

(Leseprobe)

6. Postterritoriale Mythen

Aus den vorherigen Studien zeichnet sich ein territoriales System ab, das sich über der lokalen Vielfalt von Natur und Kultur erhebt und als Plattform die weitverzweigten und wechselhaften Beziehungen vermittelt. Diese Plattform mußte nach außen begrenzt sein, um in den globalen Beziehungen überschaubare und verantwortungsfähige Ordnungsbereiche herzustellen; sie muß nach innen abgehoben sein, um übergreifende Reichweiten des ökonomischen oder politischen Handelns sicherzustellen. Das territoriale System umfaßte auch Anbauten in den globalen orbis terrarum hinein (Handelsabkommen, Staatenbünde, weltweite Fachorganisationen) und in die örtliche Vielfalt hinein (regionale und lokale Tarifsysteme, Bundesländer, Hoheitsrechte der kommunalen Gebietskörperschaften). Aber in der Mitte stand das Territorium: Nur auf dieser Plattform konnten die grundlegenden Bilanzierungen der Ökonomie und die fundamentalen Legitimationen der Politik erfolgen. Nur diese Plattform war groß genug, um einzelne Zufälligkeiten und Fluktuationen von Angebot und Nachfrage nach Arbeit auszugleichen, und klein genug, um die notwendige Transparenz für soziale Sicherungssysteme zu ermöglichen. Entsprechendes gilt für die Sicherungssysteme des Finanzwesens und der Währung. So sehr also ökonomische Prozesse oberhalb und unterhalb dieser Plattform verliefen, so konnten sie doch nur hier zu sinnvollen volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen bilanziert werden. Hier war festzustellen, ob „über die Verhältnisse“ gewirtschaftet wurde oder nicht. Nur diese Plattform war groß genug, um politische *Unabhängigkeit* nach außen sicherzustellen, und klein genug, um existenzielle Fragen und auch schicksalhafte Entscheidungen, die die Habe und das Leben der Bürger betreffen, legitimieren zu können. Das gilt für die Fragen des Staatshaushalts und der gesetzlichen Sozialversicherungen ebenso wie für Fragen des Gewaltmonopols. Diese sind nur auf der Ebene des Territorialstaats zu treffen, dessen Integrität (gegen äußere Mächte und innere Partikulargewalten) die angemessene räumliche Maßstabebene definiert. So sind alle möglichen ökonomischen und politischen Regulierungen auf globaler oder lokaler Ebene denkbar; das Volumen der hier gebildeten Preise und Normen kann die territoriale Ebene weit übertreffen – aber nur hier können die *entscheidenden* Fragen gestellt und gelöst werden. Für die Mißwirtschaft eines Bundeslandes haftet in letzter Instanz der Bundshaushalt. Kein internationales Gremium kann den einzelnen Staaten die Entscheidung über Krieg oder Frieden

abnehmen. Nur bei ihnen ist die Mitte, in der die zentralen Dilemmata des institutionellen Handelns (der Motivbildung) und auch des technischen Handelns (des produktiven und konstruktiven „Könnens“) auftauchen und bearbeitet werden können. An jeder anderen Stelle tauchen sie nur einseitig und verzerrt auf. Natürlich umfaßt diese territoriale Mitte viele Varianten, aber alle diese Varianten unterliegen der gleichen Konstituierung zwischen Abgrenzung nach außen und Abhebung nach innen. Wenn sich auf eine längere Zeit hin der Schwerpunkt der Aufmerksamkeit und des praktischen Handelns von dieser Mitte weg verlagert, dann ist offenbar das Grundverhältnis von Restriktion und Reichweite – die moderne Ordnung der Freiheit – tangiert. Gibt es Anzeichen einer solchen Verlagerung, verdienen sie daher eine besondere Aufmerksamkeit.

Wir machen einen Zeitsprung um mindestens ein Jahrhundert in die Gegenwart. Tatsächlich ist heute im politischen und ökonomischen Diskurs eine Gewichtsverlagerung festzustellen. Die Globalisierung ist in aller Munde. Zugleich ist aber auch die Regionalisierung ein beliebtes Paradigma, um Anreizprobleme und Legitimationsprobleme zu lösen. Und der gleiche Dualismus Global-Regional findet sich ebenfalls im Technikdiskurs: Neben den vielzitierten globalen elektronischen Medien stehen unvermittelt lokale oder regionale Techniktraditionen. Es macht also Sinn, näher hinzuschauen und die Frage zu stellen, was aus den Dilemmata der Freiheit, die vormals zur territorialen Mitte der Moderne geführt hatten, heute geworden ist.

Das neue Paradigma der Regionalisierung

In einer Publikation des deutschen Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR 2000) zum Thema „Die neue Konjunktur von Region und Regionalisierung“ heißt es im Vorwort:

„`Region´ war noch vor 30 oder 40 Jahren in Deutschland hauptsächlich ein Fachterminus von Raumplanung und Geographie. In den letzten beiden Jahrzehnten wurde `Region´ dann zu einem viel verwendeten Terminus in Öffentlichkeit und Politik – und, als Reaktion darauf, in vielen Wissenschaften.“ (BBR 2000b: I)

Regionalität, so heißt es weiter, sei kein „Relikt der Vormoderne“, sondern ein „generelles strukturelles Prinzip spätmoderner Gesellschaften“. Unter allen Autoren der Publikation herrsche Übereinstimmung,

„... daß die räumliche Dimension künftiger Wirtschaft und Gesellschaft ... zwar einerseits durch die Entgrenzung und weltweite Integration der Güter- und Faktormärkte geprägt sein wird, andererseits aber durch eine Regionalisierung spezialisierter Produktions-Cluster, unabhängig davon, was auch immer `regionsspezifisch´ produziert wird, und daß letztere wiederum mitgeprägt wird durch veränderte Formen raumbezogener Politik.“ (ebd.: I)

Während das Globale außerordentlich vage als „Entgrenzung“ beschrieben wird und nicht erklärt wird, worin sich die neue Globalität von der klassisch modernen Orbis-Struktur unterscheidet, ist das eigentlich Neue die Umstellung auf den Regionsbegriff. Aus dem Zitat geht hervor, daß hier nicht nur Veränderungen der Gebietsgröße und Homogenitätstiefe angenommen werden, sondern eine Umstellung in der institutionellen Konstituierung stattfindet. Es ist von „spezialisierten Produktionsclustern“ die Rede. Damit können Agglomerationen gemeint sein, aber auch Standorte, die jeweils von einer bestimmten Faktorkombination geprägt sind. Ein Produktionscluster ist in jedem Fall nicht flächendeckend oder flächenbestimmend. Er definiert weder eine Marktsphäre noch ein politisches Hoheitsgebiet. Er ist keine generalisierende Einheit. Er besitzt keine allgemeine Relevanz für alle wirtschaftlichen Akteure oder Bürger. In der klassischen Territorialisierungstheorie käme niemand auf den Gedanken, solche standörtlichen oder agglomerativen Sonderlagen mit der Einhegung globaler Beziehungen zu beauftragen. Hier war es die relative Größe, Allgemeinheit und Gleichmäßigkeit des Territoriums, die – durch Aggregation zur Nation – Teilnahmemöglichkeiten und Freiheitsgrade sicherstellten. Die Regionalisierungstheorie will nun Teilnahme und Autonomie ausgerechnet mit den Sonderlagen verknüpfen. Wie ist sie mit der Aggregationsvoraussetzung fertig geworden?

„Das erste Argument ist im Wesentlichen staats- bzw. organisationstheoretisch. Demnach stoßen hierarchisch organisierte unitarische Staaten zunehmend an die Grenzen ihrer Kapazität zur Bewältigung der immer komplexer werdenden Aufgaben und zur Verarbeitung der immer zahlreicher werdenden Konflikte. Gegenüber rigiden hierarchischen Systemen haben dezentrale Organisationen mit teilautonomen (regionalen) Entscheidungseinheiten den Vorzug der größeren Flexibilität. Dieses abstrakte organisationstheoretische Argument ist im Hinblick auf einen dezentralen Staatsaufbau insofern besonders relevant, als eine politisch-administrative Dezentralisierung eine größere Problemlösung und eine direktere Rückkopplung der politischen Willensbildung mit der Exekutive ermöglicht.“

Das zweite, eher sozialökonomische Argument verweist auf die zunehmende Zahl neuerer Untersuchungen, die den unterschiedlichen wirtschaftlichen Erfolg von Regionen für nicht allein ökonomisch erklärbar halten, sondern die Bedeutung der ‚territorialen Einbettung‘ hervorheben. Damit sind das komplexe Wirkungsgeflecht des sozialen und kulturellen Milieus und speziell die ‚institutionelle Dichte‘ einer Region als wesentliche Determinanten für die Flexibilität und Innovationsfähigkeit der regionalen Ökonomien angesprochen.“ (Blotevogel 2000: 393f)

Soweit die in der Publikation vorgetragenen Hauptargumente, die als repräsentativ für einen ganzen Diskurs genommen werden dürfen. Die Argumentation ist freilich begriffslogisch nicht sauber. Einerseits wird die ökonomische und politische Territorialisierung nicht korrekt dargestellt, denn deren Hierarchie ist gerade eine subsidiäre Ebenen-Hierarchie und keine allbestimmende Zentralgewalt. Wer dagegen eine Dezentralisierung aufbietet, verringert die institutionelle Komplexität, denn er installiert nun eine

allbestimmende Dezentralgewalt. Die `territoriale Einbettung´ wird auf Milieus – und damit auf jeweils besondere Identitäten – verkürzt. Um die Überlegenheit dieser Verkürzung zu begründen, wird das Wort „Problemnähe“ aufgeboten – so als gäbe es nur einen bestimmten Typus von Problemen, der geographisch an einer bestimmten Stelle zu verorten sei. Die wachsende Komplexität von Problemen bedeutet aber gerade, daß es sowohl übergreifende „abstrakte“ Problemstellungen als auch spezifische „konkrete“ Problemstellungen gibt. Die einen müssen segregiert bearbeitet werden, die anderen aggregiert. Die „institutionelle Dichte“ der klassisch-territorialen Moderne besteht daher in einer Differenzierung der Abstraktionsgrade von Institutionen (und von technischen Problemlösungen), die nebeneinander und zugleich bestehen. In der oben zitierten Argumentation wird die Komplexität der Probleme und ihrer Lösungen also nicht erhöht, sondern von vornherein verringert. Der häufige Gebrauch des Wortes „komplex“ überdeckt den Differenzierungsverlust ebenso wie der Gebrauch des Wortes „flexibel“. In Wirklichkeit ist die Regionalisierungstheorie ausgesprochen monoton. Wohin sie auch blickt – sie findet immer die gleichen Probleme und Lösungen.¹

Wenn die differenzierte institutionelle Landschaft der Moderne von einem neuen Theorieparadigma so eingeebnet wird, dann ist es angebracht, hier nicht nur eine Blickverengung zu vermuten, sondern auch eine Korrespondenz mit der objektiven Welt, auf die der Theorieblick fällt. Gibt es objektive Veränderungen, die eine Einebnung institutioneller Formen auf der regionalen Ebene nahelegen? Dafür gibt es tatsächlich Indizien, die sogar weiter zurückreichen als die oben genannten 30 bis 40 Jahre. Es geht um einen Jahrhunderttrend, und als eine Art Kronzeugen für eine postterritoriale Ära kann Frankreich aufgeboten werden – ausgerechnet das klassische Land der territorialstaatlichen Moderne, das immer noch in dem Ruf steht, besonders „zentralistisch“ zu sein.

Ohne Zweifel trägt die ökonomische und politische Geographie Frankreichs auch heute Merkmale eines starken Zentrums, in dem sich die Stärke der territorialen Gesamtebene Frankreichs en bloc verkörpert. Wer allerdings die Entwicklung der letzten 60 Jahre betrachtet, wird einen entgegengesetzten Trend konstatieren. Politik und räumliche Planung scheinen bestrebt zu sein, dem zentralistischen Erbe möglichst entgegenzuarbeiten. Und dies Bestreben

¹ Es fällt der ausgesprochen sorglose Umgang mit Theoriestandards der ökonomischen und politischen Moderne auf, die gar nicht mehr korrekt rezipiert und dargestellt werden, sodaß eine faire Konkurrenz wissenschaftlicher Perspektiven gar nicht mehr zustandekommt. Ein typischer Theoriekiller ist hier die sogenannte „Regulationstheorie“, die die gesamte institutionelle und technische Theorieentwicklung der Moderne unter dem Emblem des „Fordismus“ abwickelt. (vgl. Benko/Lipietz 1992, Borst et. al. 1990, Krätke 1995).

erweist sich durchaus als realitätstüchtig. So jedenfalls ist der Eindruck, wenn man die Entstehung und Entwicklung des sogenannten „Aménagement du territoire“ verfolgt.² Eine neuere Sammelpublikation zu diesem Thema läßt das Bild eines zunächst unscheinbaren, dann aber sich vertiefenden Trendbruchs entstehen (vgl. Caro et. al. 2002). Erste Ansätze der Regionalisierung tauchten in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen auf.³ So waren die Eisenbahnpolitik (regionale Tarifsysteme), die Elektrifizierung (Konterkarierung der Kohlevorteile des Nordens durch die wasserkraft-basierte Elektrizität im Südosten und Süden) und die Wirtschaftsförderung („Wirtschaftsregionen“ des Ministeriums Clementel) frühe Felder einer gewissen Dezentralisierung. O. Dard zeigt dann, wie aus solchen Einzelansätzen eine systematische Reorientierung des Staatshandels wurde, für die überhaupt erst der Begriff „Aménagement du territoire“ geprägt wurde (Dard 2002). „Aménagement“ war also nicht der Generalbegriff für die territoriale Konstruktion Frankreichs seit dem Ancien Regime, sondern eine spezifische neue Etappe, die das allgemeine Territorium zu „füllen“ versuchte. Hier ging es nicht nur um die Einheitlichkeit des formalen Aufbaus und der institutionellen Grundausstattung Frankreichs, sondern um eine faktische Angleichung der sozioökonomischen Realentwicklung der verschiedenen Landesteile. Aménagement und Region gehören also essentiell zusammen, und darin drückt sich ein grundlegender und häufig übersehener Paradigmenwechsel in Staat und Gesellschaft Frankreichs aus. 1947 erschien J.-F. Gravier's Buch „Paris et le désert français“ (Paris und die Wüste Frankreich), das offenbar ein schon längere Zeit gewachsenes Ressentiment gegen die Hauptstadt auf den Punkt brachte (Gravier 1947). Dard verortet den turning point jedoch nicht in der Nachkriegssituation, sondern – und das ist ein brisanter Befund – im Frankreich des Vichy-Regimes (1941-1944). So sprach ein Bericht über „industrielle Dezentralisierung“ im Jahr 1942 erstmals vom „aménagement matériel du territoire“. Bereits 1941 war mit der „Délégation générale à l'équipement national“ (DGEN) dafür eine besondere Organisationseinheit gebildet worden. **Industrieverlagerung, Regionalismus, kontinentaleuropäische**

² Das „Aménagement du territoire“ bedeutet eine spezifische Ausprägung des territorialen Planens und Bauens. Es ist nicht mit der Territoriumsbildung, wie sie sich klassisch im „Corps des ponts et chaussées“ organisiert hat, identisch (vgl. DATAR 1994, DATAR 2003).

³ Der Antizentralismus bildete einen ständigen Begleiter der Geschichte des modernen Frankreichs – eine Art Schatten des Zentralismus, ein „zweites“ Frankreich. Bernard Marchand hat diese These in seiner Geschichte der Stadt Paris (im 19. und 20. Jahrhundert) belegt. Bereits die 3. Republik habe sich mehr auf die Würdenträger der französischen Provinz als auf die Hauptstadt gestützt. Mit dem Vichy-Regime sei die Hauptstadt dann wirklich zum „Sündenbock“ Frankreichs gemacht worden, und diese antimetropolitane Tendenz dauere in anderen Formen bis heute an (vgl. Marchand 1993).

Verkehrsorientierung und Fusionsbestrebungen auf kommunaler Ebene bildeten mit dem Vichy-Regime ein autoritäres Konglomerat. Nach dem 2. Weltkrieg wurde das „Aménagement“ – unter anderen Vorzeichen – zur relevanten Staatstätigkeit der IV. und V. Republik. Der regionale Ansatz war nun Ausdruck von Wirtschaftswachstum, Wohlstand und Umverteilung. A. Delamarre und M. Philipponeau haben die verschiedenen Etappen von 1947 bis 2000 nachgezeichnet (Delamarre 2002; Philipponneau 2002). In der Rekonstruktionsphase (1947-1963) wurde ein erweitertes räumliches Planungssystem aufgebaut, das in die Gründung des Forschungs- und Planungsinstituts DATAR mündete. Die folgende Periode, die von 1963 bis 1982 (Regionalgesetze Defferre) reichte, war durch wachsende zentrifugale Kräfte und durch Konflikte bestimmt, die in der Periode seit 1982 bis heute durch weitere Regionalisierungsschritte gelöst wurden (Ausbau von Vertragsbeziehungen zwischen verschiedenen Politikebenen, Einführung der neuen Raumeinheit „pays“). Es tauchten aber auch erste Stimmen auf, die vor einer Schwächung der Gesamtheit der Republik warnten. Diese Veränderungen sind nicht nur Symbolik und bloße Bekundung von Absichten. Sie korrespondieren mit einer faktischen Veränderung der sozioökonomischen Landkarte Frankreichs. 1946 bis 1954 hatten sich noch 75% des Bevölkerungszuwachses auf den Raum nord-östlich einer Linie Caen-Belfort konzentriert. Seit den 60er Jahren entstanden neue Wachstumsregionen, darunter die Bretagne, Grenoble, Toulouse. Im letzten Jahrzehnt wuchs die Pariser Region langsamer als der nationale Durchschnitt. Eine Betrachtung weiterer Indikatoren (Autobahnbau, Universitätsverteilung) zeigt ebenfalls, daß sich die Landkarte Frankreichs in den letzten 50 Jahren nicht nur in Einzelfällen, sondern in ihrer Grundlogik verschoben hat.

Dabei kommt es auf zwei Phänomene an: Es gibt eine materielle Umverteilung von Produktionsausrüstungen (Betrieben), von Infrastrukturen der Versorgung (Energie, Verkehr, Bildung, Gesundheit, Sport, Kunst) und von Gütern im Wohnumfeld – die lokale und regionale Ebene füllt sich tatsächlich. Und es gibt eine Umstellung der Anreize und Legitimationen: Die institutionelle Motivationsstruktur wird auf direkte Beteiligung umgestellt. Ein Beispiel ist die Neueinführung der „Pays“. Die lebensweltliche Zusammengehörigkeit und Bürgerinitiative von unten war früher vor allem in den oft sehr kleinen, aber starken kommunalen Einheiten verfaßt gewesen. In den nun möglichen Zusammenschlüssen (LOADT-Gesetz 1995, LOADDT-Gesetz 1999) wird der unmittelbaren Bürgerinitiative ein größeres Feld zugeordnet. Die Verfechter dieser neuen Form lokaler Regionalisierung sehen hier eine neue „aktivere“

Form der Staatsbürgerschaft und Staatsgrundlage.⁴ Allerdings ist die Arbeitsweise der Pays recht unklar und voller Redundanzen. Die Kooperationen, Netzwerke und Außenpolitiken der teilnehmenden Kommunen scheinen das Werk einiger Aktivbürger und Verbände zu sein; auch sind die Pays keine obligatorische und flächendeckende Formation. Sie bilden eher ein Art „Club“, bei dem Engagement immer sehr eng mit der Erwartung von neuen Versorgungsleistungen verknüpft ist. Es bleibt also unklar, wie diese Unmittelbarkeit vor Ort auf dem viel abstrakteren und indirekteren Niveau des Territoriums Relevanz gewinnen soll. Die Behauptung, mit den Pays (oder mit einer Stärkung der lokal-regionalen Ebene überhaupt) würden die lebensweltlichen Wünsche, Gefühle und Projekte der Bürger gleichsam aus dem Stand zu großräumigen Konstituenten, steht also auf schwachen Füßen. Zugleich unterstellen solche Argumentationen immer implizit eine Motivation der Bürger, die sich überlokal und überregional auf die Nation bezieht, sei zu schwach. In einem Land, das einmal auf seinen „esprit républicain“ stolz war, ist das ein bemerkenswerter Wechsel. Er geht sehr viel weiter, als es die materielle Umverteilung zu Gunsten der lokalen und regionalen Betriebseinheiten, Infrastrukturen und Haushalte begründen kann.

Integration ohne Ausschluß?

Dem Trend zur Regionalisierung liegt also nicht eine *Verfeinerung* der institutionellen Differenzierung zugrunde, sondern eine *Rücknahme* von Differenzierung. Die übergreifende Integration großer Zusammenhänge soll auf der Basis kleiner Einheiten mit jeweils besonderen Identitäten und Bindungen geschehen. Die klassischen Ausschlüsse nach innen und außen, die auf der abstrakten Grundlage des Territoriums große Aggregate formten, erscheinen umgehbar. Das wird dort noch sichtbar, wo es um die Institutionenbildung auf einem Niveau geht, das den klassischen Nationalstaat und nationale Binnenmärkte noch überschreitet. Die Europäische Union ist dafür das zentrale Beispiel. Für sie bildet die Regionalisierung einen entscheidenden Baustein, und sie definiert ihre Kohärenz ganz wesentlich über die regionale Ebene. Nach territorialer Logik wäre zu erwarten, daß auf der Gesamtebene der Union nur eine sehr dünne Schicht der Homogenisierung gebildet würde. Der weit gefaßten Außengrenze müßte – angesichts der hohen internen Heterogenität – eine besonders sorgfältige und scharfe Ausschließung von Sachverhalten folgen,

⁴ B. Leurquin vertritt diese Perspektive, sieht aber auch Schwierigkeiten „in der Anwendung“ (vgl. Leurquin 2000).

die nicht integrationsfähig sind. Nur so könnte auf der verbliebenen, sehr eingeschränkten Gesamtebene dann eine eindeutige Homogenisierung auch wirklich durchgesetzt werden. Aber die Europäische Union hat einen solche Weg klassischer Subsidiarität nicht gewählt. Sie hat – in einer eigenartigen Konvergenz der deutschen Tradition eines kooperativen Föderalismus mit dem neueren französischen Dezentralisierungstrend – ihre Kohärenz sehr stark über die regionale Entwicklung definiert. Sie hat hier auch den wesentlichen Akzent ihrer Strukturpolitik gelegt und einen Großteil ihrer Fördermittel entsprechend plazierte. Ein Großteil der aufgelegten Programme der Strukturförderung versucht direkt – ohne starke Rolle der Ebene der Mitgliedsstaaten – auf einzelne subterritoriale Sachverhalte und Bedingungen einzuwirken. Die erstrebte Angleichung der Lebensbedingungen und die polyzentrische Ordnung wird ganz wesentlich auf der subterritorialen Ebene definiert und gemessen.⁵

Dies führt zu Differenzierungsproblemen. Die besonderen Bedingungen einer Region müssen sehr stark standardisiert werden, stärker als innerhalb eines einzelnen Mitgliedsstaates. Ein Blick auf die von den Regionen zur Erlangung von Fördermitteln vorgelegten Berichte und Programme zeigt, daß sie sich sehr gleichen und damit der Vorzug der kleinräumigen Konkretion gar nicht ausgeschöpft werden kann. Zum anderen sind die Meßwege, Förderwege und Kontrollwege durch die verschiedenen Hierarchiestufen sehr lang und lassen erhebliche Unschärfen und Reibungen entstehen. Die Komplexität kann durch den Appell an Kooperationsanstrengungen zwischen den Ebenen nicht bewältigt werden. Der Ruf nach mehr und schnellerer Kommunikation und die Hoffnung auf eine Stabilisierung durch Wiederholung helfen nicht wirklich.⁶ Dies kann nicht der Unfähigkeit einzelner Akteure zugerechnet werden. Problematisch ist, daß die Dilemmata nicht zur Kenntnis genommen und offen erörtert werden.

Das gilt gerade für die Arbeiten der europäischen Raumplanung, die eigentlich aufgrund ihres räumlichen Zugriffs dafür prädestiniert ist, die Probleme einer fehlenden Differenzierung von Ebenen zu benennen und falsche Hoffnungen, die sich aus einer nur sektoralen und funktionalen Differenzierung ergeben, zu korrigieren. Aber die Dokumente der europäischen Raumplanung

⁵ Entsprechend sind die regelmäßigen Berichte zur Entwicklung der EU-Regionen angelegt. Natürlich gibt es auch bestimmte übergreifende Förderprogramme, z.B. das Programm transeuropäischer Netze (TEN) oder sektorale Programme im Bereich von Spitzentechnologien, die zu Suprastrukturen auf gesamteuropäischer Ebene führen, aber ihr materieller und institutioneller Aufwand bleibt gegenüber der regionalen Ebene weit zurück.

⁶ Der Begriff der „Politiknetzwerke“ suggeriert hier eine Systematik und Stabilität, die angesichts der fehlenden Aufgabendifferenzierung nach Politikebenen nicht entstehen kann (vgl. Held/Sanchez Velasco 1996).

sind eher allumfassend angelegt. Ihre Thematik ist so breit angelegt, daß hier der Eindruck entsteht, die europäische Raumforschung und Raumplanung sei der Ort, wo „das Ganze“ der europäischen Politik sich zusammenfügt. Das 1999 angenommene Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) setzt diese Tradition fort (vgl. EU-Kommission 1994, 1999; BBR 2000a). Es benennt drei Ziele: den wirtschaftlichen und politischen Zusammenhalt, die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und des kulturellen Erbes sowie eine ausgeglichene Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Raumes (vgl. BBR 2000a: III). Das könnte eine Art Gesamtprogramm der EU-Politik sein. Bei den Handlungsfeldern figurieren ebenfalls drei Elemente: polyzentrische Raumentwicklung und eine neue Beziehung zwischen Stadt und Land, gleichwertiger Zugang zu Infrastruktur und Wissen, umsichtiger Umgang mit der Natur und dem Kulturerbe (ebd.: III). Sieht man sich die Handlungsfelder näher an, so fällt wiederum der allumfassende Charakter auf. So figurieren im ersten Feld die Disparitäten des Bruttoinlandsprodukts und die unterschiedlichen Arbeitslosenraten in der EU. Soll man daraus schlußfolgern, daß die europäische Raumentwicklung eine faktische Angleichung bei den regionalen BIP-Werten und bei den Arbeitsmärkten anstrebt? Welche Kenntnisse und Mittel stehen ihr da zur Verfügung – angesichts der Tatsache, daß eine solche Angleichung selbst im nationalstaatlichen Maßstab nicht programmierbar ist? Es fehlen in diesem Dokument wie in anderen Dokumenten der EU-Raumentwicklung Angaben darüber, was die EU *nicht* macht und *nicht* machen *kann*. So verweigern sich die Berichte und Programme ganz buchstäblich dem Ausschlußmechanismus. Sie konstituieren ihren Gegenstand, der in einem Rahmen wie der Europäischen Union, notwendig abstrakt ausfallen muß, nicht dadurch, daß sie Themen, Aspekte, Parameter, Indikatoren ausgrenzen, die nur subsidiär auf anderen Ebenen zu erfassen sind.⁷

Wenn in dieser Weise die europäische Integration unter Verzicht auf den zentralen institutionellen Konstitutionsmechanismus des Ausschlusses konzipiert wird, ergibt sich die Frage, was an dessen Stelle tritt. Was sind die neuen Ressourcen bei der Integration hochkomplexer Volkswirtschaften und Staatswesen? Aus dem bisher Gesagten ergeben sich zwei Mechanismen:

Es steht *eine neue Form der Gleichheit* in Aussicht: eine Gleichheit kleinerer Einheiten, eine Gleichheit in Segregation. Die klassische territoriale

⁷ Deshalb läßt sich auch kein thematischer Unterschied zwischen den europäischen Raumordnungsdokumenten und dem bundesdeutschen „Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen“ (BM Bau 1995) feststellen. Die im Anschluß an das EUREK-Programm erfolgten Konkretisierungsbeschlüsse (BBR 2000a: 209ff) könnten sich ebenso auch aus dem deutschen Rahmen ergeben.

Homogenisierung definierte Gleichheit durch den gleichen Zugang zu einer integralen Plattform. Der neue Regionalismus definiert Gleichheit ohne gemeinsame Plattform als Gleichheit der einzelnen Teilelemente. Institutionelle Integration erfolgt durch den Vergleich, den jede einzelne subterritoriale Einheit mit anderen subterritorialen Einheiten zieht. Das bedeutet auch: Die Motivbildung erfolgt auf diesem Wege. Wo eine abstrakte übergreifende Homogenität fehlt, wird die „konkrete“ Gleichheit der einzelnen Einheiten stark aufgeladen. Ungleichheit auf dieser Ebene wird nahezu unerträglich. Je weniger ein übergreifendes „Common“ in der rationalisierten Gestalt der modernen Nationalökonomie und Nationalstaatlichkeit besteht, umso schriller wird der Ruf nach Gleichheit. Auf diesem Wege können dann auch leicht die bisherigen territorialen Außengrenzen aufgehoben werden. Wo kein übergreifendes Common gebildet werden muß, sondern nur das vergleichende Nebeneinander der regionalen Subeinheiten existiert, kann man ständig neue Subeinheiten anschließen. Eine Komplexitätsgrenze des Gesamtsystems gibt es nicht. Die quantitative Aufsummierung des im Grunde immer baugleichen Regionalen hat das Komplexitätsproblem ersetzt. Auf diesem Weg wird auch die Globalisierung zum provinziellen Summenspiel. Alle komplexeren Probleme werden in die Gleichheit des jeweils Überschaubaren aufgelöst.⁸

Das Nebeneinander des Gleichen wird aber noch durch einen zweiten Mechanismus ergänzt. Der neue Regionalismus insistiert darauf, daß er sich vom alten Provinzialismus dadurch unterscheidet, daß er auf starken „Verflechtungen“ beruht und „Netzwerke“ bildet. Die Summe des Gleichen wird gleichsam zur summenden Bewegung unzähliger Interaktionen. Integration wird hier an Interaktion delegiert – an Verkehr und Kommunikation. Da diese Interaktionen „global“ sind und nicht an den territorialstaatlichen Grenzen halt machen, unterminieren sie – so wird vielfach argumentiert – die territoriale Kohärenz. Merkwürdigerweise unterminieren sie aber nicht die regionale Kohärenz. Subterritoriale Einheiten sollen also verkehrs- und kommunikationsfähig sein, während der Territorialstaat gleichsam durchlöchert wird. Die oben bereits erwähnten Produktionscluster sollen dabei zwei Arten von Kommunikation und Verkehr zugleich bewältigen können. Sie sollen sich intern aus Klein- und Mittelbetrieben bilden, die durch Interaktionen ein

⁸ Ein anschauliches Beispiel für dieses Summenspiel liefern die sogenannten „Raumentwicklungsszenarien“, die in den letzten Jahren in verschiedenen europäischen Ländern verfaßt wurden und die mögliche zukünftigen Raumentwicklungen antizipieren sollen. In einer merkwürdigen Übereinstimmung über Ländergrenzen hinweg regiert hier der normative Maßstab des regionalen Ausgleichs. Unterschiede bestehen nur in der Größe der Subeinheiten und ihrer Interaktionsdichte. Stärkere regionale Disparitäten und eine stärkere Heraushebung überregionaler Funktionen werden dagegen ebenso unisono als „neoliberal“ disqualifiziert. (vgl. BBR 2004)

„Netzwerk“ bilden. Zugleich sollen die Cluster extern über Verkehr und Kommunikation Zugang zum Weltmarkt finden. Das sind zwei ganz unterschiedliche Ebenen, bei denen die transportierten Güter und die kommunizierten Informationen ganz unterschiedliche Aggregations- und Abstraktionsgrade haben. Aber der Begriff von Kommunikation und Verkehr ist hier so unspezifisch, daß er auf allen Ebenen zwischen dem einzelnen Kleinbetrieb und dem globalen Weltmarkt funktioniert. So kann dann ein Ende der aggregierten Massenproduktion und der ökonomischen und politischen Masseninstitutionen angenommen werden (Piore/Sabel 1989). Die kleinen Einheiten werden gleichsam „Automobilisten“, die die extreme Segregation des Individualverkehrs mit großen Reichweiten verbinden können (s. Exkurs).

Ein verbreitetes Bild dieser neuen Verkehrs- und Kommunikationsstruktur ist bezeichnenderweise ein naturalistisches Bild: der „Fluß“ oder „Strom“ von Materialien, Gütern, Informationen, Menschen. In so einem Fluß finden auch kleinste Partikel auf wundersame Weise ihr Ziel, ohne daß sie sortiert werden müssen, und ohne daß sie einer vermittelnden Ordnungsplattform bedürfen, auf der sie vergleichbar und austauschbar sind. Auch Jürgen Habermas hat dies Bild einer strukturlosen Bewegtheit benutzt. Seine These von der „postnationalen Konstellation“ nimmt ihren Ausgangspunkt vom Phänomen grenzüberschreitender Verkehrs- und Kommunikationsflüsse:

„Gegenüber der territorialen Verankerung des Nationalstaats beschwört der Ausdruck `Globalisierung´ das Bild von anschwellenden Flüssen, die die Grenzkontrollen unterspülen und das nationale Gebäude zum Einsturz bringen können. Die neue Relevanz von Fließgrößen signalisiert die Verschiebung der Kontrollen aus der Raum- in die Zeitdimension. Die Verlagerung der Gewichte vom `Beherrscher des Territoriums´ zum `Meister der Geschwindigkeit´ scheint den Nationalstaat zu entmachten.“ (Habermas 1998a: 103f)

Habermas schreibt „scheint“, aber er geht in der Tat davon aus, daß durch einen neuen Schub von Verkehrs- und Kommunikationsbeziehungen jede räumliche Differenzierung der Tendenz nach aufgehoben wird. Übrig bleibt dann eben das Globale:

„Ich verwende den Begriff `Globalisierung´ für die Beschreibung eines Prozesses, nicht eines Endzustandes. Er kennzeichnet den zunehmenden Umfang und die Intensivierung von Verkehrs-, Kommunikations- und Austauschbeziehungen über nationale Grenzen hinweg. Wie im 19. Jahrhundert die Eisenbahn, die Dampfschiffahrt und der Telegraph den Verkehr von Gütern und Personen sowie den Austausch von Informationen verdichtet und beschleunigt haben, so erzeugen heute die Satellitentechnik, die Luftschiffahrt und die digitalisierte Kommunikation wiederum erweiterte und verdichtete Netzwerke. `Netzwerk´ ist zu einem Schlüsselwort geworden, gleichviel, ob es sich um Transportwege für Güter und Personen, um die Ströme von Waren, Kapital und Geld, um die elektronische Übertragung und Verarbeitung von Informationen oder um Kreisläufe zwischen Mensch, Technik und Natur handelt.“ (ebd.: 101f)

Um die postnationale Konstellation zu begründen, greift Habermas also bereitwillig das Fluß-Bild auf. Er sucht dann Abstand zu diesem Bild, indem er

ein zweites Fluß-Bild aufbaut: die lebensweltliche Kommunikation. Diese baut nicht die territorialstaatlichen Grenzen wieder auf, und sie führt auch nicht eine kleinräumigere Einheit wie die Region ein. Vielmehr werden Raum und Zeit subjektiviert und zu Horizonten verwandelt, die ihre Geschlossenheit nur noch als Verständigung über Bedeutungen erhalten. Ein abgrenzbares „Ganzes“ kann nur noch an der „Perspektive der Beteiligten“ festgemacht werden, während alle objektiven Grenzen fallen. Das soll auch im globalen Maßstab möglich sein, denn die „raumzeitlichen Horizonte einer Lebenswelt, wie weitgespannt sie auch sein mögen“ bilden stets „ein intuitiv gegenwärtiges, aber zurückweichendes Ganzes“ (ebd.: 126). Man könnte hier an einen interkulturellen Dialog denken. Kann ein Dialog zum Beispiel zwischen der extremen Heterogenität religiöser Bindungen vermitteln? Und zwar ohne vermittelnde zivilisatorische Plattform, direkt als Ausfluß der Lebenswelt? Habermas mutet hier jedenfalls der lebensweltlichen Kommunikation ebensoviel zu, wie andere Autoren dem Regionalen. Die Lebenswelt und ihre kommunikative Dynamisierung spielt die gleiche Rolle wie die Region und deren Netzwerk-Dynamisierung.⁹

Hier wie dort werden also Ersatzgrößen ins Feld geführt, die sich an die Stelle des klassischen territorialen Mechanismus der Integration durch Ausschluß setzen. Die Argumentationen des neuen Regionalismus und lebensweltlich-zivilen Dialogismus berufen sich zunächst auf die objektive Aktivitätszunahme auf der globalen Ebene, um die territorialen Grenzen für obsolet zu erklären. Im zweiten Schritt werden dann ganz neue Einheiten und Ressourcen in die erzeugte Leerstelle gesetzt – ohne freilich zu präzisieren, worin das angebliche Scheitern von territorial verfaßten Institutionen besteht, und inwiefern die neuen Einheiten an diesem Punkt besser sind.

Würde man bei der angeblich überforderten Territorialität genauer hinsehen, wäre leicht feststellbar, daß zunehmende grenzüberschreitende Aktivitäten auf der Orbis-Ebene kein Argument *gegen*, sondern *für* territoriale Verfassungen sind. Abgrenzung darf nicht mit Grenzschießung verwechselt werden.¹⁰ Die Formierung von Staat und Markt auf einer subglobalen, aber supraregionalen

⁹ Warum, so könnte man fragen, sollte eine Zunahme weltweiter interkultureller Dialogströme nicht ebenso die Kulturgrenzen durchbrechen, wie es anderen Ströme mit den Territorialstaaten angeblich tun? Muß das nicht in eine „postkulturelle Konstellation“ führen, in der die kulturelle Bindungsfähigkeit zu Gunsten eines allgemeinen Kulturtourismus verschwindet, bei dem auch die Religionen auf dem Besuchsprogramm stehen? In dem elementaren Sprechakt, den die Theorie des kommunikativen Handelns immer wieder paradigmatisch anführt, ist weder Bindungskraft einer bestimmten Kultur noch eine gemeinsam geteilte Plattform jenseits der kulturellen Sonderbindungen eingebaut.

¹⁰ Man müßte den Territorialstaat und Territorialmarkt schon auf den Merkantilismus verkürzen, um diesen Schluß zu ziehen.

Aggregationsebene diene dazu, in komplexeren globalen Prozessen überhaupt verkehrs- und kommunikationsfähig zu werden. Der territoriale Ausschlußmechanismus diene dazu, Abstraktions- und Konkretisierungsstufen in Verkehr- und Kommunikation einzubauen. Es kommt also nicht auf die Menge einfacher Interaktionsakte zwischen ego und alter – oder zwischen Standort A und B – an, sondern auf den Gehalt und den Komplexitätsgrad von Verkehr und Kommunikation. Die territorialen Strukturbildungen bedeuten eine komplexitätsreduzierende Überformung, eine *Territorialisierung von Verkehr und Kommunikation*. Globale Bewegungen werden an den Grenzen nicht abgeblockt, sondern in die Preise und Normen eines Territorialstaates oder Binnenmarktes übersetzt. Diese Übersetzung bedeutet eine Besonderung gegenüber dem globalen Niveau, aber zugleich eine Vereinheitlichung gegenüber den internen Besonderheiten. Historisch unterminierte die Tatsache grenzüberschreitender Bewegungen den Territorialstaat nicht, sondern konstituierte ihn überhaupt erst. Der konstitutive Grund des Territorialstaates war und ist die Reduktion von Komplexität.¹¹

So bedeuten die hier exemplarisch angeführten Verlagerungen auf segregierte Einheiten und Interaktionen nicht eine Ergänzung und Verfeinerung der territorialen Verfassung der Moderne, sondern eine erhebliche *Revision*. Man sollte diese Revision als Symptom ernst nehmen. In der institutionellen Ordnung und in der Orientierung der technischen Entwicklung haben im Laufe des 20. Jahrhunderts offenbar einige fundamentale Veränderungen stattgefunden. Damit ist die moderne Konstituierung des Wollens und Könnens tangiert. Sie verlagert sich von den aggregierten Formen territorialer Staaten und Märkte in Subeinheiten und Einzelbewegungen. Habermas' Ausführung der These der postnationalen Konstellation ist in diesem Punkt sehr instruktiv. Er sieht einen schichtweisen Aufbau des modernen Staatswesens in vier historischen Etappen: Abhebung eines (zunächst noch absolutistischen) „Verwaltungsstaats“ gegenüber der Gesellschaft, Abgrenzung eines „Territorialstaates“, soziokulturelle Identitätsbildung im Form des „Nationalstaats“ und schließlich der durch Demokratie und Sozialleistungen legitimierte „Sozialstaat“ (vgl. Habermas 1998a: 96ff). In der postnationalen Konstellation, so Habermas, werden nun die Schichten des Territorialstaats und des Nationalstaats in der

¹¹ Es ist durchaus eine hohe Beziehungsdichte zwischen Standorten und Akteuren diesseits und jenseits einer Grenze denkbar, ohne daß diese Grenze aufgelöst werden muß. Die Basis der Grenze ist die Heterogenität zwischen zwei Gebieten, und diese wird durch Verkehrs- und Kommunikationsbeziehungen nicht aufgehoben. Sie kann sogar intensive Beziehungen animieren und durch intensive Beziehungen verstärkt werden – wie die Außenhandelstheorie erklärt. Territoriale Einheiten bilden sich nicht auf der Grundlage einer besonderen Häufung von Interaktionen in einem Raum. Die räumliche Grenzfindung ist keine Verkehrsfunktion.

Tendenz aufgelöst, nicht jedoch der Sozialstaat. Die Kombination von Bürgerrechten, Beteiligungsrechten und Sozialrechten bleibt also bestehen, und damit der Teil des Staatswesens, der einzelbürgerlich zugeschnitten ist. Hingegen werden jene beiden Schichten eliminiert, in denen ein übergreifendes, objektives Common das Staatswesen ausmacht, das von den Bürgern gemeinsam geteilt wird. Das aggregierende Element wird damit aus dem Staatswesen entfernt, und die politische Motivbildung läuft nun auf einen einzelbürgerlichen Deal hinaus, dessen einzige Verbindung in der Gleichheit der je Einzelnen besteht:

„Auf längere Sicht wird nur ein demokratischer Prozeß, der für die angemessene Ausstattung mit und eine faire Verteilung von Rechten sorgt, als legitim gelten und Solidarität stiften. Um eine Quelle von Solidarität zu bleiben, muß der Staatsbürgerstatus einen Gebrauchswert behalten und sich auch in der Münze sozialer, ökologischer und kultureller Rechte auszahlen. Insofern hat die sozialstaatliche Politik eine nicht unerhebliche Legitimationsfunktion übernommen.“ (ebd.: 117f)

So läuft die postnationale Konstellation nicht etwa auf ein hehres Weltprojekt hinaus, sondern auf eine Segregation in subnationale und subterritoriale Partikulareinheiten. Deren motivationaler Maßstab ist entsprechend kurz: Staatlichkeit muß sich „auszahlen“. Damit wird die institutionelle Reichweite der Moderne entscheidend verkürzt. Die globale Weiträumigkeit des Diskurses, der dem Territorialstaat die Totenglocke läutet, entpuppt sich als Legitimation eines reinen Sozialstaats mit einzelbürgerlichen Interessen und Verteilungskämpfen. Hier findet eine fundamentale institutionelle Verschiebung statt.

Man muß eine solche Argumentation nicht als getreues Spiegelbild der Wirklichkeit nehmen. Aber man kann sie als Symptom für tatsächliche Verschiebungen durchaus ernst nehmen. Ohne Zweifel hat ein Schwerpunkt institutioneller Neuerungen im 20. Jahrhundert auf der Ebene von Partikulareinheiten und Ausstattungsfragen gelegen, die „bürgernah“ im einzelbürgerlichen Sinn sind. Das gilt in Politik und Ökonomie. Ohne Zweifel hat auch ein Schwerpunkt der technologischen Neuerungen auf dieser Ebene gelegen: Kaiser (1997) stellt seinen Techniküberblick seit 1945 unter die Überschrift „Technisierung des Lebens“. Da es aber ohne Zweifel auch andere Entwicklungsstränge gab, wäre eine wirkliche Substitutionsthese gegenüber den territorialen Institutionen und gegenüber den Aggregationstechniken überzogen. Eher wäre eine gewisse Abdrängung der klassischen Formen der Moderne zu diagnostizieren. Sie bilden keinen selbstverständlichen Teil des bürgerlichen Lebens mehr, sondern stehen über ihm als fremde, starre, blinde, bisweilen archaisch oder naturhaft wirkende Bauten.

Exkurs: Die umgangene Aggregation

Die Eisenbahn, ein Schlüsselement des territorialen Plattformbaus im 19. Jahrhundert, hat ihre Bedeutung im Laufe des 20. Jahrhunderts immer mehr eingebüßt. Vor allem der motorisierte Straßenverkehr, sowohl im Güterbereich als auch im Personenbereich, hat die Eisenbahn zurückgedrängt. Ein anschauliches Bild gibt ein Streckennetzvergleich. Die Abbildung 8 auf der folgenden Seite zeigt das Eisenbahnnetz von Rheinland-Pfalz in den Jahren 1840, 1880, 1920 und 1993. Man sieht einen Höhepunkt des Eisenbahnsystems in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts. Dann erfolgt eine Ausdünnung, die das Netz wieder ungefähr auf den Stand von 1880 zurückwirft. Dem entspricht auch die Entwicklung bei den Fahrgastzahlen und bei den Gütertransporten.

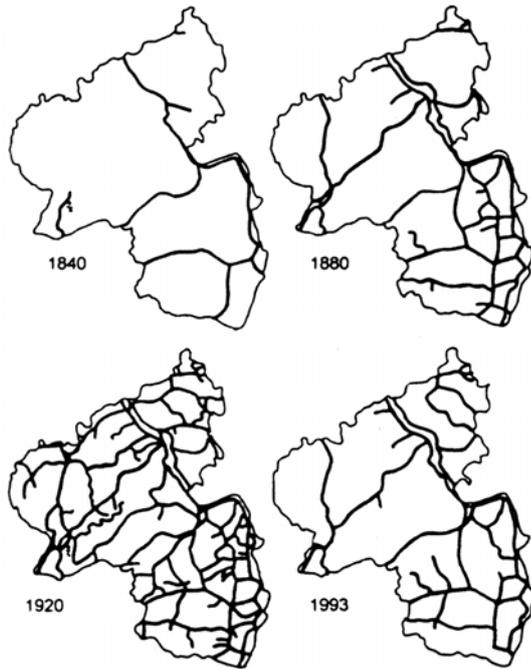
Die immensen Zuwächse des 20. Jahrhunderts im Güter- und Personenverkehr haben sich nicht bei der Eisenbahn niedergeschlagen.¹² Was ist der Grund? Worin liegt der Vorteil des Automobils? Und die zweite Frage: Was bedeutet das für die Territorialität? Wird sie nun anders hergestellt oder ist sie eventuell verzichtbar geworden?

Eine nähere Betrachtung des Automobil-Systems zeigt, daß die Differenz der Fahrgeschwindigkeit zur Eisenbahn nicht sehr groß ist. Auch die absolute Tragfähigkeit ist bei der Eisenbahn ähnlich (evtl. sogar höher) anzusetzen. Nicht anders sieht es bei der Reichweite aus. Die entscheidende Differenz liegt in der erheblich höheren gebietsbezogenen Feingliedrigkeit des Automobilsystems. Es kann Personen und Güter viel differenzierter nach Eigenschaften, Quelle und Ziel segregieren – und zwar, ohne daß bei Geschwindigkeit, Tragfähigkeit und Reichweite größere Einbußen hingenommen werden müssen.

Das ist der entscheidende Punkt. Im alten System mußte die Segregation per Pferdewagen oder zu Fuß erfolgen. Die Eisenbahn konnte ihre Geschwindigkeit, Tragfähigkeit und Reichweite nur durch starke Aggregation erzielen. Der PKW kann sich quasi von einer Haustür über eine große Strecke wieder zu einer Haustür bewegen. Es hat dabei – bezogen auf die einzelne Person und „den ersten und den letzten Kilometer“ an der Quelle und am Ziel – eine höhere Tragfähigkeit und Geschwindigkeit. Ebenso können fast beliebige Stops „unterwegs“ eingelegt werden. Die Isolierung von der Landschaftswahrnehmung kann durchbrochen werden. Das Abhebungsproblem, das die Aggregatbildung mit sich zog, scheint sich zu erledigen. Das Automobil überspringt eine Reihe von Schnittstellen und logistischen Arbeiten, die im Aggregieren bzw. Segregieren von Güter- bzw. Personenströmen bestanden. Das Automobil und der LKW kommen anscheinend ohne Bahnhof aus.

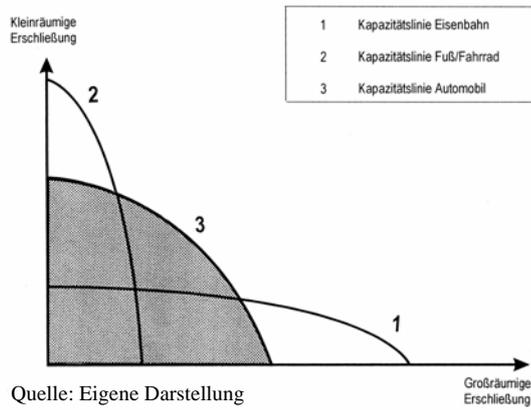
¹² Das Beispiel ist repräsentativ für die Gesamtentwicklung in Deutschland und vielen anderen Ländern. (vgl. Gall/Pohl 1999: 38f, 56)

Abbildung 8: Das Eisenbahnnetz in Rheinland-Pfalz 1840 bis 1993



Quelle: Monheim 1997

Abbildung 9: Kapazitätsgrenzen unterschiedlicher Verkehrssysteme



Quelle: Eigene Darstellung

Die Abbildung 9 auf der vorigen Seite skizziert den Spannweiten-Vorteil des Automobils schematisch. Das Automobilsystem überbrückt besser den Gegensatz von großen Sammelwegen und kleinen Zugangswegen bzw. von großem und kleinem Gebiet. Das alte Verkehrssystem paßte sich mit einer dualen Struktur dem Gegensatz zwischen allgemeinem Territorium und besonderem Ort an, indem es Fuß/Fahrrad und Eisenbahn gegenüberstellte und dazwischen eine logistische Schnittstelle (einen Versammlungspunkt) setzte. Das neue Verkehrssystem überspringt diese Schnittstelle. Dieser Sprung wird von den Nutzern des Automobilsystems in der einen oder anderen Form immer wieder als der entscheidende Vorteil empfunden.¹³ Man kann diesen Sachverhalt auch in Opportunitätskosten ausdrücken. Das alte, duale System hatte hohe Opportunitätskosten bei der Wahl jeweils eines Verkehrsmittels. Die Eisenbahn reichte schlecht in den Nahbereich, der Pferdewagen schlecht in den Fernbereich. Man konnte die Opportunitätskosten nur durch die Kombination beider Verkehrsmittel vermeiden, mußte dazu aber Sammlungskosten und „Verpackungs“-Kosten hinnehmen. Das Automobil präsentiert sich als Verkehrsmittel, daß beide Bereiche ohne diese Kosten oder mit erheblich weniger Kosten abdeckt.

Da liegt ein entscheidender Punkt: *die Vermeidung der Aggregationsanstrengung*. Das Automobilsystem macht es möglich, daß fast das gesamte Feld der Mobilität durch eine relativ kleinteilige, individuelle, segregierte Bewegungsform abgedeckt werden kann. Güter und Personen können von Einzelbetrieb zu Einzelbetrieb oder von Wohnhaus zu Wohnhaus bewegt werden, ohne eine Phase und einen Zustand der Aggregation zu durchlaufen. Zwar bilden die vielen individuellen Einzelbewegungen hier und da durchaus große Ströme (z.B. auf der Autobahn), aber diese Ströme sind nicht wirkliche Aggregate, sondern nur äußerlich – durch die Straßenunterlage – zusammengebrachte Einzelbewegungen.¹⁴

Worauf beruhen die erstaunlichen Möglichkeiten des Automobilsystems? Zunächst ist es die Motorenentwicklung für kleine, einzelne Fahrzeuge in Verbindung mit der Reifentechnik, die es dem Einzelfahrzeug ermöglicht, in einen weiten Bereich des Massenverkehrs vorzudringen und diesen zu individualisieren. Wenn so die Tätigkeiten und Orte der Aggregation übersprungen werden können, so vermehren sich andere Tätigkeiten und Orte: Die Einrichtungen, die sich mit der Herstellung, Wartung, Reparatur, Kontrolle der Fahrzeuge, mit ihrer Versorgung mit Kraftstoff (Raffinerien,

¹³ Verschiedene Untersuchungen belegen, daß eine oberflächliche Automobilkritik, die auf „Staus“ oder „Enge der Blechkiste“ verweist oder ein Imponiergehabe als Motiv ins Feld führt, fehlgehen (vgl. Kuhm 1997; Heine/Mautz/Rosenbaum 2001).

¹⁴ Die Unterschätzung des Aggregationsdilemmas und der mit der Aggregation und Segregation verbundenen Anstrengung findet sich häufig bei Anhängern einer „vollständigen“ Raumerschließung durch Eisenbahnsysteme (vgl. Hüsing 1999, Monheim 1997). Der Vorschlag der sogenannten „Flächenbahn“ wäre der Versuch, daß Automobilsystem mit den Mitteln der Eisenbahn nachzubauen. Dies wäre extrem kostspielig und auch ökologisch extrem aufwendig.

Tankstellen) und mit ihrer Unterbringung (Garagen, Parkplätze) befassen, werden ungleich aufwendiger und größer – auch im Verhältnis zum gewachsenen Transportvolumen. Vor allem aber findet ein verstärkter Rückgriff auf ein anderes Element statt: die Energie. Das Überspringen der Gebietslogik von großem und kleinem Gebiet wird mit einer Multiplizierung der Antriebsaggregate (Motoren) und ihres Energieverbrauchs erkaufte. Dazu gehört aber auch ein erhöhter psychischer Aufwand für die individualisierte Fahrerleistung. Dieser Faktor spielt – neben Kosten und Fahrzeiten – in bestimmten Verkehrsbereichen (z.B. metropolitaner Berufsverkehr) durchaus eine Rolle. Solange Treibstoff verfügbar ist, und überhaupt immer neue Kräfte mobilisierbar erscheinen, erscheint die Rationalität der Kraftersparnis, vermittelt durch mehrstufige, aggregierte und segregierte Verkehrssysteme unter Einschluß der Eisenbahn, entbehrlich.

An dieser Stelle wird deutlich, daß mit dem veränderten Modal Split zwischen Eisenbahn und Automobil nicht nur ein Verkehrsmittelwechsel stattgefunden hat sondern ein fundamentaler Systemwechsel. Erinnern wir uns: Die Massenaggregation war eine Bedingung der Möglichkeit von Vielfalt. Im Verkehrswesen eröffnete die Aggregationsplattform der Eisenbahn den Zugang zu den unterschiedlichsten Standorten und Gelegenheiten. Mit dem Automobilsystem erscheint diese Vorbedingung und Mitte obsolet. Die kräftesparende Aggregation wird durch individuelle Kräftenobilisierung ersetzt – zumindest zweitrangig gemacht. Daneben gibt es eine zweite, parallele Veränderung. Die Struktur der individuellen Reichweitenvergrößerung durch autonome und flexible Vernetzung, die wir am Automobilsystem festgemacht haben, kehrt im Kommunikationssystem wieder. Telefon, Radio, Fernsehen, PC und Internet sind die äußeren Mittel einer neuen kleinteiligen Selbstermächtigung der Gesellschaft. Individualisierung und Globalisierung können kurzgeschlossen werden, der „Automobilismus“ wird allgemein. Er wird zur eigentlichen Signatur der „Zivilgesellschaft“ oder „Bürgergesellschaft“, die sich nun von den ökonomischen und politischen Institutionen der Moderne absetzt und ihnen „kritisch“ gegenübertritt.

Dieser Systemwechsel bedeutet sehr viel mehr, als in den Begriffen der Transportbewegung auszudrücken ist. Die neue Verbindung von individueller Unmittelbarkeit und beinahe unbegrenzter Reichweite hat auch eine transzendente Dimension. Ihre Geräte sind faszinierende Geschöpfe, ihre geheimnisvolle Macht ist mythisch. Roland Barthes hat Ende der 50er Jahre in einem seiner kleinen Aufsätze, die den „Mythen des Alltags“ gewidmet waren, über ein Automobil nachgedacht: den Citroen DS 19. Er kam damals gerade auf den Markt und hat auf die Zeitgenossen einen unerhörten Eindruck gemacht. Der DS 19 brachte das tiefere Wesen des Automobils – gereinigt von allen Muttermalen vorheriger Verkehrsmittel – auf den Begriff. „Ich glaube, daß das Auto heute das genaue Äquivalent der großen gotischen Kathedralen ist“, beginnt Barthes (Barthes 1964: 76). Hier taucht jener Kathedralen-Vergleich wieder auf, den Gauthier schon bei den Bahnhöfen gewählt hatte. Für Barthes ist der Vergleich nicht

beliebig und soll nicht nur irgendeinen Superlativ ausdrücken. In den Details der DS 19-Gestalt erspürt er eine neue Form der Erhabenheit. Da ist zunächst überhaupt der Objektcharakter der es dazu prädestiniert, etwas transzendental Unverfügbares darzustellen. Das Objekt ist immer von einer anderen Welt als das endliche Humansubjekt:

„Man darf nicht vergessen, daß das Objekt der beste Bote der Übernatur ist: es gibt im Objekt zugleich eine Vollkommenheit und ein Fehlen des Ursprungs, etwas Abgeschlossenes und etwas Glänzendes, eine Umwandlung des Lebens in Materie (die Materie ist magischer als das Leben) und letztlich: ein Schweigen, das der Ordnung des Wunderbaren angehört.“ (ebd.: 76)

Verschiedene Gestaltelemente des DS 19 unterstreichen genau diese Magie. Beim „DS“ (im Französischen als „DeEsse“ ausgesprochen, was mit „Déesse“, der Göttin, zusammenklingt – zumal das Automobil im Französischen mit „la voiture“ weiblich ist) überwiegt das Leichte das Massive, das Glatte und Glänzende das Rauhe und Grobe. Es sei, so Barthes, als ob man „von einer Welt der verschweißten Elemente“ zu einer Welt überginge, „die allein durch die Kraft ihrer wunderbaren Form“ zusammengehalten werde (ebd.: 77). Die Vorstellung von „einer weniger schwierig zu beherrschenden Natur“ werde erweckt. Das Paradox der Naturbeherrschung durch Naturgehorsam (vgl. Kap. I.1.) erscheint damit überwunden. Dazu kommt das Element der großflächigen Verglasung, die in diesem Automobil zum erstenmal den Primat gegenüber der Metallseite der Karosserie gewinnt:

„Die `Déesse` ist deutlich sichtbar eine Preisung der Scheiben, das Blech liefert dafür nur die Partitur. Die Scheiben sind hier keine Fenster mehr, keine Öffnungen, die in die dunkle Karosserie gebrochen sind...“ (ebd.: 77)

Damit ist aber der Isolationscharakter im Raum berührt, der die älteren motorisierten Verkehrsmittel prägte. Der DS 19 suggeriert Offenheit, allseitige Zugänglichkeit zur Welt, Unmittelbarkeit. Die brutale Härte des „Projektils“ und die feste Ummantelung des „Containers“ – typische Elemente des Eisenbahnsystems als harter Abstraktion – sind hier verschwunden. Bisher trug das Automobil noch die Spuren der Auseinandersetzung mit den Naturkräften, jetzt verflüchtigen sich diese Spuren. Hier ergibt sich eine Parallele zu den neueren Haushaltsgeräten, die – aus der Mikrowelt der Küche heraus – beinahe wie Spielzeuge ein großes Universum erschließen:

„Das Instrumentenbrett erinnert eher an die Schalterblende eines modernen Herdes als an die in einer Fabrikzentrale: die kleinen Klappen aus mattem, gewelltem Blech, die kleinen Schalter mit den weißen Knöpfen, die sehr einfachen Anzeiger, selbst die diskrete Verwendung des Nickels, all das bedeutet eine Art Kontrolle, unter der die Bewegung steht, die mehr als Komfort denn als Leistung aufgefaßt wird.“ (ebd.: 78)

So lautet Barthes' Resümee, daß in diesem Gerät eine neue „kleinbürgerliche Beförderung“ auf den Begriff gebracht sei. Die Faszination liegt in der ungeheuren Spannweite, die da zwischen Makrowelt und Mikrowelt überbrückt wird. Mit ihr werden die kühnsten und schroffsten Landschaften in die saubere Wohnwelt der Kleinfamilie oder des individualisierten Autolenkers gebeamt. Das Automobil ist wie ein großer

Zoom, der nach Belieben Maßstabsstufen überspringt. Hier liegt der eigentliche Kern des Mythos, der von Barthes angedeutet wird, ohne daß er direkt ausgesprochen wird: Im Automobil ist die Proportionalität des räumlichen Mediums gebrochen. Hier liegt ein entscheidender Unterschied zur Kathedrale und zum Bahnhof. Die Erhabenheit dieser Bauwerke ruhen noch auf der Proportionalität, mit der sie die Erhabenheit großer Zusammenhänge übersetzten. Im Automobil ist jegliche Proportionalität gebrochen. Es ist von daher im Grunde kein räumliches Konstrukt mehr, kein Bauwerk, sondern ein einfaches Gut mit besonderen, schier unbegrenzten Fähigkeiten. Barthes, der Semiologe, kann das Auto als Zeichen verstehen. Als Zeichen funktioniert es, denn ein Zeichen bedarf keiner Proportionalität zum Bezeichneten. Das Medium der Sprache funktioniert ohne Probleme zwischen der Mikrowelt eines Buches und der Makrowelt einer Weltgeschichte. Aber unter dem Gesichtspunkt des Mediums „Raum“ betrachtet, zeigt sich im Automobil ein Proportionalitätsbruch von geschichtlichen Ausmaßen. Es ist gerade die Autonomie und Erhabenheit der Form des DS 19, die diesen Kern des Automobilismus nun rein zum Ausdruck bringt.

Heute, ein halbes Jahrhundert später, hat diese Autonomie allerdings an Glanz verloren. Wir wissen, daß das Versprechen der individuellen Weltunmittelbarkeit nicht so aufgeht, wie das in der ersten Euphorie der damaligen Automobilsalons erschien. Der Vergleich des Automobils mit einer Kathedrale würde selbst eingefleischten Autofans nicht mehr einfallen. Eine gewisse Monotonie und Langeweile hat sich über den Automobilismus gelegt – trotz neuer Modellvielfalt und schnellerem Modellwechsel.¹⁵ Eine so besondere Situation, bei der sich eine ganze Zivilisation in einem Automobil resümierte, ist schon nicht mehr möglich. In dieser Hinsicht wird der DS 19 einmalig bleiben. Und die „Automobile“ der Informations- und Kommunikations-Elektronik können von vornherein nicht mehr so beeindruckend wie die „Deesse“. Die Errungenschaften sind nicht wertlos oder gar schädlich, aber sie haben ihr Faszinosum ebenso verloren wie der noch vor kurzem so paradigmatische „Single“. Der Reiz des Heterogenen liegt in der großen Welt, und diese läßt sich eben doch nicht ohne Verlust herunterzoomen. Die Strukturgesetze der Räumlichkeit sind nur mit erheblichen Verlusten zu überspringen. Die großen Bauwerke und Raumordnungen sind nicht zu ersetzen, weil sie die heterogene Größe der Welt proportional übersetzen. Das macht die spezifische Erhabenheit baulicher Artefakte aus. In der ernüchternden Monotonie der kleinmaßstäblichen Surrogatprodukte scheinen die Verluste auf, die durch das Umgehen und Verdrängen großer Aggregationen entstanden sind. Das gilt auch für postterritoriale Mythen wie die Regionalisierung.

Der mentale Abstand, den wir heute zu jener Situation haben, in der der DS 19 gleichsam vom Himmel herabstieg, deutet darauf hin, daß die postterritorialen Mythen

¹⁵ „Plus ca change, plus c'est la même chose“ (Je schneller etwas wechselt, umso gleichförmiger wird es) lautet ein französisches Sprichwort.

ihre Macht nicht auf Dauer behalten werden. Zwei Bruchstellen, an denen die territoriale Logik wieder in den Vordergrund treten könnte, lassen sich markieren. Zum einen könnten sich die zusätzlich mobilisierten Kräfte und Energien, die eine Umgehung der Aggregation ermöglichten, erschöpfen. Dies gilt ganz prosaisch für den Energieverbrauch segregierter Universalfahrzeuge. Es gilt auch für die gesamten Kraftaufwände, die von segregierten Grundeinheiten bei einer unmittelbaren Welterschließung notwendig sind. Diese Bruchstelle ist also ein Erschöpfungspunkt. Zum anderen könnten die Motivbildungen, zu denen eine auf kleinteiliger Autonomie beruhende Zivilgesellschaft in der Lage ist, schal werden. Gerade dort, wo deren Selbstermächtigung und deren kommunikative Netzwerke einmal fasziniert haben, könnten sich Langeweile und ein Gefühl fehlender Herausforderung breitmachen. Die Bruchstelle liegt dann darin, daß Ehrgeiz und Stolz keinen angemessenen Bezugspunkt in der Welt finden.

Von Walter Benjamin stammt das Wort vom „zu frühen Eisen“ (Benjamin 1983a: 211). Er verweist darauf, daß die Möglichkeiten des Eisenbaus von den Zeitgenossen des 19. Jahrhunderts nur schwer wahrgenommen und ausgeschöpft werden konnten. Zu sehr klebten die Vorstellungen noch an den alten Materialien oder an einem verkürzten Formbegriff, der die ökonomischen und politischen Ordnungsaufgaben baulich-räumlicher Konstruktionen auf eine schlichte Demonstration von Reichtum und Macht reduzierte. Bevor das Eisen wirklich seine Rolle für die Moderne spielen konnte, haben sich im 20. Jahrhundert nun zunächst Produktivismus und Wohlstandsanreize vor die Konstruktionsaufgaben geschoben. Es blieb daher bei einem kurzen geschichtlichen Aufscheinen der Potentiale der Eisenbahn und des Eisenbaus. Aber das ist nicht das Ende der Geschichte.

