

GERHARD STIENS

Großräume und Regionen unter dem Druck neuer Zeitregimes

Kurzfassung

Den Ausgangspunkt bildet eine offensichtliche Gesetzmäßigkeit, daß nämlich mit technisch ermöglichter Beschleunigung der Raumüberwindung ebensolche Grade und Stufen beschleunigten 'Raumverbrauchs' und raumstrukturellen Wandels einhergehen. Diese Auswirkung – als nur eine unter den vielfältigen Auswirkungen neuer 'Zeitregimes', d.h. neuer Stufen raumwirtschaftlicher Beschleunigung – fällt im verkehrsinfrastrukturellen Bereich noch am deutlichsten ins Auge. Hierzulande sind augenblicklich unter raumpolitischen Aspekten zwei zeitstrukturelle Umbrüche besonders aktuell: Erstens die Angliederung einer "geschützten Zone im Überfluß vorhandener Zeit" (ehemalige DDR) an die Stufe "komprimierter Zeit" im Westen und die Auswirkungen einerseits im angegliederten Raum, andererseits im raumpolitischen Bereich; zweitens die räumlichen und raumpolitischen Auswirkungen der neuen Beschleunigungsstufe ('Globalisierung') der internationalen Wirtschaftsprozesse, die hauptsächlich durch die neuen Informations- und Kommunikationstechniken ermöglicht wurde. Hiermit scheint – im Trend unterstützt durch raumstrukturierende Politik, wie in früheren Fällen – ein neuer Veränderungsschub in der Siedlungsstruktur- und Raumstrukturentwicklung einherzugehen, mit erheblichen ökologischen und sozialpolitisch bedenklichen Folgen und mit starken räumlichen Unterschieden unter quantitativen und qualitativen Gesichtspunkten.

1. Nötige Ergänzung der Raumanalyse durch den Zeitaspekt

Daß 'Raum' und 'Zeit' im engeren Zusammenhang gesehen werden müssen, als traditionelle Raum- und Sozialwissenschaften dies bisher getan haben, wird besonders in dieser Zeit der Umbruchserscheinungen deutlich. So kann oder sollte die Vereinigung der beiden Teile Deutschlands auch als "Fusion zweier Zeiten" betrachtet werden: Hiernach hatten Mauer und "Eiserner Vorhang" nicht nur

eine Bevölkerung bzw. Bevölkerungen "von der Außenwelt" abgeschnitten, sondern auch "eine Zone schwacher, im Überfluß vorhandener Zeit geschützt" (1). Es ist eigentlich nur ein nachholender disziplinärer 'Fortschritt', wenn die Kategorie Zeit in verschiedenen sozial- bzw. raumwissenschaftlichen Disziplinen (wieder) in die jeweiligen Objektkataloge und Betrachtungsansätze aufgenommen wird, z.B. sowohl in der Sozialgeographie (2) als auch in der Soziologie (3) oder in der Disziplin Stadt- und Regionalplanung (4). In den rein wirtschaftsorientierten Disziplinen waren die Zeit und die Verknüpfung von Raum und Zeit seit je dominante Felder wissenschaftlicher Betätigung und der Beratung außerwissenschaftlicher Adressaten. Davon zeugt nicht erst das Just-in-Time-Konzept, sondern schon *Frederic Winslow Taylor* und seine zeit- und bewegungsbezogene "Einregelung" des Arbeiters.

Doch sind sich auch die anderen o.a. Disziplinen in ihren einschlägigen neueren Veröffentlichungen in dem Punkte einig, daß die Zeit dominant eine ökonomische Kategorie bzw. Ressource ist, deren "ökonomischer Ertrag" durch Bewirtschaftung optimiert wird: "Die Ökonomie ist die Ökonomie der Zeit" (5).

Die Einsparung von Zeit wird um so interessanter, je knapper sie bereits ist. Dies wird z.B. deutlich bei den Auswirkungen der sprunghaften Verknappung von Zeit seit dem Zweiten Weltkrieg. (Am deutlichsten abzulesen ist dies am historisch beispiellosen Ansteigen ihres Preises seither, und das sind die Einkommen, in Stundensätzen umgerechnet.) Zeit hat inzwischen einen Wert gewonnen, der über Geldwert hinauszugehen scheint, entsprechend der Maxime "Zeit ist mehr wert als Geld".

Zeit ist mithin nicht nur als individuelles, sondern auch als ein soziales Phänomen zu betrachten: Zeit als "soziale Organisation", z.B. als für viele Menschen zugleich geltende Festlegungen gleicher Arbeitszeiten oder gleicher Arbeitsanfangszeiten. Und wenn Zeit sowohl eine Grundgröße der Ökonomie als auch ein Ergebnis sozialer Organisation ist, muß sich dies auch in der räumlichen Organisation der Gesellschaft widerspiegeln. Und in jedem Fall war und

ist die "Arbeitswelt als Zeitgeber" dominant (Hoormann, 1991). Ein anderes Beispiel bildet die Festlegung zeitlicher Erreichbarkeit von Versorgungsinfrastruktur mittels politisch-planerischer Strukturierung anhand des Zentrale-Orte-Konzepts, Erreichbarkeit, die sich in manchem verschlechtert hat, zumindest für bestimmte Sozial- und Altersgruppen. Hierbei wird deutlich, daß auch zwischen Zeit und Sozialstruktur sehr enge Zusammenhänge bestehen. Ein höherer Grad an Zeitsouveränität ist eine Voraussetzung für eine stärker selbstbestimmte Gestaltung des alltäglichen individuellen Lebens. So kann Zeitentzug durch Verschlechterung der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Infrastruktur als eine Verschlechterung der sozialen Lage angesehen werden (6). Diese Verschlechterung der Erreichbarkeit ist nur auszugleichen durch erhöhten Einsatz von Geld, z.B. durch zwei statt einem Auto im Haushalt; und dies ist nicht für alle betroffenen Haushalte möglich.

Auch Entwicklungen der fernerer Vergangenheit im Raum können raumwissenschaftlich andere Aspekte abgewonnen werden, wenn Raum und Zeit gleichgewichtig den Betrachtungsansatz bilden. So können z.B. städtische Siedlungen als "Anlagen" zur Einsparung von Zeit bzw. Wegkosten mittels Intensivierung der Raumnutzung angesehen werden (7). Die Vorteile räumlicher Nähe bestehen dann vor allem in eingesparten Kosten bei Fahrten von Personen: Personenverkehr ist deshalb teuer, weil er die Zeit der Verkehrsteilnehmer in Anspruch nimmt, Zeit, welche wiederum gespart wird durch räumliche Verdichtung. Diese führt wiederum zu Nachteilen, z.B. dem der räumlichen Enge, der Verknappung des Raumes, sowohl in geometrischer als auch in ökologischer Hinsicht.

Die hiermit angesprochene charakteristische Verbindung zwischen Zeit und Raum ist, unter wirtschaftsbezogenen Aspekten betrachtet, von besonderem Interesse. Es ist diejenige zwischen Raumüberwindung und Zeit: nämlich die Geschwindigkeit sowie etwas Verwandtes, die Beschleunigung. Diese stellen, wie Steiner (8) konstatiert, die größte aller "Erfolgsgeschichten" der Moderne dar: "Beschleunigte Produktionsabläufe ermöglichen eine Vervielfachung des Ausstoßes, für den beschleunigte Transportsysteme auch die entsprechenden Absatzmöglichkeiten schufen. In kürzerer Zeit geschaffene Werte garantieren den individuellen Produzenten höhere Einkommen bei erweiterter Freizeit, für die ihm dank höherer Geschwindigkeiten ein Vielfaches an Konsummöglichkeiten offenstand. Der wirtschaftliche Zyklus von Produktion-Tausch-Konsum, der früher Wochen und Monate brauchte, vollzieht sich heute in Tagen und Stunden. Und an den Terminbörsen wechseln Millionenwerte, die noch gar nicht geschaffen sind, in Sekunden den Besitzer. Wachstum – und damit die materielle Basis für die Entwicklung der Wohlfahrtsgesellschaft – steht auf der Ertragsseite der Geschwindigkeit." (9)

Doch wenn die Kostenseite nicht nur primär unter betriebswirtschaftlichen, sondern auch unter tatsächlich volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet wird, dann sieht die "Erfolgsgeschichte" der Geschwindigkeit doch etwas anders aus, wie im folgenden verdeutlicht werden soll.

2. Charakteristische Zusammenhänge zwischen Zeit- und Raumverbrauch

Mit der Industrialisierung der 'ersten Stufe', beginnend vor über 200 Jahren, ging die historische räumliche und zeitliche Trennung der Arbeit von den anderen Lebensbereichen des Individuums und der Gesellschaft einher. Die gleichzeitig einsetzende Polarisierung von "Arbeitszeit" und "Freizeit" war der Startpunkt für die forcierte Entwicklung räumlicher Funktionsteilung, die zu all den charakteristischen heutigen Erscheinungen führte, wie hohem Verkehrsaufwand oder Überlastungen und Massenandrang einerseits und Verödung und Leere andererseits, zeitversetzt in ein und demselben Raum. Spätestens mit der Industrialisierung gingen die Städte dazu über, auch die umgebenden Landschaften als "Absorptionsbecken" einzubeziehen. Die durch die Industrialisierung forcierte Verstädterung, die Einsparung von Zeit in industriellem Maßstab und die Beschleunigung des Verkehrs haben den Raum inzwischen in einer neuen, der ökologischen Dimension knapp werden lassen. Mit der zeitlichen Konzentration, mit der Beschleunigung, ging ein forciertes Flächenverbrauch einher. Vor allem im motorisierten Verkehr ließen sich bisher, wie jeder weiß, durch Intensivierung der Raumnutzung – also z.B. durch Verbreiterung des Straßenraumes – höhere Geschwindigkeiten und damit Zeit gewinnen, – zumindest vorübergehend. Der motorisierte Verkehr nahm in geometrischer Hinsicht um so mehr Raum in Anspruch, je schneller er wurde. Und immer noch scheint in diesem Bereich als bestgeeignetes Substitut für knappe Zeit die Intensivierung der Raumnutzung angesehen zu werden.

Beschleunigung geht stets – eine Quasi-Gesetzmäßigkeit – mit Landnahme einher: Dies folge, so Steiner, schon "aus dem Trägheitsgesetz, daß Massen, je höher sie mit kinetischer Energie aufgeladen sind, umso längere Auslaufräume brauchen. Je größer die Beschleunigung, umso weiter müssen die Sicherheitsradien gezogen werden und umso weitläufiger müssen die Kurven angelegt werden, um der Fliehkraft standzuhalten. Beschleunigung geht daher stets einher mit Landnahme" (10). Die Geschwindigkeit beansprucht, je höher sie ist, eine um so striktere Ausschließlichkeit in der Nutzung der Räume. Die städtischen Ringe, Gürtel, Transversalen und Tangenten sind zu "Geschwindigkeits-Kanälen" geworden, in denen das Automobil regiert und aus denen jede andere Form der Mobilität verbannt ist. Ein weiteres Beispiel für die Striktheit der Raumbeanspruchung durch Beschleunigung: Die drei Flughäfen von Paris umfassen mittlerweile eine Fläche, die halb so groß ist wie das Stadtgebiet der Seine-Metropole selbst.

Raum als knappe Ressource hat also ganz deutlich eine zeitliche Dimension. Und solange zeitliche in räumliche Knappheit übersetzbar ist, wird die Verknappung der Zeit stets zu einer noch stärkeren Verknappung des biosphärischen Raumes führen, "...da knappe Zeit viel weniger zum Nulltarif zu haben ist als knapper Raum" (11). Sowohl als Arbeitszeit als auch als Kapitaldienst hat Zeit ihren weit höheren Preis als Raum.

Es kann also nicht beruhigend wirken, daß – mit Blick auf die technische Übersetzung knapper Zeit in knappen Raum – die neuen “schnellen” Informations- und Kommunikationstechniken allen historischen Vorläufern, die raumüberwindende Prozesse beschleunigt haben, überlegen sind.

3. Räume unter dem Druck neuer Zeitregimes

Zeit ist also ein Konstrukt jeweiliger Gesellschaften, und Abgestelltheit auf eine bestimmte Konzeption von Raum und Zeit ist auch Ergebnis politischer Entscheidungen, und zwar derer, die jeweils über die soziale Konstruktion der Zeit verfügen. Zeitgestaltung kann als Verfügungsgewalt über die Zeit von anderen (anderen Personengruppen oder ganzer Bevölkerungen von Territorien) definiert werden wie überhaupt als Verfügungsgewalt über die zeitliche Koordination des Funktionierens der verschiedenen Strukturkomponenten der Gesellschaft (12). Deren eine ist die räumliche Organisation der Gesellschaft, und ein Mittel, diese planmäßig unter wirtschaftlichen bzw. unter Beschleunigungsaspekten zu strukturieren, besteht darin, bestimmte Infrastrukturen bereitzustellen. Dies soll im Zentrum der weiteren Betrachtung stehen.

3.1 Angliederung einer “geschützten Zone schwacher, im Überfluß vorhandener Zeit”

Daß es auch zwischen entwickelten Industriestaaten eklatante Unterschiede in den gesellschaftlichen Zeitstrukturen und der Zeitgestaltung gibt, wurde und wird gerade durch die Vereinigung der beiden Teile Deutschlands schlagend vor Augen geführt. Diese Vereinigung stellt, mit *Lothar Baier* gesprochen, die “Fusion zweier Zeiten” dar. Die Mauer hatte nicht nur eine Bevölkerung “von der Außenwelt” abgeschnitten, sondern auch “eine Zone schwacher, im Überfluß vorhandener Zeit geschützt” (13). Und damit lag und liegt in der Tat nichts näher, als die neuen Länder mit Macht auf die Ebene der komprimierten westlichen Zeit anzuheben. Deutsche Wirtschaftsforschungsinstitute (DIW und IWWH) hatten schon im Juni 1991 in einer Stellungnahme geschrieben, daß Ostdeutschland sich auf einen völligen Neuaufbau seiner Industrie einstellen müsse und daß Wirtschaftsförderung und Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte als Triebfedern bzw. als Investitionsmotive nicht ausreichen, weil die erforderlichen Infrastrukturen, die die nötigen Beschleunigungen ermöglichen würden, einfach nicht vorhanden seien.

Da es sich bei der ‘erforderlichen’ um eine ‘nachholende Entwicklung’ handelt, ist für den instrumentellen Bereich charakteristisch, daß traditionelle, eigentlich in den Hintergrund getretene Konzepte zur Raum- (und Zeit-)strukturierung der Vergangenheit fröhliche Urständ feiern. Unter den o.a. Raum-Zeit-theoretischen Aspekten ist die kurzfristige Erarbeitung des 1991 von der Bundesministerin für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau vorgestellte “Raumordnerische Konzept für den Aufbau der neuen Länder” (14) nur als “konsequent” anzusehen. Es stellte den Anspruch, der Entwicklung von Wirtschafts- und Siedlungsstruktur in

den neuen Ländern als Koordinierungsrahmen zu dienen. Herausgestellt sind zwölf sog. “Entwicklungsregionen”, d.h. die prioritäre Förderung solcher Regionen, die als potentiell “wachstumsstark” anzusehen sind und positiv verstärkende Effekte für die umgebenden Räume versprechen. Die neuen Entwicklungszentren sind verbunden durch und eingebunden in das übergreifende nationale und internationale Verkehrsnetz: ein Raster neu verlegter Entwicklungsachsen, der die Vorstellungen des Verkehrsministers durch einige zusätzliche Trassen ergänzt.

Die neuen Länder sollen damit und anderem mehr, wie gesagt, nachholend auf die Ebene der komprimierten westlichen Zeit angehoben werden. Damit werden unausweichlich auch gravierende Auswirkungen auf die räumlichen Strukturen einhergehen. Angebahnt wird dies, unter vielem anderem mehr, durch die besagten ‘Entwicklungsachsen’ und die allorts beabsichtigten Gebietsreformen (wiederum – wie früher schon, zwecks quasi wissenschaftlicher Begründung – abgestellt auf das eiligst übernommene Zentrale-Orte-Modell). Angewendet werden sollen darüber hinaus so gut wie alle Instrumente, die schon in der alten Bundesrepublik bei der raumzeitlichen Intensivierung durch Umbau von Raumstruktur gedient hatten. Hauptsächlich ‘gefordert’ sind daher jetzt auch wieder die “Beschleunigungsressorts”: Verkehrsminister, Wirtschafts-, Finanz- und Technologieminister sowie der Postminister (= Informationsminister). Und sie fühlen sich in der Tat gefordert, wie jeden Tag in der Presse nachzulesen ist.

Raumordnungsaktivitäten, die insgesamt den Grundsätzen des Raumordnungsgesetzes entsprächen, würden hierbei zur Zeit (und auch für einige weitere Zeit) nicht hilfreich sein: Je knapper die Zeit, desto luxuriöser, teurer und “unproduktiver” werden langwierige Debatten über Für und Wider der Anwendung der traditionellen Konzepte; beispielsweise Erörterungen darüber, wie die mit jenen Konzepten einst einhergegangenen negativen Nebenfolgen zu vermeiden wären. Diese werden vermutlich – z.B. ökologisch – um so bedenklicher ausfallen, je schneller und intensiver nach den eigentlich überholten Konzepten verfahren wird. Die Beschleunigung soll konkret ermöglicht werden durch gesetzliche Regelungen, wie bekanntlich die des Gesetzes zur Beschleunigung von Verkehrsbauten.

Abschließend ist in Erinnerung zu rufen, daß bisher nur die ‘nachholende Raumentwicklung’ behandelt wurde; die räumlichen Auswirkungen (vgl. Kap. 3.3), die mit der Durchsetzung des tatsächlich aktuellen Zeitregimes einhergehen (charakteristisch dafür: die Trasse für die Magnetschnellbahn), sind noch gar nicht einbezogen worden.

3.2 Raumordnung: traditionell Beschleunigung von Raumüberwindung

Was die traditionellen Instrumentarien wirtschaftsorientierter Raumentwicklung anbetrifft, soll in den neuen Ländern nun all das ungefähr gleichzeitig eingesetzt werden, was in der alten Bundesrepublik nach dem Zweiten Weltkrieg in Phasen hintereinander (einander allerdings überlappend) wirksam geworden war. Geleitet durch ‘attraktive’ Raumwirtschaftstheorien (wie eine wirtschafts-

theoretisch orientierte Zentrale-Orte-Theorie oder die Wachstumspoltheorien) war es über die Nachkriegsjahrzehnte hin, aber dennoch in historisch einmalig kurzer Zeit gelungen, in Westdeutschland einer überaus 'funktionsfähigen' industriewirtschaftlichen Raumstruktur zur Ausprägung zu verhelfen: einem System großstädtischer Oberzentren, verbunden durch gut ausgebaute Achsen oberster Hierarchiestufe (Autobahnen, IC-Verbindungen); zusammengekommen ein Netz höchster Ordnung, durch das die Standorte der Produktion und die Absatzmärkte der alten Bundesrepublik in einer Weise miteinander verbunden wurden und noch sind, deren Standard von anderen Industriestaaten in den meisten Fällen nicht annähernd erreicht wurde.

Die charakteristischen politisch-gestalterischen Instrumente des i.e.S. raumordnungspolitischen Bereichs dafür waren:

- ein nicht primär sozialpolitisch orientiertes Zentrale-Orte-Konzept, um die ("zu") disperse städtische Siedlungsstruktur zu hierarchisieren, vor allem zwecks Herstellung eines "Netzes leistungsfähiger Oberzentren" als verkehrspolitisch benötigte 'Knoten' im Netz oberster Stufe; nebenbei konnte damit – z.B. Kreiszusammenlegungen begründend – eine vorhandene kleinerteilige "unwirtschaftliche" Versorgungsstruktur reduziert werden;
- daneben das Entwicklungszentren- und das Entwicklungsachsenkonzept sowie das Konzept der großräumig raumfunktionalen Arbeitsteilung bzw. die Ausweisung von Räumen für "Ergänzungsfunktionen"; all dies, um die Raumstruktur auf weitere Konzentration, räumliche Spezialisierung und Beschleunigung von Raumüberwindung – also zusätzlich auf das Wachstumsziel, auf die Erfordernisse der Wirtschaft hin – zu orientieren;
- das Konzept der "Vorranggebiete", das sich voraussehbar gut dafür eignet, Ressourcen vor allem in entlegenen Räumen zu sichern, damit diese von seiten der Agglomerationen auch langfristig unbeeinträchtigt und kostengünstig abgezogen werden können.

Mit der Herstellung solcher Raum- bzw. Nutzungsstruktur in Westdeutschland war eine neue Stufe der Beschleunigung der Wirtschaftsprozesse im Raum ermöglicht worden, die die Konkurrenzfähigkeit im internationalen Kontext für längere Zeit mehr als "gewährleistete". Hierin hat sich Raumordnungspolitik hierzulande als sehr erfolgreich erwiesen. Die Politik dieses Bereichs als 'gescheitert' anzusehen ("ein Requiem für die Raumordnung"(15)), ist Sache jener Langmütigen, die immer wieder der sozial- und umweltpolitisch orientierten Rhetorik folgen, durch die sich die veröffentlichten planerischen Dokumente raumbezogener Verwaltungseinrichtungen in den meisten Fällen auszeichnen. Eine bestimmte Apologetik 'gelungener' Raumentwicklung unter sozialpolitischen Aspekten verweist zudem gern auf jene raumpolitischen Instrumente, mit denen Ersatz geleistet wird für Nichtnutzung (oder frühere Übernutzung) wirtschaftlicher Regionalpotentiale im Raum, z.B. naturgebener, ökologischer oder vor allem

solcher der Arbeitskraft. Hierher gehören beispielsweise die Förderung zentralörtlicher Versorgung unterer Stufen oder die Förderkulisse der Gemeinschaftsaufgabe – bis hin zur Verwaltung der Arbeitslosigkeitssphäre im regionalen Kontext. Doch auch hier könnte nachgewiesen werden, daß geschaffene Wirklichkeiten im Raum politisch-planerischer (Ex-ante- und Ex-post-)Rhetorik widersprechen.

3.3 Rauminfrastrukturen für den nächsten Beschleunigungssprung

Mit der Erstellung der jetzt vorhandenen Raumstruktur wurde nach dem Zweiten Weltkrieg eine neue Stufe der Beschleunigung der Wirtschaftsprozesse ermöglicht, die die "internationale Konkurrenzfähigkeit" gewährleistete. In der Beschleunigung der Raumüberwindungsmöglichkeiten stand man international an der Spitze – und will es auch bleiben (etwa in Anbetracht dessen, daß eine allgemeine Geschwindigkeitsreduzierung auf hiesigen Autobahnen immer noch wenig Chancen hat). Inzwischen aber werden auch diese bestehende Stufe der Raumorganisation und das betreffende Zeitregime als relativ veraltet angesehen, folgt man einschlägiger wissenschaftlicher Literatur bzw. dem dort dargestellten Handeln international und interkontinental agierender Unternehmen mitsamt seinen Auswirkungen (16).

Die Veränderungen in den Rahmenbedingungen, die zur Situation der relativen 'Veralterung' der hiesigen Rauminfrastrukturen beigetragen haben, bestehen aus folgenden stichwortartig aufgeführten Prozessen und Effekten (17):

- dem Prozeß eines säkularen wirtschaftlichen Strukturwandels;
- 'Globalisierung' der Produktion und der Kapitalverwertung;
- Entkoppelung von Produktion und Kapitalverwertung;
- neuen Produktionsstrukturen;
- Veränderungen im internationalen Gefüge der Standorte dominanter wirtschaftlicher Funktionen;
- Veränderungen im internationalen Gefüge der Produktionsstandorte.

Der neue ('globale') Internationalisierungsschub, nur leicht verstärkt durch die weitere Integration Europas, 'verlangt' offensichtlich (europaweit wie auch hierzulande) einen neuen raum- und siedlungsstrukturellen Hierarchisierungsschub, also die Herstellung einer neuen Ebene großräumig raumfunktionaler Arbeitsteilung:

- die Schaffung/den Ausbau von Standorten für internationale und interkontinentale Schwerpunktfunktionen,
- verbunden einerseits durch neue Trassen für Hochgeschwindigkeitsbahnen, andererseits durch Flugverkehrsleistungen, die nur über (neue) Superflughäfen bereitzustellen sind.

(Hierfür liegt auch ein recht "kennzeichnendes" aktuelles Szenario des Rijksplanologischen Dienstes (1991) vor (18).)

Mit dem Übergang zu diesem Neuorganisationsprozeß und Beschleunigungsschub sowie zur neuen Stufe der internationalen Kapitalorganisation, ermöglicht auf der Basis der neuen Informations- und Kommunikationstechnik, wird es – folgt man der einschlägigen Theorie – auch hierzulande zu einer neuen Stufe und neuen Formen des Raumverbrauchs kommen, zu neuen Versuchen, die latente bis manifeste "räumliche Wegwerfmentalität" (19) auszubehuten. Von jeher wurde die Ausdehnung von Märkten dominant von jeweiligen Voraussetzungen auf der Seite von Geschwindigkeit und Beschleunigung raumüberwindender Vorgänge bestimmt. So waren mit technischen Entwicklungen im Transportwesen seit je sprunghafte Vervielfachungen der Handelsaktivitäten verbunden (20).

Globalisierte Märkte bedeuten aber auch 'globalisierte' Konkurrenzverhältnisse. Und diese neuen Konkurrenzverhältnisse verstärken wiederum auch Konzentrationsprozesse. Hierüber kann die neue Theorie einer "information economy", die die Behandlung ihrer Raumwirksamkeit einschließt, Auskunft geben (21), die Theorie einer "information economy", in der die fundamentalen Inputs nicht länger materieller Art sind, sondern wissenschaftsbegründet. Die Hauptauskunft ist auch hier, daß Informationstechnologie, die eminente Beschleunigung informationeller Raumüberwindung und der gleichzeitige revolutionäre Internationalisierungsschub der Wirtschaft tiefgreifende Konsequenzen für den Aufstieg und den Niedergang von Großstädten und von Regionen auch in Deutschland haben werden: Im neuen globalen Verflechtungs- und Zeitregime wird sich eine neue "obere Ebene" in der Hierarchie auch des hiesigen Siedlungssystems herausbilden. Städte, Regionen und Großräume werden in aggressiverer Konkurrenz untereinander stehen als früher, aber zunehmend weniger Macht über ihr eigenes Schicksal haben. Und zwischen den aufgeführten Raumeinheiten wird es jeweils zu weiteren Polarisierungen kommen, was deren Wirtschaftskraft und Arbeitsmärkte anbelangt.

Bezüglich der jetzt schon stattfindenden Prozesse kann dem (i.w.S. raum-)politisch-administrativen Komplex unterlassene Beteiligung nicht nachgesagt werden. So wird die infrastrukturelle Ausstattung des staatlichen wirtschaftsgemäß gestalteten "Komplementärraumes" bereits mit großem Elan umgestellt. Das traditionelle Netz von Regionen mit Oberzentren, verbunden durch das die Oberzentren verbindende Verkehrsnetz (bisher höchster Ordnung) von IC-Zügen und Autobahnen, wird schon seit geraumer Zeit durch ein hierarchisch darüber angeordnetes Schwerpunkt-Achsenetz ergänzt: Bestimmte Oberzentren in Verdichtungsräumen bzw. Agglomerationen werden als "Metropolen" oder "europäisch bedeutsame Städte" herausgehoben (wie jüngst auch wieder durch Signaturen im Entwurf des 'Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmens' des BMBau ausgewiesen (22)), und physisch sowohl durch bevorzugte Vernetzung durch die neueste Informations- und Kommunikationstechnik verbunden als auch durch neue Trassen für Hochgeschwindigkeitsbahnen. Besonders 'gefordert' erscheinen wieder die "Beschleunigungsressorts": vor allem der Informationsminister ("Post"), der Verkehrs-

minister und der Technologieminister (siehe Magnet-schnellbahn-System und dessen Implementation).

Im Ergebnis wird ein relativ weitmaschiges internationales Schnellverkehrssystem entstanden sein. Dessen Trassen verlaufen in einem veränderten Winkel zum traditionell höchstrangigen System. Diese Winkelveränderung ist nach *Lösch* Kennzeichen einer anderen rauminfrastrukturellen Hierarchiestufe, und neue Trassen bedeuten weitere Zerschneidungen bisher unzerschnittener Flächen, bedeuten zusätzlichen Raumverbrauch (und dies zugunsten sehr spezialisierten Zeitgewinns).

Zugleich aber werden die Maschen im neuen punktaxialen Netz sehr viel größer ausfallen – und damit auch potentiell solche Gebiete, die von vielen Raumwissenschaftlern als ökonomische 'Peripherien' gekennzeichnet werden. Der räumliche Raster der Disparitäten in Deutschland und in Westeuropa tendiert mithin dazu, die in Teilen vorhandene relative Kleinteiligkeit zu verlieren. Und es kommt hinzu, daß schnelle – immer schnellere – Raumüberwindung bedeutet, daß im gleichen Maße geringeres "Interesse" für den Raum (dazwischen) besteht, daß dieser, makroskopisch gesehen, in der Tendenz negiert wird. Große Geschwindigkeit zulassende Infrastrukturen verbinden nicht Räume, sondern Punkte im Raum. Und je höher die Geschwindigkeit, desto weiter "müssen" – unter Wirtschaftlichkeitsaspekten – diese Punkte auseinandergelegt werden, wie auch am konkreten Fall des Baus der hiesigen materiellen Infrastrukturen für die Hochgeschwindigkeitsbahnen abzulesen ist. Und die Interessen der Bevölkerung im Raum 'dazwischen', vor allem derjenigen auf der gedachten Linie zwischen den weit voneinander entfernt gelegenen Haltepunkten, werden i.d.R. als zu Bekämpfendes gesehen: als Widerstand der dort lebenden Bürger, der zu überwinden ist. Wie schon den früheren Fällen geplanter und dann gebauter Autobahntrassen zu entnehmen, bleibt i.d.R. die Geschwindigkeit Sieger. Es sei dabei kein Zufall, so *Steiner* (23), daß sich das Rechtsinstitut der Enteignung weitgehend parallel zu den Erfordernissen der Beschleunigung entwickelt hat.

4. Eine der Auswirkungen der Beschleunigung: 'Austausch' der Funktionen der Region

Als weiterer raumwirksamer Effekt des neuen Zeit- bzw. Beschleunigungsregimes ist abzusehen, daß die frühere Wertigkeit des Regionalen (im Sinne auch eines prinzipiellen Ziels, Abhängigkeit von externen Zwängen zu reduzieren) zunehmend zugunsten anderer Aspekte verloren zu gehen droht. Dieses Wirkungsergebnis kommt durch verschiedene Teileffekte zustande.

4.1 Neue 'Ergänzungsfunktionen' – neue 'Abhängigkeiten'

Eine der ggf. nicht sofort einleuchtenden Teilursachen für besagte Veränderungen ist, daß es in vielen der mindestens europäisch bedeutsamen Agglomerationen zu Prozessen weiterer starker Konzentration wirtschaftlicher Potentiale kommen wird, wodurch gleichzeitig räumliche Ausdehnun-

gen ins Umland ausgelöst werden, in deren Licht der bisherige Stadt-Umland-Exodus eher ein Vorspiel denn ein Haupttakt der Zersiedlung gewesen sein könnte. (Ex-ante 'unterstützt' werden könnte diese Entwicklung durch raumordnungspolitische Programmaussagen auf Bundesebene, bei denen die Tendenz besteht, politisch-administrative Raumunterteilungen regionaler 'Korngrößen' zurückzudrängen zugunsten anderer, regionsübergreifender funktionaler Gebietskennzeichnungen (24).)

Eine weitere der in diesem Zusammenhang besonders raumwirksamen Teilursachen ist die erheblich wachsende Konkurrenz zwischen den Metropolregionen, infolge welcher Vorteilen im Bereich der sog. "weichen Standortfaktoren" beziehungsweise der Produktion (u.a. vermittelt "Stadtmarketing") von "symbolischem Kapital", von "Attraktivität", eine zunehmend zentralere Bedeutung zugewiesen wird (25). Hierher gehört übrigens auch der Trend zur 'Festivalisierung' kommunaler Entwicklungspolitik. Bei der in diesem Rahmen laufend zu betreibenden "Imageverbesserung" kommt es zu einer neuen Runde der Verdrängung von "ungeeigneten" Produktionen, Funktionen und Raumnutzungen aus den regionalen Kernräumen heraus und zu einer massiven Verlagerung dieser Funktionen z.T. weit über die bisherigen Suburbia-Grenzen hinaus, hinein in den tatsächlich peripheren ländlichen Raum. Dieser wird letztlich die Lasten der beschleunigten Entwicklung der wenigen großen "dynamischen Regionen" zu tragen haben (26). Neben diesen unfreiwilligen Trägern der Kosten der "Höherzonierung", dieser sich vergrößernden Fläche noch stärker gefährdeter dünn besiedelter Wirtschaftspersperipherie, gibt es allerdings weitere Räume, die den bisherigen räumlichen Zuschnitt der Kategorie des 'Problemraumes' stark verändern werden (27). Trotz der sich zunehmend verringernenden Übereinstimmung zwischen regionalen Verwaltungsgrenzen und den neuen räumlichen Abhängigkeits- und Raumnutzungsmustern wird kein Interesse an veränderten Raumuntergliederungen zustandekommen: Die großen Agglomerationen und ihre Regionen können im Fall des gebietlichen Status-quo nämlich leichter den Schwierigkeiten entgehen, die sie bei eigenen bzw. allein getroffenen Funktionszuweisungen für die 'Ergänzungsgebiete' hätten, können dieses Geschäft zu großen Teilen 'begründet' übergeordneten Ebenen der Planung überlassen, und sie können damit Imagebelastungen der ("eigenen") Region aus dem Wege gehen. Die Inkorporation von Problemen durch veränderte räumliche Grenzbeziehungen (gerade wenn man die Probleme selbst mit verursacht) liegt mithin auf keinen Fall im Interesse der im Raum dominierenden Siedlungs- und Regionskategorien.

Neben dem Bestreben, Problemlösungen auf besagte Weise zu "regionalisieren", gibt es andere stille Begründungen für die Aufrechterhaltung bestehender regionaler Grenzbeziehungen, und zwar ebenfalls im Kontext zusätzlicher Aufgabenstellungen für die Region.

4.2 Zwecke interregionaler 'Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen'

Je 'globaler' die wirtschaftlichen Beziehungen und die internationalen Geldströme und je weniger frühere räumliche Barrieren und Grenzen desintegrierend wirken, desto mehr wird offenbar nicht nur der Wohnplatz und die Nachbarschaft, sondern vor allem auch der regionale Raum, die Region, wieder zu einem notwendigen Rahmen für die Identifikation und Identitätsausbildung. Dies verfolgen regionale Bevölkerungen nicht nur von sich aus; es sind – inmitten der verschärften "Raum-Zeit-Kompression" – auch die an 'Raumvernichtung' Beteiligten selbst, die nach Kompensation für die verursachten Verluste suchen (28). Beispielsweise kann auch ein direktes Interesse der Regionen mit großen Agglomerationen unterstellt werden, ländliche Räume durch (scheinbare) Eigenräumlichkeit, eigene Regionalität bzw. administrative Quasi-Selbstständigkeit in einem anderen Zeitregime verharren zu lassen, wenn nicht gar eine 'Gegenwelt' im Zeit- und Raumstrukturellen bewußt zu fördern. Hauptaufgabe dieser Räume soll sein, für Menschen, die durch Raum-zeitliche "Kompression" in den großen Verdichtungsräumen gestreßt sind, als Ausgleich zu dienen: als Gebiete der urbanen Wohn- und Freizeitnutzung. Auch bestimmte "günstig gelegene" Teile des ökonomisch peripheren Raumes werden künftig voll für einschlägige Raumnutzungen seitens der großen Ballungen einbezogen sein (29).

Aber auch für die übrigen Gebiete des nationalen Territoriums gilt, daß eine stärkere regionale Identifikation und territoriale Bindung als zweckdienlich betrachtet wird, damit regionale soziale Irritationen durch beschleunigten Wandel und durch wieder zunehmende Disparitäten in den materiellen Lebensbedingungen verkräftbar bleiben sowie die (wieder) verringerte Überschaubarkeit von Lebensläufen im Bereich des Ertragbaren gehalten wird. Auf diese Weise kann z.B. vermieden werden, daß allgemeine Identitätskrisen bis in den Bereich der wirtschaftsgesellschaftlichen Gefährlichkeitsgrade anwachsen (30).

In dieser Nachfrage nach sekundärer Territorialität, nach einer "Neo-Territorialität", drückt sich eine Dialektik der gegenwärtigen Prozesse aus, deren versteckte Ironie dennoch augenfällig sein sollte. An die Stelle der bisherigen tritt eine neue dominante 'Funktion' des regionalen Raumes, der (einst) zentralen räumlichen Komponente des raumpolitisch-administrativen Handlungsraumes: Statt monetärer Mittel für Eigenentwicklung wird der Region die Aufgabe der Produktion von Regionalbewußtsein zugeordnet. Nun soll verändertes 'Bewußtsein' Zwecken des 'Ausgleichs' dienen, da an die Stelle des Ziels der Herstellung von gleichwertigen Lebensbedingungen in großen regionalen Räumen jetzt die Duldung "vergleichbarer Lebensverhältnisse" treten soll, die "größere Ungleichheit" einschließen (31).

Für die erforderliche 'Herstellung' von regionaler Selbsthilfe und von Regionalbewußtsein in Kontexten regional reduzierter materieller Ausstattung gibt es inzwischen eine ausreichende Zahl von Strategen 'endogener Regionalent-

wicklung' (die allerdings unter anderen Zielsetzungen anzutreten vermeinten). Man muß nicht unbedingt gespannt sein, wie eine 'angepaßte' Rhetorik ausfallen wird; Beispiele gibt es schon, und nicht nur aus dem Teilbereich der "Heimat"-Rhetorik (32). Und daß ex-ante beschönigende Rhetorik in Raumplanung und -politik aller Ebenen wohlfeil ist, scheint eines der Charakteristika dieses Bereichs zu sein, allerdings nicht nur in Deutschland (33). Unter diesen Aspekten könnten auch nicht nur der z.Z. aufblühende Regionalhistorismus bzw. die stark vermehrten Aktivitäten der (neuen) regionalen Brauchtumpflege (34), sondern auch die vielfältigen Bestrebungen, Landschafts- bzw. Kulturlandschaftsmusealisierung zu institutionalisieren, in einem veränderten Licht erscheinen.

Anmerkungen

(1)

Baier, L.: Volk ohne Zeit. – Berlin 1990

(2)

Vgl. etwa (als Titel unter vielen): Dürr, H.: Planungsbezogene Aktionsraumforschung. Theoretische Aspekte und eine empirische Pilotstudie. – Hannover 1979. = ARL-Beiträge, Bd. 43, oder Klingbeil, D.: Zeit als Prozeß und Ressource in der Sozialwissenschaftlichen Humangeographie. – In: Geogr. Zeitschrift (1980), H. 1, S. 1–31; Harvey, D.: Between Space and Time: Reflection on the Geographical Imagination. – In: Annals of the Ass. of American Geographers (1990), 3, S. 418–434

(3)

Vgl. etwa: Fürstenberg, F.; Mörth, J. (Hrsg.): Zeit als Strukturelement von Lebenswelt und Gesellschaft. – Linz 1986; Novotny, H.: Eigenzeit. Entstehung und Strukturierung eines Zeitgefühls. – Frankfurt a.M. 1989; Zoll, R. (Hrsg.): Zerstörung und Wiederaufbau von Zeit. – Frankfurt a.M. 1988

(4)

Vgl. z.B. Kreibich, V.; Kreibich, B.; Ruhl, G.: Aktionsraumforschung in der Landes- und Regionalplanung. Entwicklung eines Raum-Zeit-Modells. – Dortmund 1987. (ILS (Hrsg.): Schriftenreihe Landesentwicklung, Bd. 1.041); Henckel, D. (Hrsg.): Arbeitszeit, Betriebszeit, Freizeit. Auswirkungen auf die Raumentwicklung. – Stuttgart/Berlin/Köln/Mainz 1988 (Schriften des Deutsch. Inst. für Urbanistik, Bd. 80); Hoormann, J.: Raumentwicklung in der Zeitfalle? Aspekte zur raumstrukturellen Bedeutung und Flexibilisierung von Zeitstrukturen – unter besonderer Berücksichtigung der Metallindustrie. – Pfaffenweiler 1991

(5)

Hoormann, J., a.a.O., S. 31

(6)

Vgl. Hoormann, J., a.a.O.; Stiens, G.: Die sozialpolitische Dimension der Infrastrukturplanung unter Aspekten der Zeitbindung. – In: Informationen zur Raumentwicklung (1989) 1, S. 27–36

(7)

Franck, G.: Raum, Zeit und Aufmerksamkeit. Zum Einfluß der Telematik auf Stadt und Umwelt. – In: Bauwelt (1990), H.22, S. 1089

(8)

Steiner, J.: Raumgewinn und Raumverlust: Der Januskopf der Geschwindigkeit. – In: Raum (1991), H. 3, S. 24–27

(9)

Ebenda, S. 24.

(10)

Ebenda, S. 26.

(11)

Franck, G., a.a.O., S. 1090

(12)

Hermann-Stojanow, J.; Stojanow, C.: Zeit als Ordnungsprinzip des individuellen und gesellschaftlichen Lebensprozesses. – In: Fürstenberg, F.; Mörth, J. (Hrsg.), a.a.O., S. 111–132

(13)

Baier, L., a.a.O.

(14)

BMBau: Raumordnerisches Konzept für den Aufbau in den neuen Ländern. – In: Bundesbaublatt (1991), H. 12, S. 791–798

(15)

Diskussion dazu: Becker-Marx, K.: Ein Requiem für die Raumordnung? Zum zwanzigjährigen Bestehen des Raumordnungsgesetzes. Abgesang oder Ermunterung? – In: Die öffentliche Verwaltung (1985), H. 7, S. 272–274

(16)

Vgl. u.a. Barnes, W.R.; Lebedur, L.C.: Toward a new political economy of metropolitan regions. – In: Environment and Planning C: Government and Policy (1991), Vol. 9, S. 127–141; Hall, P.: Three Systems, Three Separate Paths. – In: APA Journal (1991), S. 16–20; Castells, M.: The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring and the Urban Regional Process. – Oxford 1990; Wenk, R.: Verkehrsinfrastrukturpolitik der EG. – In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (1992), H. 3, S. 180–188

(17)

Vgl. u.a. Harvey, D., a.a.O.; Friedmann, J.: The World-City Hypothesis. – In: Development and Change, Vol. 17 (1986), S. 69–86; Häußermann, H.: Entwicklungstendenzen großräumiger Disparitäten. In: Becker, U. et al.: Räumliche Wirkungen des sozioökonomischen Strukturwandels und seine Folgen für die Stadt- und Regionalplanung. – Berlin 1988, S. 20–31; Korff, R.: Die Weltstadt zwischen globaler Gesellschaft und Lokalitäten. In: Zeitschrift für Soziologie (1991), H. 5, S. 357–368; Keeble, D.: De-industrialisation, new industrialisation processes and regional restructuring in the European Community. – In: Wild, T.; Jones, Ph.: De-industrialisation and new industrialisation in Britain and Germany. – Cambridge 1991, S. 40–65; Kunzmann, K. R.; Wegener, M.: The Pattern of Urbanisation in Western Europe 1960–1990. – Dortmund 1991 (Berichte aus dem Institut für Raumplanung, Bd. 28); IRPUD: Auswirkungen des europäischen Binnenmarktes auf die Raum- und Siedlungsstruktur in Westdeutschland. – In: BMBau (Hrsg.): Raumordnerische Aspekte des EG-Binnenmarktes. – Bonn 1991; Ossenbrügge, J.: Der Regulationsansatz in der deutschsprachigen Stadtforschung. – In: Geographische Zeitschrift (1992), H. 2, S. 121–127

(18)

Rijksplanologische Dienst: Perspektiven in Europa. Eine Studie von Optionen für eine europäische Raumordnungspolitik. Zusammenfassung. – Den Haag 1991

- (19)
Bezeichnung in: DIFU-Projektgruppe: Zeitplanung. – In: *Henckel, D.* (Hrsg.), a.a.O., S. 158
- (20)
Terminus vgl. bei *Steiner, J.*, a.a.O.
- (21)
Vgl. *Castells, M.*, a.a.O.
- (22)
Vgl. BMBau: 'Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen' – Erster Entwurf. – Bonn 1992 (unveröff. Entwurfsfassung)
- (23)
Vgl. *Steiner, J.*, a.a.O., S.26
- (24)
Zu registrieren ist die Neigung, den international bedeutsam erachteten Zentren und Agglomerationen eine erhebliche funktionsräumliche Ausdehnung zu ermöglichen, – über benachbart gelegene Regionen mit großstädtisch geprägten Oberzentren hinaus. Etliche dieser Städte benachbarter Regionen sollen zu Zentren von "Entlastungsräumen" werden; von Räumen mithin, die künftig – ausgewiesenermaßen – funktional eingebundene Teilräume der weiträumigen Umfeldlandschaften der Metropolräume darstellen (siehe u.a. in: BMBau: Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen, a.a.O.).
- (25)
Vgl. u.a. *Ganser, K.*: Internationale Bauausstellung Emscher-Park. – In *Stadtbauwelt* (1988), S. 2128. Zitat hieraus: "Die Infrastrukturqualität der Zukunft wird die Landschaft sein. Wer davon zu wenig hat, wird nicht überleben. Nicht irgendeine Landschaft, sondern eine ökologisch intakte und ästhetisch befriedigende."
- (26)
Vgl. dazu z.B. *Weyl, H.*: Aufgabenverluste und Aufgabenveränderungen der Raumplanung in der Bundesrepublik Deutschland in den neunziger Jahren. In: *Heer, E.* et al. (Hrsg.): *Aspekte der Raumplanung in Europa.* – Zürich 1990, S. 410–423 (ORL-Schriftenreihe, Bd. 42); *Häußermann, H.*, a.a.O.; IRPUD, a.a.O.
- (27)
Dazu könnten künftig zusätzlich gehören: die sich vergrößernde Zahl großstädtisch geprägter Regionen, die auch längerfristig nicht aus ihren relativen Modernisierungsrückständen herauszukommen drohen, sowie Teilräume auch in den dynamischen Agglomerationen, in denen die Lebensbedingungen für die Mitglieder von Haushalten bis hin zu mittleren Einkommen zunehmend ungünstiger ausfallen als die Lebensbedingungen vergleichbarer Haushalte in anderen Raumlagen. (Vgl. dazu IRPUD, a.a.O.; DIW et al.: *Mittel- und langfristige Entwicklungsperspektiven für Stadtregionen angesichts veränderter Rahmenbedingungen.* – Bonn 1993 (z. Veröff. vorges.; Bericht über Ergebnisse eines BMBau-Forschungsprojektes).
- (28)
Vgl. *Harvey, a.a.O.*, oder die Idee der Regionalakademien mit der Aufgabe, Regionalbewußtsein zu produzieren: *Sieverts, Th.*: Neue Aufgaben für den Städtebau im alten Europa. Voraussetzungen, Prinzipien, Beispiele. – In: *Sieverts, Th.*: *Zukunftsaufgaben der Stadtplanung.* – Düsseldorf 1990, S. 1–34
- (29)
Vgl. dazu IRPUD, a.a.O.
- (30)
Vgl. *Harvey, D.*, a.a.O.; *Hasse, J.*: Die räumliche Vergesellschaftung des Menschen in der Postmoderne. – Karlsruhe 1988 (Karlsruher Manusk. zur Mathematischen und Theoretischen Wirtschafts- und Sozialgeographie, H.91).
- (31)
Räumliche Einheiten des Mesobereichs sollen – wie von *Kurt Biedenkopf* empfohlen – in den neuen Bundesländern als territoriale Bezugsflächen für die Ausbildung räumlicher Identifikation und Identität dienen: Ausgleich dafür, daß das Ziel der Herstellung von "Gleichwertigkeit" zwischen großen regionalen Räumen aufgegeben wird zugunsten von nun sog. "vergleichbaren Lebensverhältnissen", die die Akzeptierung "größerer Ungleichheiten" einschließen. Und diese würden eben nur akzeptiert werden, so *Biedenkopf*, wenn regionale Einheiten "eine Identität besitzen; eine Identität, die die Vergleichbarkeit der Regionen reduziert und es damit leichter macht, Ungleichheiten zu akzeptieren" (*Biedenkopf, K.*: Die gewohnten Antworten taugen nicht mehr. Eine Standortbestimmung zwischen Wiedervereinigung, europäischem Binnenmarkt und Zusammenarbeit in Osteuropa. – In: *Berliner Zeitung* (1992), Nr. 75, S. 35). Diese 'Aufgabe' der Region wird zunehmend auch für regionale Räume in den alten Bundesländern als die 'eigentliche' angesehen, auch wenn dies erst zufällig schriftlichen Niederschlag findet.
- (32)
Beispielsweise: *Schwahn, Ch.*: Landschaftsästhetik als Bewertungsproblem. Zur Problematik der Bewertung ästhetischer Qualität von Landschaft als Entscheidungshilfe bei der Planung landschaftsverändernder Maßnahmen. – Hannover 1990 (Beiträge zur räumlichen Planung, H. 28). In diesem Kontext könnten auch – sofern für derartige Rhetorik bzw. Ideologie aufbereitet – die Ergebnisse all der Forschung zur räumlichen Abgrenzung und zur Ausbildung von "Regionalbewußtsein" oder "regionaler Identität" ihre Dienste leisten; vgl. hierzu etwa: *Hard, G.*: Das Regionalbewußtsein im Spiegel der regionalistischen Utopie. – In: *Informationen zur Raumentwicklung* (1987), H. 7/8, S. 419–440, insbes. S. 429 ff.
- (33)
Vgl. z.B. *Dear, M.*: Privatization and the rhetoric of planning practice. – In: *Environment and Planning D: Society and Space* (1989), Vol. 7, S. 449–462
- (34)
Vgl. etwa: *Assion, P.*: Zum Kontext des neuen regional-kulturellen Historismus in der Bundesrepublik Deutschland. Kulturmusealisierung als Kompensatorik? – In: *Informationen zur Raumentwicklung* (1987), H. 7/8, S. 475–484; *Hasse, H.*, a.a.O..

WissDir. Prof. Dr. Gerhard Stiens
Bundesforschungsanstalt für
Landeskunde und Raumordnung
Am Michaelshof 8
5300 Bonn 2