

aus:

Annika Richterich/Gabriele Schabacher (Hg.): Raum als Interface (Sonderheft Massenmedien und Kommunikation, MuK187/188), Siegen 2011, S. 23-42

Gabriele Schabacher

Fußverkehr und Weltverkehr.

Techniken der Fortbewegung als mediales Rauminterface

1. Raum-Erfahrung

Setzt die Medienwissenschaft klassischerweise mit dem Rekurs auf eine Entkopplung von Transport- und Informationssystemen ein, wollen sich die nachfolgenden Überlegungen auf den dieser vermeintlichen Emanzipation vorausliegenden Zusammenhang von Kommunikations- und Verkehrsmitteln im Sinne des englischen *communications* beziehen (vgl. Innis 1950; Hugill 1999). Danach hat Verkehr im weitesten Sinne als universales Übertragungsdispositiv von Personen, Dingen und (eben) Zeichen zu gelten. Begriffshistorisch korrespondiert ‚Verkehr‘ dabei dem lateinischen *commercium* und meint zunächst den gesellschaftlichen wie den Handels- und Warenverkehr.¹ Zur Bezeichnung der technischen Ensembles des Transports dagegen wird der Begriff erst im Zusammenhang von Industrialisierung und Eisenbahnentwicklung im 19. Jahrhundert verwendet. Unter dem Stichwort ‚Weltverkehr‘ schließlich werden global operierende Verbundsysteme und Netzwerke von einerseits Transportmitteln (Schiff, Eisenbahn) und andererseits Nachrichtentechniken (Post, Telegraphie, Fernsprecher) zusammengefasst. Wichtig festzuhalten ist, dass mit dem Verb ‚verkehren‘ sprachgeschichtlich stets auch Vorgänge der Verwandlung, Verwechslung und Umkehrung adressiert sind; worauf im Verlauf dieses Beitrags noch zurück zu kommen sein wird.

1 Zur Geschichte des Begriffs Köhnke 2001; mit Bezug auf die medientheoretische Perspektive Neubert 2011; Neubert/Schabacher 2011.

Reisegeschwindigkeit der jeweils schnellsten Züge

Strecke	km	Reisegeschwindigkeit km/h			Reisedauer Stunden		
		1855	1914	1939	1855	1914	1939
Berlin-Hamburg	286,8	44,1	88,8	125,6	6:30	3:14	2:17
Berlin-Köln	578,9	35,6	71,0	118,1	16:15	8:09	4:54
Berlin-Frankfurt/M. ...	538,9	22,9	76,0	110,0	23:30	7:05	4:54
Berlin-München	674,2	16,1	77,6	101,8	34:45	8:42	6:37
Berlin-Breslau	335,7	30,5	78,0	128,4	11:0	4:18	2:37

Abb. 1: Historischer Geschwindigkeitsvergleich (Voigt 1965: 598).

Für die Beherrschbarkeit von Reichen ist die mediale Handhabung von Raum und Zeit auf der Grundlage der verschiedenen (materialen) Kommunikationsmittel wie Straßen, Kanäle etc. entscheidend (Innis 1950). Verkehr operiert demnach immer im Raum. Es geht dabei um Prozesse der Übertragung, welche die Transportgegenstände (Personen, Rohstoffe, Waren, Energie, Information) ebenso betreffen wie die Vehikel (Eisenbahn, Schiff, Flugzeug, Papier, Strom) und die Infrastrukturen (Straße, Schiene, Kanal, Tiefseekabel, Pipeline) und deren Gelingen als komplizierter Aushandlungsprozess zwischen diesen Akteuren zu verstehen ist. Raumüberwindung ist deshalb nicht zufällig das Stichwort von Verkehrs- und Mediengeschichten gleichermaßen. Theoretisiert wird dieser Raumbezug als (imperiale) Raumerschließung (vgl. van Laak 2004; Steininger 2005) oder als Raumvernichtung, d.h. als „space-time-compression“ (Harvey 1990: 240), die zu einem Verschwinden des Raums aufgrund der beschleunigten Fahrt führt (vgl. Schivelbusch 2004 [1977]: 35ff.). Anschaulich werden diese beiden Aspekte, wenn man sich etwa die Verkürzung der Reisezeiten oder das teils abenteuerliche Ringen mit dem Gelände vergegenwärtigt (vgl. Abb. 1 u. 2).

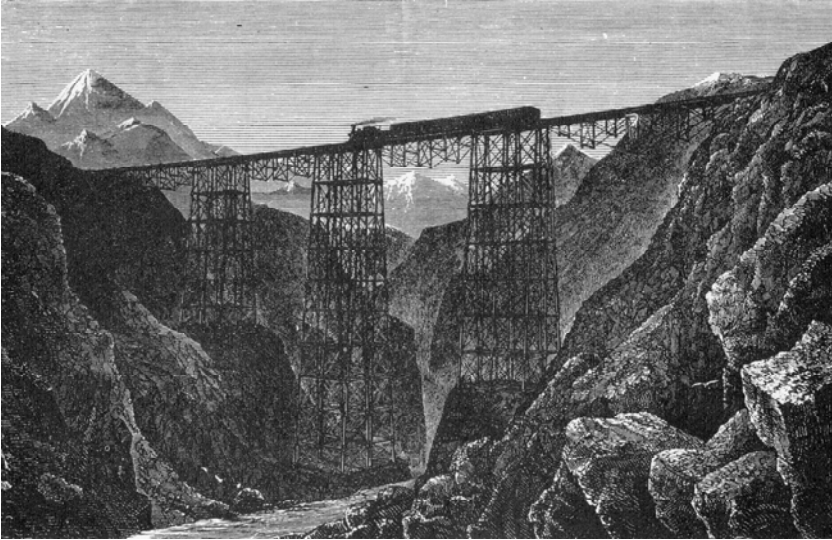


Abb. 2: Eisenbahn in den Kordilleren (Geistbeck 1986 [1895]: 317).

Wenn also Verkehr bedeutsam für die Konstitution von Raum ist,² so deshalb, weil er als Rauminterface funktioniert, als produktive Schnittstelle zum Raum, denn allein Verkehr macht Raum erfahrbar und zwar für menschliche und nicht-menschliche Akteure gleichermaßen. Die Etymologie von ‚erfahren‘ liefert in diesem Zusammenhang Aufschlüsse. Der Konnex zu dem, was wir heute unter dem Begriff Erfahrung verstehen – ein aus sinnlicher Anschauung gewonnenes

2 Mit einem solchen Interesse an Orts- und Raumbezügen kann hier an die Debatte um den ‚spatial turn‘ sowie mediengeographische Reflexionen angeschlossen werden; vgl. exemplarisch Weigel 2002; Döring/Thielmann 2008, 2009.

empirisches Wissen –, ist nämlich aufs Engste mit Verkehrspraktiken verbunden. „Einen erfahren“, so heißt es im Deutschen Wörterbuch der Brüder Grimm von 1862, bedeutet so viel wie „einholen“ („erreiten“ wird auch genannt), sodann „überfahren, [...] zu tode, [...] zu boden fahren“, aber auch „die welt, erde, reiche, länder [...] durchfahren“. Auch das Erfahren im Sinne von ‚durch Fahren Geld verdienen‘, wie es der Fuhrmann tut, kann gemeint sein; ebenso das Erkunden und das abstraktere Erfahren von Sachen. Am meisten ab von der ursprünglichen Bedeutung, heißt es schließlich, „liegt die heute gangbarste des bloßen gewahrens und vernehmens der Dinge, ohne dasz ein fahren und forschen vorausgieng“ (Grimm 1862: 788). Auch für das Adjektiv ‚erfahren‘ (im Sinne von lateinisch *expertus*) wird noch die Nähe zu „bewandert“ hervorgehoben (Adelung 1793: 1886). Deutlich wird hier also nicht nur der generelle Bezug von Verkehr und *aisthesis* im Kontext des Er-Fahrens, sondern darüber hinaus auch eine Sinnlichkeit, die nicht primär an den Sehsinn gebunden ist, sondern vielmehr die Taktilität betont und damit Sinnlichkeit wieder rückbindet an die Fortbewegung zu Fuß. Dies liest sich als Echo auf André Leroi-Gourhan, der als entscheidendes ‚Menschheitskriterium‘ evolutionstheoretisch nicht primär die Entwicklung des Gehirns („*zerebralistische Sicht* der Evolution“), sondern vielmehr die Lokomotion ansieht, genauer: den durch die Emanzipation der Hand von der Fortbewegung ermöglichten aufrechten Gang (Leroi-Gourhan 1988 [1964/1965]: 43).³

3 Tim Ingolds Analyse zu *Culture on the Ground* verfolgt in diesem Sinne die tief in unserer Kultur verankerte Wertigkeit von ‚head over heels‘ als spezifische „groundlessness“, die die kulturell-kognitive Dimension des Gehens verdeckte (vgl. Ingold 2004).

2. Fußverkehr

Der raumkonstitutiven Berührungsqualität des Verkehrs im Modus des Begehens bzw. Befahrens soll anhand der Gegenüberstellung von zwei Verkehrsformationen näher nachgegangen werden – Fußverkehr und Weltverkehr. Sie können gewissermaßen als jeweilig am äußersten Ende des lokalen bzw. globalen Endes des Verkehrsspektrums verortbare Formationen angesehen werden, wobei allein dem Weltverkehr in jeder Verkehrsgeschichte gebührende Aufmerksamkeit geschenkt wird. Wie erwähnt, bezeichnet der Begriff den Ende des 19. Jahrhunderts erfolgenden Zusammenschluss von Transport- und Nachrichtentechniken zu global operierenden Netzwerken; so etwa die Integration von Post- und Schifffahrtswesen (vgl. Abb. 3). Erfolgsbedingung derartiger Verbundsysteme ist die Gewährleistung von Anschlussfähigkeit durch ‚Schnittstellenoptimierung‘, d.h. die grundlegende Ermöglichung eines systematischen Wechsels zwischen Verkehrsmitteln bei gleichzeitiger Minimierung etwaiger Wartezeiten (Krajewski 2004: 48). Es geht damit um die weltweite Zirkulation von Dingen, Personen, Nachrichten, Geld und Energie. Obwohl diese auf globale Reichweite setzenden Projekte letztlich an ihrem Anspruch auf Restlosigkeit scheitern (müssen) (vgl. ebd.), hält die Verkehrsgeschichte gleichwohl an einem linear-teleologischen Fortschrittsmodell der Verkehrsentwicklung fest.

Umso wichtiger scheint es, noch einmal das andere Ende des Verkehrsspektrums, den Fußverkehr, in den Blick zu nehmen. Die Frage des auf Muskelkraft beruhenden Fußverkehrs ist in der Verkehrsgeschichte nur randständig behandelt worden: Noch 1994 gilt die Geschichte des Fußgängers – neben etwa der des Fahrrades oder des Reitens – als ein Desiderat der Verkehrsgeschichte (vgl. Teuteberg 1994: 190). Zwar sind seither einige kulturhistorische Studien auf diesem Feld entstanden (vgl. Wallace 1993; Solnit 2000; Ingold 2004; Urry 2007), gleichwohl beginnen verkehrshistorische Aufrisse zumeist direkt mit dem



Abb. 3: Postkammer auf einem Schnelldampfer (Geistbeck 1986 [1895]: 195).

Vehikel – in der Regel dem Floß (vgl. Geistbeck 1986 [1895]; Voigt 1965) – oder beschränken sich von vornherein auf die Darstellung der modernen Verkehrsgeschichte (vgl. Merki 2008), so dass der Fußverkehr vor allem als Merkmal vorindustrieller Kultur erscheint. Allein bei Fragen der Nachrichtenübertragung taucht der Bote als kulturgeschichtlich bedeutsame erste Figuration auf.⁴ Michael Geistbeck hält sogar ausdrücklich fest, dass zu Zeiten von Eisenbahn

4 Zur Medienphilosophie des Boten vgl. Krämer 2010.

und Telegraph „Zahl und Umfang der Fußbotenkurse“ viel beträchtlicher seien, als gewöhnlich angenommen werde:

In Deutschland z.B. beträgt die Jahresleistung durch Fußgänger noch immer 25 Millionen Kilometer. Die Summe der Fußbotenleistungen erhöht sich dabei ganz außerordentlich, sobald man auch denjenigen Teil des Postbeförderungsdienstes hierher rechnet, der die Besorgung des Postverkehrs der Landbewohner zum Gegenstand hat. So beläuft sich die von Landbriefträgern der Postverwaltung des Deutschen Reiches im Jahre 1890 zurückgelegte Wegstrecke auf 175 Millionen Kilometer, was für jeden Tag 480 000 km ausmacht. (Geistbeck 1986 [1895]: 400)

Dabei können die Hilfsmittel der Raumüberwindung im Fall des Postboten noch als direkte Körperextension mit den Füßen verbunden werden: Im französischen Département Landes etwa griffen Landbriefträger auf Stelzen zurück (vgl. Abb. 4).

Anders als die Verkehrsgeschichte misst die Verkehrsgeographie dem Fußverkehr von Anfang an Bedeutung bei. Dies ist zunächst von einem restaurativen Bedürfnis getragen: „Über dem löblichen Eifer für den *Weltverkehr* haben wir den davon abgesonderten Teil des *örtlichen Kleinverkehrs* vielfach vergessen“ (Riehl 1854: 27). Verstanden wird dies als soziale Gefahr, die derjenigen vergleichbar sei, die durch den Untergang des Kleingewerbes in Folge der Industrialisierung entstanden sei. Doch erfolgt der Zugriff auf Verkehr per pedes auch systematischer: „Das erste Transportmittel ist der Mensch selbst“ (Hettner 1952: 17). Der Fußverkehr sei als der „ursprünglichste Verkehr“ anzusehen und habe „drei Verkehrsmittel, um den Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehr zu vermitteln: Fußgänger, Träger und Läufer“ (Eckert-Greifendort 1975 [1902]: 85). Dieser Verkehr ist deshalb für die Geographie von so großer Bedeutung, weil er



Abb. 4: Landbriefträger (Geistbeck 1986 [1895]: 403).

im Gegensatz zur schematischen Verallgemeinerung des Weltverkehrs, wo stets „alle kleineren Wege [...] einfach weggelassen“ werden, die tatsächliche Beschaffenheit von Verkehrsaufkommen etc. anzugeben vermag (Hettner 1975 [1897]: 41), also empirisch aussagekräftig ist.

Bindet man dies noch einmal zurück an Schivelbuschs Perspektive einer Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, die aufgrund der Beschleunigung des Transports zu einer grundlegenden Wahrnehmungsverände-

rung führt, die den Eisenbahnreisenden die Landschaft und damit den Nahsinn verlieren lässt (vgl. Schivelbusch 2004 [1977]), so scheint mit Blick auf den Fußverkehr eine andere Perspektive denkbar. So heißt es in der nachgelassenen *Verkehrsgeographie* des deutschen Geographen Alfred Hettner über die Relationierung von Fußverkehr und Weltverkehr bzw. genauer: die mit ihnen jeweils gegebene Raumschrumpfung:

Man kann oft die Behauptung hören, für den Menschen des 20. Jahrhunderts sei die Erde kleiner geworden. Wenn man den Maßstab des Flugzeugs anlegt, dessen Geschwindigkeit [...] rund hundertmal größer als die des Fußgängers ist, so schrumpft die Oberfläche der Erde für das Flugzeug auf den zehntausendsten Teil zusammen, d.h. wenn die Erde für den Fußgänger eine Oberfläche von 509 Millionen qkm hat, hat sie für das Flugzeug nur eine solche von 50 900 qkm und ist also so groß wie Württemberg und Baden mit der Pfalz und dem bayrischen Regierungsbezirk Schwaben [...]. In noch ganz anderen Dimensionen als das Verhältnis Fußgänger-Flugzeug zu der Erde gehört das des Fußgängers zu der Geschwindigkeit der elektrischen Wellen, mit denen sich die drahtlosen Sendungen ausbreiten. Hier entspricht die Erdoberfläche etwa 70 qcm, die Erde einem kleinen Apfel von etwa 5 cm Durchmesser. (Hettner 1952: 197)

Hettner legt großen Wert darauf, dass nicht die Entfernungen kleiner geworden seien, sondern die Beherrschung der Entfernungen mit bestimmten technischen Mitteln größer. Mit jedem neuen Transportmittel, das schneller als der Fußgänger sei, habe sich das Verhältnis von menschlicher Fortbewegung und Welt geändert. Es lasse sich errechnen, nicht nur wie groß die Erde für Flugzeug und ‚elektrische Welle‘ sei, sondern auch ‚wie groß die Erde für den Reiter, für den Pferdewagen, für den Kraftwagen, für die Eisenbahn, für das Segel- und

Dampfschiff geworden ist“ (ebd.). Hettner denkt die Erde dabei als eine Ansammlung einander umschließender Sphären, wobei über den Erdschalen schnelleren Verkehrs die langsameren Verkehrsarten lägen. Falle nun ein schnelles Verkehrsmittel aus, „so fällt man gleichsam auf die nächste größere Welt des langsameren Verkehrs und schließlich auf seine eigenen Beine [...]“ (ebd.: 197f.). Hettner hält solche Störungen bei dem komplexen Verkehrszusammenhang keineswegs für unüblich. Und seiner Meinung nach kann ein solcher Ausfall nicht einfach überbrückt werden, weshalb das Reisen abseits des modernen Verkehrsstroms heute schwieriger als vor hundert Jahren, der „Entfernungswiderstand“ also wieder gewachsen sei (ebd.: 198).

Dabei sind Fußpfade in diesem Zusammenhang nicht nur als die historisch ältere und später durch Fahrwege ersetzte Form zu verstehen, sie repräsentieren vielmehr eine spezifische Anpasstheit an das Gelände:

Sie können schmal sein und sind in der Tat, wenigstens überall wo das Gelände oder der Pflanzenwuchs Schwierigkeiten machen, im Gebirge sowohl wie im Wald oder im dornigen Gebüsch (Scrub) oft gerade nur so breit, daß ein Mensch sich bewegen kann. Sie sind dem Gelände völlig angeschmiegt [...]. Der Mensch kann die größte Steigung nehmen, am steilsten klettern, scheut auch vor hohen Stufen und Treppen nicht zurück. [...] Wenn die Saumwege in den Anden so oft übermäßig steil sind, so erklärt sich das daraus, daß sie an die Stelle früherer Fußpfade getreten sind. (Hettner 1952: 27f.)

Fußpfade machen also den Weg durch den Raum noch spürbar. „Der Transport hat einen Boden, ein Medium nötig,“ heißt es bei Karl Knies, „auf welchem er bewerkstelligt wird, und ein Instrument, eine Kraft, welche die Bewegung ausführt“ (Knies 1853: 6). Versteht Knies die Verkehrsentwicklung dabei als stetige ‚Verbesserung‘ und Fortentwicklung von Weg und Kraft, geht Richard van der

Borghet von einem Feld von Optionen aus, das „von den einfachsten zu den künstlichen Formen“ reicht, also vom Fußpfad bis zum Telephondraht. Dabei wird für die ‚einfache Form‘ deren nicht zugerichteter Zustand betont: „Der Forschungsreisende, der sich durch Urwälder und Wüsteneien hindurcharbeitet, benutzt den Boden, so wie die Natur ihn bietet, als Weg“ (Borghet 1894: 4).

Wird in neueren soziologischen oder geographischen Studien die Bedeutung der Mobilität hervorgehoben, gerät die Dimension des Fußverkehrs, d.h. die Praktik des Gehens, erneut in den Blick. Dabei hat sie für das neue Mobilitätsparadigma einen herausgehobenen Status: „In terms of the history of movement walking is easily its most significant form and it is still a component of almost all other modes of movement“ (Urry 2007: 63). Schon für Michel de Certeau ist die Alltagspraktik des (urbanen) Gehens die entscheidende – subversive – Erfahrung und Bewohnbarmachung der Stadt: „Die Geschichte beginnt zu ebener Erde mit den Schritten. [...] Die Spiele der Schritte sind Gestaltungen von Räumen. Sie weben die Grundstruktur von Orten“ (de Certeau 1988 [1980]: 188).⁵ Hinsichtlich der Mobilität per pedes wird neben diesem Modus des Gehens in der Stadt, also der urbanen Ausprägung des Fußverkehrs (u.a. hinsichtlich der vieldiskutierten Figuration der Flanerie), auch die Entdeckung des Wanderns als Freizeitaktivität für den ländlichen Raum untersucht (vgl. Urry 2007).

Hervorheben möchte ich an den Positionen von Alfred Hettner bis John Urry zweierlei: zum einen die stetige Relationierung von älteren und jüngeren Verkehrssystemen, die es ermöglicht, die Raumvernichtung als Spezifik der Verkehrsentwicklung zu beschreiben. Ist es bei Hettner der Vergleich von Fußverkehr und Flugzeug, bei Schivelbusch der von Eisenbahn und Kutsche (vgl. Schivelbusch 2004 [1977]: 70), so bei Thrift der von Gehen und Autofahren.

5 Zur Kritik und Weiterentwicklung dieser Perspektive für die „post-human world“ die Analyse *Driving in the city* (Thrift 2008: 75ff.).

Zum anderen fällt eine spezifisch dem Fußverkehr und seinem Modus Operandi, dem Gehen, zugeschriebene Bahnungsoperation auf, die vor allem negativ formuliert wird: Auf Straßenpflaster und Gehsteigen ließen sich keine Fußabdrücke hinterlassen (vgl. Ingold 2004: 329; Urry 2007: 67), die Bewegung schreibe sich nicht mehr in den Raum ein.

Worum es hierbei geht, möchte ich nun in einem letzten Schritt anhand eines für Verkehrsfragen einschlägigen Textes von Bruno Latour erörtern.

3. Transport und Transformation

In seinem 1996 erschienenen Aufsatz *Trains of Thought* entwirft Bruno Latour unter dem Titel *The Paradox of the Twin Travelers* das folgende Szenario, das die Unterschiedlichkeit der Reisen eines Zwillingspaars als Differenz ihres Raum-Zeit-Umgangs erläutert:⁶

Imagine twin travelers. The first sets off into a deep jungle and cuts her way with a hatchet along a trail that is barely visible. [...] Her body bears the traces of her efforts [...]. She will no doubt remember all her life every moment of this excruciating trip through the jungle. She will remember it because each centimeter has been won through a compli-

6 Dies erinnert nicht zufällig an das ‚Zwillingsparadox‘ der speziellen Relativitätstheorie. Auch hier wird ein Problem – die Relativität der Gleichzeitigkeit – anhand eines Gedankenexperiments veranschaulicht: Wenn in bewegten Systemen Uhren langsamer gehen, altert dann ein Astronaut tatsächlich langsamer als sein auf der Erde gebliebener Zwilling? Bei Latour geht es ebenfalls um die Relativität der Raumzeit, allerdings führt dies bei ihm zu einer Aufspaltung in unendliche viele Singularitäten – „as many spaces and times as there are types of action“ (Latour 1996: 174).

cated negotiation with other entities, branches, snakes, and sticks that were proceeding in other directions and had other ends and goals. For comparison, imagine the comfort of the other twin, her brother, who traveled to the conference [...] by TGV. He sat quietly in his first-class, air-conditioned passenger car and read his newspaper, paying no attention to the many places passed by the speeding train [...]. He bears virtually no trace of journey, except for a few wrinkles on his trousers [...]. All the atoms of steel, all the electrons, all the gates and switches, all the efforts of the train companies, SNCF and CFS, were aligned in the same direction [...]. No negotiation along the way, no event, hence no memory [...]. (Latour 1998: 273)

Mit Hilfe dieses Vergleichs will Latour die Aufmerksamkeit auf ein Phänomen lenken, das der Fabrikation von Zeit logisch vorausgeht, nämlich die Relation von „*transportation* and *transformation*“ (ebd.: 174). Während es für die Schwester im Dschungel Transport nicht ohne Veränderung gibt – sie altert genau in dem Maß, wie sie sich fortbewegt, erlebt also einen Prozess –, trennt der männliche Reisende die Bewegung durch Zeit und Raum vom Vorgang des Alterns, des Lebens und der Teilhabe ab. Der Unterschied zwischen den beiden Reiseformen resultiert aus der „number and nature of the others with which each traveler is involved“ (ebd.: 175). Denn während diese im Fall der Reise im TGV „well-aligned *intermediaries*“ seien, handele es sich beim Dschungeltrip um „full *mediators*“, die Wege und Schicksale zu eigenen Bedingungen definieren. Damit wird Geschwindigkeit abhängig vom Verhältnis der relativen Anzahl von *intermediaries* zu *mediators*: Beruht die schnelle Fahrt des TGV auf einer „complete *obedience* of the places traversed“ (ebd.: 176), werde im Dschungel jeder Zentimeter des Vorwärtkommens ausgehandelt. Neben der Relation von Transport und Transformation als Frage des Verhältnisses von *intermediaries*/ *mediators* tritt damit nach Latour bei der Beschreibung der beiden Verkehrskonstellationen noch eine

weitere Dimension hinzu, nämlich die relative Sichtbarkeit der Arbeit, die für eine Ortsveränderung nötig ist. Während der erste Zwilling an jeder Stelle diese Arbeit der Ortsveränderung sieht und spürt, wird der zweite Zwilling sie allenfalls bei einer Störung der Routine des Bahnbetriebs wahrnehmen. In dieser Haltung des zweiten Zwillings artikuliert sich Latour zufolge ein grundlegender Zug unserer Kultur im Umgang mit Raum-Zeit-Akteuren: eine Fixiertheit auf das Konstante, auf *immutable mobiles*, und damit auf die Frage, „on how best to transport something without deforming it“ (ebd.: 180). Dem hält Latour eine Philosophie entgegen, die die Qualität der Andersheit und die Anzahl der beteiligten Akteure berücksichtigt und danach fragt, ob eine Ortsveränderung mit kleinen oder großen Transformationen ‚bezahlt‘ wird. Dann werde schnell klar, warum „mobile travels without mutating is so rare, so miraculous“ (ebd.: 186): Es handelt sich nämlich um einen extrem aufwändigen und deshalb eher unwahrscheinlichen Akt der Zurichtung von Systemen. Dass Zeit selbst hier nicht „pass like nothing“, könne man sich durch den Sprung aus einem TGV bei voller Fahrt verdeutlichen (ebd.: 189) – oder etwa durch den Ausfall von Klimaanlage im Hochsommer.

4. Augmented Walking

Für den vorliegenden Zusammenhang findet sich in der Gegenüberstellung von Dschungeltrip und TGV-Reise der Gegensatz von Fußverkehr und Weltverkehr wieder. Bei Latour geht es allerdings nicht um deren Festlegung auf einen örtlichen kleinen, weil begrenzten, und einen global zirkulierenden Verkehr. Auch sieht er beider Relation weder optimistisch als Fortentwicklung von einfachen zu komplizierteren Formen, noch bemüht er die gegenteilige Perspektive, die dem Artifizialen des Weltverkehrs die Natürlichkeit ursprünglicher Fortbewe-

gungsformen entgegengesetzte und diese wiederzubeleben suchte. Vielmehr kann Latour zeigen, inwiefern beide Seiten zusammenhängen: Es finden sich jeweils eine Vielzahl beteiligter Akteure – ‚branches, snakes, and sticks‘ im Fall des Fußverkehrs, ‚atoms of steel, electrons, gates, switches, train companies‘ auf der Seite des Weltverkehrs. Der entscheidende Unterschied besteht allein in deren Ausrichtung und Sichtbarkeit: Während die Akteure im einen Fall alle ihrer eigenen Richtung folgen und damit jeden Schritt im Dschungel zu einem komplexen und zeitintensiven Aushandlungsprozess machen, sind für den TGV alle Akteure auf Linie gebracht und in ihrer Arbeit für das Gesamtprodukt ‚Reise im Hochgeschwindigkeitszug‘ unsichtbar geworden. *Trail making* und *network following* unterscheiden sich also dahingehend, ob es sich um einen Transport mit oder eben ohne Transformation bzw. Deformation handelt (vgl. Latour 1998: 179).

Damit erweitert und modifiziert Latour eine grundlegende Einsicht McLuhans. Dieser hatte festgehalten: „Jede Form von Transport befördert nicht nur, sondern überträgt und verändert den Absender, den Empfänger und die Botschaft“ (McLuhan 1995 [1964]: 142). Mit Latour lässt sich dies dahingehend präzisieren, dass Techniken der Fortbewegung ihre Prozessualität und den Aspekt der Transformation, also die seitens der beteiligten Akteure in sie investierte Arbeit umso effektiver verdecken, je vermeintlich hochentwickelter sie sind. Dies erklärt, warum die Medienwissenschaft lange eine Losgelöstheit der Kommunikation von Raum-Zeit-Verhältnissen unterstellen konnte. Erst der Vergleich mit dem Fußverkehr lässt, so zeigt sich anhand des diskutierten Beispiels, auch für den TGV die Vielzahl der hier tätigen, in Reihe gebrachten Akteure wieder aufscheinen.

Im Rahmen der Verkehrsentwicklung muss also der Nahsinn nicht zugunsten des Fernsinns geopfert werden, vielmehr gilt: Ebenso wie die technisch hochgerüsteteren Formen des Weltverkehrs stellt auch der Fußverkehr nach wie vor ein verkehrstechnisch-mediales Rauminterface dar. Wenn er sich dabei ge-

rade unter den heutigen Bedingungen neue ‚Nischen‘ sucht, wie etwa Street View bei Google Earth (zur ‚Gehsimulation‘ des Geobrowsing vgl. Abend/Thielmann 2011: 139), Datenaufzeichnung per Fahrrad und zu Fuß bei OpenStreetMap oder auch Handy-Spiele mit geolokalisierten Teilnehmern (vgl. Licoppe/Inada 2010), dann zeigt sich hieran zweierlei: zum einen eine Tendenz der Relokalisierung. Die neuen Geomedien führen zu einer ‚Remedialisierung der Geographie‘ (vgl. Döring/Thielmann 2009), zu einer neuen *a-whereness* und Wiederentdeckung von Situiertheiten. In diesem aktuellen verkehrsmedialen Zusammenhang, der globale Reichweite und Perspektive mit lokaler Verortung und Situiertheit verbindet, kommt es allerdings – und das ist die andere Seite – zu neuartigen Verbundsystemen, in denen zwar die Bedeutung des Fußgängers ökonomisch auf teils überraschende Weise wieder Raum gewinnt, dies aber gleichzeitig dazu dient, die Begegnung und Aushandlung mit anderen Aktanten zu vermeiden. Bereits durch Straßen und Asphalt hatte sich das Gehen vom wegbahnenden Er-Fahren entfernt: „It appears that people, in their daily lives, merely skim the surface of a world that has been previously mapped out and constructed for them to occupy, rather than contributing through their movements to its ongoing formation“ (Ingold 2004: 329). Durch Navigationssysteme und Couchsurfing ist nun heute selbst die fremde Stadt nicht mehr fremd, man gleitet durch sie hindurch, ohne anzuecken, trifft die, die man ohnehin schon kennt und deren Erwartungen erwartbar sind. Bei dieser Form des Fußverkehrs sitzt man beinahe schon im TGV.

Literatur

- Abend, Pablo/Thielmann, Tristan (2011): „Die Erde als Interface. Ein Google Earth-Rundgang“, in: Annika Richterich/Gabriele Schabacher (Hrsg.), *Raum als Interface* (= Massenmedien und Kommunikation MuK 187/188), 127-143 (in diesem Band).
- Adelung, Johann Christoph (1793): *Grammatisch-Kritisches Wörterbuch der hochdeutschen Mundart mit beständiger Vergleichung der übrigen Mundarten, besonders aber der Oberdeutschen*, Zweyte vermehrte und verbesserte Ausgabe, Erster Theil: A–E, Leipzig.
- de Certeau, Michel (1988 [1980]): *Kunst des Handelns*, Berlin.
- Döring, Jörg/Thielmann, Tristan (Hrsg.) (2008): *Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften*, Bielefeld.
- Döring, Jörg/Thielmann, Tristan (Hrsg.) (2009): *Mediengeographie. Theorie – Analyse – Diskussion*, Bielefeld.
- Eckert-Greifendorf, Max (1975 [1902]): „Das Verhältnis der Handels- zur Anthropogeographie. Ein Beitrag zur Methodik der Handelsgeographie als Wissenschaft“, in: Erich Oremba/Ulrich auf der Heide (Hrsg.), *Handels- und Verkehrsgeographie*, Darmstadt, 71-122.
- Geistbeck, Michael (1986 [1895]): *Der Weltverkehr. Seeschiffahrt und Eisenbahnen, Post und Telegraphie in ihrer Entwicklung dargestellt*, Freiburg/Brsg. 1886; Zweite, neu bearbeitete Aufl. 1895. Reprograph. Nachdruck der 2. Aufl. u. d. T.: *Weltverkehr. Die Entwicklung von [See]Schiffahrt, Eisenbahn, Post und Telegraphie bis zum Ende des 19. Jahrhunderts*, Hildesheim.
- Grimm, Jacob und Wilhelm (1862): *Deutsches Wörterbuch*, Bd. 3, Leipzig.

- Harvey, David (1990): *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Cambridge, MA/Oxford.
- Hettner, Alfred (1952): *Verkehrsgeographie. Allgemeine Geographie des Menschen*, Bd. 3, hrsg. von Heinrich Schmitthenner, Stuttgart.
- Hettner, Alfred (1975 [1897]): „Der gegenwärtige Stand der Verkehrsgeographie“, in: Erich Oremba/Ulrich auf der Heide (Hrsg.), *Handels- und Verkehrsgeographie*, Darmstadt, 36-70.
- Hugill, Peter J. (1999): *Global Communications since 1844. Geopolitics and Technology*, Baltimore/London.
- Ingold, Tim (2004): „Culture on the Ground. The World Perceived Through the Feet“, in: *Journal of Material Culture*, 9, 315-340.
- Innis, Harold A. (1950): *Empire and Communications*, Oxford.
- Knies, Karl (1853): *Die Eisenbahn und ihre Wirkungen*, Braunschweig.
- Köhnke, K. Chr. (2001): [Art.] Verkehr, in: *Historisches Wörterbuch der Philosophie*, Bd. 11, Darmstadt, Sp. 703-705.
- Krajewski, Markus (2006): *Restlosigkeit. Weltprojekte um 1900*, Frankfurt a.M.
- Krämer, Sybille (2008): *Medium, Bote, Übertragung. Kleine Metaphysik der Medialität*, Frankfurt a.M.
- Latour, Bruno (1996): „Trains of Thought: Piaget, Formalism, and the Fifth Dimension“, in: *Common Knowledge*, 6(3), 170-191.
- Leroi-Gourhan, André (1988 [1964/1965]): *Hand und Wort. Die Evolution von Technik, Sprache und Kunst*, Frankfurt a.M..

- Licoppe, Christian/Inada, Yoriko (2010): „Shared Encounters in a Location-Aware and Proximity-Aware Mobile Community. The Mogi Case“, in: Katharine Willis et al. (Hrsg.), *Shared Encounters*, London, 105-125.
- McLuhan, Marshall (1995 [1964]): *Die magischen Kanäle. Understanding Media*, Dresden/Basel.
- Merki, Christoph Maria (2008): *Verkehrsgeschichte und Mobilität*, Stuttgart.
- Neubert, Christoph/Schabacher, Gabriele (Hrsg.) (2011): *Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien*, Bielefeld.
- Neubert, Christoph (2011): [Art.] Verkehr, in: Tina Bartz/Ludwig Jäger/Markus Krause/Erika Linz (Hrsg.), *Signaturen der Medien. Ein Handbuch zur kulturwissenschaftlichen Medientheorie*, München.
- Nuhn, Helmut/Hesse, Markus (2006): *Verkehrsgeographie*, Paderborn u.a.
- Riehl, Heinrich Wilhelm (1975 [1854]): „Wege und Stege“, in: Erich Oremba/Ulrich auf der Heide (Hrsg.), *Handels- und Verkehrsgeographie*, Darmstadt, 19-32.
- Schivelbusch, Wolfgang (2004 [1977]): *Geschichte der Eisenbahnreise. Zu Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt a.M.
- Solnit, Rebecca (2000): *Wanderlust. A History of Walking*, London/New York.
- Steiniger, Benjamin (2005): *Raum-Maschine Reichsantobahn*, Berlin.
- Teuteberg, Hans-Jürgen (1994): „Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte“, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 1, 173-194.
- Thrift, Nigel (2008): *Non-Representational Theory. Space Politics Affect*, London/New York.

Urry, John (2007): *Mobilities*, Cambridge.

van der Borght, Richard (1894): *Das Verkehrswesen*, Leipzig.

van Laak, Dirk (2004): *Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960*, Paderborn u.a.

Voigt, Fritz: (1965) *Verkehr. Zweiter Band – Erste Hälfte. Die Entwicklung des Verkehrssystems*, Berlin.

Wallace, Anne D. (1993): *Walking, Literature and English Culture. The Origins and Uses of Peripatetic in the Nineteenth Century*, Oxford.

Weigel, Sigrid (2002): „Zum ‚topographical turn‘. Kartographie, Topographie und Raumkonzepte in den Kulturwissenschaften“, in: *Kulturpoetik*, 2(2), 151-165.