

Joachim Scheiner

Aktionsraum

S. 69 bis 75

URN: urn:nbn:de: 0156-5599077



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

In:

ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.):
Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung

Hannover 2018

ISBN 978-3-88838-559-9 (PDF-Version)

URN: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-55993>

Aktionsraum

Gliederung

- 1 Einführung und Begriffsverständnis
- 2 Zeitgeographie
- 3 Raumbegriff
- 4 Aktuelle Aktionsraumforschung
- 5 Schlussbetrachtung

Literatur

Bei einem Aktionsraum handelt es sich um einen durch individuelles Handeln realisierten Raum. Er gilt als die Summe oder auch die räumliche Verteilung der von einer Person im Alltag aufgesuchten Orte. Aktionsraumforschung beschäftigt sich mit der Analyse, Beschreibung und Erklärung aktionsräumlichen Handelns.

1 Einführung und Begriffsverständnis

Der Aktionsraum gilt als die Summe bzw. die räumliche Verteilung der von einer Person im Alltag aufgesuchten Orte. Es handelt sich also um einen durch individuelles Handeln realisierten Raum. Die Aktionsraumforschung befasst sich demnach mit der Analyse, Beschreibung und Erklärung aktionsräumlichen Handelns. Sie ist eng mit der Mobilitätsforschung (▷ *Mobilität*) verbunden. Ihre Kernfrage lautet: „Wer macht was, wann, wo, wie oft, wie lange und warum?“ (Schwesig 1988: 17).

Die Aktionsraumforschung erlangte im Kontext der verhaltensorientierten Sozialgeographie, Verkehrsforschung und Raumplanung der 1970er Jahre große Bedeutung. Mit der Verbreitung handlungstheoretischer Grundlagen in der Geographie seit den 1980er Jahren (vgl. Werlen 1987) wurde zunehmend deutlich, dass sich menschliches Verhalten als bloße körperliche, von außen beobachtbare Bewegungen nicht angemessen verstehen lässt. Vielmehr handelt es sich stets um sinnhafte Äußerungen. Demnach sollte besser von „aktionsräumlichem Handeln“ gesprochen werden (vgl. Scheiner 1998). Die Realisierung von Sinn im Handeln kann sich nach Max Weber (1921) auf rationale Zwecke (Nutzen), Normen und Werte, aber auch Affekte oder Traditionen richten. Mit ihren Handlungsweisen reagieren Menschen demnach nicht bloß auf die ihnen durch Umwelt und Gesellschaft gesetzten Reize, sondern sie verfolgen eigene Interessen, Ziele, Motive und Strategien. Dies schließt selbstverständlich mit ein, dass sie sich umweltseitig gesetzte Anreizsysteme als Bestandteile ihrer Handlungssituation und -strategien zunutze machen.

Ein solches Begriffsverständnis umfasst auch quasi-automatisierte, stark durch Routine geprägte Handlungsweisen. Dies trifft insbesondere auf das repetitive, alltägliche Handeln zu, das in der Aktionsraumforschung im Mittelpunkt steht (vgl. Susilo/Axhausen 2014). Die Gründe dafür liegen in der Stabilität von Handlungssituationen und Rahmenbedingungen sowie im menschlichen Grundbedürfnis des Schlafens, das dem 24-Stunden-Rhythmus eines Tages folgt. Die Routinisierung des Handelns erklärt teilweise auch, warum die Strukturen alltäglicher räumlicher Mobilität und damit die Verkehrsentwicklung planerisch so schwer steuerbar erscheinen.

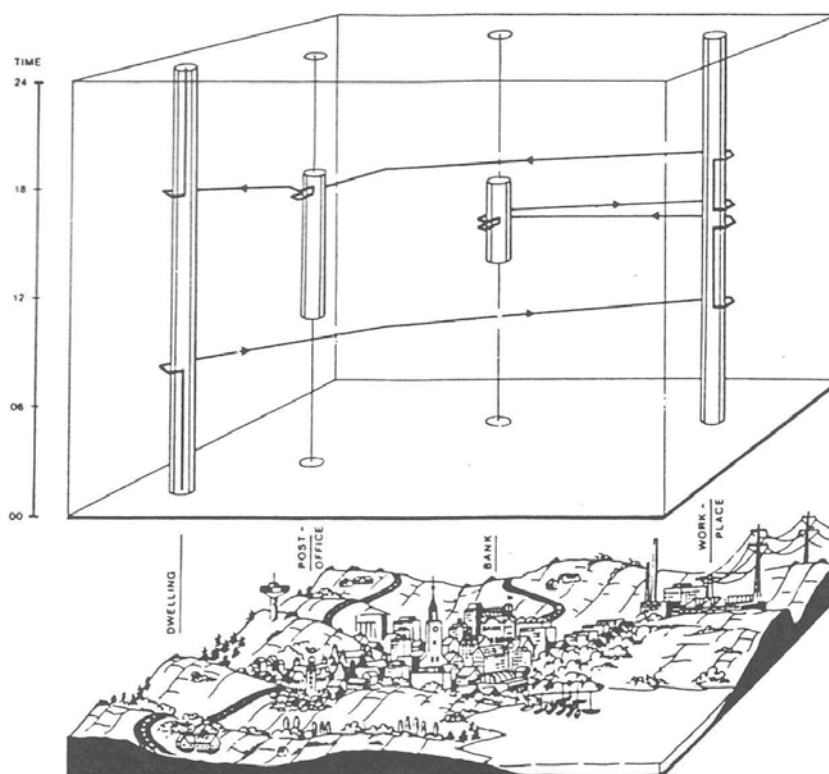
Ungeachtet der dargestellten handlungstheoretischen Grundlagen ist die Aktionsraumforschung nach wie vor überwiegend von behavioristischen Grundkonzeptionen geprägt. Als *behavioural approach* fanden diese seit den 1960er Jahren Eingang in die Geographie sowie die Stadt- und Verkehrsforschung. Zentrale Bedeutung gewannen dabei weltweit die von Lund (Schweden) ausgehende Zeitgeographie Torsten Hägerstrands (1970) (▷ *Raum-Zeit-Strukturen*) sowie die Wahrnehmungs- oder Perzeptionsgeographie. Diese Strömungen schlugen sich in Deutschland vor allem in der sozialgeographisch geprägten Aktionsraumforschung der Münchner Schule nieder (vgl. Maier/Paesler/Ruppert et al. 1977).

2 Zeitgeographie

Insbesondere die Zeitgeographie bildet auch heute eine wesentliche Grundlage zur Erforschung von Aktionsräumen (vgl. Schwanen/Kwan/Ren 2008; Shaw 2012; Patterson/Farber 2015). Danach bewegen sich Menschen durch Raum und Zeit und formen dabei Raum-Zeit-Pfade, die sich anhand einzelner Zeitabschnitte dreidimensional darstellen lassen. Die Abbildung 1 zeigt dies beispielhaft anhand eines Tagespfads. Diese Pfade sind in verschiedener Hinsicht eingeschränkt. Die

wichtigste Rahmenbedingung bildet dabei der universelle Rhythmus des Tages, der den Grund dafür darstellt, dass Ausdehnungen des Aktionsradius durch Beschleunigung erzielt werden müssen. Hägerstrand (1970) unterscheidet drei Arten von Beschränkungen: Unter den *capability constraints* werden körperliche Notwendigkeiten (regelmäßige Pausen, Schlaf, Nahrungsaufnahme etc.), technische Möglichkeiten (Verkehrssysteme, erzielbare Geschwindigkeiten etc.) und finanzielle Mittel zusammengefasst. Die Notwendigkeiten zur raumzeitlichen Bündelung von Unternehmungen mit anderen Menschen (oder auch Maschinen) – also das körperliche Zusammenreffen in bestimmten Zeiträumen an bestimmten Orten – werden *coupling constraints* genannt. Die räumlichen, zeitlichen und sozialen Beschränkungen des Zugangs zu bestimmten Orten werden als *authority constraints* bezeichnet. Aus den *constraints* lässt sich die Menge der denkbaren, innerhalb eines bestimmten Zeitraums erreichbaren Ziele und Pfade ermitteln („potential path areas“; vgl. Patterson/Farber 2015). Für die *Raumplanung* ermöglichen diese beispielsweise Schlussfolgerungen über Versorgungs- und Erreichbarkeitsprobleme, die sich räumlich, zeitlich oder nach Bevölkerungsgruppen differenzieren lassen (vgl. Schwarze 2015). Darauf basiert die gegenwärtige Forschung über erreichbarkeits- und verkehrsbezogene soziale Exklusion (vgl. Lucas 2012; FGSV 2015). Darüber hinaus bildet aktionsräumliches Handeln eine wichtige Grundlage für Verkehrsmodelle, die in vielen größeren Städten in der *Planung* kontinuierlich im Einsatz sind (*Verkehrsplanung*).

Abbildung 1: Tagespfad eines Individuums



Quelle: Lenntorp 1979: 338

Aktionsraum

Die Zeitgeographie ist stark kritisiert worden, zum einen für ihr etwas mechanistisches Verständnis menschlichen Verhaltens, zum anderen für ihren starken Fokus auf die körperliche Anwesenheit an bestimmten Orten und die dafür notwendige Fortbewegung. Vor allem seit der Ausbreitung der digitalen Technologien und des Internets wird argumentiert, dass sich Erreichbarkeit und Zugang zu Aktivitäten wie Arbeit oder Versorgung keineswegs nur aus körperlicher Fortbewegung ergibt, sondern auch durch virtuelle Mobilität bzw. Teilhabe gesichert werden kann (vgl. Adams 1995; Line/Jain/Lyons 2011).

3 Raumbegriff

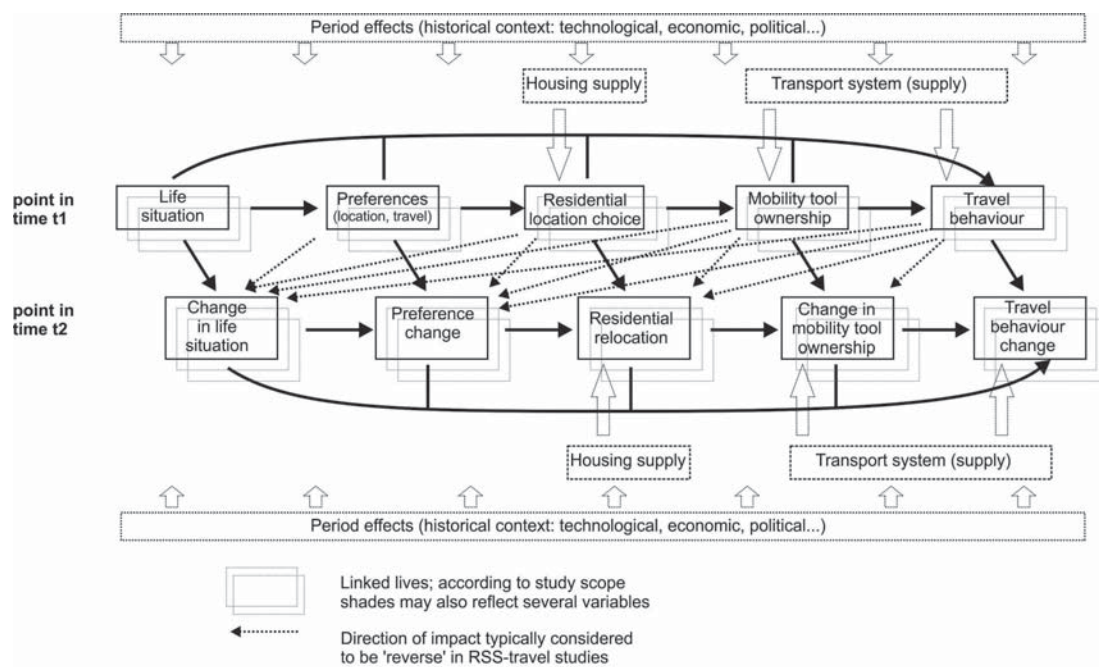
Der dem aktionsräumlichen Handeln zugrunde liegende Raumbegriff (\triangleright *Raum*) ist nicht ganz eindeutig. Einerseits wird mit dem durch das Handeln realisierten Aktionsraum ein konstruktivistischer Raumbegriff des gelebten Handlungsraums zugrunde gelegt. Dieser lässt sich nicht nur individualistisch, sondern auch als gesellschaftlicher Raum verstehen, etwa mittels Untersuchung von sozialen Interaktionen (z. B. im öffentlichen Raum) oder mittels Aggregation von Aktionsräumen über größere Kollektive. Andererseits spielt in der Aktionsraumforschung auch der gebaute Raum eine zentrale Rolle, der als Teil der Handlungssituation dem Handelnden gegenübersteht und auf den das Handeln bezogen ist. Dieser wird häufig als materieller Raum verstanden, was insoweit den Blick verstellt, als dass die Gelegenheiten oder Handlungsmöglichkeiten, die sich aus der Flächennutzung durch die Verteilung und Qualität von Einrichtungen und Verkehrssystemen ergeben, ihre Bedeutsamkeit nicht aus ihrer Materie beziehen, sondern aus ökonomischen, sozialen und politischen Bedingungen und Handlungen anderer Akteure (Bodenpreise, Bauvorschriften, Gewinnmaximierung etc.).

4 Aktuelle Aktionsraumforschung

Diese und andere Rahmenbedingungen aktionsräumlichen Handelns werden in der entsprechenden Forschung neben der Deskription von Aktionsräumen häufig in statistischen Modellen untersucht. Dabei stehen neben den erwähnten Rahmenbedingungen der sozialen und gebauten Umwelt (Gelegenheitsstruktur, Verkehrssysteme, Zeitstrukturen, aber auch soziale und rechtliche Normen) oft auch Rahmenbedingungen, Ressourcen und soziale Rollen auf der individuellen Ebene und der Haushaltsebene im Mittelpunkt, etwa Geld, Bildung, Pkw-Verfügbarkeit, Zeitbudget, Haushaltsstruktur und Geschlecht. In jüngerer Zeit werden zunehmend auch Einstellungen und Präferenzen untersucht, die insbesondere in Wohlstandskontexten von großer Bedeutung sein können, deren Beziehungen zu „harten“ Rahmenbedingungen jedoch nicht geklärt sind (vgl. Cao 2014). Die Untersuchung von Einstellungen schließt im Grunde als eine Form der Psychologisierung des Handelns an den *behavioural approach* der 1970er Jahre an. In dieser Zeit wurde Wahrnehmungen eine zentrale Rolle für die Ausbildung von Aktionsräumen zugeschrieben, indem die Raumwahrnehmung als dem räumlichen Verhalten vorgeschaltet betrachtet und der Aktionsraum als Auswahl von täglichen Zielorten („activity space“) aus den bekannten bzw. wahrgenommenen Zielorten („action space“; Horton/Reynolds 1971) angesehen wurde. Heute geht es eher darum, Einstellungen gegenüber dem räumlichen Umfeld und seinen Gelegenheiten von den objektiven

räumlichen Strukturen analytisch zu trennen. Auf diese Weise kann zwischen der räumlichen „Selbstselektion“ von Personen und Haushalten in ihrer Wirkung auf Aktionsräume einerseits und den „wahren“ (ursächlichen) räumlichen Effekten andererseits unterschieden werden, um somit die Wirkung raumplanerischer Maßnahmen auf aktionsräumliches Handeln besser abschätzen zu können. Hierbei haben sich auch Längsschnittstudien etabliert, die besser als Querschnittstudien die Identifikation von Ursachen und Wirkungen sowie die Trennung von Wirkungen nach ihrer Richtung erlauben (s. Abb. 2) (Scheiner 2014).

Abbildung 2: Prozessmodell räumlicher Mobilität



Quelle: Scheiner 2014, überarbeitet

5 Schlussbetrachtung

In der empirischen Aktionsraumforschung zeigen sich der angesprochenen mechanistischen Denkweise zum Trotz eher lose als enge Assoziationen zwischen Rahmenbedingungen und realisiertem Handeln. Stattdessen offenbaren sich im aktionsräumlichen Handeln erhebliche Freiheiten der Menschen und häufig nur schwache Bindungen an die Gelegenheitsstruktur der näheren Umgebung. Dies ist zurückzuführen auf stark differenzierte Bedürfnisse und Präferenzen einerseits, die die Vielzahl von Lebensstilen (> *Lebensstile*) und sozialen Lagen widerspiegeln, und auf historisch nie da gewesene regionale bis globale Erreichbarkeitsverhältnisse andererseits, die eine großräumliche Mobilität mit überschaubarem Zeit- und Kostenaufwand erlauben. Auf der Aggregatebene dagegen sind stärkere Zusammenhänge erkennbar, etwa in Pendlerstudien zwischen der Nähe zu Arbeitsmärkten und den zurückgelegten Pendeldistanzen.

Literatur

- Adams, P. C. (1995): A reconsideration of personal boundaries in space-time. In: *Annals of the Association of American Geographers* 85 (2), 267-285.
- Cao, J. (2014): Residential self-selection in the relationships between the built environment and travel behavior. Introduction to the special issue. In: *Journal of Transport and Land Use* 7 (3), 1-3.
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2015): *Hinweise zu Mobilität und sozialer Exklusion*. Köln.
- Hägerstrand, T. (1970): What about people in regional science? In: *Papers in Regional Science* 24 (1), 7-21.
- Horton, F. E.; Reynolds, D. R. (1971): Effects of urban spatial structure on individual behavior. In: *Economic Geography* 47 (1), 36-48.
- Lenntorp, B. (1979): Das PESASP-Modell: Seine theoretische Grundlegung im Rahmen des zeitgeographischen Ansatzes und Anwendungsmöglichkeiten. In: *Geographische Zeitschrift* 67 (4), 336-353.
- Line, T.; Jain, J.; Lyons, G. (2011): The role of ICTs in everyday mobile lives. In: *Journal of Transport Geography* 19 (6), 1490-1499.
- Lucas, K. (2012): Transport and social exclusion: Where are we now? In: *Transport Policy* 19 (2), 105-113.
- Maier, J.; Paesler, R.; Ruppert, K.; Schaffer, F. (1977): *Sozialgeographie*. Braunschweig.
- Patterson, Z.; Farber, S. (2015): Potential path areas and activity spaces in application: A review. In: *Transport Reviews* 35 (6), 679-700.
- Scheiner, J. (1998): Aktionsraumforschung auf phänomenologischer und handlungstheoretischer Grundlage. In: *Geographische Zeitschrift* 86 (1), 50-66.
- Scheiner, J. (2014): Residential self-selection in travel behaviour: Towards an integration into mobility biographies. In: *Journal of Transport and Land Use* 7 (3), 15-29.
- Schwanen, T.; Kwan, M.-P.; Ren, F. (2008): How fixed is fixed? Gendered rigidity of space-time constraints and geographies of everyday activities. In: *Geoforum* 39 (6), 2109-2121.
- Schwarze, B. (2015): *Eine Methode zum Messen von Naherreichbarkeit in Kommunen*. Münster.
- Schwesig, R. (1988): *Räumliche Strukturen von Außerhausaktivitäten. Ein Konzept zur Analyse räumlichen Verhaltens und empirische Überprüfung am Beispiel der Aktionsräume von Bewohnern der Stadtregion Hamburg*. Hamburg.
- Shaw, S.-L. (2012): Guest editorial introduction: Time geography – its past, present and future. In: *Journal of Transport Geography* 23, 1-4.
- Susilo, Y. O.; Axhausen, K. W. (2014): Repetitions in individual daily activity-travel-location patterns: A study using the Herfindahl-Hirschman Index. In: *Transportation* 41 (5), 995-1011.

Weber, M. (1921): Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriß der verstehenden Soziologie. Tübingen.

Werlen, B. (1987): Gesellschaft, Handlung und Raum. Grundlagen handlungstheoretischer Sozialgeographie. Stuttgart. = Erdkundliches Wissen 89.

Bearbeitungsstand: 12/2017