



geographische
revue

Zeitschrift für Literatur und Diskussion

Diskussionsbeiträge zu:

Verkehr(ter) Raum. Does space matter? Ein Disput

Joachim Scheiner: Die Angst der Geographie vor dem Raum.
Anmerkungen zu einer verkehrswissenschaftlich-
geographischen Diskussion und zur Rolle des Raumes für den
Verkehr.

Gerhard Bahrenberg: Space matters? Ja, aber welcher 'Raum',
wofür, wie und wieviel!

Abgeschickt von [Wolfram Jaeckel](#) am 14 Oktober, 2002 um 09:16:21

Irgendwie ist es schon erstaunlich, dass die Debatte Scheiner – Bahrenberg kein großes Interesse geweckt zu haben scheint. Ist man müde, über den Raum als Gegenstand der Geographie zu rasonieren, was ich verstehen könnte, zumal da in der Vergangenheit einiges ins Kraut geschossen ist? Ist das Thema „Verkehrsmittelwahl“ zu uninteressant? Was den verkehrsgeographischen Sachverhalt angeht, so behauptet der eine (Scheiner), dass die Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl zu 60% auf die veränderte Siedlungsstruktur zurückzuführen seien, der andere, dass dieser Anteil höchstens bei 15 – 18% läge. Zugegeben, das gibt nun wirklich keinen Grund ab für eine interessante Debatte.

Da scheint die epistemologische Dimension – die Rolle des Raumbegriff in der Geographie -, die Scheiner dem Ganzen beimischt, mehr zu versprechen. Aber auch das hat offensichtlich keinen hinterm Ofen hervor gelockt. Lag es an Bahrenbergs etwas barscher Reaktion Scheiners „verquaste Ausführungen zur ‚Ontologie des Raumes‘“ betreffend (p.49) oder daran, dass selbst auf diesem Gebiet zwischen beiden zunächst kaum ein Unterschied zu bestehen scheint? Beide meinen, man könne den Begriff „Raum“ fallweise so definieren („deuten“, z.B. als „Distanz“, „Weglänge“), dass man damit in i.w.S. sozialwissenschaftlichen Analysen etwas anfangen, etwas erkennen kann (natürlich braucht man dann noch etwas mehr, wie z.B. „Distanz“ ausgedrückt in Kosten und ein Handlungsmodell, z.B. rational choice, und vielleicht noch anderes).

Na, das klingt doch soweit ganz bodenständig, wenn da bei Scheiner nicht dieses aufgeregt Zusätzliche, diese Überhöhung wäre, die Frage etwa, „ob die Funktion(en) dem Raum selbst ... entspringen ... oder ob der Raum lediglich eine soziale Konstruktion ist...“ (p.25). Pallas Athene entsprang dem Haupte Zeus', Eva wohl, wenn ich das richtig erinnere, der Rippe Adams. Das klingt zwar dunkel, aber, mit etwas Phantasie, ist es vorstellbar. Aber wie könnte etwas dem Raum (ob durch soziales Handeln vermittelt oder unvermittelt) entspringen? Gemeint ist wohl so etwas wie ein Sachzwang, der aus Raumstrukturen erwächst. Aber hier kann „Zwang“ ja nur bedeuten, dass bestimmte Handlungsoptionen nahegelegt, nicht determiniert werden. Das gilt nun aber für alle Strukturen, Situation, Ereignisse, mit denen wir es zu tun haben und auf die wir reagieren wollen oder müssen. Die Ereignisse vom 11. September haben, in Verbindung mit einer ziemlich krassen Mannschaft in der US-amerikanischen Administration, bestimmte Handlungsweisen nahegelegt, aber nicht zu ihnen gezwungen. Zurück zum Raum: Wegen seiner weitläufigen räumlichen Struktur müsste Atlanta, wollte es seiner Bevölkerung die gleiche U-Bahn-Erreichbarkeit ermöglichen, wie sie für die Bevölkerung in Barcelona besteht (beide Städte weisen etwa die gleiche Bevölkerungszahl auf, Atlanta aber auf 4280 qkm überbauter Fläche, Barcelona auf 162 qkm, vgl. A. Bertaud, 2002, The Spatial Organization of Cities: Deliberate Outcome or Unforeseen Consequence? WDR 2003 Background Paper. <http://econ.worldbank.org/wdr/wdr2003/...>), zusätzlich

3400 km Schienennetz und 2800 U-Bahnstationen bauen (Barcelona erreichte dies aufgrund der kompakteren räumlichen Struktur mit einer Investition von nur 99 km Schienenweg und 136 Stationen). Die Raumstruktur legt deshalb andere Handlungsweisen nahe als den Ausbau des U-Bahnnetzes, um Verkehrs- und Umweltprobleme anzugehen, wobei vermutlich ökonomische Effizienzüberlegungen eine Rolle spielen werden. Wenn man später erklären will, warum Atlanta bestimmte verkehrspolitische Lösungswege eingeschlagen hat und andere nicht, dann kann man ohne Bedenken auf die zuvor gegebene Raumstruktur als Teil der Erklärung zurückgreifen (und nicht lediglich auf ihre gesellschaftliche Konstruktion, Interpretation): Die Raumstruktur, nicht deren Interpretation, hätte die U-Bahn-Lösung ineffizient gemacht.

Entgegen Scheiner (p. 25 u. Anm. 8) kann die Soziologie ihren Gegenstand sehr wohl in der Gesellschaft, in sozialem Handeln sehen, während Analoges mit „Geographie“ und „Raum“ nicht funktioniert. Eine sich sozialwissenschaftlich verstehende Geographie will ja auch nichts anderes, als gesellschaftliche Strukturen und soziales Handeln beschreiben und erklären. Das ist ihr Gegenstand (im übrigen: eine wissenschaftliche Disziplin ohne Erkenntnisgegenstand wäre ein ziemlich haltloses Unterfangen). Um sich zu unterscheiden, greift sie, was ihre Interessen und die erklärenden Variablen angeht, ein bisschen mehr auf Dinge wie Distanzen, gebaute und natürliche Umwelt, räumliche Anordnungen zurück, als dies andere sozialwissenschaftliche Disziplinen tun. Schön, wenn sie zeigen kann, dass das etwas bringt, soll sie es tun. Wenn sie aber mit diesen Konzepten immer nur 10%, 15% etc. eines Phänomens erklären kann oder sie sich wegen des spezifischen Interesses an räumlichen Strukturen nur mit marginalen Anwendungsfeldern befasst, dann sollte sie vielleicht ihr disziplinäres Selbstverständnis überprüfen oder eben auch einen marginalen Status akzeptieren und nicht versuchen, durch überspannte theoretische Ansprüche etwas vorzugaukeln, was einfach nicht da ist.

Eine letzte Randnotiz: Der Gebrauch von einfachen Führungszeichen (vgl. Scheiners, sachlich allerdings unverständliche, Anmerkung auf Seite 30 zu Bahrenbergs Verwendung von „ ‚Raum‘ “ an Stelle von „Raum“). Auf diesem Gebiet sind beide Autoren (und nicht nur sie) geradezu Meister. Für mich drücken sich im extensiven Gebrauch von einfachen Führungszeichen begriffliche Unsicherheiten aus, die entweder wirklich bestehen oder die künstlich suggeriert werden sollen. Es wird so getan, als ob man eigentlich nicht das meine, was der Begriff bezeichnet. Jedoch: Wenn die Rede von „harten Raumexorzisten“ ist, dann sind es solche und nicht „ ‚harte‘ Raumexorzisten“ (und damit vielleicht doch eher weiche?), „Normalwissenschaftler“ sind Normalwissenschaftler (vielleicht mit Verweis auf Kuhn) und nicht ‚Normalwissenschaftler‘ usw. Bei Bahrenberg geht der Gebrauch von einfachen Führungszeichen wie Kraut und Rüben durcheinander; in vielen Fällen würden es ganz normale Führungszeichen tun, in anderen können sie einfach entfallen (z.B. kann man Vernünftiges oder Unvernünftiges machen, aber nicht ‚Vernünftiges‘, p.46). Hier besteht meiner Ansicht nach auch für das geographische Urgestein Bahrenberg noch room for improvement.

Abgeschickt von [Holger Priebe](#) am 14 Oktober, 2002 um 22:36:29

Die Bedeutung des Raumes jenseits des aktuellen Handlungskontextes

In seinem Beitrag „Die Angst der Geographie vor dem Raum. Anmerkungen zu einer verkehrswissenschaftlich-geographischen Diskussion und zur Rolle des Raumes für den Verkehr“ versucht Joachim Scheiner die These herzuleiten und zu begründen, „dass die Geographie nicht auf den Rekurs auf materielle räumliche Strukturen verzichten kann, sofern sie auf bestimmte Problembereiche anwendbares Wissen produzieren will (Besprechungsaufsatz: 19)“. Beispielhaft für diese Problembereiche wird „Alltagsmobilität“ (Verkehrshandeln) und Wohnstandortmobilität behandelt - Verkehrsgeographische Problembereiche - für deren Erörterung, seit den 70er Jahren neben der „immanenten und [von sozialwissenschaftlicher Perspektive] unabhängigen“ Betrachtung, alternativ vermehrt „nach siedlungsstrukturellen und sozialen Ursachen von Verkehr (a.a.O.: 20)“ gefragt wird.

Dass Verkehr als Folge menschlicher Verkehrsteilnahme handlungstheoretisch betrachtet werden kann ist offensichtlich, unabhängig davon stellt sich aber die Frage, ob und inwieweit räumliche Bedingungen für die Lösung von Verkehrsproblemen berücksichtigt werden müssen, um adäquate Aussagen über ihre Ursachen bzw. Gründe machen zu können.

Vertreter der „handlungszentrierten Sozialgeographie“ (i.S. Werlens) nehmen für sich in Anspruch, objektiv-räumliche Begebenheiten vernachlässigen zu können, „denn die erdräumliche Verteilung materieller Handlungsfolgen kann nur dann kausal erklärt werden, wenn auch die Handlungen kausal erklärt werden können. Ist dies nicht der Fall, dann wird jeder Versuch der Kausalerklärung erdräumlicher Verbreitungsmuster von materiellen Artefakten hinfällig“ (Werlen, 1987: 54, Quelle siehe Besprechungsaufsatz).

Die Erklärung erdräumlicher Verbreitungsmuster kann aber nicht von diesen ausgehen, da für das handelnde Subjekt die im Zusammenhang mit alltäglicher Lebenspraxis sinnhaft und aus dieser Perspektive selektiv erfahrene „Lebenswelt“ Orientierungsrahmen für das Handeln ist. Durch die gedankliche Bezugnahme auf die Welt als Welt des Handelns wird sie theoretisiert, indem Handlungsmöglichkeiten antizipiert werden. Demnach ist sie in ihrer Sinnhaftigkeit nicht physische Welt sondern drittweltlich im Sinne Poppers (n. Werlen). Aus dem unterschiedlichen ontologischen Status dieser Welten lässt sich - folgt man Werlen - der Schluss herleiten, dass kausale (naturwissenschaftliche) Erklärungen von Handlungsfolgen als Wirkungsergebnisse von Handlungen nicht möglich sind und durch die Situationsanalyse ersetzt werden müssen, die sich ausschließlich der Betrachtung der dritten Welt zuwendet. Alltägliches menschliches Handeln kann somit als Problemlösung(-versuch) aufgefasst werden, bei dem eine gegebene Problemlage P1 mittels einer vorläufigen Theorie VT erfasst und durch ein auf letztere bezogenes Handeln als Fehlerbeseitigung FB verändert wird, so dass sich aus der Vergegenwärtigung der Veränderung der Situation (Handlungsfolge)

eine neue Problemlage P2 ergibt (vgl. hierzu ausführlich a.a.O.: 57ff): P1 VT FB
P2

Demnach ist Verkehrsplanung aber ebenfalls ein Versuch der Problemlösung, bei dem die Analyse einer Problemsituation, die Entwicklung und Anwendung einer Lösungsstrategie, und die Bewertung der Folgen die verkehrsplanerische Praxis ausmachen. Lösungsstrategien und ihre Anwendung als Veränderung der Rahmenbedingungen des Verkehrs müssen dabei gerechtfertigt werden, da die Kosten für die Durchführungen gesellschaftlich getragen werden. Der Idealfall einer Theorie macht demnach die Rezeption der Folgen (P2) der Anwendung und damit der Fehlerbeseitigung überflüssig, da in der Theorie selbst diese Folgen vorweggenommen werden. Die Einbeziehung der resultierenden Problemsituation in die Situationsanalyse stellt eine Kontrollinstanz dar, deren Sinnhaftigkeit in der wissenschaftlichen Tätigkeit aus der Tatsache resultiert, dass – sofern der ontologische Status eines Modells der Wirklichkeit nicht geklärt werden kann – grundsätzlich jegliche wissenschaftliche Theorie als vorläufig angesehen und daher der Kritik ausgesetzt werden muss.

In der Verkehrsplanung ergeben sich die Folgen planerischer Eingriffe aus der veränderten Verkehrssituation, die wiederum auch Folge der individuellen Handlungen von Verkehrsteilnehmern ist. Die sozialgeographisch orientierte Verkehrsplanung steht damit vor der Aufgabe, die Veränderung des Verkehrs auf individuelle Verkehrsteilnahmen zurückzuführen und letztere auf der Grundlage der Veränderung der physischen Rahmenbedingungen zu antizipieren.

Um gesellschaftliche Problemsituationen zu erschließen, erscheint eine Einbeziehung von soziologischen Handlungstheorien in die Geographie unter der Bedingung notwendig, dass man voraussetzt, dass eine mikrosoziologische Betrachtung von Gesellschaft für die Erörterung der Problemlage relevant sein kann. Die Relevanz der „handlungszentrierten Sozialgeographie“ kann dann nicht mehr bestritten werden, da sie denjenigen Ansatz darstellt, der das Verhältnis von Handlung und Umwelt als wissenschaftliche Perspektive wählt. Fragwürdig wird der Ansatz allerdings in dem Moment, in dem räumliche Betrachtungen der gesellschaftlichen Wirklichkeit ausgeblendet werden und sich die „handlungszentrierte Sozialgeographie“ als eine Geographie „individueller Regionalisierungen“ abgrenzt und ohne Rezeption räumlich-geographischer Kontexte Alleingültigkeitsanspruch erhebt, da sie unter diesen Bedingungen - wie Scheiner andeutet (Besprechungsaufsatz: 25) - die Schnittstelle zur physischen Welt aufgibt.

Streng genommen können aus handlungstheoretischer Perspektive gesellschaftliche Probleme nur als Probleme im Zusammenhang mit individuellen Handlungen beschrieben werden. Wie bei der Verkehrsplanung aber deutlich wird, geht die geographische Fragestellung nicht vom individuellen Problem aus, sondern versucht sozialgeographische Probleme auf gesellschaftsübergreifender Ebene aus Handlungsfolgen herzuleiten. Für die Planung des Verkehrs bedeutet dieser Umstand aber, dass die Veränderung von Verhaltensweisen unter der Berücksichtigung der Veränderung der physischen

Rahmenbedingungen vorhergesagt werden, das heißt, dass der Schluss von Umwelt auf Handeln über die Rezeption der räumlichen Bedingungen möglich sein muss. Demnach muss die Bedeutungszuweisung durch das Individuum - und damit die Erhebung des ontologischen Status der Umwelt von einer physischen „Welt 1“ zu einer gesellschaftlichen „Welt 3“ i.S. Poppers - vorweggenommen werden. Diese Vorwegnahme kann aber nur dann geschehen, wenn die räumlichen Bedingungen für ein mögliches Handeln bereits geklärt sind; sie kann es zumindest dann nur, wenn wir voraussetzen, dass Handlungen auf Entscheidungen beruhen, also der Wahl zwischen Handlungsalternativen unter räumlichen Gegebenheiten. Während die handlungszentrierte Sozialgeographie also für die Erklärung von Handlungen die individuellen Sinnzuweisungen an die Umwelt als individuelle Regionalisierung fokussiert, muss bei jeder auf zukünftiges Handeln ausgerichteten Geographie der potentielle Bezugsrahmen für denkbare Handlungsalternativen geklärt werden. Räumlich-geographische Forschung muss also weiterhin darauf ausgerichtet sein, den potentiellen Wert der Landschaft, die Möglichkeiten der Inwertsetzung durch die Gesellschaft und damit die Grundlage für die „individuelle Regionalisierung“ zu klären.

Der von Scheiner angesprochene Versuch der Aufgabe der Schnittstelle zwischen Mensch und physischer Umwelt lässt sich vermutlich darauf zurückführen, dass in der „handlungszentrierten Sozialgeographie“ der deutliche Betrachtungsschwerpunkt bisher auf der Erklärung des Handlungsrahmens bei der Vorbereitung von Handlungen beruhte. Spätestens bei der Untersuchung von Handlungsfolgen, die für das handelnde Subjekt rezeptiv nicht zugänglich sind, muss die strenge „individuelle Regionalisierung“ aufgegeben werden, da eine Geographie, die (i.S. Husserls) in wissenschaftlicher Einstellung Sinnzusammenhänge eines Individuums in natürlicher Einstellung untersucht, keine Informationen gewinnen kann, die außerhalb dieser Sinnzusammenhänge bestehen.