungen des Engros- und Detailhandels usw. verschiedene Linien der Reichweite, deren größere oder geringere Deckung eine mehr oder minder scharfe Definierung des „urban field“ gestattete. Inzwischen versprach aber eine neue Methode noch schärfere Grenzdefinierung bei gleichzeitig leichterem Benützung des Quellenmaterials. Sie stützte sich auf die Tatsache, daß sich in England der regionale motorisierte öffentliche Personenverkehr auf der Straße (ähnlich wie der private) in der Zwischenkriegszeit, hauptsächlich in den 30er Jahren, enorm entwickelte. Er wurde ein ernster Rivale der Eisenbahn, von gewissen Gegenden ganz zu schweigen, wo die Eisenbahn für die Befriedigung eines engmaschigen Verkehrsbedürfnisses durch Relief oder andere Faktoren an sich schon benachteiligt war. So hatte der regionale Autobusverkehr z. B. in der dichtbesiedelten Grafschaft Durham oder auch in manchen Städteballungen ein vollkommen freies Feld und konnte im Gegensatz zur Eisenbahn eine praktisch vollständige Flächenbedienung ausüben, wobei er fast im ganzen Lande von der ziemlich durchgängigen Vorzüglichkeit der Straßendecken unterstützt wurde. Außerdem hatten die in jener Periode wie Pilze emporschießenden Autobusgesellschaften weitgehende Entwicklungsfreiheit, so daß es ihnen möglich war, im freien Wettbewerb durch Experiment immer wieder von neuem profitversprechende Linien und damit latente Verkehrsbedürfnisse aufzuspüren. Der Umfang, in dem das platte Land auf diese Weise in städtische „Vorortverkehrszone“ verwandelt wurde, ist kaum zu unterschätzen. H. E. Bracey

¹⁰²) A. E. Smalles: The Urban Hierarchy in England and Wales. *Geography*, 29,2 (June 1944) 41—51.

¹⁰³) A. E. Smalles: The Analysis and Delimitation of Urban Fields. *Geography*, 32,4 (Dec. 1947) 151—61. Ferner A. E. Smalles in der Studie über Middlesbrough, siehe Anm. 72. Vgl. auch J. P. Houghton: Local Newspapers and the Regional Geographer. *Advancement of Science*, 7,25 (May 1950) 44—45.

benutzte nun diese Tatsachen, um an einem südinglischen Beispiel zu zeigen, daß sich mit Hilfe der Autobuslinien bzw. ihrer Fahrpläne unter Beobachtung gewisser Regeln die Einzugsgebiete der verschiedenen Marktstädte ziemlich scharf gegeneinander abgrenzen lassen¹⁰⁴). Zugleich ergab Erkundigung durch Fragebogen bei der Bevölkerung, daß sich die so gewonnenen Gebiete recht gut mit den Einzugsgebieten des städtischen Detailhandels (shopping areas) deckten. Vom Planungsministerium ist diese Methode dann aufgegriffen und in seinem Dienste von F. H. W. Green allmählich auf das ganze Land angewendet worden¹⁰⁵) (s. Karte 3 c).

Diese Bestimmung von Gebieten, die eine Integrierung von Stadt und Land darstellen, führt bereits zu einem anderen, echt geographischen Planungsproblem: die Einteilung des Landes in Verwaltungseinheiten für die Planung sowie andere Zwecke im Einklang mit geographischen, vor allem anthropogeographischen Gegebenheiten. Im zweiten Teil (s. S. 11 f.) wurde schon angedeutet, daß die gegenwärtigen englischen Verwaltungsgrenzen heute angesichts der modernen Entwicklung veraltet sind. An den Fragen der territorialen Verwaltungseinheiten, die eng mit der anthropogeographisch-allgemeingeographischen Aufteilung des Landes zusammenhängen, sind englische Geographen seit langem interessiert¹⁰⁶). Jedoch ist ihr Einfluß auf die Verwaltungsreform bislang verschwindend klein, weil die von den beteiligten Wissenschaften geforderte Reform überhaupt auf den starken Widerstand des Selbstverwaltungsapparates und seiner am status quo erworbenen Interessen stößt. Was zunächst den Gegensatz zwischen Stadt und Land betrifft, so bilden die oben erwähnten Arbeiten der Geographen über die funktionelle Integrierung der Städte und ihrer Einflußbereiche einen wichtigen Fingerzeig. Sie deuten auf neue, an Stelle der bestehenden Stadt- sowie Landbezirke zu tretenden Verwaltungsgebiete, in denen sich Stadt und Land nicht mehr getrennt gegenüberstehen, sondern in eine Interessengemeinschaft eintreten. In neueren Vorschlägen sind diese sich aus einer Stadt und um dieselbe gruppierten Landgemeinden zusammensetzenden Gebiete town and country areas, oder weniger klar auch county districts genannt worden (s. Karte 3 a). Weiter sei auf die Frage der „Regionalisierung“ des ganzen Landes hingewiesen (siehe Karte 8). Schon während des ersten Weltkrieges waren „natürliche Provinzen“, jede mit mehr oder weniger ausgesprochenem Zusammengehörigkeitsgefühl seiner Bevölkerung von C. B. Fawcett in England er-

¹⁰⁴) H. E. Bracey: An Index of Social Provision in the County of Wiltshire. Univ. of Bristol Reconstruction Research Group, Report S. P. 2. 1946. Vgl. ferner Ders.: Social Provision in Rural Wiltshire. London 1952.

¹⁰⁵) F. H. W. Green: Motor-Bus Centres in South-West England Considered in Relation to Population and Shopping Facilities. Trans. Brit. Geographers, (1948) 57—68. Ders.: Town and Country in Northern Ireland from a Study of Motor Bus Services. Geography, 34,2 (June 1949) 89—96. Ders.: Urban Hinterlands in England and Wales. An analysis of bus services. Geog. Jour., 116,1/3 (July/Sept. 1950) 64—83, 1 Faltkarte und 10 Kärtchen. Dazu T. W. Freeman: Urban Hinterlands in Ireland. Geog. Jour., 116,3/4 (Dec. 1950) 247—48. F. H. W. Green: Bus Services in the British Isles. Geog. Rev., 41,4 (Oct. 1951) 645—655. J. B. Fleming & F. H. W. Green: Some Relations between Country and Town in Scotland. Scot. Geog. Mag. 68,1 (April 1952) 2—12, mit Karten.

¹⁰⁶) Außer dem bei R. E. Dickinson: City, Region and Regionalism gegebenen Überblick, siehe zum folgenden vor allem zwei aufschlußreiche Artikel von E. W. Gilbert: Practical Regionalism in England and Wales, Geog. Jour., 94,1 (July 1939) 29—44, 25 Kärtchen; Ders.: The Boundaries of Local Government Areas, Geog. Jour., 111,4/6 (April/June 1948) 172—206, 33 Kärtchen.

kannt worden¹⁰⁷). Etwa zur selben Zeit wurde dem damaligen Ministry of Reconstruction ein Regionalisierungsplan von einem Geographenkomitee des Geographical Association unterbreitet¹⁰⁸). Während es Fawcett im wesentlichen auf Einheitlichkeit jeder Region ankam, betonte der Vorschlag des Geographenkomitees die erwünschte „Vielseitigkeit innerhalb der Einheit“. Während des zweiten Weltkrieges veranstaltete das Royal Geographical Society eine Diskussion über die geographische Seite der Landesplanung unter der Leitung von Eva G. R. Taylor¹⁰⁹). Für diese wurden von Eva Taylor sowie E. W. Gilbert je eine Karte zur Regionalisierung von England und Wales entworfen. Inzwischen haben sich die Ministerien und Abteilungen der Zentralregierung seit längerer Zeit verschiedener Einteilungen des Landes in „regions“ bedient, die keineswegs alle übereinstimmen, im allgemeinen jedoch aus Gruppierungen von Grafschaften bestehen, von denen einige wie etwa die „West Midlands“ (Staffordshire, Shropshire, Warwickshire, Worcestershire und Herefordshire) verhältnismäßig durchgängig auftreten. Andererseits zeigen sie in ihrer Definierung von Groß-London starke Verschiedenheiten. Unter diesen Einteilungen haben für die Nachkriegszeit die während des zweiten Weltkrieges benutzten „civil defence regions“ verwaltungsmäßig besondere Bedeutung erhalten, so daß ihre Grenzen mit oder ohne Abänderung weitgehend von der Zentralregierung benutzt werden¹¹⁰).

Ferner sei der die kleinste Verwaltungseinheit betreffenden Siedlungs- oder Wohngemeinschaft (neighbourhood unit) gedacht, deren Untersuchung in der englischen Planungsforschung erhöhte Aufmerksamkeit beansprucht hat. Es handelt sich dabei einmal um die städtische „Nachbarschaftseinheit“, die auf die funktionelle und soziale Integrierung des einzelnen Wohnviertels gerichtet und zu einem Grundprinzip der gegenwärtigen Stadtplanung in England geworden ist (s. Karte 6), und weiterhin um die ländliche Wohngemeinschaft, bei der besonders durch Gruppierung der Wohnungen eines Teils der Landbevölkerung in Gebieten mit bisher zerstreuter Wohnweise eine bessere Versorgung mit öffentlichen und anderen Diensten, sowie ein besseres Gemeinschaftsleben gewährleistet werden soll. Unter anderm hat C. B. Fawcett die Möglichkeit dieser Siedlungseinheiten bei neuen Siedlungen an Hand des Schulunterrichtsbedürfnisses und damit der Entfernung zwischen Schule und Heim untersucht¹¹¹).

Zum Schluß sei noch der Landschaftsschutz als Beispiel eines Planungsproblems erwähnt und zwar hier mit Beschränkung auf die im Falle Englands besonders wichtige Küstenlandschaft, die neben ihrer überragenden Funktion als Erholungsstätte der Bevölkerung auch an vielen Einzelstellen großes wissenschaftliches Interesse beansprucht, und so des speziellen Naturschutzes sowohl wie des allgemeinen Landschaftsschutzes bedarf. Be-

¹⁰⁷) C. B. Fawcett: Natural Divisions of England, Geog. Jour., 49 (1917) 124—141; Ders.: The Provinces of England. A study of some geographical aspects of devolution. London, 1919.

¹⁰⁸) H. J. E. Peake: Devolution — a regional movement. Sociol. Rev., 11,2 (1917).

¹⁰⁹) Eva G. R. Taylor u. a.: Discussion on the Geographical Aspects of Regional Planning. Geog. Jour., 99,2 (Feb. 1942) 61—80.

¹¹⁰) Vgl. hierzu, außer der Karte 8, die in Anm. 66 angeführten Zusammenfassungen des A P R R: Broadsheets B 1, B 9, Report R 42. Dazu die regionale Organisationskarte des Planungsministeriums in dem in Anm. 58 angegebenen Bericht.

¹¹¹) C. B. Fawcett: A Residential Unit for Town and Country Planning. London 1944.

sonders im Zeitalter des Privatautos, d. h. in der Zwischenkriegszeit, machte sich die Gefahr der zunehmenden unkontrollierten Bebauung mehr und mehr bemerkbar (s. Bild 6). Um auch hier den verschiedensten, sich z. T. gegenseitig ausschließenden Anforderungen das richtige Maß der Befriedigung zu geben, ist wiederum eine nationale Bestandaufnahme notwendig. Mit einer solchen beauftragte das Ministerium für Landesplanung während des Krieges den Geographen und Kenner der englischen Küste J. A. Steers, der seit Jahren mit seinen Kollegen von Cambridge aus eine Fülle von Einzelstudien an den Küsten Großbritanniens gemacht hatte¹¹²⁾. Er führte nun eine persönliche Beobachtung der gesamten Küste von England und Wales durch (Länge etwa 4430 km), über die er dem Ministerium im einzelnen berichtete, und die er nach ihrem Landschaftswert klassifizierte und kartierte¹¹³⁾. Seither hat er seine englischen Küstenerfahrungen in einem anziehenden, größeren wissenschaftlichen Werk zusammengefaßt¹¹⁴⁾.

3. Geographie und Planungsberuf.

Wenn im Vorgehenden die Mitarbeit der Geographen an der englischen Landesplanung an Hand bestimmter Beispiele vorgeführt wurde, so muß nun noch auf das Eindringen der Geographen in den Verwaltungsapparat und mittelbar auch in die Berufserziehung des Landesplaners eingegangen werden. Damit kommen wir auf den im ersten Teil erwähnten Punkt zurück, wonach sich das wirkliche Gewicht der Wissenschaft in der Landesplanung nicht so sehr nach ihrem Auftreten in der Literatur als vielmehr danach bestimmt, wie weit wissenschaftliches Verständnis und die Resultate wissenschaftlicher Facharbeit über den vorbereitenden Teil hinaus auch in den ausführenden Teil des Planungsapparates gelangen und dort in schöpferische Planung umgesetzt werden. In bezug auf die Lage in England sei im voraus festgestellt, daß da noch viel zu tun übrig bleibt, obschon in diesem Punkt möglicherweise größere Fortschritte als in manchen anderen Ländern gemacht worden sind. Die die Entwicklung verzögernden Umstände sind ja überall vorhanden und ergeben sich ohne weiteres aus der allgemeinen Berufsgeschichte der Landesplanung. Ein Hauptgrund liegt in dem Monopol, welches die drei technischen Berufe im engeren Sinne (Architekten, Ingenieure, Landmesser) bisher über den Zugang zur Landesplanung gehabt haben. Davon wird weiter unten noch zu sprechen sein. Abgesehen von den wenigen reinen Verwaltungsbeamten ist der Planungsapparat gerade im lokalen ausführenden Teil noch überwiegend von Vertretern dieser technischen Berufe erfüllt, die ihre eigene Berufserziehung im ganzen auf rein technischer, eine allgemein wissenschaftliche Schulung entbehrender Grundlage erhalten haben.

¹¹²⁾ Vgl. z. B. J. A. Steers: Orford Ness. A study in coastal physiography. Proc. Geol. Ass., 37 (1926) 306—325. Ders.: Scolt Head Island. Geog. Jour., 69 (1927), 83 (1934). Ders.: The Culbin Sands and Burghead Bay. Geog. Jour., 90,6 (Dec. 1937) 498—528. Ders.: Recent Coastal Changes in South-Eastern England. A discussion. Geog. Jour., 93,5 (May 1939) 399—418; 93,6 (June 1939) 491—511. Ders.: Sand and Shingle Formations in Cardigan Bay. Geog. Jour., 94,3 (Sept. 1939) 209—227.

¹¹³⁾ J. A. Steers: Coastal Preservation and Planning. Geog. Jour., 104,1/2 (July/Aug. 1944) 7—27, 2 Karten, 11 Photos; 107,1/2 (Jan./Feb. 1946) 57—60, 2 Karten, 4 Photos.

¹¹⁴⁾ J. A. Steers: The Coast Line of England and Wales. Cambridge and London 1946.

Trotzdem sind Vertreter der Wissenschaften in zunehmendem Maße in der englischen Landesplanung vorhanden. Ihre Gegenwart ist ein Zeichen für die Anerkennung der großen modernen Planungsprobleme durch die Öffentlichkeit und der sich ergebenden neuen Auffassung von der positiven und das Land als Ganzes integrierenden Planung und übt ihrerseits einen Druck im Sinne einer besseren wissenschaftlichen Erziehung des Landesplaners aus. Weiter oben ist mehrfach auf die Stellung einzelner Geographen in der Organisation der Landesplanung Bezug genommen worden. Hier sei das Thema im Zusammenhang behandelt.

Die Grundlage wird durch das Gesetz von 1947 gegeben, im besonderen durch seine bereits erwähnte Bestimmung zur fünfjährigen Wiederholung der regionalen Bestandesaufnahmen. Im Endeffekt bedeutet dies dauernde Benutzung geographischer Arbeitskräfte im Ministerium sowohl wie in den regionalen Planungsbehörden. Anschließend an das in Anm. 55 über das englische Regierungssystem Gesagte muß zunächst erwähnt werden, daß sich die Organisation der englischen Landesplanung aus zwei großen Gruppen zusammensetzt: dem Organ der Zentralverwaltung, d. h. in England und Wales dem Ministerium für Wohnungsbau und Selbstverwaltung (Ministry of Housing and Local Government), und den Organen der lokalen Selbstverwaltung, soweit sie nach dem Gesetz von 1947 als Planungsbehörden fungieren, d. h. den Grafschaftsräten und den diesen gleichstehenden Stadträten der größeren Städte (County Councils, County Borough Councils). Im allgemeinen sind die Lokalbehörden für die Vorbereitung und Ausarbeitung ihrer jeweiligen Landespläne sowie deren Durchführung nach gesetzmäßigem Inkrafttreten verantwortlich, während dem Ministerium außer Sonderaufgaben von nationaler Bedeutung (wie etwa die Gründung neuer Städte), eine gewisse Kontrolle und beratende Tätigkeit zwecks Wahrung der Landesinteressen sowie eines gleichmäßigen Standards bei der Ausarbeitung der verschiedenen Pläne verbleibt.

In seiner technischen Verwaltung ist das Planungsministerium seit seiner Neukonstituierung Anfang 1951 in einer gewissen Umformung begriffen. Was seine Planungsfunktion betrifft, so gliedert es sich in ein Zentralamt und zehn Landesämter, denen die allgemeine Kontrolle über die elf großen Planungsgebiete (Planning Regions) in England und Wales obliegt (siehe Karte 8 sowie Anm. 110). Das Zentralamt (Headquarters) besteht aus einer Reihe von Abteilungen, welche die verschiedenen Tätigkeitsgebiete des Ministeriums bearbeiten und von denen uns hier lediglich die sogenannte Technische Abteilung (Technical Directorate) interessiert. Unter der Leitung des Director of Technical Services gliedert sich diese in drei Unterabteilungen: Bestandesaufnahme und Forschung (Survey & Research), Organisation und Inspektorat, sowie Physische Planung.

Die Unterabteilung Survey und Research ist diejenige, in denen Fachwissenschaftler Anstellung finden. Sie gliederte sich Ende 1950 wie folgt:

Survey & Research.

(Leitung: Chief Research Officer).

1. Verbreitung der natürlichen Hilfsquellen in England und Wales / Bestandesaufnahme und Kartenamt / Kartenbibliothek / Luftphotos.

- a) Geologische Hilfsquellen von England und Wales / Information über Mineralschätze.
(Leitung: 1 Senior Research Officer. Dazu 1 Research Officer und 2 Assistant Research Officers).
 - b) Andere natürliche Hilfsquellen (Landwirtschaft, Klima, Försterei, Bodenkunde, Vegetation) / Kartenamt, Kartierung und Kartenbibliothek / Luftphotos.
(Leitung: 1 Senior Research Officer. Dazu 1 Research Officer, 2 Assistant Research Officers, 1 Air Photos Officer und 3 Zeichner).
2. Gesellschaftliche und wirtschaftliche Probleme / Statistik.
(Leitung: Senior Research Officer).
- a) Gesellschafts- und wirtschaftswissenschaftliche Forschung (besondere laufende Probleme, neue Städte).
(Leitung: 2 Research Officers, 2 Assistant Research Officers).
 - b) Statistik (spezielle Statistik, Bevölkerungsstatistik, Industrie- und Arbeitsstatistik).
(Leitung: 1 Statistiker, 9 Exekutivbeamte).
 - c) Sonderprojekte / Bibliothek des Zentralamtes.
(Leitung: 1 Senior Research Officer. Dazu 1 Research Officer, 1 Assistant Research Officer, 1 Bibliothekar, 1 stellvertretender Bibliothekar).

Soweit es sich um Besetzung durch geschulte Geographen handelte, so sind hier die leitenden Posten unter 1a, b und 2c zu nennen, sowie andere Stellen unter 1b, wo sich übrigens das für die National Atlas-Serie verantwortliche Maps Office (s. S. 32) befindet, und von wo aus u. a. die Untersuchungen über die Autobusreichweite der Marktstädte auf ganz England und Wales ausgedehnt wurde (s. S. 43).

Außer in diesen Stellen des Zentralamtes können akademisch geschulte Geographen auch in den Landesämtern des Ministeriums Anstellung finden, in denen im Durchschnitt zwei Forschungsbeamte (Research Officer und Assistant Research Officer) gebraucht werden. Dem ganzen Wesen der modernen Landesplanung nach ist klar, daß gut ausgebildete Geographen, besonders solche, die auf Anthropogeographie oder Wirtschaftsgeographie spezialisiert sind, sich für diese Posten, die eine räumliche Zusammenschau größerer Landesteile erfordern, besonders gut eignen. Dementsprechend wurden schon 1943 kurz nach Gründung des Ministry of Town and Country Planning leitende Forschungsstellen in den Landesämtern mit Geographen besetzt, namentlich solchen, die durch ihre akademische Lehrtätigkeit in den entsprechenden Landesteilen von vornherein als beste Kenner derselben gelten konnten.

Im Frühjahr 1951 besaß das Ministerium insgesamt 69 Forschungsbeamte, die hauptsächlich aus Geographen, Wirtschaftswissenschaftlern und Geologen bestanden. Ähnliches gilt für die erheblich kleinere Parallelorganisation in Schottland (9 Forschungsbeamte). Diese verhältnismäßig geringen Zahlen ergeben sich daraus, daß das Ministerium in seinem gegenwärtigen Bestreben, den Beamtenapparat auf ein Mindestmaß zu reduzieren, selber im allgemeinen nur solche Forschungstätigkeit durchführt, die unmittelbar zur Anwendung in der Planungspraxis führen. Daher wird, soweit als möglich, die fundamentale und auf breiter Grundlage angelegte Forschung den Universitäten und freien Forschungsinstitutionen über-

lassen. Dagegen ist gerade die geographische Zusammenschau für die Behörden wichtig, woraus sich die weitgehende Kartenarbeit des Ministeriums (Maps Office) erklärt, die sich über die veröffentlichten Karten der National Atlas-Serie (siehe Anm. 63) hinaus auf eine Fülle meist unveröffentlichter kartographischer Tätigkeit erstreckt, so im Zusammenhang mit der Gründung neuer Städte, mit dem Ausmaß von Erzlagern, Grundeigentum, Wäldern, Verwaltungseinheiten, öffentlichen Diensten, mit der Kartographie von Planungskarten usw. Dazu kommt die systematische Sammlung von Luftaufnahmen, die für die Planung wichtig sind, und für die das Ministerium jetzt als Hauptstelle fungiert.

Neben diesen Anstellungen innerhalb des Ministeriums steht die Arbeitskraft der Geographen dem Minister auch in freiwilligem Dienst in der Form der beratenden Tätigkeit zur Verfügung, sei es als Einzelberater, was beispielsweise bei Erwähnung des Schutzes der englischen Küstenlandschaft angedeutet wurde (s. S. 45), sei es in einem beratenden Komitee, wofür das ebenfalls besprochene Advisory Committee on Sand and Gravel als Beispiel dienen mag (s. S. 40). Diese Form der Mitarbeit erstreckt sich aber auch auf andere Ministerien, zumal deren mehrere wegen ihres Sachgebietes direkt an der physischen Landesplanung beteiligt sind, so etwa das Landwirtschaftsministerium, das Gesundheitsministerium, das Arbeitsministerium und das Wirtschaftsministerium. Als Beispiel hierfür läßt sich L. D. Stamp in seiner Eigenschaft als Chief Adviser des Ministers für Landwirtschaft anführen (s. S. 38).

Schließlich müssen die lokalen Planungsbehörden (in England und Wales jetzt 145) als Tätigkeitsgebiet für Geographen erwähnt werden. Hier steht an sich ein ziemlich weites Feld offen, wenn man bedenkt, daß jede dieser Planungsbehörden Spezialisten für Bestandaufnahme und landeskundliche Forschung braucht. Es ist allerdings zur Zeit kaum möglich, in diesem Punkt ein richtiges Bild des Einflusses der Geographie zu geben, einmal, weil den Selbstverwaltungsbehörden traditionell ein großes Maß der Initiative zusteht und nicht jede von ihnen so fortschrittlich gesinnt oder so einkommenskräftig ist, um sich von vornherein in genügendem Maße wissenschaftlicher Arbeitskräfte zu bedienen, zum andern, weil die gegenwärtige Praxis der englischen Landesplanung wie die ganze, ihr zugrundeliegende Gesetzgebung, immerhin jüngsten Datums, und daher die Entwicklung gerade erst in Fluß gekommen ist. Es ist jedoch Tatsache, daß junge, akademisch ausgebildete Geographen in lokale Planungsbehörden Eingang gefunden haben, meistens als survey and research officers, wo sie wie Wirtschaftswissenschaftler und Soziologen ihr Feld am leichtesten im Wettbewerb mit den drei, traditionell mit der Planung eng verbundenen technischen Berufen halten, gelegentlich auch als einfache Planungsassistenten, in welchem Falle ihnen ein Aufsteigen im Beruf meist erst nach Ablegung einer zusätzlichen, vom Town Planning Institute anerkannten Berufsprüfung offensteht. Das Einströmen der Geographen in dieses Tätigkeitsgebiet hängt aber auch von dem Interesse der akademischen Geographieinstitute an der Landesplanung bzw. an der „angewandten Geographie“ ab. Hier muß sich noch viel entwickeln. Immerhin sind schon einige Institute mit gutem Beispiel vorangegangen¹¹⁵⁾.

¹¹⁵⁾ Die Besetzung ministerieller Stellen in London und in den Provinzen mit Geographen ist zum großen Teil auf das Interesse zurückzuführen, welches das

Zweifellos ist der Widerstand der die leitenden Stellen bei den meisten Planungsbehörden besetzenden Architekten, Ingenieure und Landmesser gegen die dauernde Anstellung wissenschaftlicher Arbeitskräfte in der Landesplanung noch verhältnismäßig groß und am größten bei den kleineren Behörden sowie den als Privatfirmen arbeitenden Landesplanern, die z. T. aus wirtschaftlichen Motiven meist noch die Berufsauffassung der Vorkriegszeit haben. Der erste Anstoß zur Wandlung jedoch ging aus von dem erheblichen Einströmen geschulter Geographen in die gerade unter dem gewaltigen Eindruck des Krieges bewußt von den zentralen Regierungsstellen und der großen Anzahl freier Arbeitsgemeinschaften beschleunigten Planungsforschung im Hinblick auf die Bedürfnisse des kommenden Friedens¹¹⁶). Aber die Umwälzung zur neuen positiven Landesplanung, die durch die neue Gesetzgebung sanktioniert ist, treibt die Entwicklung unaufhaltsam vorwärts. Die leistungsfähigeren Planungsbehörden wie die Großstädte oder stark bevölkerten Grafschaften, die oft besonders schwierige Probleme zu lösen haben, sind naturgemäß die ersten, die sich wissenschaftlicher Hilfskräfte bedienen können. Es sei daran erinnert, daß statutenmäßig alle Planungsbehörden verpflichtet waren, auf Grund eines seit 1948 zu verfertigenden "regional survey" noch im Jahre 1951 ihre ersten allgemeinen Pläne fertigzustellen. Im übrigen bedeutet die gesetzmäßig festgelegte Verpflichtung zur periodischen Revision, daß die wissenschaftliche Analyse, d. h. geographische, wirtschaftliche und soziologische Facharbeit in ständigem Dienst gebraucht wird. Sie wird damit unlöslich mit der Landesplanung verbunden, was theoretisch voraussetzt, daß jeder in der Landesplanung Beschäftigte ein genügendes Verständnis von der Art und Bedeutung wissenschaftlicher Methoden haben muß. Damit kommen wir zum Schluß zu dem vielleicht schwierigsten Problem, nämlich dem der notwendigen Berufsausbildung.

Über die sehr aktuelle Frage der Berufserziehung des englischen Landesplaners liegt seit 1950 ein amtlicher Komiteebericht, das sogenannte „Schuster Report“ vor, das in knapper und klarer Darstellung das Wesentliche zur Frage bringt, und zwar mit einem auch für den Nichtfachmann nützlichen Rückblick auf die Entwicklung der englischen Landesplanung¹¹⁷). Der Bericht ist für Geographen von großem Interesse, weil ihr Fachgebiet darin vielfache Erwähnung erfährt.

Geographische Institut des London School of Economics (University of London) unter der bisherigen Leitung Prof. Stamps an der angewandten Geographie gehabt hat. Ähnlich hat das spezielle Interesse des von Prof. Daysh geleiteten Geographischen Instituts des King's College, Newcastle-on-Tyne (University of Durham) an den wirtschaftsgeographischen und anthropogeographischen Problemen der angewandten Geographie erheblich zur Anstellung junger Geographen bei lokalen Planungsbehörden in allen Teilen des Landes beigetragen. Siehe hierzu G. H. J. Daysh in Geog. Assoc. Annual Conference Discussions on the Future for Geography in the Universities. *Geography*, 30,2 (June 1945) 61.

¹¹⁶) Die Änderung der Lage innerhalb von 20 Jahren wird angedeutet durch die folgenden Memoranda: Careers open to Geographers together with some Further Suggestions. Summary of a report presented to the Conference of Heads of Departments of Geography in British Universities. *Geography*, 16,4 (Dec. 1931). — Careers for Geographers. Memorandum prepared by the Education Committee for the Council of the Royal Geographical Society. *Geog. Jour.*, 115,1/3 (Jan./March 1950) 93—96.

¹¹⁷) Ministry of Town and Country Planning, & Dept. of Health for Scotland: Report of the Committee on Qualifications of Planners. (Soge-

Eine Berufserziehung für die englische Planung, damals noch ganz auf den Städtebau beschränkt, datiert seit der Zeit vor dem ersten Weltkrieg. Das School of Civic Design an der Universität Liverpool wurde 1910 mit eigenem Lehrstuhl gegründet. 1914 folgte die Gründung des Town Planning Institute (T. P. I.) als Berufsverband, das 1916 sein erstes Examensprogramm veröffentlichte. Im Jahre 1915 wurde das Town Planning Department (ebenfalls mit Professur) an der Universität London eingerichtet. Seither sind in den dreißiger Jahren ähnliche Institute an den Universitäten von Durham (King's College, Newcastle) und Manchester, sowie an anderen Lehranstalten in Leeds, Edinburgh, London, Nottingham und Glasgow gefolgt, deren Schlußexamina (an den Universitäten Diplome; über die beiden neuen Universitätsgrade unten mehr), sämtlich offiziell als dem des T. P. I. ebenbürtig anerkannt sind. Darüber hinaus geben sechs weitere Fachschulen Planungskurse von beschränkterem Ausmaße.

Während der ganzen Zeit von 1910 bis heute wird die englische Planungs-erziehung von den schon mehrfach erwähnten drei technischen Berufen (Architekten, Ingenieuren und Landmessern) beherrscht, in der allgemeinen fachlichen Einstellung der Kurse sowohl wie im Lehrpersonal und in dem Vorzug, den Angehörige dieser drei Berufe als Planungsstudenten genießen. Aus diesem Umstand erhellt, daß außerhalb der Fächer Architektur, Ingenieurwissenschaft und Landvermessung eine wissenschaftliche Schulung des Planers bisher nicht zu erwarten war. Insbesondere wurde noch gegen Ende der dreißiger Jahre und in der ersten Kriegszeit der Notwendigkeit geographischen, wirtschaftswissenschaftlichen und soziologischen Wissens gar nicht oder kaum Rechnung getragen. Solange die englische Landesplanung in der zweiten Phase ihrer Entwicklung, d. h. in der negativen, beschränkenden Bodennutzungskontrolle verblieb, war der Mangel nicht so fühlbar, weil bei der bestehenden Gesetzgebung von vornherein die Aufgaben rein technische blieben und keine großen Resultate im Sinne einer aufs Gesellschaftliche ausgerichteten Kulturlandschaft erwartet werden konnten.

Die weitere Entwicklung der Planung ließ sich jedoch voraussehen und am Beispiel Amerikas und Rußlands auch schon z. T. ablesen. Danach erschien es durchaus notwendig, daß die Erziehung des Landesplaners wissenschaftlichen Unterricht in denjenigen Wissensgebieten enthalten müßte, die sich mit der Erdoberfläche bzw. der Erdkruste einerseits und mit der menschlichen Gesellschaft andererseits beschäftigen. Unter diesen Wissensgebieten ist aber die Geographie von ganz besonderer Bedeutung, worauf weiter unten bei Besprechung der Universitätskurse eingegangen wird.

Inzwischen ist die Entwicklung in diesem Punkte schon fortgeschritten. Das berühmte Barlow Report und mehr noch das Scott Report trug wesentlich dazu bei, daß die praktische Bedeutung der Geographie zusammen mit der anderer Wissenschaften erkannt wurde. Die während des Krieges

nanntes Schuster Report.) Cmd. 8059. London, H. M. S. O., 1950. Unter den von diesem Komitee vernommenen Zeugen befinden sich die Geographen und Universitätsprofessoren G. H. J. Daysh, Eva G. R. Taylor, L. D. Stamp und S. W. Wooldridge, deren Auffassungen im einzelnen im Komiteebericht angeführt werden (S. 38 f.). Ferner unterbreitete das Royal Geographical Society ein Memorandum. Siehe auch E. W. G.: Report of the Schuster Committee on Qualifications of Planners. Geog. Jour., 117,2 (June 1951) 248—9.

aufblühende, großenteils durch Wissenschaftler getragene englische Planungsforschung tat das ihre, und die auf das Kriegsende folgenden Planungsgesetze brachten dann den eigentlichen Druck in dieser Richtung, weil sich die auf einer traditionellen Berufserziehung fußenden Planungsbeamten nun vor Aufgaben sahen, die ihre Kompetenz ernsthaft in Frage stellten.

So fanden zunächst die Sachgebiete einiger Wissenschaften begrenzte Aufnahme in die Lehrpläne bzw. Examensprogramme der personalmäßig noch von den technischen Berufen beherrschten Planungsschulen. Im offiziellen Jahrbuch des T. P. I. für 1950/51¹¹⁸⁾ z. B. wird zum erstenmal im Examensprogramm unmittelbar sowie mittelbar geographischer Stoff aufgenommen wie folgt:

Im Zwischenexamen:

unter „Planungsgeschichte“: Entstehung, Funktion und Einflußsphären der Städte. Wachstum des Verkehrs.

Im Schlußexamen:

unter „Spezieller Examensarbeit“: eine physische, gesellschaftliche und statistische Bestandaufnahme des für die Arbeit erwählten Gebietes.

unter „Planungsgeschichte“: Historische Geographie und Siedlungsgeographie (verschiedene allgemeine Gesichtspunkte sowie Beispiele aus Großbritannien). Physische Faktoren der Stadtlage. Sowie mittelbar Verkehrsgeographie und Bevölkerungsgeographie.

unter „Grundzüge der angewandten Geologie und Wirtschaftsgeographie: Wirtschaftsgeographie und zwar die Wirksamkeit geographischer Faktoren in bezug auf Bodennutzung, Verbreitung der Stadt- und Landbevölkerung, Verbreitung der hauptsächlichsten Mineralschätze und Kraftquellen, Standortwahl der Industrie und der Handelszentren, Verkehr.

Ähnlich enthalten einige andere dem T. P. I.-Examen vergleichbare und ausgebildeten Architekten, Ingenieuren und Landmessern zugängliche Diplomkurse geographischen Stoff. Andere Diplomkurse jedoch, besonders die der Universitäten, nennen die Geographie gar nicht. Das ist z. T. darauf zurückzuführen, daß die Universitäten gerade diejenigen Lehranstalten sind, die angesichts der neuen Lage zu großzügigeren Experimenten der Planungserziehung, meist in Form von fünfjährigen Kursen mit abschließendem Universitätsgrad, übergehen. Diese vollen akademischen Kurse sind jedem zugänglich, der das englische Äquivalent des deutschen Abitur hat, so daß in diesem Punkt zum erstenmal das Monopol der drei technischen Berufe gebrochen ist. Das erste Experiment dieser Art hat das King's College (Newcastle), der Universität Durham seit 1945 unternommen, wobei der Kurs ständiger Beobachtung und Revision unterliegt. In diesem fünfjährigen akademischen Kurs erscheint die Geographie zur Zeit mit je einer Vorlesung über Anthropogeographie und über Landeskunde der britischen Inseln, sowie einer kartographischen Übung. Der ebenfalls fünfjährige Kurs an der Universität Manchester (seit 1949) enthält eine karto-

¹¹⁸⁾ Town Planning Institute: Yearbook of the Town Planning Institute 1950—51 (No. 17). London 1950. S. 33—53.

graphische Übung sowie eine Vorlesung über Geographie in ihrer Beziehung zur Landesplanung.

Jeder dieser Gesamtkurse findet in einem entsprechenden Institut für Landesplanung unter Leitung eines Professors statt. Die meisten Vorlesungen und die sehr ausgedehnten praktischen Atelierübungen werden von Lehrkräften gegeben, die wie die Professoren nach Ausbildung und ursprünglichen Beruf Architekten sind. An den übrigen Vorlesungen beteiligen sich außer dem jeweiligen Geographischen Institut die Institute für Wirtschaftswissenschaft, Geologie, Ingenieurwissenschaft, Jurisprudenz usw. Die Geographie erscheint also ungefähr gleichberechtigt neben anderen „Hilfswissenschaften“, während ihr schon nach dem bisher Gesagten eine viel größere methodische und sachliche Bedeutung zukommen müßte.

Es ist zur Zeit noch verfrüht, aus diesen eben erst in Gang gekommenen Experimenten Schlüsse zu ziehen. Hier ist auch nicht der Ort, die Theorie des Unterrichts in der Landesplanung zu entwickeln. Jedoch lassen sich bereits gewisse Mängel feststellen, die im Interesse der beteiligten Geographie angedeutet werden müssen. Allein mit Rücksicht auf das, was die schon bestehende Gesetzgebung vom Landesplaner verlangt, erscheint der Wert, der auf die rein architektonisch-entwurfsmäßige Seite gelegt wird, überbetont. Selbst wenn man zugesteht, daß unter den drei traditionellen technischen Berufen die Architektur die größte Fähigkeit zur Integration aufweist, so kann sie ihrem ganzen Wesen nach (ästhetische Ausbildung der Gebäude sowie der Landschaft als eigentlicher Hauptzweck; Spezialisierung auf den Entwurf von Gebäuden, Gebäudegruppen, Straßenräumen innerhalb der bebauten Fläche sowie Landschaftsarchitektur; die sich aus dieser Sachbeschränkung ergebenden speziellen Methoden und Fertigkeiten) nicht die wissenschaftliche Leitung ersetzen, die sich aus dem Grundzweck der neuen, von uns so genannten positiven Landesplanung ergibt: Formung der Kulturlandschaft unter Berücksichtigung sämtlicher Bedürfnisse der Gesellschaft und ihrer Einzelmitglieder. Angesichts dieses Mangels besteht von vornherein die Gefahr, daß dem ganzen Kurs der notwendige zentrale Gesichtspunkt fehlt, der die wohl abgewogene systematische Einbeziehung der vielen an der Landesplanung beteiligten Tätigkeitsbereiche erst möglich macht. Die resultierenden Unterrichtschwierigkeiten sind zweifacher Art. Einmal wird es fast unmöglich gemacht, den speziellen Charakter und Bereich des Anteiles zu bestimmen, den die sogenannten „Hilfswissenschaften“ am Unterricht haben sollen. Es fehlt die auf Grund der Lehrpsychologie zu fordernde Integrierung, nach der die verschiedenen Fächer richtig aufeinander abgestimmt werden können. Daraus ergeben sich zweitens offensichtliche Schwierigkeiten der geistigen Assimilierung seitens des Studenten.

Soweit der eine Hauptpunkt. Der andere betrifft die Geographie allein. Dem Wesen der positiven Landesplanung entsprechend erscheint es durchaus fraglich, wie weit die Geographie, besonders im Vergleich mit der Architektur, überhaupt noch als „Hilfs“wissenschaft angesehen werden kann. Sie ist ja das einzige Wissensgebiet, das den geographischen Raum als direktes Forschungsobjekt behandelt und zum Verständnis desselben die Sachgebiete und Ergebnisse der Natur- wie der Gesellschaftswissenschaften korrelieren muß. Die Geographie hat es also nicht nur mit demselben physischen Sachobjekt wie die Landesplanung zu tun, sondern lie-

fert auch wichtige spezifische Behandlungsmethoden für die Bewältigung des für die Landesplanung notwendigen Tatsachenbestandes, wie sie sich aus den anderen, systematischen, historischen und technischen Wissenschaften gar nicht ableiten lassen. Dieser fundamentale Gesichtspunkt wurde in die Fachliteratur der englischen Landesplanung vor 14 Jahren eingeführt, ohne jedoch damals Anklang zu finden¹¹⁹). Inzwischen wird die hier vertretene Auffassung durch die gesamte, in dieser Abhandlung besprochene Mitarbeit englischer Geographen und mittelbar auch durch die weitgehende Besetzung der amtlichen Forschungsstellen in London und in den Provinzen mit Geographen unterstützt. Sie fußt allerdings auf einer Auffassung der Geographie als Wissenschaft von der Erdoberfläche und ihrer Differenzierung, die heute noch nicht von allen englischen Geographen anerkannt wird.

In der positiven Landesplanung stellt die bauliche sowie landschaftsarchitektonische Ausstattung der Kulturlandschaft nur eine Seite dar. Sie ist zwar wichtig, kann aber systematisch nicht die zentrale Stellung beanspruchen, die der Geographie zukommt. Allerdings ist, um Mißverständnissen vorzubeugen, die Geographie an sich noch keine Landesplanung, weil sie als Wissenschaft auf Tatsachenerkenntnis gerichtet ist und ihr die für die Planung wesentliche pragmatische Zielstrebigkeit fehlt. In ihrer Untersuchung der räumlichen Differenzierung der Erdoberfläche geht sie einerseits stofflich weit über das derzeitige Maß der Anwendungsmöglichkeit für die Raumplanung hinaus. Andererseits kann sie in die Raumplanung zwar die geographischen Kriterien der Zweckmäßigkeit, nicht aber den Zweck selbst einführen, denn der kann nur aus dem Gesellschaftsleben selbst kommen und ist Sache der politischen Willensäußerung der Gesellschaft. Dagegen kommt gerade den geographischen Kriterien der Zweckmäßigkeit aus den erwähnten systematischen Erwägungen heraus stärkste Bedeutung in der Raumplanung zu. In diesem Sinne hat die Geographie, bei einer gewissen, der Raumplanung entsprechenden Stoffbeschränkung, d. h. als angewandte Geographie systematisch und methodisch einen Hauptbeitrag zu liefern. Wenn man also angesichts der Entwicklung der positiven Planung in aktueller Weise fragt, welche unter den bisher beteiligten Fachgebieten am besten geeignet sei, die allgemeine Integrierung in dem Verhältnis von Mensch und Erdoberfläche zu übernehmen, so legt systematische Überlegung zunächst als Antwort nahe: die Geographie als angewandte Geographie.

Eine andere und weiter reichende Frage ist allerdings, ob überhaupt eines der beteiligten Fachgebiete ein Monopol über die Leitung der Landesplanung beanspruchen kann. Zur bündigen Beantwortung liegt in England noch zu wenig Erfahrung vor. Man wird sie im Interesse einer erfolgreichen Landesplanung aber gewiß verneinen müssen, wenn man sich der Vielseitigkeit der in der modernen Gesellschaft wirksamen geistigen Kräfte nicht verschließen und damit der Landesplanung neue Scheuklappen an Stelle der alten anlegen will.

Dies führt uns zu einem weiteren englischen Experiment auf dem Gebiet des akademischen Unterrichts in der Landesplanung, das von großem

¹¹⁹) M. R. G. Conzen: Towards a Systematic Approach in Planning Science: Geoprospecty. *Town Planning Review*, 18,1 (July 1938) 1—26. Ferner Ders.: Better Training for the Planner. *Jour. Town Planning Inst.*, 31,2 (Jan./Feb. 1945) 59—63.

Interesse ist. An der Universität Liverpool wird jetzt ein neuer zweijähriger Kursus in der Landesplanung eingerichtet, der als sogenanntes postgraduate course Studenten offen steht, die bereits eine volle akademische Ausbildung in einem anderen Fachgebiet (normalerweise drei Jahre) mit entsprechendem Universitätsgrad haben. Die in dieser Weise zugelassenen Fächer gehen weit über die drei „traditionellen“ technischen Wissenschaften hinaus und erstrecken sich auf eine Reihe wichtiger, aber nicht notwendigerweise an der Landesplanung direkt beteiligter Gesellschafts- und Naturwissenschaften, darunter selbstverständlich auch der Geographie. Der Lehrplan dieses zweijährigen Kursus enthält folgende Sachgebiete:

England: Geologie; physische Geographie; Klimatologie; Pflanzengeographie (einschließlich Ökologie).

Entwicklungsgeschichte Englands: Historische Geographie; Entwicklung der politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Organisation Englands; Entwicklung der englischen Gesetzgebung; Entwicklung der menschlichen Ansiedlungen und der Landesplanung; Entwicklung der englischen Landschaftsarchitektur.

Methoden der Bestandesaufnahme und Forschung: Wissenschaftliche Methodik; statistische Methode; geographische Bestandesaufnahme; Wirtschaftsaufnahme; soziologische Aufnahme; Sozialpsychologie; Aufnahmen zur physischen Planung, Struktur und Gestalt Englands. Wirtschaftsgeographie; Wirtschaftsorganisation und Finanz; politische Organisation und öffentliche Verwaltung.

Theorie der Landesplanung: Das System der Landesplanung; Reichsplanung; Landesteilplanung (regional planning); lokale Stadtplanung, Lokalplanung des platten Landes; Sonderprobleme.

Technische Fertigkeiten: Vermessungswesen; Straßen-, Brückenbau und andere öffentliche Arbeiten; der Beitrag der Naturwissenschaften; Architektur, Grundstücksverwaltung, Landschaftsarchitektur.

Verwaltung: Planungsgesetze; Wohnungsgesetze; übrige Gesetzgebung; Funktion der Landesplanung innerhalb der Struktur der Zentralregierung und lokalen Selbstverwaltung; Planungsverfahren; Grundstückswirtschaft; Büroorganisation.

Das Anziehende an einem solchen Kurs ist: 1. daß die Studenten bereits eine wissenschaftliche Ausbildung hinter sich haben, und daher von vornherein schneller in die wissenschaftliche Seite der Landesplanung eingeführt werden können; 2. ermöglicht es eine Erziehungsgrundlage, die nicht nur das reiche Reservoir der modernen Gesellschaft an geistigen Fähigkeiten für die Zwecke der Berufsausübung in der Landesplanung anzapft, sondern auch die allgemeine wissenschaftliche Grundlage gibt, von der aus sich der einzelne in der Berufslaufbahn wieder spezialisieren kann, sei es in seinem ursprünglichen Fach, sei es auf einem anderen Gebiet der Landesplanung; 3. scheint ein solcher Kurs vor allem die Möglichkeit zu geben, daß sich fähige Landesplaner in leitenden Stellen aus allen Wissensgebieten rekrutieren können und zwar auf Grund der reiferen Stadien ihrer jeweiligen geistigen Entwicklung; 4. ermöglicht diese Art von Kurs es, daß in absehbarer Zeit von allen Universitätslehrern, die die „Hilfswissenschaften“ in den Planungsinstituten vertreten, erwartet werden kann, daß sie außer der akademischen Ausbildung in ihrem jeweiligen Spezialfach auch eine solche in der Planungswissenschaft aufweisen.

Es ist wohl verständlich, daß das im ganzen vorsichtige Schuster Komitee, auf das wir nun kurz eingehen müssen, dem Experiment in Liverpool besonderes Interesse entgegenbringt. Dieses Komitee (siehe Anm. 117) wurde vom Minister für Landesplanung angesichts der durch die neuen Gesetze total veränderten Lage ernannt, um über die wünschenswerten Änderungen zu berichten, die sich auf die Berufsausbildung und -praxis der englischen Landesplaner beziehen. Nach einer historischen Übersicht über das Wesen der englischen Landesplanung und ihrer Berufserziehung, kommt das Komitee zu dem Schluß, daß die positive Landesplanung ganz neue Anforderungen an die Berufsqualifikation des Planers stellt und daß die weitere Vermehrung der an der Planung beteiligten Organe der Zentralregierung eine erfolgreiche Synthese um so erforderlicher macht. Andererseits ist der Beruf des Landesplaners in der Periode der negativen, geographisch kleinmaßstäbigen Planung entstanden. Die Untersuchung des Umfangs und Wesens der gegenwärtigen Planung in England führt das Komitee dazu, daß die allgemeine Funktion der Planungsbehörden, nämlich die Feststellung der sozialen, wirtschaftlichen und strategischen Richtung, in der die Planung weitergehen soll, eingehendes Verständnis der sich aus der regionalen Bestandaufnahme ergebenden Folgerungen voraussetzt, was besondere Anforderungen an die Qualifikation des Planers stellt. Nach Besprechung des aufgenommenen Zeugenmaterials kommt das Komitee zu seinen Schlußfolgerungen (S. 47—68), die sich etwa folgendermaßen zusammenfassen lassen:

1. Planungsbeamte in leitender Stellung müssen eine akademische Erziehung vorweisen; sie brauchen nicht selbst technische Fertigkeiten im Entwerfen zu haben, müssen aber Verständnis für gute Entwürfe besitzen, und sollten im allgemeinen irgendeine technische Ausbildung aufweisen.
2. Daneben werden Spezialisten gebraucht (z. B. Architekten, Ingenieure, Landmesser, Wirtschaftswissenschaftler, Soziologen, Geographen, Geologen, Juristen usw.) die entweder ihre Spezialisierung innerhalb der Landesplanung weiterführen oder sich mehr und mehr den allgemeinen Problemen der Planung zuwenden und dementsprechend in leitende Stellen vorrücken.
3. Als Grundlage der Berufserziehung ist ein volles akademisches Studium mit abschließendem Universitätsgrad erwünscht, und zwar in einem für die Förderung der Landesplanung als nützlich anzusehenden Fach. Die Liste der hierunter fallenden Studienfächer ist ziemlich groß und enthält: Wirtschaftswissenschaft, Soziologie, Geographie, Grundbesitzverwaltung, Architektur, Ingenieurwissenschaft, das als "Oxford Greats" bezeichnete Universitätsstudium in Oxford, sowie Geschichte. Qualifikation in Architektur, Ingenieurwissenschaft oder Landvermessung wird definitiv nicht als unerlässlich angesehen.
4. Techniker ohne Universitärerziehung sollen nicht von der Landesplanung ausgeschlossen und verhindert werden, bei entsprechender Begabung in dieser Berufslaufbahn aufzusteigen.
5. Gegen den fünfjährigen akademischen Planungskurs am King's College (Newcastle) besteht kein Bedenken als Experiment, das Komitee zieht jedoch den auf ein anderes akademisches Studium folgenden zweijährigen Planungskurs, etwa im Sinne des Experimentes an der Universität Liverpool vor.

6. Positive Landesplanung erfordert fortschreitendes Verständnis der Bedürfnisse der Gesellschaft in bezug auf ihre physische Umgebung. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit weitgespannter und dauernder Aufnahme des Tatsachenbestandes.
7. Die Universitäten und ihre Institute sind die hauptsächlichsten Organe der Forschung. Dauernde wissenschaftliche Beobachtung der laufenden Praxis und Erfahrung ist notwendig. Dies ist die Aufgabe der Planungsbehörden in Zusammenarbeit mit Universitäten und anderen Institutionen. Sammlung und Analyse des Tatsachenbestandes sowohl wie der Ergebnisse besonderer Untersuchungen sind wichtig. Das darin enthaltene methodologische Problem wird gegenwärtig nicht genügend im Universitätsunterricht behandelt.
8. Eine unabhängige, den Planungsbehörden des ganzen Landes zur Verfügung stehende Sammelstelle für Forschung ist erwünscht. Das T. P. I. kommt hierfür in Frage unter folgenden Bedingungen: a) daß die Grundlage seiner Mitgliedschaft erheblich erweitert wird, b) daß es eine viel weitere Auffassung von seiner Verantwortlichkeit als Förderer der Planungsforschung annimmt als bisher. Dies bedeutet Änderungen der Verfassung des T. P. I., besonders in bezug auf die bisherige Bevorzugung der drei technischen Berufe. T. P. I.-Mitgliedschaft sollte sofort erweitert werden, um solchen Personen Zugang zu gewähren, die zwar nicht die bisher geforderte Qualifikation besitzen, aber gegenwärtig den Planungsberuf ausüben und sonst durch Erziehung und Erfahrung wohlqualifiziert sind, z. B. Personen mit einem Universitätsgrad in Wirtschaftswissenschaft, Geographie, Soziologie usw., soweit sie einige Jahre praktischer Erfahrung im Planungsberuf aufweisen können.

Es bleibt abzuwarten, welche Wirkung das Schuster Report haben wird. Es ist aber nicht schwer, vorauszusehen, daß der Revolution in der Gesetzgebung der englischen Landesplanung wohl früher oder später eine große Umstellung in der ganzen Berufsperspektive des Planers folgen muß.

Außerhalb der Planungsschulen bedürfen noch die akademischen Geographieinstitute kurzer Erwähnung, die an der angewandten Geographie in der Landesplanung besonderes Interesse haben, (vgl. Anm. 115). Um das Beispiel des Instituts am King's College in Newcastle (University of Durham) noch einmal anzuführen, so sind hier mehrere Lehrkräfte an der Planung im Unterricht sowie in der Forschung interessiert. Von der langjährigen Beschäftigung Prof. D a y s h s mit den Problemen der Development Areas sowie anderer Fragen wurde schon gesprochen. Im Lehrbetrieb geben die Seminare für Fortgeschrittene und die Vorlesungen über Probleme der Politischen- und Wirtschaftsgeographie sowie die Landeskunde der britischen Inseln vielfachen Anlaß zur Erörterung von Fragen der Landesplanung. Ähnliches gilt von der Vorlesung über Anthropogeographie sowie dem Fortgeschrittenen-Seminar über historische Geographie, die beide vom Verfasser abgehalten werden, der wohl als erster in England die doppelte Berufsausbildung in der Geographie und in der Landesplanung besitzt. Die Vorlesungen über Anthropogeographie sowie Landeskunde der britischen Inseln werden übrigens gemeinsam von Studenten der Geographie und der Landesplanung besucht. Auch die Forschungsarbeit der Doktoranden wendet sich zum Teil geographischen Problemen der Landesplanung zu.

Ähnlich gibt es eine Reihe anderer Geographen, die in gleicher Richtung arbeiten, besonders auch Wirtschaftsgeographen.

Zur Frage der Erziehung gehört auch die der Lehrbücher. Die den Examensprogrammen des T.P.I. (siehe oben S. 51) beigegebenen Bücherlisten zeigen schon, daß man für den Unterricht über spezielle Probleme und Studien zur Landesplanung auf eine genügend weite Literatur zurückgreifen kann. Überdies stehen für Sonderfächer, besonders die der drei technischen Wissensgebiete und der Planungsgesetzgebung, eine ganze Reihe von Lehrbüchern zur Verfügung. Dasselbe gilt für die anderen Wissenschaften wie Wirtschaftsgeographie, englische Landeskunde usw. Dagegen fehlte bis vor kurzem ein umfassendes englisches Lehrbuch der Landesplanung. Hier hat nun das schon früher erwähnte APRR versucht, Abhilfe zu schaffen, das im Jahr 1950 sein neues Town and Country Planning Textbook herausbrachte, an dessen Zusammenstellung sich etwa 30 Verfasser aus den verschiedensten Fachgebieten beteiligten¹²⁰). Zu seinen geographischen Mitarbeitern zählt es Eva G. R. Taylor und A. E. S m a i l e s. Das Buch gliedert sich in verschiedene Abschnitte: Geographie, Kraftquellen, Gesetzgebung und Wirtschaft, sowie die Verwirklichung eines Planes. Der 94 Seiten starke, mit 26 Karten und Illustrationen ausgestattete Abschnitt über Geographie behandelt Relief und Geologische Struktur, Klima, Verteilung der Bevölkerung und Industrie, Die Gemeinschaft auf dem Lande, Geographische Einheiten Großbritanniens (Abgrenzung für Planungszwecke, Planungsräume und Geographische Assoziationen, die Grenzen der anthropogeographischen Großlandschaften von England und Wales). Dazu liefert S m a i l e s im Abschnitt „Soziologische Aufnahme“ noch einen Beitrag über die Stadt als Element der Bevölkerungsgruppierung und als Standort zentraler Dienste.

¹²⁰) A P R R (Association for Planning & Regional Reconstruction): Town and Country Planning Textbook. London 1950. 613 S., 88 Illust., Bibliographie.

D. Zusammenfassung.

In der vorliegenden Abhandlung wurde versucht, die Verknüpfung der Geographie und Landesplanung in England als Sonderbeispiel einer vor unsern Augen ablaufenden Phase in der allgemeinen Geschichte dieser beiden Tätigkeitsbereiche darzustellen.

Als Sonderbeispiel erweist sich England auf Grund: 1. seiner historisch-geographischen Entwicklung als erstem modernen Industrieland der Erde, und 2. seiner innerpolitischen Sonderentwicklung, deren Resultat die englische Demokratie ist. Seine historische Geographie hat dem Lande besonders schwierige Probleme der Landesplanung auferlegt, wie jeder Kenner der englischen Kulturlandschaft weiß. Aber seine innerpolitische Entwicklung hat ihm auch gesellschaftliche Kräfte beschert, die den Drang und die Wahrscheinlichkeit einer Lösung aus eigener Initiative in sich bergen.

Der zweite Weltkrieg löste auf dem Gebiet der englischen Landesplanung eine Revolution aus, die mit einer ungeahnten, gewissermaßen von der Öffentlichkeit getragenen Forschungstätigkeit begann und in kürzester Zeit die auf die besonderen Bedürfnisse der englischen Demokratie abgestimmte gesetzliche Grundlage zur neuen positiven Landesplanung schuf.

Während dieser Umwälzung haben die englischen Geographen in der Forschung und Beratung mit an erster Stelle gestanden. Durch ihre vielseitige Mitarbeit in den Behörden und Komitees, in den Universitäten und freien Forschungsgemeinschaften, und in der Fachliteratur haben sie die theoretische und praktische Bedeutung der wissenschaftlichen Geographie in ihrer zweckentsprechenden Form als angewandter Geographie für die Landesplanung demonstriert. Damit und im Verein mit anderen Wissenschaften haben sie ihren Anspruch auf dauernde Berücksichtigung und stärkere systematische Bedeutung in diesem Tätigkeitsfeld begründet, in der Berufspraxis sowohl wie in der Erziehung des Landesplaners.

Gewisse Widerstände gegen diese Entwicklung ergeben sich, abgesehen von den gegenwärtigen weltpolitischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten aus der Geschichte, insbesondere der Berufsgeschichte der Landesplanung. Sie sind nicht persönlich, sondern objektiv aufzufassen, und sind auch nicht unüberwindbar. Jedenfalls hat die Wissenschaft das Feld keineswegs schon gewonnen, und es bleibt angesichts der eben erst in Fluß gekommenen neuen Planungspraxis sowie der Lehrexperimente an den Universitäten abzuwarten, wie schnell sie die Berufserziehung und die Landesplanung selbst durchdringen kann. Zum Teil hängt dies auch von dem weiteren Verlauf der politischen Entwicklung ab, namentlich davon, wie weit es dem Lande gelingt, die großen positiven Seiten seiner Demokratie zu bewahren und den Krebschaden so mancher moderner Kulturstaaten, die Bürokratisierung, abzuwehren.

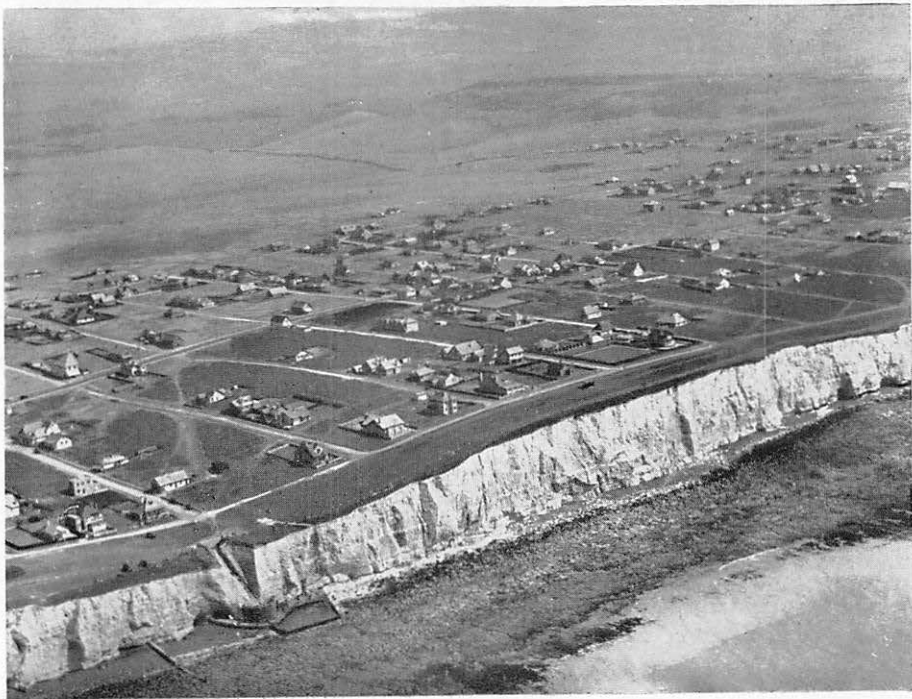
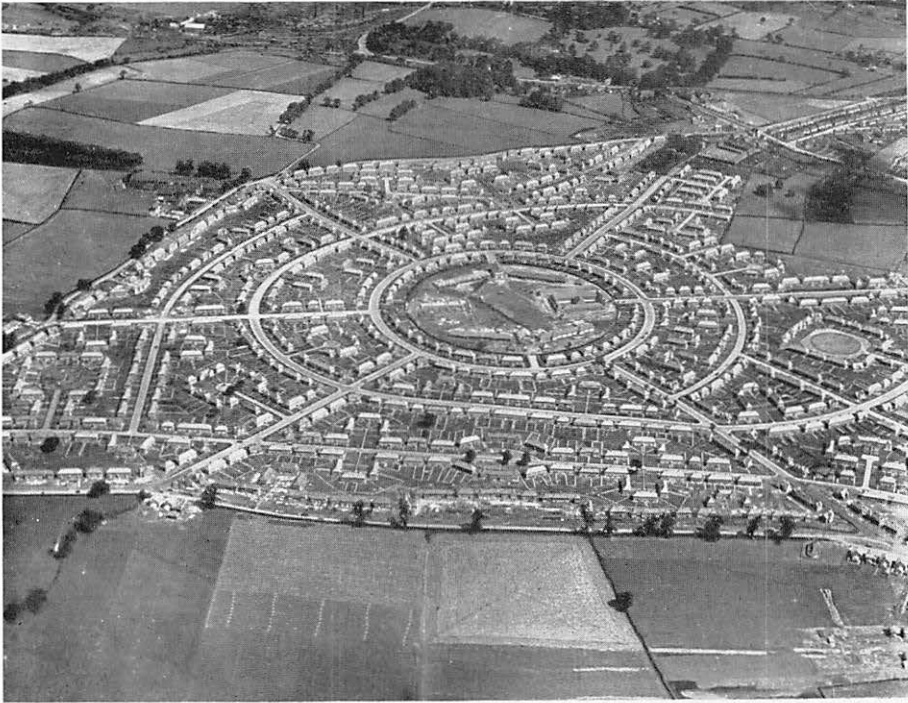
Taf. I, Bild 1 und 2



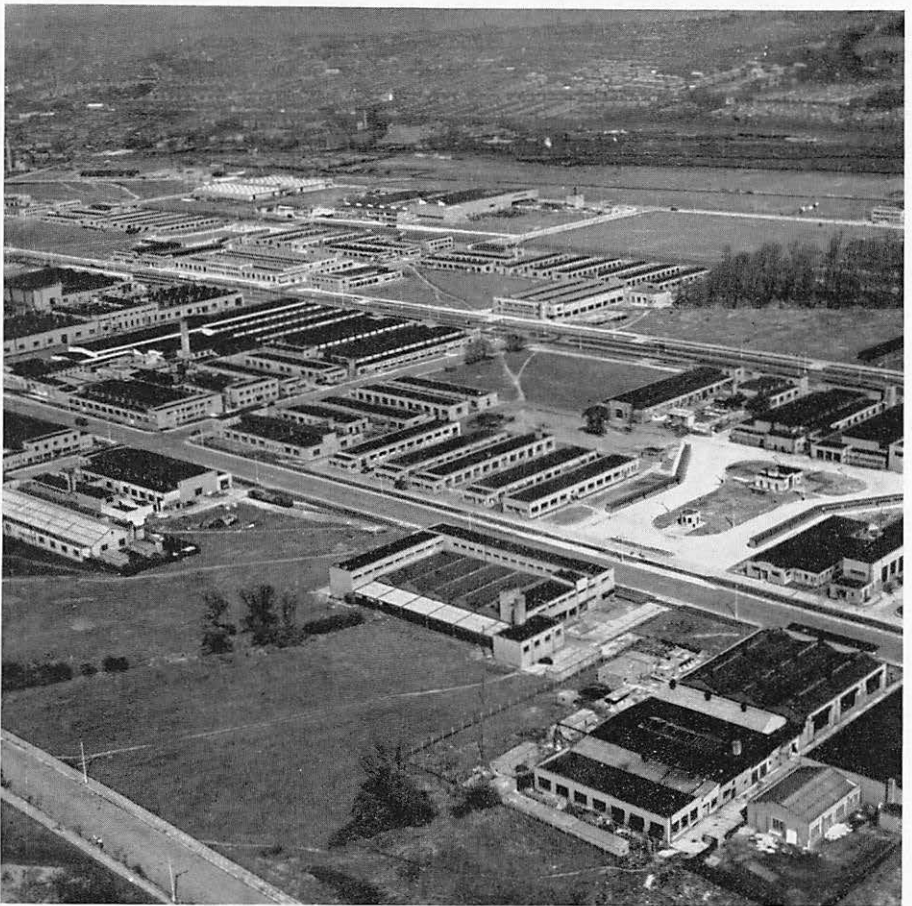
Taf. II, Bild 3 und 4



Taf. III. Bild 5 und 6



Taf. IV, Bild 7 und 8



LICHTBILDKOMMENTARE.

Sämtliche Luftaufnahmen wurden mit Erlaubnis des Copyrighteigentümers, des Aerofilms Ltd. (London), abgedruckt.

Bild 1. Nordteil der Stadtmitte von Halifax, einem der Zentren der Wollindustrie am bergigen Westrand der Städteballung von West Yorkshire.

Industrielle Innenstadtlandschaft mit charakteristischer Durchmischung von Industrieanlagen und Arbeiterwohnbezirken in "slums", die viktorianischen Arbeiterhäuser meist als Parallelreihen in "bye-law streets" gruppiert, so z. B. hinter dem Kühlturm im Vordergrund, hinten am linken Bildrand und im mittleren Hintergrund. Links unten sowie im Mittelgrund rechts Häuserabbruch zwecks Innenstadtsanierung, z. T. mit entsprechender Übersiedlung der Bewohner in neue randliche Wohnsiedlungen auf den umgebenden Höhen. Eine solche ist rechts oben im Entstehen.

Bild 2. Wohnbezirk von Kensal Rise (Willesden) in Nordwest-London.

Die von zwei Eisenbahnlinien durchquerte Wohnstadtlandschaft (links unten eine der Hauptlinien nach den Midlands) zeigt eintönige Bebauung mit spätviktorianischen "Tunnel-back"-Häusern in "bye-law-streets", mit Vor- und Hintergärten. Die größeren Gebäude an den lokalen Durchgangsstraßen sind Schulen, sowie eine Kirche. Im rechten Hintergrund, um das längliche Parkoval, eine neuere Wohnsiedlung mit Doppelhäusern der Zwischenkriegszeit.

Bild 3. Viktorianische Industrielandschaft des Black Country zwischen Brierley Hill und Dudley in den westlichen Midlands.

Die Arbeiterwohnbezirke, z. T. in für die englischen Kohlengebiete recht typischer halbstädtischer Bebauung, halten sich an die älteren Landstraßen (im Bilde links) und in der Nähe der größeren Industrieanlagen (Metallindustrie, Kohlengruben). Bezeichnend für die Kulturlandschaft sind neben der Eisenbahn die beiden sich nach Kapazität und gewundenem Lauf als alte Installationen ausweisenden Kanäle sowie der große Anteil wüsten Industriegeländes (besonders die Halden im Mittelgrund rechts). Im Hintergrund nahe dem oberen Bildrand eine Wohnsiedlung der Zwischenkriegszeit.

Bild 4. Spontane Industrielandschaft der Zwischenkriegszeit in Nordwest-London.

Charakteristische Anhäufung von neuen (größtenteils Verbrauchsgüter-) Industrien in Randlage an den Ausfallsstraßen der großen Bevölkerungszentren innerhalb des "axial belt" Südbritanniens. Die verhältnismäßig neue Umgehungsstraße Londons (North Circular Road) durchquert das Bild von vorn nach hinten. Im Hintergrund eine der Hauptbahnen nach den östlichen Midlands, parallel davor die Ausfallsstraße des auf eine wichtige Römerstraße (Walling Street: von London nach Chester) zurückgehenden Edgware Road. Links oben Wohnsiedlung mit Doppelhäusern der Zwischenkriegszeit und Fußballplatz, dazwischen der weiter vorn in ein Kanalreservoir fließende River Brent.

Bild 5. Wohnstadtlandschaft der Zwischenkriegszeit am Nordwestrand Nottinghams im Entstehen (Aspley Lane Estate).

Das Bild zeigt alle charakteristischen Züge solcher von den Stadtgemeinden errichteten und teilweise auf Gartenstadtidéeen fußenden Wohnsiedlungen: geometrische Formen des Straßenplans und der Baufluchtlinien, weitestgehende aber stetig abgewandelte Verwendung der Sackgasse zwecks wirtschaftlicher Aufschließung des Ge-

länden sowie gleichmäßiger Verteilung der Wohndichte, Gruppierung der Häuser in Blöcken von je vier, seltener zwei Häusern; außer der breit angelegten Schule (Kreismitte) allgemeiner Mangel an Gemeinschaftseinrichtungen wie Versammlungsräume, Geschäftsviertel usw. Jedes Haus hat seinen eigenen Vor- und Hintergarten. Seit Aufnahme des Bildes (1931) sind die Felder rings um die Siedlung in ähnlicher Weise bebaut worden. Links im Hintergrund ein Bergwerk, rechts daneben eine Ziegelei, weiter rechts ein Landsitz mit Park.

Bild 6. Schütterer Bebauung ("Sporadic Development") an der Südküste Englands (Peacehaven bei Newhaven, E von Brighton).

Die rücksichtslos spekulative halbstädtische Bebauung verdirbt die Naturschönheit der angesichts ihrer Verkehrsnähe zu Groß-London für Erholungszwecke bedeutenden, ursprünglich rein ländlichen Küstenlandschaft der South Downs. Von Trockentälern sanft zerschnittene Kreideflächen mit markantem Küstenkliff, z. T. von eoänen Schichten (dunklere Vegetation rechts hinten) überlagert. Weiter hinten das antezedente Tal des Ouse, dahinter Fortsetzung der South Downs nach E.

Bild 7. Streifenbebauung ("Ribbon Development") bei Farthing Downs in Coulsdon (Surrey), in der äußeren Randzone Groß-Londons.

Der lange Streifen von Doppel- und Einzelhäusern der Zwischenkriegszeit frißt sich als typisch halbstädtischer Charakterzug in die ländliche Kulturlandschaft der North Downs ein, der Sohle eines Kreidetrockentales folgend. Links ähnlicher Vorstoß in ein Seitentälchen.

Bild 8. Teilansicht des Team Valley Trading Estate in Gateshead bei Newcastle-on-Tyne.

Geplante moderne Industrielandschaft im Entstehen. Die großzügige Gesamtanlage nimmt die breite, einst sumpfige Sohle des vom präglazialen River Wear geschaffenen, seit der Eiszeit nur noch vom heute kanalisierten, winzigen River Team (im hinteren Mittelgrund erkennbar an den Brücken) durchflossenen, aber von der Hauptschnellzugsstrecke London—Edinburgh (Hintergrund am Fuß des bebauten Talhanges) benutzten Tales ein. Die Einheit von Grund- und Gebäudebesitz sowie Verwaltung der Gesamtanlage (durch eine praktisch dem Handelsministerium gehörende, jedoch geschäftlich unabhängig geleitete Gesellschaft) verbürgt allseitige Versorgung mit Wasser, Licht, Kraft, Gas und anderen Diensten und kommt landschaftlich zum Ausdruck in der Einheitlichkeit und Zweckmäßigkeit des Straßenplanes mit Einrichtungen wie Verwaltungszentrum (rechts außerhalb des Bildes), Autobusstationen (Mittelgrund rechts vorn und links hinten) und Eisenbahnanschluß (beiderseitig der Straße im Vordergrund, ferner im Hintergrund), sowie in der architektonischen Kontrolle und weitgehenden Größennormierung der Fabriken. Die Gebäude zeigen die charakteristische Gliederung in Büroblock an der Straßenseite und anschließende Produktionshalle dahinter. Ihre Lagewahl, Aufführung und Vermietung im einzelnen richtet sich nach den speziellen Bedürfnissen der nach Industrieart und Produktionsgröße außerordentlich mannigfaltigen Industrieunternehmen in bezug auf Produktionsfläche, Verkehrsanschluß, Kraft- und sonstiger Versorgungsanschlüsse. Im Hintergrund auf dem breiten Rücken und Talhang die viktorianischen (nach rechts z. T. jüngeren) Arbeiterwohnbezirke der Industriestadt Gateshead, links jenseits des tief eingeschnittenen, engen Tynetales die Landeszentrale Newcastle.

KARTENKOMMENTARE.

Karte 1: Die Räumliche Bevölkerungsentwicklung in England.

Der Grenze größter Bevölkerungsdichten für das Jahr 1700 haftet wegen der Grundlage zu ihrer Bestimmung (Schätzung im Bericht zur englischen Volkszählung von 1811) ein verhältnismäßig großes Maß der Unsicherheit an. Immerhin deutet sie auf den Hauptzug der vorindustriellen Bevölkerungsverteilung hin: die breite Zone größter Dichten vom Bristol Channel bis nach East Anglia und zur Themsemündung.

Die Linie größter Dichten für 1931 (vereinfacht nach Ordnance Survey, Population of Great Britain 1931. 1 : 1 Mill. 1934) zeigt die größeren Ansammlungsgebiete (die vielen isolierten kleineren Mittelstädte und Kleinstädte sind weggelassen), besonders Groß-London, die englischen Kohlengebiete, die wichtigeren Häfen sowie gewisse Küstenstriche mit gehäufte Wohnbevölkerung.

Die Bevölkerungsbewegung 1931—39 (vereinfacht nach Ordnance Survey, Population Total Changes 1931—1939. 1 : 625 000. 1948—9) zeigt die verhältnismäßig allgemeine Landflucht (besonders in den Bergländern), die Entvölkerung der Innenstädte (z. B. in London, East Lancashire und Merseyside-Liverpool), die Abnahme in den von der Wirtschaftslage der Zwischenkriegszeit besonders schwer betroffenen Kohlengebieten wie West Durham und Südwest, sowie die starke Zunahme und Ausbreitung städtischer Bevölkerung im "axial belt" und bei den größeren Handelsstädten.

Karte 2: Industrie und Siedlungsfläche in Großbritannien.

Das Industriekartogramm links (nach APRR, Maps for the National Plan. 1945) bringt gewisse funktionelle Hauptzüge der verschiedenen Industriegebiete und -städte heraus: den hohen Grad von einseitiger Spezialisierung bei den Kohlengebieten und gewissen anderen Zentren, wie etwa dem der Schuhindustrie (Northampton) oder den Kriegshäfen, sowie das größere funktionelle Gleichgewicht etwa bei den Haupthandelszentren und -häfen (London, Liverpool, Hull, Newcastle, Aberdeen). Daneben zeigen sich andere Besonderheiten wie etwa in der Struktur der Erholungsstätten an der Küste (z. B. an der Südküste oder bei Blackpool in Lancashire). Die Karte rechts zeigt dazu vergleichsweise die Hauptsiedlungsflächen (nach APRR, Maps for the National Plan), ferner die in bezug auf industrielle Standortwahl unter besondere offizielle Obhut genommenen und sich meist an wirtschaftlich nachteilig betroffene Kohlengebiete knüpfenden "Development Areas", sowie die teils der Dezentralisierung Londons, teils anderen Zwecken dienenden "new towns".

Karte 3: Alte und Neue Raumeinheiten der Selbstverwaltung.

Das Kärtchen (a) (außer gewissen Änderungen und Zusätzen nach E. W. Gilbert: The Boundaries of Local Government Areas, Geog. Journal, (April/June 1948)) deutet das nicht unerhebliche Maß von Revision an, das bei einer neuen nach modernen funktionellen Gesichtspunkten verfahrenen Verwaltung an dem System bestehender Verwaltungsgrenzen selbst bei weitgehender Berücksichtigung der letztgenannten vorzunehmen ist. Die Städte werden nicht mehr dem platten Lande als selbständige Gemeinschaften gegenübergestellt, sondern jeweils mit ihrem entsprechenden ländlichen Einflußgebiet zu einer funktionell abgerundeten und leistungsfähigeren Territorialeinheit vereinigt.

Das Kärtchen (b) gibt ein besonders krasses Beispiel für die „Diskordanz“ zwischen heutigem Siedlungsgefüge und bestehenden Hauptverwaltungsgrenzen. Ein physisch sowohl wie nach Wirtschafts- und Gesellschaftsinteressen zusammengehöriges Gebiet wird mehrfach von diesen Grenzen zerschnitten.

Die Kärtchen bei (c) (nach F. H. W. Green: Motor-Bus Centres in South-West England. Trans. Inst. Brit. Geogr. (1948), reproduziert mit freundlicher Erlaubnis des Institute

of British Geographers) geben ein Beispiel für die Regionalgliederung unterster Ordnung eines Gebietes, wie sie sich aus der Untersuchung des öffentlichen Omnibusverkehrs ergibt. Im Kärtchen links die Bestimmung der Verkehrszentren sowie der Omnibus-„scheiden“ zwischen denselben nach der Häufigkeit des Omnibusverkehrs, der von jenen aus nach Siedlungen geringerer Größe geht. Im Kärtchen rechts die sich ergebende zellenmäßige Gliederung für einen ganzen Landesteil (Südwest-England).

Karte 4: Entwicklungstypen Städtischer Wohnbezirke in England (ca. 1840—1940).

Die Illustration gibt lediglich eine Auswahl, und zwar nach den für die minderbemittelten Einkommensklassen bestimmten Wohnhaustypen, weil diese in den englischen Städten naturgemäß am meisten bestandbildend auftreten.

Die bei (A) angeführten „Back-to-back“-Häuser, deren Errichtung seit langem gesetzlich verboten ist, waren ausschließlich für die Behausung von Industriearbeiterfamilien bestimmt und wurden vornehmlich in „Höfen“ gruppiert (s. rechte Hälfte des zugehörigen Kärtchens), so besonders in Birmingham, wo dieser Haustyp sehr zahlreich ist.

Die Zeichnung bei (B) zeigt die besonders in den Midlands als „tunnel-back house“ bekannte Variante des spätviktorianischen Byelaw-Reihenhauses mit ihrem charakteristischen Hinterflügel. Das Bye-Law-Haus kommt nicht nur in verschiedenen Größen vor, so daß es sich über eine weite Spanne von Einkommensklassen erstreckt und daher in derselben Entwicklungsperiode z. T. recht verschiedene Arten von Wohnbezirken hervorruft, sondern erfährt auch geographische Abwandlungen in den verschiedenen Gebieten des Landes.

Auch das bei (C) angeführte Doppelhaus der Zwischenkriegszeit beherrscht eine verhältnismäßig weite Größenspanne, mit wachsender architektonischer Vielseitigkeit bei zunehmender Größe. Dagegen läßt sich bei ihm eine regionale Abwandlung weniger feststellen. (Die Kärtchen zu (B) und (C) nach Ordnance Survey of England and Wales 1:2500, Yorkshire (N. R.) LXXVII. 16).

Karte 5: Industrielandschaft im Black Country um 1890 (vereinfacht nach Ordnance Survey of England & Wales 1:10560, Staffs. 68 N. W. Ausg. 1889).

Charakteristisch für diese viktorianische Industrielandschaft ist das wilde Durcheinander von Wohnflächen, Industrieanlagen, Verkehrseinrichtungen und wüstem Industriegelände, wobei die letztgenannte Gruppe mit ihren verschiedenen Oberflächentypen die landwirtschaftlich genutzte Fläche an Größe übertrifft. In den letzten 60 Jahren hat sich diese Landschaft nur wenig gewandelt: nahe der Mitte der Karte ist eine neuere Industrieanlage hinzugekommen; ferner durchquert eine moderne Starkstromleitung das Kartengebiet von W nach E.

Karte 6: Harlow New Town (vereinfacht nach einem im Journ. Town Planning Inst. (Jan./Feb. 1948) veröffentlichten Luftbildplan mit Zusätzen und Veränderungen).

Die geplante Stadt schließt sich an den alten Marktflecken Harlow an, der sich nur wenig entwickelt hat und das Zentrum eines neuen „Nachbarschaftsbezirkes“ (neighbourhood unit) im NE bildet. Im übrigen nimmt die zukünftige Stadt gegenwärtig landwirtschaftliches Gelände ein. Industrie- und Wohnbezirke sind eindeutig voneinander getrennt. Erstere sowie das Hauptzentrum der Stadt halten sich an die Eisenbahn oder in der Nähe einer der großen Autobahnen. Die Wohnstadt wird durch die Hauptverkehrsstraßen und die sie begleitenden parkartigen Freiflächen in vier Hauptgruppen aufgeteilt, deren jede ein eigenes Gruppenzentrum besitzt und sich wieder in eine Anzahl von Nachbarschaftsbezirken mit entsprechenden Lokalzentren (hauptsächlich Geschäften) gliedert. Gegenüber den bestehenden englischen Städten haben also die „New Towns“ als Hauptzüge die sorgfältige Sonderung der städtischen Bodennutzungsarten, die Auflockerung der bebauten Fläche durch ein Netz von Freiflächen, das gleichzeitig das System der Hauptverkehrsadern enthält. Dadurch bekommt jeder Nachbarschaftsbezirk leichten Verkehrszugang an seiner Peripherie und die erwünschte Verkehrsruhe in seinem Innern, die der zentralen Lage der jeweiligen Grundschule sowie der allgemeinen Wohnruhe günstig ist. Die neue Stadt ist gegenwärtig im Entstehen. Die jüngst dort angesiedelten Industrien, darunter u. a. Her-

steller von medizinischen Geräten und wissenschaftlichen Instrumenten, kommen sämtlich aus London im Einklang mit dem neuen Dezentralisierungsplan. Etwa 1000 neue Wohnungen sind im Bau begriffen.

Karte 7: Der Wettbewerb um die Bodennutzung am Westrand Groß-Londons.

Die Karte umfaßt das Gebiet fruchtbaren Handelsgärtnerelands im W Groß-Londons (Grenze nach S. H. Beaver: Minerals and Planning, Geog. Journal (Nov./Dec. 1944)). In vorviktorianischer Zeit umfaßte die bebaute Fläche (nach Ordnance Survey 1 : 63 360, 1. Ausg. von 1822) neben den größeren Landstädten und der Bebauung längs der großen Ausfallstraße nach dem W über Brentford, Hounslow und Staines hauptsächlich die Dörfer und verstreuten Höfe. Bis zum 1. Weltkriege schob sich im E bereits der Rand Groß-Londons bis ins Kartengebiet vor und folgte die nunmehr städtische und halbstädtische Bebauung den Landstraßen und Eisenbahnen weiter nach W (nach Ordnance Survey 1 : 63 360, 4. Ausg. 1914-20). In der Südhälfte des Gebietes wurden jetzt und später große Flächen durch Anlage von Wasserreservoirien der Landwirtschaft entzogen. Die Zwischenkriegszeit brachte, verstärkt durch die gesetzliche Beschränkung der Wohnungsdichte, ein enorm gesteigertes Anwachsen der städtisch bebauten Fläche (nach Ordnance Survey 1 : 63 360, 6. Ausg. 1945). Dadurch und im Verein mit der Anlage neuer Flugplätze wurde der Rand Groß-Londons bis in die Mitte des Kartengebietes vorgeschoben. Gleichzeitig erwuchs der Landwirtschaft in der enorm steigenden Ausbeutung der Kiesgruben in diesem Gebiet der Flußkiese (beides nach S. H. Beaver a.a.O.) ein weiterer Rivale im Wettbewerb um den landwirtschaftlich hochwertigen Boden.

Karte 8: Regionalisierung in England und Wales (Zusammenzeichnung nach den Einzelkärtchen bei E. W. Gilbert: The Boundaries of Local Government Areas, Geog. Journ. April/June 1948).

Das Kärtchen links zeigt die aus den Civil Defence Regions hervorgegangenen, 1946 festgelegten Standard Regions, die sich in charakteristischem Kompromiß mit alten Verwaltungstraditionen fast durchweg an bestehende Grafschaftsgrenzen halten und weitgehend von den Organen der Zentralverwaltung benutzt werden. Die angeführten Städte sind die jeweiligen regionalen Verwaltungszentren. Beachtenswert ist die wechselnde Auffassung bei Groß-London, wo sich die Notwendigkeit einer rationalen Auffassung der größten Städteballung gegen die Berücksichtigung älterer Lokal- (besonders Grafschafts-) Interessen durchsetzt.

Im Gegensatz zu diesem Bild zeigt das Kärtchen rechts die Auffassungen dreier Geographen. Man beachte vor allem die beträchtlichen Abweichungen von den Grafschaftsgrenzen, die z. T. unterschiedlichen Auffassungen über die einzelnen Hauptregionen (s. z. B. die Begrenzung des von London beeinflussten "Metropolitan" oder Südost-England) und deren Vororte, sowie die wesentlichen Unterschiede gegenüber der Einteilung auf dem Kärtchen links.

Zur eingehenden Kritik beider Karten müssen vor allem die Reliefkarte, die Bevölkerungskarte sowie verschiedene Wirtschaftskarten Englands herangezogen werden.

DIE RÄUMLICHE BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IN ENGLAND

- GRAFSCHAFTEN MIT BEVÖLKERUNGSDICHTEN VON MEHR ALS 100/□MEILE (>260/□KM) IM DURCHSCHNITT FÜR DAS JAHR 1700
- GEBIETE MIT BEVÖLKERUNGSDICHTEN VON MEHR ALS 400/□MEILE (>1035/□KM) IM JAHR 1931

BEVÖLKERUNGSBEWEGUNG 1931-1939 (SCHOTTLAND 1931-1938) NACH VERWALTUNGSEINHEITEN IN v.H. DER BEVÖLKERUNG VON 1931:

- ZUNAHME:
- ▨ ÜBER 32
 - ▧ 8-32
 - ▩ 0-8
- ABNAHME:
- ▤ 0-8
 - ▥ 8-32
 - UNBEWOHNT

