

Olaf KÜHNE, Saarbrücken  
Johannes SCHMITT, Saarbrücken

## **Spiel mit Landschaft – Logiken der Konstruktion von Landschaft in der Diskursgemeinschaft der Modelleisenbahner**

### **Summary**

This paper is concerned with the question of how landscape is constructed by model railroaders. This construction takes place in a discourse community, which is characterized by a specific inherent logic. A constitutive element of the discourse of model railroaders is the demarcation from people who just play with model railroads. An essential medium concerning the distinction is landscape. Serious model railroaders are indicated by their motivation to design model landscapes that are close to the so called 'reality'. What can be described as close to the 'reality' and what is considered tolerable deviation, is negotiated discursively. These discourses are characterized by a 'ruling class' of experts which has the power to define, what is to be considered as acceptable and what is to be considered as deviant. The model railway enthusiasts' discourse on landscape illustrates in how far landscape is used as a social medium aiming to maintain the mechanisms of social distinction.

### **1 Einleitung**

Der Eisenbahnmodellbau bietet wie kaum ein anderes Freizeitbetätigungsfeld die Möglichkeit der Beobachtung der physischen Manifestation von individuellen, aber sozial präformierten, Konstrukten von Landschaft. Modellbahner setzen sich durch ihr Interesse und ihre intensive Beschäftigung mit dem Thema Landschaft von Vergleichsgruppen ab und bieten daher ein interessantes neues Forschungsfeld, das im wissenschaftlichen Diskurs bislang nur wenig Beachtung fand. In der aktuellen – insbesondere konstruktivistischen – Landschaftsforschung nimmt das Thema der Entwicklung von diskursiv verhandelten Eigenlogiken (und damit auch von Macht) in Bezug auf Landschaft eine immer prominentere Rolle ein (z.B. COSGROVE 1988, GAILING 2008, KÜHNE 2008a, OLWIG 2007 u. 2009). Im vorliegenden Beitrag wird dieses Interesse am Bezug von Eigenlogik und Landschaft aufgegriffen, indem die Formen und Wirkungen ihrer Reproduktion untersucht werden (vgl. BOURDIEU 1985, 1987, 2005). Zentrale Aspekte beziehen sich dabei auf die Fragen, wie sich Habitus und Geschmack indikatorisch in der Community der Modelleisenbahner – insbesondere in Bezug auf Landschaft – äußern. Dazu wird die Diskursgemeinschaft (SWALES 1990, OLSEN 1993, POGNER 1997) der Modelleisenbahner betrach-

tet, indem die dort vorherrschenden normativen Vorstellungen von Landschaft und deren normative Kommunikation und Eignung zur sozialen Distinktion aus Perspektive der sozialkonstruktivistischen Landschaftstheorie untersucht werden (vgl. KÜHNE 2008b, vgl. auch GAILING 2008). Landschaft kann demgemäß als schöpferischer Akt unseres Gehirns aufgefasst werden. Die individuelle Konstruktion von Landschaft basiert auf sozialen Konventionen, die durch Erziehung und Erlernen weiter vermittelt werden, aber milieuspezifisch und diskursgemeinschaftlich differenziert sein können (KÜHNE 2008b). Die Diskursgemeinschaft weist ein komplexes System von Konventionen auf, um umfangreichere Einheiten geschriebener oder gesprochener Sprache – den Diskurs – zu produzieren. Dabei fühlen sich ihre Mitglieder aufgrund des gemeinsamen Diskurses miteinander stärker verbunden als mit Nicht-Mitgliedern (POGNER 1997). Um als Mitglied einer solchen Gemeinschaft wahrgenommen und akzeptiert zu werden, müssen die Teilnehmer so interagieren, „wie es andere Mitglieder der Gemeinschaft tun“ (POGNER 1997, 2). Ziel der Untersuchung ist es, exemplarisch die Durchsetzungsmechanismen sozialer Landschaftsdefinitionen in einer Diskursgemeinschaft zu untersuchen, die aufgrund ihrer Ferne zu landschaftswissenschaftlichen Diskursen eine eigene Logik im Umgang mit Landschaft entwickelt zu haben verspricht, welche nicht wesentlich von wissenschaftlichen Definitionshoheiten tangiert ist.

Der vorliegende Beitrag gliedert sich in vier Abschnitte: Im ersten Teil sollen die theoretischen Grundlagen für das Verständnis des Verhältnisses zwischen Macht und Landschaft gelegt werden. Im zweiten Teil sollen hierzu Untersuchungsergebnisse einer qualitativen Studie vorgestellt werden, die auf Basis von Laiendiskussionen mit Modelleisenbahnern zum Thema Landschaft generiert wurden. Der darauf folgende Abschnitt befasst sich mit den Ergebnissen, die im Zuge der Untersuchung landschaftsbezogener Modellbahnliteratur gewonnen wurden. In der Synthese der Ergebnisse der beiden Untersuchungen wird in einem abschließenden Fazit zusammengefasst.

## **2 Macht, symbolisches Kapital, Geschmack und Landschaft**

Macht ist ein Phänomen, das allen menschlichen Verhältnissen innewohnt und daher häufig alltäglich wird, dass es unhinterfragt hingenommen wird (POPITZ 1992). Im Folgenden sollen insbesondere in Rückgriff auf die Machtsoziologie Pierre BOURDIEUS, aufgrund ihres breiten Ansatzes, ökonomische, soziale und kulturelle Aspekte zu betrachten, wesentliche Charakteristika sozialer Machtverteilung umrissen werden. Symbolische Macht (oder symbolische Gewalt) ist „... jede Macht, der es gelingt, Bedeutungen durchzusetzen und sie als legitim durchzusetzen, indem sie die Kräfteverhältnisse verschleiert, die ihrer Kraft zugrunde liegen“ (BOURDIEU u. PASSERON 1973, 12). Macht ist ein Resultat des Zugangs und der Verfügbarkeit von symbolischem Kapital. Unter symbolischem Kapital versteht BOURDIEU (1987) dabei Chancen, die geeignet sind, soziale Anerkennung und soziales Prestige in der gesamten Gesellschaft bzw. einzelnen Diskursgemeinschaften zu gewinnen und zu erhalten. Symbolisches Kapital tritt „als wahrgenommene und als legitim anerkannte Form“ (BOURDIEU 1985, 11) von ökonomischem, sozialem und kulturellem Kapital auf (BOURDIEU 1985 und 1987). Unter ökonomischem

mischem Kapital wird materieller Besitz verstanden, der in Geld getauscht werden kann. Soziales Kapital bezieht sich auf die Bildung sozialer Netzwerke, die sich in soziale Anerkennung transformieren lassen, „oder anders ausgedrückt, es handelt sich dabei um Ressourcen, die auf der Zugehörigkeit zu einer Gruppe beruhen“ (BOURDIEU 2005, 63). Kulturelles Kapital als Informationskapital tritt in drei unterschiedlichen Formen auf: In objektivierter Form (Bücher, technische Gerätschaften, Kunstwerke), in inkorporierter Form (Bildung, kulturelle Fertigkeiten) und in institutionalisierter Form (Abschlusszeugnisse, Bildungstitel; BOURDIEU 2005). Kapital wird zu symbolischem Kapital, da es in jeder Form „zur symbolischen Durchsetzung von Machtansprüchen eingesetzt werden“ (REHBEIN 2011, 113) kann. Die Verfügbarkeit von insbesondere kulturellem Kapital prägt dabei den Habitus. Der Habitus, als das in den Körper übergegangene Soziale, reproduziert wiederum die Bedingungen für seine eigene Produktion (BOURDIEU 1987). Der Habitus lässt sich – BOURDIEU (2005, 33) zufolge – als „ein System von Grenzen“ verstehen. Dabei hat der Habitus einen indikatorischen Charakter: „Wer den Habitus einer Person kennt, der spürt oder weiß intuitiv, welches Verhalten dieser Person verwehrt ist“ (BOURDIEU 2005, 33). Zentral für die Durchsetzung von Macht ist die habituelle Generierung und Absicherung von Definitionshoheiten über die Hierarchie von ethischen und ästhetischen Bewertungsprinzipien (BOURDIEU 2004). So wird bereits im Prozess der Sozialisation die Folgebereitschaft gegenüber den Maßsetzenden und Maßgebenden inkorporiert, von denen es gilt, Anerkennung zu generieren und „Zeichen der Bewährung zu erhalten“ (POPITZ 1992, 29). Beispielweise drückt sich der Habitus des Kleinbürgertums in Bildungsbeflissenheit aus, die durch (vielfach autodidaktischen) Erwerb von als gesichert geltenden kulturellen Kenntnissen und Deutungen geprägt ist.

In der Soziologie Bourdieus nimmt Geschmack eine zentrale Bedeutung in der habituellen Transformation von symbolischer Macht ein. Geschmack ist dabei als die wesentliche Ausdrucks- und Aktualisierungsform von Ästhetik zu charakterisieren. Dabei ist Geschmack „sozial, räumlich und zeitlich bedingt“ (ILLING 2006, 7); was als guter oder schlechter Geschmack beurteilt wird, ist davon abhängig, „von welchem so definierten Punkt aus andere Geschmäcker beurteilt werden“ (ILLING 2006, 7) und welchem Geschmack es gelingt, sich als gesellschaftlich legitim durchzusetzen, um so Geschmacksstandards durchzusetzen. In der Soziologie Pierre BOURDIEUS (1987) nehmen die Begriffe des „legitimen“, des „mittleren“ und des „populären Geschmacks“ eine zentrale Bedeutung ein. Träger des „legitimen Geschmacks“ ist demnach die „herrschende Klasse“. In der Geschichte der ästhetischen sozialen Konstruktion von Landschaft, sie „entstammt einem menschlichen Bedürfnis nach Sinnzusammenhängen“ (SEEL 1996, 116; vgl. auch KAPLAN et al. 1998), ist die Entwicklung des landschaftlichen Blicks auf physischen Raum, insbesondere in der Romantik, als erhabene und schöne nichtstädtische Landschaft durch den legitimen Geschmack geprägt. Zentral hierfür gilt die Entwicklung der Landschaftsmalerei als eigenständiger Disziplin (ANDREWS 1989; SCHMELING u. SCHMITZ-EMANS 2007), die „mit unserer Vorstellung von einer idealen Landschaft unlösbar verbunden“ (RIEDEL 1989, 45; siehe auch COSGROVE 1988, OLWIG 2007) ist.

Landschaftsästhetische Zuschreibungen unterliegen einem sozialen Diffusionsprozess. Dabei ist das Kleinbürgertum, als Träger des „mittleren Geschmacks“, gekennzeichnet durch das erfolglose Streben, dem „legitimen Geschmack“ nachzueifern, indem er ihn zu imitieren sucht (BOURDIEU 1987). Zudem ist er bemüht, die Ästhetisierungen des „legitimen Geschmacks“ zu übernehmen: Der „mittlere Geschmack“ übernahm (und übernimmt) vom „legitimen Geschmack“ die Betrachtung von Räumen als „schöne Landschaften“, ohne jedoch über die Kenntnisse der symbolischen Verknüpfungen des „legitimen Geschmacks“ zu verfügen (vgl. KÜHNE 2008a). Innerhalb von Diskursgemeinschaften lassen sich Träger des „legitimen Geschmacks“, des „mittleren Geschmacks“ und des „populären Geschmacks“ identifizieren (KÜHNE 2008a). Die weitere Diffusion ästhetischer Zuschreibungen von Landschaft in den „populären Geschmack“ beraubte das Konstrukt Landschaft (mit nichtstädtischem Bezug) spätestens Mitte des 20. Jahrhunderts seines Distinktionspotenzials für die herrschende Klasse (BOURDIEU 1987; LÖFGREN 2002; KÜHNE 2008a). Die Trivialisierung (insbesondere ländlicher Landschaften) ist mit dem Aufkommen billiger Massenverkehrsträger (vgl. BURCKHARDT 1998, 118), zunächst mit der Eisenbahn, später mit dem Kraftfahrzeug verbunden: „Als Reiseziel erscheint Landschaft nun so leicht erreichbar und zugleich verfügbar, dass sie gleichsam zum Produkt der Verkehrstechnologie wird. Das räumliche Näherrücken macht sie konsumierbar. Die Landschaft wird heimatlos“ (VÖCKLER 1988, 278). Im Zuge der Entwicklung der Industriegesellschaft zur Postindustriegesellschaft vollzieht sich die Ästhetisierung altindustrieller posturbaner Landschaft, die in ähnlicher Weise durch Distinktionsprozesse des „legitimen Geschmacks“ getragen ist (vgl. DETTMAR 2008, KÜHNE 2008a u. 2009).

Diese soziale Konstruktion von Landschaft gemäß sozialer Konventionen zu Landschaft bildet die Grundlage individueller Bezugnahmen von Modelleisenbahnern zu Landschaft und ihrer Transformation ins Modell. Im Folgenden sollen unter Rückgriff auf den Begriff des symbolischen Kapitals und der Definition von geschmacklichen Konstruktionsstandards von Landschaft (innerhalb und außerhalb der definierten Welt von Modelleisenbahnen) die Macht- und Distinktionsmechanismen und ihre ästhetische Operationalisierung im sozialen Feld der Modelleisenbahner untersucht werden, um so diskursgemeinschaftsspezifische Deutungen von landschaftsspezifischen Sollzuständen zu ermitteln.

### **3 Modellbahnlandschaftsdiskurse: Soziale und individuelle Aspekte der Konstruktion von Landschaft**

In diesem Abschnitt soll anhand der Ergebnisse einer Befragung von Modelleisenbahnern dargestellt werden, wie Landschaft innerhalb dieser Diskursgemeinschaft konstruiert und definiert wird. Mittels leitfadengesteuerter Interviews wurden 25 Mitglieder aus vier saarländischen Modelleisenbahnvereinen befragt. Ziel war es dabei, den modularen Landschaftsbegriff der befragten Modellbahner zu entschlüsseln. Ferner galt zu rekonstruieren, ob sich diese Diskursgemeinschaft in Bezug auf Motivwahl und Gestaltung der physischen Modellbahnlandschaft bewusst dazu entscheidet, gewisse, als kleinbürgerlich zu charakterisierende, sozial vermittelte Konventionen und Sehnsüchte auszudrücken oder ob die Motivwahl

eher (scheinbar) intuitiver Natur ist. Dazu war es von Interesse, die Konstruktion von Landschaften auf Grundlage der Auswahl physischer Objekte im Vorbild im Gegensatz zur Konstruktion von Modelllandschaften betrachten.

### 3.1 Die soziale Konstruktion von Landschaft bei Modellbahnern

Im Zuge der Befragung galt es unter anderem zu ermitteln, welche spontane Assoziation die Befragten haben, wenn sie an den Begriff „Landschaft“ denken. Die soziale Konstruktion einer Landschaft ist zumeist ein Patchwork natürlicher oder anthropogener Elemente, der konstruierte Landschaftsbegriff ist ein modularer. So war es weiterhin erforderlich herauszufinden, ob die Empfindung von Landschaft ausschließlich von reinen Naturvorstellungen geprägt ist oder ob dabei auch anthropogene Elemente eine Rolle spielen.

Gemäß Abbildung 1 erfolgte die Einordnung der Antworten in naturbezogene Antworten (Begriffsfeld „Natur“) auf der einen Seite und solche Antworten, die einen anthropogenen Bezug (Begriffsfeld „Landschaft und Mensch“) aufweisen, auf der anderen Seite. Der zuletzt angesprochene anthropogene Bezug gliedert sich wiederum in verschiedene Unterkategorien. Diese Unterkategorien erfassen Begriffe, die sich zum einen auf ländliche Siedlungen und zum anderen solche, die sich auf den städtischen Raum beziehen. Zudem wurden Begriffe, die explizit in die Kategorie Eisenbahn einzuordnen sind, ebenso getrennt aufgelistet, wie die Nennungen des Begriffes „Mensch“ (vgl. Abb. 1).

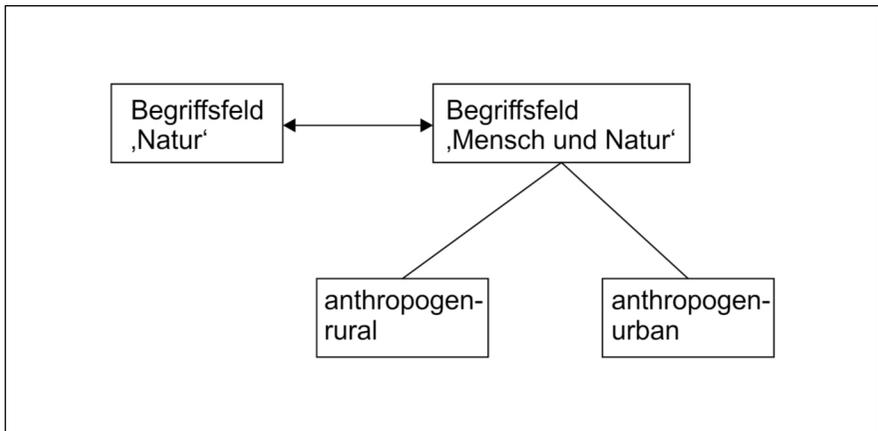


Abb. 1: Einordnungsschema für die bei der Befragung genannten Begriffe<sup>1</sup>

Landschaft wird tendenziell stärker mit Natur verbunden denn mit Objekten starker anthropogener Überformung, auch hier – in den qualitativen Interviews – dominieren Repräsentanten der Kategorien „Bäume/Wald“, aber auch „Gewässer“, „Wiesen“, „Orographie“. Dies erscheint nicht verwunderlich, denn „[d]er Gegenpol zur Stadt und zu der von ihr beherrschten bewirtschafteten Zone ... ist der Wald“

<sup>1</sup> Auf die Kategorien „Anthropogen (Eisenbahn)“ sowie „Mensch“ wurde in dieser Abbildung bewusst verzichtet, da die Anzahl der Nennungen recht gering war und so eine deutlichere Darstellung erreicht werden konnte.

(BURCKHARDT 1989, 49) und laut WÖBSE wird das „heutige Landschaftsbild ... maßgeblich vom Wald geprägt“ (2002, 220). Die Landschafts- und Naturwahrnehmung ist – deutet man die Befragungsergebnisse – auch stets ein sensorisches Erlebnis. Die frische Luft, unterschiedliche Blautöne, sowie eine gewisse Tiefen- und Weitenwirkung, hervorgerufen durch Himmel und Wolken, sind in der Lage, eine Landschaft zu prägen und zu charakterisieren. Die Landschaft wird also mit allen Sinnen wahrgenommen und interpretiert (vgl. BISCHOFF 2005, KÜHNE 2008a).

Rund die Hälfte der befragten Modellbahner sieht die Natur als vorherrschende Kraft in der Landschaftsgenese. Landschaft wird dann als gewachsene Natur bezeichnet, die in der Lage ist, sich ehemals menschlich geprägte Räume zurückzuerobern. Nicht selten verwendeten die Eisenbahner die Begriffe Natur und Landschaft synonym, was BURCKHARDT als „moderne Verwechslung von Landschaft und Natur“ bezeichnet (1977, 22). Die zweite Hälfte der Befragten war der Meinung, Landschaft sei das Produkt menschlicher Überformung, oder zumindest stark durch anthropogene Einflüsse geprägt (also im Sinne von Kulturlandschaft). Landschaft wird von dieser Gruppe als das Produkt aus sowohl menschlicher Überformung, als auch den Kräften der Natur betrachtet, wobei sich jede dieser Personen bewusst war, dass heute kaum noch Landschaften existieren, welchen anthropogene Einflüsse erspart blieben. Zwar überwiegt der Anteil der Wortnennungen in der Kategorie „Natur“, doch weisen diese teilweise einen hohen Grad an Hybridität mit anthropogener Beeinflussung auf.

Bezüglich der Wahrnehmung von Landschaft zeigten sich gewisse Präferenzmuster. So scheinen Modellbahner solche Landschaften ästhetisch zu bevorzugen, die als Symbol für Ruhe, Erholung und naturbezogene Freizeitaktivitäten – vor allem das Potential für Wanderungen ist hier zu nennen – stehen. Häufig wurden in den Interviews Wege als Landschaftsbestandteile genannt. Ein Weg ist insofern vom Begriff Straße differenziert zu betrachten, als dass Wege und Pfade für eine Art der Fortbewegung stehen, die ausschließlich aus Muskelkraft generiert wird. Straßen stehen dagegen für das Ziel, „Orte auf möglichst kurzen Wegen miteinander zu verbinden, um Menschen und Material zu transportieren“ (WÖBSE 2002, 206). Im Gegensatz zu Straßen hätten Pfade und Wege heutzutage den Sinn, landschaftliche Schönheit im Zuge von Wanderungen erfahrbar zu machen. Zudem haben einige der Befragten eine Soll-Vorstellung von Landschaft, in welcher lediglich Spaziergänger und Wanderer anzutreffen und die Straßen autofrei seien. Demnach steht das Erlebnispotential im Vordergrund, denn eine Spaziergängerlandschaft, deren Idylle den Vorstellungen von heiler Welt nahe kommt, wird bevorzugt („Erholungssymbolik“; KORFF 2007, 103). So könnte Landschaft als Ort der Ruhe, als Abkehr von Hektik, vielleicht sogar als Gegenkonzept zur Stadt verstanden werden: „Wenn ich ... auf dem Montparnasse draufstehe und sehe die Häuserschluchten, dann ist das zwar auch irgendwie Landschaft, aber es ist nicht die gleiche. ... Das ist was anderes. Das ist dann wirklich nur Stadt.“ (Transkript 1, Zeile 76ff.).

Einige Nennungen zeugen von einer romantisierten und ästhetisierten sollhaften Konstruktion von Landschaft. Reale Räume werden vorwiegend dann als typische und reizvolle Landschaft wahrgenommen, wenn sie einem stereotypisierten roman-

tischen und idyllischen Bild entsprechen. So wurden Ortschaften erst dann als Bestandteil einer Landschaft akzeptiert, wenn sie durch die Bebauung mit Fachwerkhäusern geprägt sind. Auch Ruinen und alte Brücken wurden mehrfach als notwendiger Bestandteil einer Soll-Vorstellung von Landschaft genannt. Laut BURCKHARDT tragen Ruinen zum „Landschaftsgenuss“ (1979, 39) bei; und waren Burgen früher nicht mehr als schreckenerregender Wehrbau und Windmühlen frühe Formen von Energiegewinnung, so strahlen sie heute einen besonderen Reiz vergangener Tage auf den Betrachter aus (vgl. BURCKHARDT 1979, 39). Die Präferenz solcher Landschaftselemente drückt die Sehnsucht nach einem alten, romantischen Landschaftsbild vergangener Tage, nach (scheinbar) idyllischer ländlicher und vormoderner Gemeinschaftlichkeit aus (VICENZOTTI 2005, ILLING 2006). Zumeist werden als hässlich kategorisierte Facetten ausgeblendet und landschaftlich-bauwerklich als pittoresk kategorisierte Objekte runden die Sollvorstellungen von Landschaft zusätzlich ab. Vorwiegend werden also solche Landschaftskonstrukte gemocht, die einer stereotypen, allgemeinverständlichen Ästhetik gerecht werden und damit ländlich geprägt sind (vgl. JENCKS 1977, HASSE 2000, NOHL 2004).

Die Darstellung von Stadt ist von nahezu konstitutiver Bedeutung für die Begründung großer Gleisanlagen in Modellbahnanlagen, wodurch ein Konflikt zu stereotypen eher ländlich geprägten Landschaftssollkonstrukten ergibt. Daran anschließend stellt sich die Frage, wie Stadt, innerhalb der Transformation zur Modellbahnlandschaft gestaltet sein soll. Die Stadt gewinnt für die Befragten erst dann an ästhetischem Charme, wenn man eine gewisse Distanz zu ihr aufgebaut und Abstand von Hektik und Umweltbelastung gewonnen hat. So werden eher historische, pittoresk anmutende Szenerien präferiert als Dokumente des funktionalistischen Städtebaus oder umfangreiche Suburbiumssiedlungen. In Bezug auf Stadt werden bei den Befragten drei Deutungsmuster vertreten:

1. Städte werden als „Landschaftsverschandelung“ betrachtet,
2. Städte werden als Ausdruck eines fortschrittlichen Lebensstils gedeutet und
3. Städte werden zwar als Landschaftsverschandelung, aber ebenso als notwendig betrachtet.

Die Befragungsergebnisse spiegeln eine gewisse Unsicherheit der Befragten in Bezug auf die Beurteilung von nichtländlichen Siedlungen wieder. Denn das Wissen darüber, dass der bevorzugte suburbane Lebensstil „Landschaft“ zerstöre, steht dem Wunsch, im außer-städtischen Raum zu leben, gegenüber. Ein Befragungsteilnehmer äußert sich dazu:

„Wenn man es genau nimmt, wenn man Städte als eine Ballung von Einwohnern betrachtet, die sehr konzentriert an einem Ort leben und die dann nicht mittels Stadtflucht noch mehr in den Speckgürtel einer Stadt gehen, die Stadt damit noch größer machen, damit die Landschaft noch mehr zersiedeln ... dann hat ne Stadt an und für sich schon was Positives. Es hat im Kopf aber immer so einen negativen Touch. .... Rein rational ist Stadt was Gutes ....“  
(Transkript 4, Zeile 45ff.).

### 3.2 Modelllandschaftsbau – physischer Ausdruck der individuellen sozial präformierten Landschaftskonstruktion

Diskursgemeinschaftliche Konventionen entstehen als das Ergebnis eines Aushand-

lungsprozesses. Dieser lässt sich am hier beschriebenen Fallbeispiel als Synthese verstehen, den Ansprüchen eines möglichst abwechslungsreichen Fahrbetriebs und den Standards der landschaftlichen Anforderungen an Modelleisenbahn (aus allgemeinen landschaftlichen Vorstellungen abgeleitet) gerecht zu werden. Beim Nachbau von Landschaften ins Modell ergibt sich ein zentrales Problem: Es ist nicht möglich, eine als real existierend konstruierte Landschaft maßstabsgetreu nachzubauen. So war es im Zuge der Befragung von Interesse, wie die Modellbauer mit diesem Hindernis umgehen. Der allergrößte Teil der Befragungsteilnehmer gab an, Modellbahnlandschaften so zu bauen, dass sie so aussehen, als könnten die gebauten Szenen so in der sogenannten Realität vorkommen. Die Modelllandschaften dieser Gruppe sind als Komposition aus unterschiedlichen Phantasievorstellungen zu verstehen, die sich aber an der als real konzipierten Landschaft orientieren. In diesem Fall stammen die Ideen für nachgebaute Landschaftselemente aus der als real gedeuteten Landschaft, doch wird auf einen maßstabgerechten und detailgerechten Nachbau verzichtet. Trotzdem geben sich einige Modellbauer nicht mit vorgefertigten Häusern zufrieden und bauen die Gebäude entweder selbst oder gestalten vorgefertigte Häuser völlig um. Somit sind diese Modellbauer nicht auf vorgefertigte Produkte angewiesen und verschaffen ihren Landschaften einen individuellen Charakter, der sie von anderen Modellbahnanlagen abgrenzt. Ein Befragter äußert sich hierzu:

„Es gibt nichts Schlimmeres bei einer Modellanlage, als wenn jemand sagt: „Och, das Häuschen habe ich auch verbaut““ (Transkript 4, Zeile 54f.).

Durch das Selbstbauen von Gebäuden und anderen Modelllandschaftselementen, erreichen die Modellbauer eine Individualität, die sie von dem in Fachkreisen eher belächelten „Spielbahner“ distinktiv abgrenzt; im Sinne Bourdieus lässt sich hier von einer diskursgemeinschaftlichen Definition des „legitimen Geschmacks“ (der Selbstbauer) gegenüber den übrigen Modellbauern sprechen. Dies geschieht aus dem sozial vermittelten Anspruch heraus, sich mit der Gruppe der „ernsthaften“ Modellbauer (als Träger des diskurspezifischen „legitimen Geschmacks“) identifizieren zu wollen. Fast alle Personen der Gruppe, die angab, mehr oder weniger aus der Phantasie heraus Landschaften zu bauen, waren der Meinung, dass die Modelllandschaft kein reales Vorbild brauche, solange das Erschaffene dem Vorbild so entspreche, dass es als in sich stimmig gelten könne. Somit entscheidet nicht der korrekte Maßstab, sondern eher das erfolgreiche Erschaffen einer Illusion darüber, ob eine Modelllandschaft von der Diskursgemeinschaft als gelungen bezeichnet werden kann oder nicht. Der Begriff der Stimmigkeit tauchte in diesem Zusammenhang immer wieder auf, da diese für fast alle der befragten Personen im Vordergrund steht, wenn es darum geht, eine Landschaft als schön zu kategorisieren. Die Bedeutung des Begriffes Stimmigkeit ergibt sich aus der Antworten einer der befragten Personen:

„Eine Anlage muss ausgewogen sein und man muss immer dran denken, dass die Landschaft zuerst da war und dann kam erst die Bahn. Das muss auch bei einer Modellbahnlandschaft so aussehen.“ (Transkript 4, Zeile 63ff.).

Eine Modelllandschaft wird also dann als stimmig gedeutet, wenn Landschaft und Gleisbild den Eindruck erzeugen, als hätte man eine beobachtete Landschaft einfach verkleinert. Ein Teilnehmer der Befragung fasst dies sehr treffend zusammen:

„Modelllandschaftsbau lebt von der Suggestion. Es wird dem Betrachter immer etwas suggeriert, was man so nicht darstellen kann. Es ist eigentlich wie in der Kunst. Wie wenn man ein Bild malt: Man kann ja auch immer nur einen ganz kleinen Ausschnitt darstellen, den Rest muss sich der Betrachter hinzudenken. ....“ (Transkript 2, Zeile 66ff.).

Ein weiterer interessanter Gesichtspunkt bezüglich der Gestaltung einer Modellbahnlandschaft ergibt sich aus der Frage, ob Modellbahner dazu neigen, in ihren Landschaften als nicht ästhetisch geltende, nicht positiv besetzte Situationen auszubilden. Der größte Teil der Befragungsteilnehmer gab hierzu an, dass auf Landschaftsaspekte, die als unästhetisch gedeutet werden, nicht verzichtet wird. Nur eine Minderheit von etwa einem Viertel der befragten Modelleisenbahner bevorzugen hingegen explizit das Darstellen einer „heile[n] Welt“ (Transkript 3, Zeile 101). Dann steht beispielsweise der Bau einer „Wunschwelt“ (Transkript 2, Zeile 39) im Vordergrund, in welcher „keine ökologischen Probleme“ (Transkript 2, Zeile 43) thematisiert werden. Folglich scheint die natürliche Wirkung einer Modelllandschaft gerade in den unästhetischen, oft auch nur unscheinbaren Einzelheiten zu liegen, die sich vom stereotypen Bild schöner Landschaften abgrenzen. Darstellungen eher unästhetisch stereotypisierter Landschaftsaspekte waren in den Modelllandschaften der befragten Vereine zu finden. Zu nennen sind hier Lehmgruben, Steinbrüche, Baumfällarbeiten, abgestorbene Bäume, der Brand trockener Sträucher, auch Hangrutschungen oder ein Stausee mit Elektrizitätswerk (vgl. Abb. 2–4).



Abb. 2–4, 1: Abgestorbene Bäume (Anlage des MBF Bexbach, Archiv des Vereins), ... (→ ff.)



Abb. 2–4f., 2: ... brennendes Grasland und ... (→ f.)



Abb. 2–4f., 3: ... eine Staumauer (Anlage des MEC St. Ingbert) – Devianz von der „heilen Welt“.  
Quelle: <http://www.mec-igb.de/index.php?section=gallery&cid=2> (zuletzt 13.06.2012)

Für die meisten der befragten Modellbahner liegen der Reiz und die Ästhetik einer Modelllandschaft gerade in den als unästhetisch klassifizierten Komponenten. Wenn eine solche Landschaft nur aus Szenen bestünde, die eine heile Welt sugge-

rierten, dann würde dies nicht dem entsprechen, was als Realität konstruiert wird. Somit wäre das normativ in der Diskursgemeinschaft der Modellbahner verfolgte Ziel, nämlich die Nachahmung von Umwelt, verfehlt. Andererseits konstruiert sich das als schön Gedeutete an der Existenz des Hässlichen (ROSENKRANZ 1996 – zuerst 1853). Doch die Darstellung des als unästhetischen Geltenden scheint auch ihre Grenzen zu haben. Denn obwohl sich die Mehrheit der Befragten für das Verbauen unästhetischer Umweltaspekte aussprach, wird beim Betrachten der einzelnen Modelllandschaften deutlich, dass die physische Manifestation der klassischen Szene der „heilen Welt“-Thematik bevorzugt gewählt wird. Angestrebt wird also eher ein ausgeglichenes Verhältnis von „schön“ und „hässlich“ geltenden Elementen (s. Abb. 5 u. 6).

Dass die als Realität konstruierte Welt nicht eine heile ist, dessen scheinen sich alle befragten Modellbahner bewusst zu sein. Sie wissen hinsichtlich ihrer Modelleisenbahnen genau zu unterscheiden zwischen Landschaften, die Wunschvorstellungen vermitteln, und Landschaften, die ohne Kompromisse die Realität darstellen sollen. Dass man es trotzdem nicht vermeiden könne, individuelle ästhetische Vorstellungen in die gebauten Modellbahnanlagen einfließen zu lassen, war dem Großteil der befragten Personen bewusst. Zwischen normativen Vorstellungen und physischer Umsetzung in den Modelleisenbahnen besteht häufig als solche wahrgenommene Diskrepanz. Obwohl nach Angaben der Befragten eine perfekte Modellbahnanlage nicht zu erreichen sei, werden Modellbahnlandschaften ständig den (sozial vermittelten) normativen Vorstellungen angepasst, was bisweilen mit Gemeinplätzen belegt wird:

„Bei mir ist das so, ich baue und reiße wieder ab. Es wird immer umgestaltet.

Der Weg ist das Ziel.“ (Transkript 1, Zeile 74f.).

Im dem Prozess der Anpassung der eigenen Modellbahnanlage wird ein Abgleich mit diskursgemeinschaftlichen Konventionen gebildet: Die Anlage wird hinsichtlich der Passung mit den akzeptierten Konventionen untersucht und im Falle eines nicht eindeutig positiven Ergebnisses der Prüfung einer physischen Revision unterzogen.

#### **4 Das Verhältnis von Vorbild und Modell in modellbahnbezogenen Publikationen als Medium distinktiver Abgrenzungen**

Normative Vorstellungen in der Diskursgemeinschaft der Modellbahner hinsichtlich der Frage der landschaftlichen Gestaltung von Modelleisenbahnen werden neben direkten persönlichen Aushandlungen insbesondere durch indirekt in schriftlicher Form ausgetauscht. Insbesondere modellbahnbezogene Publikationsorgane in Form von Büchern und Zeitschriften nehmen hier den Status von scheinbar unabhängigen Expertensystemen ein. Dabei handelt es sich entweder um Zeitschriften oder – zumeist in Reihen publizierte – Bücher. Die Zeitschriften (z.B. Modelleisenbahner MIBA und Eisenbahn Journal mit jeweils 12 Ausgaben jährlich plus ein zusätzliches Sonderheft pro Jahr) behandeln mit unterschiedlicher Schwerpunktsetzung Neuheiten auf dem Modelleisenbahnmarkt (z.B. Lokomotivmodelle), Portraits von Vorbildeisenbahnstrecken und Modelleisenbahnen sowie Hinweise zum Bau und Betrieb von Modelleisenbahnanlagen. Neben Zeitschriften dienen



Abb. 5–6, 1: Ein Bauernhof und ... (→ f.)



Abb. 5–6f., 2: ... ein Biergarten als Inbegriff der „heilen Welt“ in einer Modelleisenbahnlandschaft (Anlage des MEC St. Ingbert).

Quelle: <http://www.mec-igb.de/index.php?section=gallery&cid=3> (zuletzt 13.06.2012).

modellbahnbezogene Bücher zu unterschiedlichen Themen, neben Landschaftsbau z.B. digitaler Betrieb von Modelleisenbahnanlagen, als Vorlagen für die Errichtung und den Betrieb von Modelleisenbahnen. Die normativen Vorstellungen zur Gestaltung von Modelleisenbahnlandschaften wurden anhand von 17 Publikationen mit insgesamt 95 Beispielanlagen untersucht.

Eine Abgrenzung von nahezu konstitutiver Dimension ist – wie bereits angedeutet – die Dichotomisierung von „Spielbahner“ und „Modellbahner“. Bei der Evolution vom „Spielbahner“ zum „Modellbahner“ assistieren Modellbahnexperten. HILL (2007, 5) beginnt das erste Kapitel seines Buches mit den Worten „Mit diesem Band, liebe Leser, soll Ihnen geholfen werden, vom ‚Spielbahner‘ zum ‚Modellbahner‘ zu werden“ (ähnliche Beispiele finden sich auch bei STEIN 1994, HILL 2000 u.a.). Das auch hier angesprochene Helfen lässt sich als „Macht ohne Eigenutz, aber mit Selbsterhöhung“ (PARIS 2005, 25) charakterisieren, indem beim Helfenden symbolisches Kapital (insbesondere in sozialer und kultureller Form) akkumuliert wird. Charakteristisch für die distinktiv wirkende Abgrenzung zur Spielbahn ist eine Semantik, die um das Thema „ernsthaften Befassung mit der Materie“ kreist, und damit als Aufgabe für Erwachsene konzipiert wird. Ein wesentliches Element dieser Semantik ist die Imitation des Eisenbahnerjargons (statt vom Spiel wird häufig vom Fahrbetrieb, der möglichst nach Fahrplan ablaufen solle, gesprochen). Auch finden fachsprachliche Termini der Landschaftsexperten ihren Niederschlag in der Modelleisenbahnliteratur (so belehrt STEIN 1994 seine Leser über die Anordnung von ober- und unterschlächtigen Mühlrädern, Wasserkraftwerke, das Aussehen von Sandstein, die Funktionsweise eines Bahnbetriebswerkes). In der Bourdieuschen Terminologie werden von Modelleisenbahner (selektiv) Eisenbahnbedienstete wie auch Landschaftsexperten zur „herrschenden Klasse“, der es nachzueifern gilt, ohne dass von den jeweiligen inneren Logiken des Eisenbahnbetriebs oder von Landschaft (sowohl ihrer sozialen Konstruktion als auch ihren physischen Grundlagen) erweiterte Kenntnisse erworben wurden. Charakteristisch für den „mittleren Geschmack“ der Modellbahner wird die distinktive Abgrenzung gegenüber den Spielbahnern, deren Anlagen wie „eine Materialanhäufung ohne erkennbaren Sinn“ (HILL 2007, 6) wirken, in (mindestens) vier Ansprüchen manifest (KÜHNE 2008a):

1. Dem Anspruch, als rollendes Modell auf der Modelleisenbahn (also Modelllokomotiven und -waggons) „ein möglichst exakt verkleinertes Abbild des Originals“ (RIECHE u. RIECHE 2003, 3) einzusetzen, wobei gewisse Abweichungen (insbesondere aufgrund der begrenzten Stabilität der eingesetzten Materialien beim Modell, z.B. für Handläufe) zumeist akzeptiert werden. Personen, die diesen Kompromiss nicht akzeptieren wollen, werden als „Nietenzähler“ bezeichnet (diese prüfen möglichst jedes Detail des Modells anhand von Fotos, Betriebsnummernarchiven, Konstruktionsskizzen etc.). Diese Ironisierung als „Nietenzähler“ lässt im Feld der Modellbahner auf erschwerte Bedingungen der Erlangung und Erhaltung sozialen Kapitals schließen.
2. Dem Anspruch, die Modellbahn so anzulegen, dass die Züge nicht „einfach im Kreise herumfahren“, was als ein wesentlicher Indikator für eine Spielbahn gilt, sondern ein abwechslungsreicher Betrieb möglich sei. Ein wesentlicher Anspruch ist dabei, dass die Züge aus der Richtung zurückkehren, in die sie zuletzt

gefahren sind. Eine Abweichung von diesem Credo wird lediglich bei Klein- und Kleinstanlagen toleriert (vgl. z.B. KIEGELAND 1981, STEIN 1994, HILL 2000, RIECHE u. RIECHE 2003).

3. Dem Anspruch auf Epochenreinheit, die sich darauf bezieht, auf der Modellbahnanlage nur Material einzusetzen, das auch gemeinsam beim Vorbild anzutreffen gewesen sein könnte. So wird im Feld der Modelleisenbahner ein ICE auf einer Modellbahn, die eine Lokalbahn der 1910er Jahre darstellt, zum Anlass genommen, den Anspruch an Ernsthaftigkeit des betreffenden Modelleisenbahners zu hinterfragen. Umgekehrt wäre unter Umständen ein Lokalbahnzug von 1910 auf einer Modelleisenbahnanlage, die den gegenwärtigen Zustand zum Motiv hat zulässig, sofern das dargestellte Umfeld Rückschlüsse auf eine „Sonderfahrt mit Dampf“ (wie zum Beispiel Schaulustige auf Bahnsteigen oder Trainspotter an Tunnelausfahrten) zuließe.
4. Dem Anspruch, die Gestaltung der Modellbahnlandschaft möglichst „realitätsnah“ umzusetzen. Als allgemein anerkannter Indikator für den „ernsthaften Modellbahner“ gilt die Bereitschaft zur Realitätsnähe bei der Gestaltung des Gleisumfeldes. Ähnlich wie der „Nietenzähler“ wird der „Blätterzähler“ hier als Devianzform definiert (RIECHE u. RIECHE 2003). Der „Blätterzähler“ richtet an die Gestaltung der Modellbahnlandschaft ähnliche Ansprüche, wie der „Nietenzähler“ an die Maßstäblichkeit der Fahrzeuge.

Wesentliches distinktives Merkmal des Modelleisenbahners ist also, dem Vorbild (in diskursiv ausgehandelten und expertenhaft vermittelten Grenzen) nachzueifern. Dieses Vorbild wird dabei unterschiedlich bezeichnet: „Wirklichkeit“, „große Eisenbahn“, „Vorbild“, „Realität“, „Bundesbahn“, „wie in echt“ oder auch „Natur“ sind die anzutreffenden sprachlichen Zeichen (wobei – wie bei HÜBCHEN 1959 – auch Städte und Industriebetriebe als Natur bezeichnet werden).

Der „ernsthafte“ Modellbahner wird in seiner Bemühung, dem Vorbild nachzueifern, vor das Problem der Verkürzung und Selektion gestellt. So bezeichnet BALCKE (2003, 8) das „eigentlich größte Problem, das es bei der Planung einer möglichst naturgetreuen Landschaft zu bewältigen gilt“, als das „Kilometer-Problem“ der „verkürzten Natur“. Dabei handelt es sich um das Problem, Landschaft übermaßstäblich verkleinert, aber nichtsdestotrotz „glaubwürdig“, darzustellen. Die Behandlung dieses Problems nimmt einen großen Teil der Ausführungen in den untersuchten Publikationen explizit oder implizit ein. Dabei findet eine normative (häufig durch Abbildungen verdeutlichte) dichotome Darstellung von „richtiger“ und „falscher“ Lösung weiter Verbreitung. So moniert BALCKE (2003, 11) zunächst den bei vielen Anlagen „oft zu beobachtenden Fehler“ des „störende[n] Nebeneinander[s] von zu vielen Bahnstrecken und Bahnhöfen zu kleiner Anlagenfläche“, um dann zu erläutern, dass „den optischen Gesamteindruck störende sichtbare Strecken ... ‚weggetarnt‘ werden“ müssten und zwar durch den Einsatz „von Dammeinschnitten, Tunnelstrecken oder durch das geschickte Verbauen von Gebäuden“. Das Ziel dieser Bemühungen wird von KIEGELAND (1981, 7) als „eine Landschaft [definiert], die so wirkte, als sei sie zuerst dagewesen, und später die Eisenbahn“.

Gemein ist der Modelleisenbahnliteratur eine stark normative Sprache der Modellbahn-Landschaftsexperten („den Bau eines Tunnels muss man aber geschickt planen ...“ (BALCKE 2003, 39) oder der Titel des Heftes von KOCH (2007)

„Links und rechts der Gleise – wie Modellbahn-Strecken richtig gestaltet werden“). Die (modellbahnbezogenen) Normal-Biographien der Autoren werden von diesen nahezu als Katharsis dargestellt: Geprägt sind diese Biographien im Wesentlichen durch die Stationen (KÜHNE 2008a): Kindheit als Spielbahner, mehrere – von Fehlschlägen begleitete – „ernsthaften“ Versuche des Aufbaus einer Modellbahnanlage, intensive Beobachtung des Vorbildes und Bildung von Synthesen über Form und Funktion von Eisenbahn und Landschaft, Aufbau einer „wirklichen“ Modellbahnanlage. Diese Entwicklung in Verbindung mit normativen Formulierungen lassen sich – im Sinne BOURDIEUS (1987) – als Ausdruck einer kleinbürgerlichen Ideologie des „mittleren Geschmacks“ deuten. Die Normativität des für Bildung gehaltenen pedantisch, häufig autodidaktisch gelernten Wissens mündet bisweilen in einen nahezu repressiven Rigorismus. Eine Haltung, die insbesondere bei Rezensenten eines Buches von Bernhard Stein deutlich wird (wie KOLBE o.J.). Als Grundlage seiner Kritik an dem Buch von Stein formuliert KOLBE (o.J.) seinen hohen Anspruch als „ein Ästhet, der mit offenen Augen das Vorbild und die Modellbahnen betrachtet“ und eine möglichst intensive Ausrichtung am Vorbild fordert. Die Rezension dokumentiert die Ernsthaftigkeit, die Hingabe, den Fleiß und die Präzision von asketischer Prinzipienstrenge, als typische Merkmale des Habitus des Kleinbürgertums (BOURDIEU 1987). Eine distinktive ästhetische Abgrenzung zwischen sich selbst (als Experten) und dem Leser (als Laien) liefert KOLBE (o.J.) indem er feststellt: „Es mag sein, dass der Leser dieser Rezension kein Ästhet ist, sondern einfach Anregungen für den Bau der eigenen Anlage sucht“. Der kleinbürgerliche Habitus manifestiert sich auch in der Motivwahl der Gestaltung der angeeigneten physischen Modellbahnlandschaft: Die in den untersuchten Publikationen als beispielhaft dargestellten Landschaften weisen überwiegend den Charakter einer stereotypen halboffenen Mittelgebirgslandschaft, lediglich 13,7 Prozent der untersuchten Anlagen zeigt auch großstädtische Motive (Tabelle 1). Abweichungen von stereotypen Landschaftsvorstellungen finden sich insbesondere infolge der landschaftlichen Fokussierung auf technische Einrichtungen (insbesondere Eisenbahn) und dem „Realismus“-Paradigma: Straßen und Autos sind auf den untersuchten Modelleisenbahnlandschaften ebenso überrepräsentiert wie Gebirge. Diese dienen insbesondere der Verdeutlichung der Notwendigkeit von Tunnelbauten, die wiederum für einen glaubhaften Betriebsablauf als notwendig erachtet werden. Die Unterrepräsentanz von Fließgewässern lässt sich auf ihre in den Publikationen diskutierte schwierige Modellierbarkeit zurückführen. Die dargestellten Landschaften lassen sich als Ausdruck einer Sehnsucht nach (scheinbar) idyllischer ländlicher Gemeinschaftlichkeit deuten. Hinsichtlich der zeitlichen Einordnung dominiert die sogenannte Epoche III, also die 1950er und 1960er Jahre (68,4% der untersuchten Anlagen haben diese Zeit zum Thema). Neben der Dampflokromantik transzientiert hier die Sehnsucht nach der „heilen Welt“ der Wirtschaftswunderzeit.

## Fazit

Im Rahmen der empirischen Untersuchungen war festzustellen, dass der Begriff Landschaft von den Modellbahnern eher mit Naturvorstellungen, mit Vorstellungen

Landschaftsformen und -elemente	Anteil der Nennungen in %	Darstellung in Modellbahnbezogenen Publikationen in %
Wälder	96,26	93,68
Wiesen	95,16	82,11
Gewässer	91,21	69,47
Dörfer (kleinere Siedlungen)	83,08	75,79
Bauernhöfe	73,63	44,21
Gebirge	59,12	87,37
Landstraßen	44,84	83,16
kleinere Städte	32,09	18,95
Menschen	40,88	95,79
Industriebetriebe	14,07	18,95
Windräder	10,99	2,11
Großstädte	8,79	13,68
Autobahnen	8,79	2,11
Autos	6,37	87,37

Tabelle 1: Anteile von Landschaftsformen und -elementen in den ausgewerteten Modelllandschaften. Vergleich zwischen objektorientierten Landschaftspräferenzen (n = 455) und Objektrepräsentanzen in den untersuchten Publikationen (untersuchte Modelleisenbahnlandschaften: n = 95). Der Korrelationskoeffizient liegt mit .615 recht hoch (Datengrundlage: KÜHNE 2006 und 2008a).

von Ruhe und Erholung verbunden zu sein scheint, denn mit denen urbaner und industriell geprägter Räume. Die Modelleisenbahner nehmen Stadt als Raum wahr, der in einem Spannungsfeld zwischen „Landschaftsverhandlung“ und der Notwendigkeit ökonomischer Interessen steht. Es wird das Bild eines romantisier- ten und ästhetisierten Raumes konstruiert, in welchem die Stadt lediglich das Existenzrecht der Eisenbahn zu begründen und nicht mit den ästhetischen Vorstellungen vereinbar zu sein scheint. In den Modellen werden eigene ästhetische Vorstellungen zwar bewusst wie unbewusst – aber lediglich in Grenzen – umgesetzt, doch begründet gerade das Unästhetische die Nähe der Modellbahnland- schaften zur real gedeuteten Landschaft. Die Gestaltung von Modelleisenbahnland- schaften ist deutlich von Konventionen der Diskursgemeinschaft der Modelleisen- bahner abhängig. In Aushandlungsprozessen werden in Rückgriff auf die Experten- systeme der Modellbahnliteratur jene Normen formuliert, die über Gewährung oder Verlust sozialer Anerkennung innerhalb der Diskursgemeinschaft entscheiden. So ist Landschaft im Modellbau nicht einfach nur ein Objekt, sondern vielmehr ein durch distinktive Prozesse geprägtes Gefüge.

Zentral für die Gestaltung von Modelleisenbahnlandschaften ist die Norm der „Realitätsnähe“, die mit individuellen, sozial präformierten Landschaftspräferenzen kombiniert wird. Die Konzeption einer Modellbahn(landschaft) lässt sich dabei als eine Sequenz von Syntheseleistungen charakterisieren (s. Abb. 7):

- Zunächst werden physische Objekte im Vorbild gemäß sozialer Konventionen synthetisch zu Landschaft konstruiert, woraus eine Ist-Soll-Differenz (auf Grundlage sozialer Konventionen und diese transzendierender individueller Präferenzen) abgeleitet wird.
- Als zweite Synthese erfolgt die Synthese der individuellen (sozial präformierten) Soll-Konstrukte von Landschaft allgemein und den Soll-Vorstellungen der Diskursgemeinschaft der Modelleisenbahner.
- Diskursgemeinschaftliche Konventionen wiederum stellen das Ergebnis eines Aushandlungsprozesses dar. Diese ist das Ergebnis einer weiteren Synthese aus dem Anspruch, einen möglichst abwechslungsreichen Fahrbetrieb auf der Anlage zu inszenieren, mit dem Anspruch, den Standards der im ersten Schritt der Synthese gewonnenen landschaftlichen Anforderungen gerecht zu werden.
- Eine weitere Synthese wird in der diskursgemeinschaftlichen Verhandlung gebildet, ob und inwiefern errichtete (bzw. auch geplante) Modelleisenbahnen den akzeptierten Konventionen entsprechen und ob – bei Nichteinhaltung – eine physische (oder planerische) Revision erforderlich ist, um nicht vom Verlust sozialer Anerkennung bedroht zu sein.

Diese Prüfungen sind nicht zwingend mit einem interpersonalem Austausch verbunden, vielmehr sind die Konventionen von Landschaft und ihrer modellbahnerischen Transformation inkorporiert, so dass eine externe Intervention nicht (zwingend) nötig ist, um die Einhaltung sozial präformierter Standards zu erzwingen.

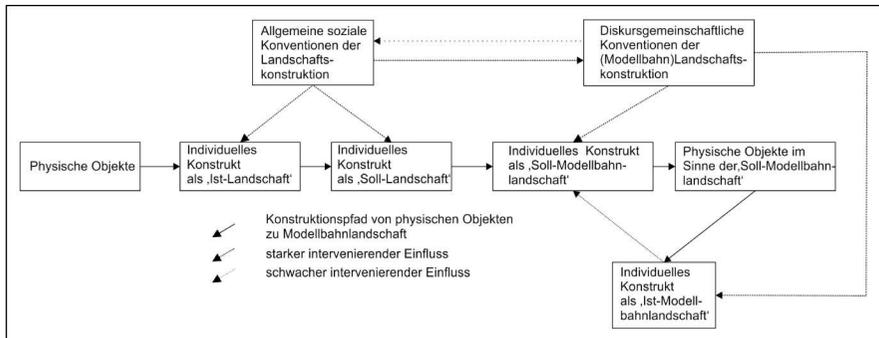


Abb. 7: Der Konstruktionspfad von Modellbahnlandschaft unter Einfluss allgemeiner sozialer Konstruktionskonventionen von Landschaft und Konstruktionskonventionen der Modellbahner.

Ein wesentliches Mittel der Einhaltung von Konventionen ist die Definition von Devianz. So formuliert auch die Diskursgemeinschaft der Modelleisenbahner im Wesentlichen drei Deviantypen: den „Spielbahner“, den „Nietenzähler“ und den „Blätterzähler“. Während der erste die Modelleisenbahnerei nicht mit der als notwendig betrachteten Ernsthaftigkeit betreibt, wird den beiden übrigen eine zu

große Ernsthaftigkeit im Detail zugeschrieben. Zentrales Element des diskursiven Aushandlungsprozesses ist die Verhandlung über die Frage, welche Kompromisse gegenüber einer maßstäblichen Verkleinerung des Originals zulässig sind. Gerade die Befassung mit modellierter und verkleinerter Landschaft könnte – durch ihre Fiktionalität – landschaftliche Kontingenzen erproben, neue Synthesen bilden, individuelle Vorstellungen verkleinert physisch manifestieren und eine miniaturisierte Alternative zu den physischen Manifesten ökonomischer, sozialer und politischer Logiken, die die physischen Grundlagen von Landschaft prägen, aufzeigen. Doch die Ideologie der möglichst „realistischen Darstellung“ der realen Welt in einer bestimmten Epoche im Modell vergibt die Möglichkeiten eines spielerisch-kontingenten Umgangs mit Landschaft (und Eisenbahn). Durch exklusivistisches Denken des „mittleren Geschmacks“ werden landschaftliche Stereotype normativ verstärkt und (zumeist nicht hinterfragte) Transformationsmechanismen gesellschaftlich ungleich verteilten symbolischen Kapitals perpetuiert.

## Literatur

- ANDREWS, M. 1989: *The Search for the Picturesque. Landscape Aesthetics and Tourism in Britain 1760–1800*. Stanford.
- BISCHOFF, W. 2005: *Nicht-visuelle Dimensionen des Städtischen. Olfaktorische Wahrnehmung in Frankfurt, dargestellt an zwei Einzelstudien zum Frankfurter Westend und Ostend*. Frankfurt a.M.
- BOURDIEU, P. 1985: *Sozialer Raum und „Klassen“*. *Leçon sur la leçon*. Zwei Vorlesungen. Frankfurt a.M.
- BOURDIEU, P. 1987: *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. Frankfurt a.M. (französische Erstausgabe: 1979).
- BOURDIEU, P. 2004: *Der Staatsadel*. Konstanz.
- BOURDIEU, P. 2005: *Die verborgenen Mechanismen der Macht*. Hamburg. (französische Erstausgabe: 1992)
- BOURDIEU, P., J.-C. PASSERON 1973: *Grundlagen einer Theorie der symbolischen Gewalt*. Frankfurt a.M.
- BURCKHARDT, L. 1977: *Landschaft und Gesellschaftsstruktur*. In: RITTER, M. v., M. SCHMITZ (Hrsg.): *Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft*. Berlin, S. 19–32.
- BURCKHARDT, L. 1979: *Warum ist Landschaft schön?* In: RITTER, M. v., M. SCHMITZ (Hrsg.): *Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft*. Berlin, S. 33–41.
- BURCKHARDT, L. 1989: *Natur ist unsichtbar*. In: RITTER, M. v., M. SCHMITZ (Hrsg.): *Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft*. Berlin, S. 49–56.
- BURCKHARDT, L. 1998: *Landschaft*. In: RITTER, M. v., M. SCHMITZ (Hrsg.): *Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft*. Berlin, S.114–123.
- COSGROVE, D. E. 1988: *Social Formation and Symbolic Landscape*. London, Sydney.
- DETTMAR, J. 2008: *Urbane Kulturlandschaften – Landschaft zum Mitnehmen?* In: *Garten + Landschaft* 2/2008, S. 14–17.
- GAILING, L. 2008: *Kulturlandschaft – Begriff und Debatte*. In: FÜRST, D., L. GAILING, K. POLLERMANN, A. RÖHRING (Hrsg.): *Kulturlandschaft als Handlungsraum. Institutionen und Governance im Umgang mit dem regionalen Gemeinschaftsgut Kulturlandschaft*. Dortmund, S. 21–34.

- HASSE, J. 2000: Die Wunden der Stadt. Für eine neue Ästhetik unserer Städte. Wien.
- ILLING, F. 2006: Kitsch, Kommerz und Kult. Soziologie des schlechten Geschmacks. Konstanz.
- JENCKS, C. 1977: The Language of Post-Modern Architecture. London.
- KAPLAN, R., S. KAPLAN, R.L. RYAN 1998: With People in Mind. Design and Management of Everyday Nature. Washington, Covelo.
- KORFF, C. 2007: Kulturlandschaft im Blick der Urlaubsgäste: Aussichten – Ansichten – Einsichten. In: SCHINDLER, R., J. STADELBAUER, W. KONOLD (Hrsg.): Points of View. Landschaft verstehen – Geographie und Ästhetik, Energie und Technik. Freiburg i.Br., S. 99–109.
- KÜHNE, O. 2006: Landschaft in der Postmoderne. Das Beispiel des Saarlandes. Wiesbaden.
- KÜHNE, O. 2008a: Distinktion – Macht – Landschaft. Zur sozialen Definition von Landschaft. Wiesbaden.
- KÜHNE, O. 2008b: Die Sozialisation von Landschaft – sozialkonstruktivistische Überlegungen, empirische Befunde und Konsequenzen für den Umgang mit dem Thema Landschaft in Geographie und räumlicher Planung. In: Geographische Zeitschrift, Jg. 96, H. 4, S. 189–206.
- KÜHNE, O. 2009: Landschaft und Heimat – Überlegungen zu einem geographischen Amalgam. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 83, H. 3, S. 223–240.
- LÖFGREN, O. 2002: On Holyday. A History of Vacationing. Berkeley, Los Angeles, London.
- NOHL, W. 2004: Landschaft und Erinnerung. In: Stadt und Grün 53, S. 37–44.
- OLSEN, L.A. 1993: Research on discourse communities: An overview. In: SPILKA, R. (ed.): Writing in the workplace: New research perspectives. Carbondale/Edwards-ville, IL., S. 181–194.
- OLWIG, K. R. 2007: The landscape of state justice contra that of custom. In: JONES, M., A. SCHANCHE (Hrsg.): Landscape, Law and Customary Rights. Report from a symposium in Guovdageaidnu/Kaukeino 26–28 March 2003. Guovdageaidnu, S. 39–63.
- OLWIG, K.R. 2009: The Landscape of ‘Customary’ Law versus that ‘Natural’ Law. In: OWIG, K.R., D. MITCHELL (Hrsg.): Justice, Power and the Political Landscape. London, New York, S. 11–32.
- PARIS, R. 2005: Normale Macht. Soziologische Essays. Konstanz.
- POGNER, K.-H. 1997. Diskursgemeinschaft und Interaktion. Zum Schreiben von beratenden Ingenieur/Innen. In: ADAMZIK, K., G. ANTOS, E.-M. JAKOBS (Hrsg.): Domänen- und kulturspezifisches Schreiben. Frankfurt a.M., S. 127–150. Auch: [http://www.prowitec.rwth-aachen.de/p-publicationen/band-pdf/band3/band3\\_pogner.pdf](http://www.prowitec.rwth-aachen.de/p-publicationen/band-pdf/band3/band3_pogner.pdf) (zuletzt 25.7.2011).
- POPITZ, H. 1992: Phänomene der Macht. Tübingen.
- REHBEIN, B. 2011: Die Soziologie Pierre Bourdieus. Konstanz.
- RIEDEL, W. 1989: „Der Spaziergang“. Ästhetik der Landschaft und Geschichtsphilosophie der Natur bei Schiller. Würzburg.
- ROSENKRANZ, K. 1996: Ästhetik des Häßlichen. Hrsg. und mit einem Nachwort von Dieter KLICKE. Leipzig (zuerst 1853).
- SCHMELING, M., M. SCHMITZ-EMANS 2007: Einleitung. In: SCHMELING, M., M. SCHMITZ-EMANS (Hrsg.): Das Paradigma der Landschaft in Moderne und Postmoderne. (Post-)Modernis Terrains: Landscapes – Settings – Spaces. Würzburg, S. 21–38.
- SEEL, M. 1996: Eine Ästhetik der Natur. Frankfurt a.M.
- STEIN, B. 1994: Bernhard Steins schönste Modellbahnanlagen und Dioramen. Stuttgart.
- SWALES, J.M. 1990: Genre analysis: English in academic and research settings. Cambridge.
- VINCENZOTTI, V. 2005: Kulturlandschaft und Stadt-Wildnis. In: KAZAL, I., A. VOIGT, A. WEIL, A. ZUTZ, A. (Hrsg.): Kulturen der Landschaft. Ideen von Kulturlandschaft zwischen Tradition und Modernisierung. Berlin, S. 221–236.

- VÖCKLER, K. 1988: Psychoscape. In: PRIGGE, W. (Hrsg.): Peripherie ist überall, Frankfurt a.M., New York, S. 276–288.
- WÖBSE, H.H. 2002: Landschaftsästhetik. Über das Wesen, die Bedeutung und den Umgang mit landschaftlicher Schönheit. Stuttgart.

**Literatur (Populär-) (2: Landschaft im Modellbahnbau)**

- BALCKE, G. 2003: Modellbahn Landschaft. Viele praktische Tipps für Planung und Gestaltung. Düsseldorf.
- CORDES, I. 2004: Tauern-Potpourri. Kaffeepause im Gasteinertal. In: MIBA Spezial 60: Landschaft im Modell, S. 14–25.
- HILL, M. 2000: Modellbahn Gleispläne. 100 Ideen für kleine und große Anlagen. Düsseldorf.
- HILL, M. 2007: Modellbahn Anlagenplanung. Der richtige Weg zur vorbildgetreuen Modellbahn. Düsseldorf.
- HÖRTH, B., B. HÖRTH 2004: Frühling ist Blütezeit. Statt Sommergrün frische farbige Blütenpracht. In: MIBA Spezial 60: Landschaft im Modell, S. 30–35.
- HÜBCHEN, O. 1959: Die Modelleisenbahn in der Landschaft. Baubeschreibung meiner Modell-Schau „Eisenbahn und Natur“. Bremen-Hemelingen.
- KALVARI, A., J. KALVARI 2004a: Hitze in der Kleinstadt. Sommer, Sonne, Freibadzeit. In: MIBA Spezial 60: Landschaft im Modell, S. 46–49.
- KALVARI, A., J. KALVARI 2004b: Reif für die Insel. Eine kräftige Brise Seeluft. In: MIBA Spezial 60: Landschaft im Modell, S. 82–85.
- KIEGELAND, B. 1981: Modelleisenbahn. Von der Planung bis zum Spielbetrieb. Gütersloh.
- KNADEN, M. 2004: Karierte Maiglöckchen. In: MIBA Spezial 60: Landschaft im Modell, S. 3.
- KOCH, S. 2007: Links und rechts der Gleise. Wie Modellbahn-Strecken richtig gestaltet werden. Fürstenfeldbruck.
- KOLBE, R. o.J.: Dumjahn's Bahn-Rezensionen online: Ästhetische Fragen. Stein, Bernhard: Meine schönsten Modellbahnanlagen. Highlights der 90er Jahre. [http://www.dumjahn.de/rezensionen\\_035.html](http://www.dumjahn.de/rezensionen_035.html) (zuletzt 20.9.2011)
- MEIER, H. 2004a: Mehr als nur Grasgrün. In: MIBA Spezial 60: Landschaft im Modell, S. 6–13.
- MEIER, H. 2004b: Vom Golfrasen zur Unkrautwiese. Grasfasern und -matten. In: MIBA Spezial 60: Landschaft im Modell, S. 54–59.
- MIBA-REDAKTION 2002 (Hrsg.): Die schönsten Modellbahn Anlagen aus „MIBA-Miniaturbahnen“. Augsburg.
- RIECHE, A., B. RIECHE 2003: Modellbahn Landschaft. Planung, Gestaltung, Methoden, Materialien. Fürstenfeldbruck.
- STEIN, B. 1994: Bernhard Steins schönste Modellbahnanlagen und Dioramen. Augsburg.
- WISS, L. 2004: Canyons, Sand und Eisenbahn. Die Eisenbahn in der Landschaft. In: MIBA Spezial 60: Landschaft im Modell, S. 36–44.