Zeitschrift: Schweizerisches Archiv für Volkskunde = Archives suisses des traditions populaires

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Volkskunde

Band: 90 (1994)

Heft: 2

Artikel: Der Bahnhof als Fokus städtischen Lebens? : volkskundliche Überlegungen zu einem urbanen Phänomen par excellence

Autor: Hengartner, Thomas

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-117901

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Schweizerisches Archiv für Volkskunde 90 (1994), H. 2, 187–206

Der Bahnhof als Fokus städtischen Lebens?

Volkskundliche Überlegungen zu einem urbanen Phänomen par excellence*

Von Thomas Hengartner

Ich bin heute abend auf diesem Bahnhof zum ersten Mal in meinem Leben ausgestiegen, und schon kommt es mir vor, als hätte ich hier ein ganzes Leben verbracht (...).

Italo Calvino, Wenn ein Reisender in einer langen Winternacht, München/Wien 1983:16

Einleitende Bemerkungen

«Stadtmitte ist da, wo der Bahnhof ist», mit dieser Affiche, notiert auf der Rückfahrt vom 29. Deutschen Volkskunde-Kongress in Passau am 1. Oktober 1993, wirbt die Deutsche Bundesbahn seit geraumer Zeit für ihre Dienstleistungen; und: mit «Der Hauptbahnhof wird Stadttor» überschreiben Burkhard Brunn und Diedrich Praeckel ihr 1992 erschienenes Buch, das sich mit der potentiellen Rolle des Bahnhofs nach dem drohenden Verkehrsinfarkt beschäftigt.[1]

Zwei plakative Aussagen zur Rolle des Bahnhofs in einer Stadt, die aber den an urbanen Fragen interessierten Volkskundler aufhorchen lassen, ist ihnen doch gemeinsam, dass sie dem Bahnhof eine besondere und zentrale Rolle im städtischen Leben zubilligen. Beide verstehen den Bahnhof als Einlasspforte in die Stadt: Brunn/Praeckel als Tor zum Urbanen generell, die Deutsche Bundesbahn als Tor zur City, zum Zentrum im besonderen.

Dem Bahnhof wird also eine Funktion zugemessen, die weit über diejenige einer blossen Ein- und Aussteigestelle, eines Knotenpunktes des Personen- und Warentransports hinausreicht und in die Richtung eines integraleren Miteinbezugs in ein urbanes Ganzes zielt. Der Bahnhof einer (grossen) Stadt, so die Ausgangsthese, stellt geradezu einen Ort der Urbanität *par excellence* dar, einen Ort, wo sich die Konstituenten urbanen Lebens in fast idealtypischer Weise amalgamieren. In diese Richtung hat schon 1987 Arnold Niederer gewiesen, wenn er in seinem Beitrag zum Sammelband *Deutsche Volkskunde/Französische Ethnologie* schrieb:

> Um dem Wesen der Grossstadt und den grossstadtspezifischen Subkulturen näher zu kommen, könnte man dort anfangen, wo sich die Menschen als Anonyme begegnen, auf Bahnhöfen, Plätzen, Friedhöfen usw. Die dortigen Begegnungen sind flüchtig und die Themen, auf die hin man eine Person ansprechen darf, sind konventionell festgelegt. In dieser «fluidité urbaine» (Colette Pétonnet), die das Merkmal der Grossstadt ist, müsste eigentlich Grossstadtethnologie betrieben werden.[2]

Die Frage, inwiefern der Bahnhof als repräsentativer Teilbereich für städtisches Leben insgesamt fungiert, bildet nicht nur den Gegenstand der theoretischen Überlegungen am Schluss dieses Beitrags, vielmehr bestimmt sie auch den methodischen Zugriff auf das Phänomen: In einem ersten Schritt soll der Bahnhof von aussen, in seiner Funktionalität bezogen auf eine Stadt hin, anschliessend in einem zweiten Schritt von innen, d.h. in der Darstellung einiger wesentlicher Faktoren, Komponenten und Bedingungen des Bahnhofslebens – des Eilens, Flanierens und Verweilens – betrachtet werden.

Die Optik dieses Beitrags liegt demnach auf der herausgehobenen Stellung des Bahnhofs im urbanen Kontext, weniger auf seinem Stellenwert für das eigentliche Bahngeschehen – und völlig ausser acht gelassen wird hier der qualitativ wesentlich anders gelagerte Aspekt des Bahnhofs als Arbeitsort – sei dies für die zahlreichen Angestellten der Bahn, der bahnnahen Betriebe oder der Geschäfte auf dem Bahnhofareal – und auch als Treffpunkt für Bahnangestellte. Damit wäre ein zu weites, in sich geschlossenes Themenfeld angeschnitten, das infolge seiner spezifischen Kontextbedingungen und andersgelagerten Alltagsstrukturen einer gesonderten Darstellung bedarf.

Der Bahnhof als volkskundliches (Un-)Thema

Eine Volkskunde des Bahnhofs bietet ein breites und ergiebiges Themenfeld gegenwarts- und besonders stadtvolkskundlichen Arbeitens, um so mehr erstaunt, dass dazu im deutschsprachigen Kontext wenig Arbeiten greifbar sind. Hervorzuheben ist namentlich die Zürcher Lizentiatsarbeit von Nikolaus Wyss[3] und ihre Ausläufer in die Zeitschrift *Der Alltag*, den Sammelband *Reisen ins tägliche Leben*[4] und in einen Artikel im *Schweizerischen Archiv für Volkskunde*.[5]

Wyss' Ausführungen konzentrieren sich hauptsächlich auf die Beschreibung einzelner Benutzergruppen, welchen der Bahnhof einen willkommenen und geeigneten Aufenthalts- und Verweilort darstellt – im Gegensatz zu den Reisenden, die sich nur vorübergehend darin aufhalten. Für Wyss ist es gerade der Passantenstrom der zielstrebigen, transitorischen Bahnhofbenutzer, welcher diesen Gruppen (Fremdarbeitern, Rentnern, sogenannten sozialen Randexistenzen etc., das heisst Personengruppen, «die in einer sozialen Prestige-Skala am unteren Ende figurieren»[6]) Platz und Raum verschafft, um zu verweilen, zu kommunizieren und sich zu orientieren. Das besondere Interesse Wyss' lag denn auch darin, die herrschenden Gruppenstile, die Interaktionsformen und Rollenspiele in diesen Gruppen untereinander zu ermitteln und zu präsentieren.

Diesem etwas breiteren ersten Ansatz einer Beschäftigung mit bahnhofsvolkskundlichen Themen folgten indessen nur noch vereinzelt kleinere Arbeiten zu bahnhofnahen Fragestellungen, so etwa zum Arbeitsplatz Bahnhofkiosk[7] oder zum Bahnhofkiosk und seiner Bücherauslage.[8] Dieser Innensicht des Bahnhoflebens

soll im folgenden eine ansatzweise Betrachtung der Rolle des Bahnhofs in einer und für eine Stadt vorangestellt werden.

Blick auf den Bahnhof: Von aussen

Der Bahnhof als Faktor der Stadtentwicklung

Wenn Burkhard Brunn und Diedrich Praeckel davon sprechen, der Bahnhof werde wieder zum Stadttor, so greifen sie im Grunde auf die Funktion des Bahnhofs während der Frühzeiten der Eisenbahnentwicklung zurück. Waren der Postverkehr und die damit verbundenen Gebäulichkeiten noch in die urbane Gestalt und das urbane Leben eingegliedert, so brachte das neue Transportmedium mit seinen spezifischen Erfordernissen vorerst einen radikalen Bruch. Der Bahnhof war zunächst in der Regel nicht integraler Bestandteil einer Stadt, sondern, nicht zuletzt bedingt durch die Lage ausserhalb der alten Stadtmauern, «fremdartiger Appendix»[9] an der Peripherie oder leicht ausserhalb des Stadtzentrums. Bedingt durch das gesteigerte Verkehrs- und Linienvolumen bildet sich vor der Mitte des 19. Jahrhunderts der Kopfbahnhof als dominierender Bahnhoftyp grosser Städte heraus. Damit erhält der Bahnhof eine «Schleusen- oder Transformatorenfunktion»[10], nimmt er doch den Strom der Eisenbahnreisenden aus den verschiedenen Himmelsrichtungen auf und leitet ihn gebündelt in die Stadt, wo er wieder zerfranst; umgekehrt fasst er die aus verschiedenen Richtungen herbeiströmenden Reisenden zusammen, bevor sie sich in die Züge zum jeweiligen Reiseziel erneut separieren. Etwas von dieser Zweigesichtigkeit – Tor zur Stadt wie Tor zur Welt – lässt sich auch aus der älteren Bahnhofarchitektur herauslesen: Gegen die Stadt hin ein monumentales steinernes Empfangsgebäude (es empfängt Abreisende gleichermassen wie Ankommende), über den Gleisen die Eisen-Glas-Konstruktion der Bahnhalle. Damit erfährt der ankommende Reisende eine «Raum-Intimisierung»[11] – von der Weite der Bahnfahrt zur urbanen Dimension, der abfahrende entsprechend eine Ausweitung des Raumes. Noch etwas zugespitzter liesse sich formulieren: Der Grossstadtbahnhof alten Stils markiert mit seinen beiden Teilen den Übergang von der Privatheit zur Öffentlichkeit der Eisenbahnreise und, umgekehrt, funktioniert als eigentlicher Katalysator zwischen diesen beiden Polen.[12]

Eine besonders ausgeprägte Rolle für die Entwicklung des modernen Gesichts der Städte nehmen Eisenbahn und Bahnhof in der Schweiz ein. Zwar setzt der Eisenbahnbau mit der üblichen Phasenverschiebung gegenüber den Nachbarstaaten 1855 erst spät ein[13] und ist das Grundnetz der Hauptlinien erst um 1860 fertiggestellt,[14] dennoch – oder gerade deshalb – kommt der Eisenbahn auch im Vergleich mit den übrigen europäischen Staaten eine wesentliche Rolle als herausragender Push-Faktor der Urbanisierung zu. Erst die Eisenbahn brachte die Industrie überhaupt in die Städte, ermöglichte die Ausformung von Industriegebieten und -zonen. Auf der anderen Seite – und das ist, wie noch zu zeigen ist, durchaus bildlich zu verstehen – spielte die Eisenbahn und vorab der Bahnhof eine tragende Rolle bei

Der Bahnhof bildet mit seinem überdimensionierten Tor in der Hauptfassade einen sicht- und erkennbaren Ort mit einer weit über die zweckbdingte Grösse hinausreichenden architektonischen Hülle. © Archiv SBB.

der Entwicklung zur modernen Dienstleistungsstadt und der Segregation städtischer Bereiche und Lagen. So begünstigte der Bahnhofstandort in fast allen grösseren Schweizer Städten eine Stadtstrukturveränderung, einen «Gesichtswechsel»: Auf der einen Seite – in der Regel gegen den alten Kern hin – entsteht ein bzw. das neue Verkehrs- und Geschäftszentrum (mit Blick auf die Zürcher Verhältnisse könnte dies als «Bahnhofstrasseneffekt» bezeichnet werden), welches nach und nach auch die zentralen Einrichtungen aus dem alten Zentrum aufnimmt.[15] Hier siedeln sich auch häufig die ersten Warenhäuser, die eigentlichen Nachfolger des Marktes, mitbedingt zudem durch eine radikale Bodenpreissteigerung ab den 1880er Jahren,[16] an.

Daneben entwickelt sich aber auch regelhaft eine Hinter- oder wohl besser eine «Kehrseite» des Bahnhofs: Die Verkehrsbauten der Eisenbahn, d. h. die Gleisanlagen, Rangierbahnhöfe, Depots etc. machen die Gebiete, in denen sie liegen, zu Ungunstlagen hinsichtlich der Wohnqualität, wie dies Hans Peter Bärtschi am Beispiel Aussersihl eindrücklich darstellt. Damit entstehen im Gebiet des sogenannten Vorbahnhofes, in den gleisnahen Bebauungen fast aller grösserer Schweizer Städte, unterschichtliche, unterprivilegierte Wohnlagen. Der so fixierte negative Cha-

materielles Substrat			OBJEKTIVE STADTSTRUKTUR gesamter Stadtraum objektive Ausstattung
	wahrgenommenes materielles Substrat		SUBJEKTIVER STADTPLAN Ausschnitt subjektiv wahrgenommene Ausstattung
		interpretiertes materielles Substrat	AKTIONSRAUM Ausschnitt benutzte Ausstattung

Graphik 1: Räumliche Semiotik, Strukturwahrnehmung, Aktionsraum. Nach: Friedrichs 1983:307 und Hamm 1982:155.

rakter dieser Quartiere macht diese darüber hinaus zum beliebten Standort von andernorts wenig erwünschten, häufig emmissionsträchtigen Infrastrukturbauten wie Gaswerk, Schlachthof etc., was durch die Tatsache, dass die ansässige Bevölkerung ohne politische Vertretung und Bedeutung keinen Widerstand leisten konnte, noch zusätzlichen Auftrieb erhielt.[17] Heute wird allerdings auch die Hinterseite der Bahnhöfe durch den Platzbedarf der Dienstleistungsbetriebe, vor allem aber auch wegen ihrer Standortvorteile, zumindest in städtebauliche Überlegungen oder auch bereits konkrete Umgestaltungspläne miteinbezogen, was die für etliche Schweizer Städte existierenden, oft kontrovers diskutierten Gleisüberbauungsprojekte nachdrücklich belegen.

Der Bahnhof als Stadttor

Die Konstruktion der grossen städtischen Bahnhöfe war bis vor die Mitte des 20. Jahrhunderts – durchaus bis hin zur symbolhaften monumental-architektonischen Ausgestaltung – auf deren Funktion als Tor zur Stadt angelegt. So wird die bereits erwähnte Zweiteilung des Baukörpers, die den Eindruck von *mi-usine, mi-palais*[18] hervorruft, ergänzt und erweitert durch einen grosszügigen Bahnhofplatz zum einen, oft aber auch durch ein überdimensioniertes Tor in der Hauptfassade.[19] Damit wird der Bahnhof zum sicht- und erkennbaren Ort mit einer weit über die zweckbedingte Grösse hinausreichenden architektonischen Hülle und erreicht schnell den Status einer Konstante in einem sich u. a. gerade wegen der Eisenbahn rasant ändernden Stadtbild. Dies, im Verbund mit der Ausrichtung grosser Teile des innerstädtischen öffentlichen Transports auf den Knotenpunkt Bahnhof hin, macht ihn zudem zu einem Orientierungspunkt, der den Kirchen bald einmal den Rang in der Kognition städtischen Raumes abläuft. (Vgl. die Ausführungen zum *mental mapping* weiter unten.)

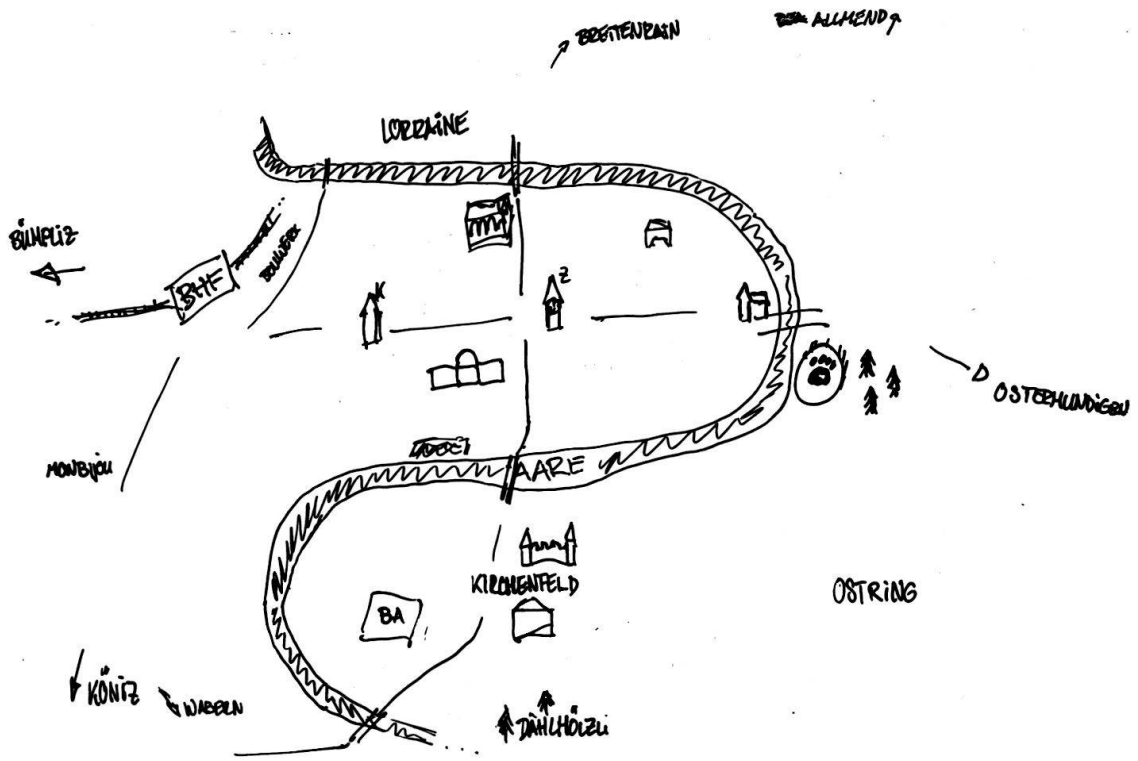
Inwieweit sich diese Funktionen ausprägen konnten und können, hängt allerdings nicht unwesentlich von der Entfernung zwischen dem Bahnhof und der eigentlichen Innenstadt – dem, was ein grösserer Teil der Stadtbewohnerinnen und -bewohner in ihrer persönlichen Wahrnehmung als eigentliche «Stadt» bezeichnen – ab. Aus der Entwicklungsperspektive gesehen: Je mehr und je kompakter der

Raum zwischen dem Bahnhofstandort und dem alten innenstädtischen Kern zum eigentlichen Dienstleistungszentrum wird, je mehr sich die gesamte Fläche zwischen diesen beiden anfänglich meist separierten oder durch unterschichtliche Nutzung getrennten Polen hat füllen können, desto ausgeprägter und akzentuierter wird die Rolle des Bahnhofs für das städtische Leben einerseits, wird aber auch die Ausgestaltung des Lebens im Bahnhof andererseits. In einer Skala der Einbettung des Bahnhofs ausgewählter Schweizer Städte in den City-Bereich stehen u.a. Zürich oder Bern zuoberst, in einer Mittellage rangiert z.B. St. Gallen, gerade noch gegeben erscheint sie etwa in Biel (dank eines herausragenden städtebaulichen Efforts[20] in den 1920er bis 40er Jahren) oder in Freiburg i.Ü., während Basel als Beispiel für eine nur recht geringe Integration stehen kann.

Neben diesen eher wirtschafts-, architektur- und sozialgeschichtlichen Zugängen interessiert nun aber ganz besonders, ob die äusserliche zentrale Rolle des Bahnhofs auch ihren Niederschlag im Bewusstsein der Stadtbevölkerung gefunden hat, ob der Bahnhof, dessen Hülle den öffentlich-allgemeinen Charakter hervorhebt, auch eine entsprechende Rolle in der subjektiven Wahrnehmung der Stadtstruktur, den subjektiven Stadtplänen der Bevölkerung einer grösseren Stadt einnimmt. Dieser Fragestellung liegt zugrunde, dass mit zunehmender Grösse einer Stadt diese nicht nur nicht mehr flächendeckend genutzt, sondern ebenso nur noch selektiv wahrgenommen wird.

Städtischer Raum und die Verteilung von Aktivitäten von Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohnern wird von diesen in der Wahrnehmung regelhaft in verschiedenen Hinsichten reduziert und durch selektive Abwahlen rezipiert – dies meist in zwei Stufen: Die objektive Stadtstruktur erscheint in der subjektiven Wahrnehmung, im «innern» Stadtplan jedes einzelnen eingeschränkt; noch einmal kleiner erscheint der persönliche städtische Raum, betrachtet man den sogenannten Aktionsraum,[21] d.h. die von den einzelnen Stadtbewohnern tatsächlich benützten Einrichtungen[22] städtischer Strukturen. Städtischer Raum in seiner Gesamtheit – hier bieten sich interessante Weiterungen in die Semiotik des Raumes – wird also nur in einem vergleichsweise kleinen Ausschnitt wahrgenommen und in einem noch kleineren auf eigenes Verhalten bezogen und interpretiert.

An dieser Stelle interessiert nun vorerst die Stellung des Bahnhofs im Rahmen der Stadtwahrnehmung – ein zweiter Analyseschritt soll darauf aufbauend die verschiedenen Kategorien derjenigen, welche den Bahnhof tatsächlich nutzen, und die dazugehörigen Gründe etwas ausführlicher behandeln. Einen tauglichen Zugang zur Beantwortung der Frage nach mentalen Konfigurationen und Konstellationen im urbanen Kontext stellt nach wie vor das *mental* oder *cognitive mapping* dar. Dieses von Kevin Lynch[23] Mitte der 60er Jahre erstmals breiter angewandte Verfahren zur Ermittlung subjektiver Stadtpläne von Individuen liefert im Grunde genommen eine Beschreibung dessen, was eine Person für ihre Umwelt hält – oder in den Worten des Sprachwissenschaftlers John J. Gumperz, der *community in the mind* (als Gegenstück zur *community on the ground*).[24] Subjektive Stadtpläne sind fast durchwegs recht lückenhaft, wobei nicht zu entscheiden ist, ob dies durch mangeln-



Bei fast allen kognitiven Stadtplänen von Bern nimmt der Bahnhof eine zentrale Stellung ein.

de bzw. begrenzte Information und Möglichkeiten zur Wahrnehmung[25] oder durch Informationsüberlastung[26] zustande kommt. Als Elemente kommen in erster Linie Wege, daneben Grenzlinien, Bereiche, Brennpunkte und Werk- oder Wahrzeichen vor, welche zu einem subjektiv vollständigen Bild vereinigt werden.[27] Die Struktur subjektiver Stadtpläne entsteht dabei nach folgenden Parametern: Konstituierend sind die Merkmale der objektiven Stadtstruktur mit hoher Einprägsamkeit, die affektive Bewertung von Orten, Orte von Aktivitäten, die Strecke Wohnort-Arbeitsort bzw. Wohnort-Stadtzentrum sowie sozialstrukturelle Merkmale.[28]

Fruchtbar erscheint es nun, subjektive Stadtpläne auf die Stellung des Bahnhofs in bezug auf seine Funktion als mentales oder reales Tor zur Stadt hin auszuwerten. Zumindest für Bern steht dazu Material zur Verfügung, das erste Aussagen und Ansätze zu Generalisierungen zulässt.[29]

In fast allen kognitiven Stadtplänen von Bern aus unserem Sample nimmt der Bahnhof eine zentrale Stellung ein. Besonders diejenigen von Neuzuzügerinnen und Neuzuzügern[30] illustrieren eindrücklich, wie der Bahnhof als Ausgangs- und Knotenpunkt der Wahrnehmung und des sich Bewegens in der Stadt dient. Aber auch aus der Analyse des gesamten Korpus geht hervor, dass das Zusammenfallen

verschiedener Bedeutungen die herausragende Stellung des Bahnhofs determiniert. Nicht nur ist er Ausgangspunkt des städtischen Wegnetzes, er ist auch Grenzlinie (zum Stadtzentrum), Brennpunkt und trotz seiner äusseren Unscheinbarkeit Wahrzeichen (im Gegensatz zum nur selten gezeichneten Münster). Nicht in allen grösseren Schweizer Städten spiegelt sich die Bedeutung des Bahnhofs in derart idealtypischer Weise, dies ist nicht zuletzt abhängig von den oben dargestellten urbanistischen Faktoren oder auch, damit verbunden, der Einbindung in das innerstädtische Verkehrsnetz. Dennoch nimmt er wohl überall, bedingt durch die mehrfachen Möglichkeiten der Verankerung, eine markante Position ein, ist er im besten Sinne Tor zur Stadt, zumindest zur Stadt im Kopf.

Aber auch im pragmatischeren Sinn präsentiert sich der Bahnhof als Stadttor, als «Riesenvestibül einer grossen Stadt», wie Richard Lucae bereits 1869 angemerkt hat,[31] als ein Ort, welcher – mitbedingt durch die Überdachung, die auch einen stetigen bzw. langdauernden Aufenthalt ermöglicht – Vertrautheit stiftet: dem gewieften Reisenden, z.B. dem Geschäftsmann, der sich dank seiner Erfahrenheit sofort zurechtfindet und damit einen Prestigegewinn[32] erzielt,[33] dem unerfahrenen Reisenden, der sich auf entsprechende Hilfsangebote im Bahnhof verlassen kann und so den Bahnhof als den Ort einer gewissen Geschütztheit erfährt, dem Ortsneuling als erster und häufig in Anspruch genommener Orientierungspunkt, dem Fremdarbeiter als Freizeitraum und Verweilort, der gerade durch die eilige und transitorische Benützung des Bahnhofs durch Ortsansässige und Pendler erste Vertrautheit und erste Ansatzpunkte zur Herstellung sozialer Netze vermittelt, somit eine gewisse integrative Kraft besitzt.[34]

Gerade für die letztgenannte Gruppe, die der Fremdarbeiter, ist bzw. war der Bahnhof aber nicht nur Tor zur Stadt, sondern auch Tor zur Welt: Ihnen diente der Bahnhof bewusst oder unbewusst auch als Medium zur Bündelung der Sehnsucht. Dazu gesellte sich aber ein weiteres Moment: Zumindest für die früheren Generationen fremdländischer Bahnhofgänger, für Italiener, Spanier, anschliessend auch für Angehörige aus Ex-Jugoslawien und der Türkei heisst Tor zur Welt auch Tor zur Heimat, nicht zuletzt weil die regelmässig in ihre Heimatländer verkehrenden Zugverbindungen die Möglichkeit der Überwindung der räumlichen Distanz immer wieder konkret vor Augen führten.

Als aufschlussreich erweisen sich die Beobachtung und die Ermittlung des Auftretens bzw. des Mit- und Nebeneinanders der verschiedenen ethnischen Gruppen im Berner Bahnhof[35]: Jede von ihnen verfügt über einen oder mehrere genau eingegrenzte Orte und Treffpunkte im Bahnhof. Mit steigender Verweildauer im Land verliert der Bahnhof seine Attraktivität; die entsprechenden Plätze werden von den jeweils nächstfolgenden Gruppen in Anspruch genommen: So sind grössere Gruppen italienischer und spanischer Fremdarbeiter nur noch selten über längere Zeit im Bahnhof anzutreffen: Sie konnten sich in der Zwischenzeit in festen Klubs mit eigenen Lokalen organisieren (ausgewählte Beispiele: Club Azzurro, Alpe, Famiglia Siciliana; Club Deportivo-Español-Helvetico Berna etc.). Vor allem an den Wochenenden präsentiert sich eine Momentanaufnahme der über das ganze Bahnhofinnere verteilten und meist den ganzen Tag frequentierten Bezirke der einzelnen Nationalitäten wie folgt: Die zahlreichen «Aussenplätze» des Lokals «Christoffel» im Souterrain des Berner Bahnhofs bilden – v.a. samstags – einen rege besuchten Treffpunkt von Kosovo-Albanern, aber auch – trotz der Zeitgeschehnisse – allerdings intern streng segregiert, von anderen ethnischen Gruppen aus Ex-Jugoslawien. In der Nähe der Kommunikationseinrichtungen treffen sich stehend – zum Teil auch werktags – tamilische Gruppie-

rungen (in einem Verkaufsstand des Berner Bahnhofs werden auch Lose der tamilischen Lotterie verkauft,[36] daneben beginnt sich die letzte Gruppe auch an neuen, vordem wenig genutzten Treffpunkten auf Sitzgelegenheiten zu installieren, so etwa im Wartebereich eines etwas abgetrennten, aber in das Bahnhofsganze integrierten Neben- bzw. Vorortsbahn-Bahnhofs, neuerdings auch zeitweise auf Sitzplätzen im Aufgangsbereich zu den Bahnsteigen, einem Standort, der bis vor kurzem nur wenig von Nicht-Bahnbenützern belegt worden ist.

Für einen Grossteil der Bahnhofbenutzenden – in Bern sind es täglich gut hunderttausend[37]; in Zürich wurde diese Zahl bereits in den 50er Jahren erreicht[38] – fungiert der Bahnhof allerdings als blosser Übergangs- oder Durchgangsort, ist er das Nadelöhr zwischen Öffentlichkeit und Privatheit: Sei es als Übergangsort von der häuslichen Privatheit zum Arbeitsplatz oder zur Inanspruchnahme urbaner Gelegenheiten, sei es als Übergangsort zur Rückkehr in die Privatheit.

Eine ähnliche Übergangsfunktion hat der Bahnhof auch hinsichtlich ritueller Kommunikation. Wer im Bahnhof nach der Kultur des Ankommens und Abfahrens, nach den grossen Abschieds- und Begrüssungsszenen sucht, wird grösstenteils enttäuscht. Zwar werden Fernreisende nach wie vor häufig von Angehörigen oder Freunden auf den Bahnhof begleitet bzw. dort abgeholt, die eigentlichen Abschieds- und Begrüssungsrituale sind allerdings eher kurz, zu einem grösseren Teil nonverbal, die Gesprächselemente unverbindlich oder standardisiert. Rituelle Kommunikation im Bahnhof richtet sich eher nach den Regeln der Öffentlichkeit: Sie ist unverbindlich, flüchtig, beliebig, distanziert und eher formbezogen; sie stellt in der Regel bloss Ausläufer eines im Privaten und nach den dort herrschenden Spielregeln angefangenen oder zu Ende geführten Rituals, zu dem aber die Anwesenheit auf dem Bahnhof als meist unverzichtbarer Teil dazugehört, dar.

Blick in den Bahnhof: Von innen

Mit dem Aspekt ritualisierter Kommunikation befinden wir uns häufig räumlich gesehen in der unmittelbaren Nähe des Bahnhofs oder bereits im Bahnhof-Innern. Dem Leben, den alltagskulturellen Gegebenheiten im Bahnhof wollen wir uns im folgenden zuwenden. Dabei steht nicht ein konkreter Bahnhof im Vordergrund, vielmehr amalgamieren sich die während Jahren in verschiedenen Schweizer Bahnhöfen systematisch angestellten Befragungen und Beobachtungen in einem idealtypischen Konstrukt.[39] «Bahnhof» meint also im folgenden die Summe der Bahnhöfe grösserer Schweizer Städte, wobei im Einzelfall durchaus am einen oder anderen Ort Abweichungen vom geschilderten Ideal bestehen können.[40]

1956 zeichnet der Kommentar zum Schweizerischen Schulwandbild «Der Bahnhof» ein eindeutiges Bild der verschiedenen Gruppen von Bahnhofbenützerinnen und -benützern:

Noch vor wenigen Jahren hatte es der Personenbahnhof nur mit drei Gruppen von Kundschaft zu tun: Fahrgäste mit und ohne Begleitung, Leute, die den Bahnhof einfach als örtlich günstigen Treffpunkt benützen, und Menschen, die ihn aufsuchen aus Neugierde und Freude am Leben und Treiben, um sich Kurzweil zu verschaffen oder in der Perronhalle ihr Heim- oder Fernweh stillen möchten.[41]

Zu diesen gesellen sich, so schliesst der Verfasser des Kommentars aus den zeitgenössischen Entwicklungen, in naher und nächster Zukunft weitere hinzu: motorisierte Bahnhofbenützer, vom Auto- oder Motorradfahrer bis zum Hubschrauberbenützer, denen entsprechende Parkflächen im Bahnhofareal oder auf dem «Hubschrauberflachdach»[42] zur Verfügung stehen, daneben aber auch ein neues Publikum, das «nach Bedarf und Laune (...) als Nutzniesser von Bequemlichkeiten, wie sie der Bahnhof nicht zuletzt auch in den Toiletteanlagen (sic) bietet»[43] den Bahnhof aufsucht. Genau dieses neue Publikum, allerdings nicht nur in der vom Verfasser intendierten Zielsetzung, aber aus zumindest ähnlich gelagerten Gründen, macht heute über einen Viertel aller im Bahnhof Wartenden,[44] macht die Dauernutzer des Bahnhofs aus. Leben im Bahnhof hat sich zu einem Nebeneinander verschiedenster Gruppen, Stile, Intentionen, Zwecke und Bedürfnisse, zu einem eigentlichen Mikrokosmos entwickelt.

Öffentlichkeit als prägender Faktor alltäglichen Verhaltens im Bahnhof

Leben, Alltagskultur im Bahnhof lässt sich unter verschiedenen Blickwinkeln betrachten: Ein interaktionistischer Ansatz[45] sieht im Bahnhof eine Art Bühne,[46] auf der genaue Regeln, besonders im Bereich nonverbaler Kommunikation, das Verhalten der Akteure massgeblich steuern.[47] Diese Grammatik des Verhaltens im Bahnhof beruht auf der Annahme, dass Verhalten in der Öffentlichkeit anderen Regeln unterliegt als solches in der Privatheit. Der Bahnhof erscheint damit, so auch der Ansatz von Brunn/Praeckel[48], oft unhinterfragt als öffentlicher Ort par excellence. Die Stellung des Bahnhofs im Spannungsfeld von Öffentlichkeit und Privatheit – einer Grundkomponente urbanen Lebens überhaupt – soll denn auch die theoretische Leitlinie der folgenden Überlegungen zum Innenleben des Bahnhofs bilden. Dies weniger im Sinne Günter Wiegelmanns, der dieses Paar in seine Darstellung skalenartiger Konzepte als Theoreme volkskundlichen Schaffens ebenfalls miteinbezieht,[49] sondern in einem engeren, auf die Gegebenheiten städtischen Lebens ausgerichteten Sinn. Hans Paul Bahrdt hat 1961 die Polarisierung von Öffentlichkeit und Privatheit als wichtigstes Merkmal einer Stadt namhaft gemacht und sie gar zum Defintitionsmerkmal erhoben:

> Eine Stadt ist eine Ansiedlung, in der das gesamte, also auch alltägliche Leben die Tendenz zeigt, sich zu polarisieren, d.h. entweder im sozialen Aggregatszustand der Öffentlichkeit oder in dem der Privatheit stattzufinden.[50]

Die Bezugnahme auf Bahrdt ist nicht ganz unproblematisch, weist der Ansatz doch bei genauer Betrachtung etliche Schwächen auf – so ist beispielsweise Öffentlichkeit für ihn im wesentlichen politische Öffentlichkeit – eine erweiterte Fassung von Öffentlichkeit, welche sich vor allem auf eine grösstmögliche Zugänglichkeit eines Objektes für Personen stützt,[51] ist aber durchaus tauglich, hier weiterverfolgt zu werden. Öffentlichkeit und Verhalten darin ist gekennzeichnet durch eine ganze Reihe spezifischer Faktoren:

Zum einen durch unvollständige Integration, d. h. eine bedingt durch die Offenheit sozialer Gegebenheiten fehlende Zwangsläufigkeit zur Kontaktaufnahme, was zu einer Verhaltensstilisierung als Schutzmechanismus und als Möglichkeit zur Kontaktaufnahme führt. Zweitens durch darstellendes Verhalten, das äusserliche Erkennbarkeit oder äusserliches Sich-zu-erkennen-Geben signalisieren soll. Und schliesslich als drittes durch Repräsentation, um die Umrisse der eigenen Person erkennbar und konkret zu machen.

Verhalten im öffentlichen Raum, im Stadtzentrum, im Bahnhof etc., in diesem Sinne ist auch die eingangs zitierte Textstelle von Arnold Niederer zu verstehen, zeichnet sich demnach aus durch Flüchtigkeit der Begegnungen, konventionelle Festlegung von Gesprächsthemen, Beliebigkeit usw., Faktoren also, welche bereits die frühe Urbansoziologie[52] als für das städtische Leben konstituierend namhaft gemacht hat.[53] Mit spezifischem Bezug auf den Bahnhof als Fokus städtischen Lebens lassen sich vor allem die folgenden Punkte anführen:

Seinen deutlichsten Ausdruck findet die öffentliche – und transitorische – Funktion des Bahnhofs wohl in seiner Eigenschaft als *«Piazza»*. Hier liefern die Spielregeln des Verhaltens ein breites Spektrum von Möglichkeiten. Sie stellen einen Freiraum zur Verfügung, der die Möglichkeit zur aktiven Kontaktnahme mit Fremden[54] auf eine unverfängliche Art und Weise bietet. Sich präsentieren und gesehen werden, «Aufriss» (professioneller und zu reinen Vergnügungszwecken), die Suche nach dem – gemäss den Spielregeln der Öffentlichkeit unverfänglichen – Gespräch, aber auch blosses Beobachten als einfachste Form sozialer Kontaktnahme bilden Verhaltensmuster, die den Bahnhof ausgewählten Individuen und Gruppen zu einem attraktiven Ort machen.

Nicht umsonst bildet der Bahnhof einen beliebten Treffpunkt der Homosexuellen-Szene. Ähnlich wie z. B. in Zürich[55] ist bzw. war dies auch in Bern der Fall, wo über längere Zeit klar abgegrenzte Bereiche der Kontaktaufnahme – mittels eines komplexen nonverbalen Symbol- und Kommunikationsinventars, das v.a. auch das gegenseitige Erkennen ermöglichen sollte – dienten. Allerdings haben sich Teile dieser Szene in letzter Zeit eher aus dem Bahnhof verlagert. Daneben lässt sich im Berner Bahnhof aber auch beobachten, dass v.a. Jugendliche hier aktiv auf die Suche nach einer Begegnung oder nach einem Partner gehen, indem sie sich im Bahnhof präsentieren und gezielt auch geeignet scheinende Personen anzusprechen suchen. Als teilnehmender Beobachter des Bahnhofgeschehens erfährt man schliesslich die Attraktivität des Bahnhofs zur Gesprächs- und Kontaktsuche unmittelbar am eigenen Leib: schnell als nicht-bahnbezogener Bahnhofnutzer und damit auch als möglicher Kommunikationspartner erkannt, ergeben sich fast zwangsläufig Gespräche mit anderen Dauergästen, vorzugsweise mit Rentnerinnen und Rentnern. Gerade unter diesen allerdings hat sich eine zweite Gruppe ganz dem Beobachten der Geschehnisse im Bahnhof verschrieben: Für sie stellt das Leben im Bahnhof eine kostenlose und faszinierende Freizeitaktivität dar.

Eng mit der eben beschriebenen Funktion des Bahnhofs verschränkt ist eine weitere: Er ist ein beliebter *Ort für öffentliche und private Manifestationen:* Jugendlichengruppen (Rapper, Punker, BMX- [Mountainbike-]Fahrer etc.), Fans von Sportclubs (in Bern namentlich der heimischen Eishockeymannschaft, des Schlittschuhclub Bern [SCB]), aber auch weltanschauliche Gruppierungen (Bibelgruppen, Heilsarmee u. ä.) nutzen die Öffentlichkeit des Bahnhofs, um sich zu präsentieren. Im einzelnen können dabei allerdings durchaus auch Momente der Privat-

heit zum Tragen kommen, entwickeln doch verschiedene der genannten Gruppierungen ungeachtet der Bahnhoföffentlichkeit eine Art geschützte und eigenen Regeln gehorchende räumliche Sphäre.

Eindrücklich erscheint während der Saison das Verhalten der Eishockey-Fans: Ausserhalb des Stadions stellt der Bahnhof den einzigen Ort dar, in welchem sie sich öffentlich und in Vielzahl manifestieren. Ist vor Spielbeginn der Bahnhof v.a. der wichtigste Treffpunkt, wo sich auch untereinander wenig bekannte Personen aufgrund der leicht erkennbaren Gruppenmerkmale finden und sich – zuweilen noch recht zaghaft – in Sprechchören und Schlachtgesängen üben, so läuft nach dem Spiel, v.a. im Falle eines Sieges der heimischen Mannschaft, ein immer ähnliches «Siegesritual» ab: Kurz vor Abfahrt der letzten Züge sammeln sich die Fans auf den Galerien, trommeln mit den Fäusten an deren Abschrankungen, bis schliesslich eine überdimensionierte Clubfahne ausgerollt und ein Dank- und Huldigungsgesang angestimmt wird.

Neuerdings haben die Schweizerischen Bundesbahnen begonnen, aus der Attraktivität der Bahnhofhalle Kapital zu schlagen: Bahnhofraum kann auf Zeit gemietet werden, was zu einer neuen Art öffentlicher Manifestation führt, beginnen nun doch auch institutionalisierte Gruppen und Veranstalter die Öffentlichkeit der Bahnhofhalle zu nutzen. So finden nun darin Ausstellungen,[56] aber auch Konzerte klassischer und anderer Natur statt, die zwanglos, unverbindlich und ohne Vorgaben hinsichtlich Verweilzeit und anlassspezifischen Verhaltens einen potentiell weiten Publikumskreis erreichen können.

Die Öffentlichkeit im Sinne einer maximalen Zugänglichkeit bestimmt auch eine weitere Funktion des Bahnhofs: Er wird, durchaus geplant, allmählich zu einer «Einkaufs- und Vergnügungsinsel».[57] Konnte 1956 der Kommentator zum Schulwandbild noch schreiben:

Eine für den Bahnhof recht typische Einrichtung, die bezweckt, Weg und Zeit zu sparen, sind die Verkaufsgeschäfte in Form des Kioskes. Im Reisefieber, von dem viele Fahrgäste befallen sind, wollen diese nicht durch die Ein- und Ausgangstüren behindert sein und ihre Kaufbedürfnisse, die auf Reiseproviant und Reiseandenken, Ansichtskarten, Rauchwaren und Lektüre gerichtet sind, gleich unmittelbar auf dem Weg zum oder vom Zug befriedigen.[58]

So bieten heute zahlreiche Geschäfte Artikel des gehobenen täglichen Bedarfs an, richten sich – was auch in den Umbauten der Bahnhofsgastätten deutlich zum Ausdruck kommt – vermehrt an ein eher gehobenes Publikum. Erstaunlicherweise macht (ausser in den eigens dafür vorgesehenen Blumen-, Geschenk- u.ä. Läden) die Laufkundschaft in den Geschäften des Bahnhofs – oder allenfalls in der Bahnhofpassage – nur einen kleineren Teil aus. Nach Angaben des Ladenpersonals werden sie vielmehr grösserenteils von einer treuen Stammkundschaft frequentiert. Der Bahnhof als Geschäftszentrum wird demnach nicht hauptsächlich von den «eigentlichen» Bahnbenützenden aufgesucht, sondern er übt – zusätzlich noch dadurch begünstigt, dass auf dem Territorium des Bahnhofs, genauer auf demjenigen, welches der Bahnhoheit untersteht, die städtischen Ladenschlussgesetze keine Gültigkeit besitzen – Anziehungskraft auf eine neue Personengruppe von Bahnhofbenützerinnen und -benützern aus.

Die Öffentlichkeit des Bahnhofs äussert sich schliesslich nicht zuletzt in einer Kultur des Wartens, namentlich des ungefragten Warten-Dürfens. Eine Kultur, welche allerdings durch den eben angesprochenen Ausbau des Bahnhofs zu einem

kommerziellen Zentrum, oft unter anderem zulasten der Wartsäle deutlich zurückgedrängt wird. Immer weniger Reisende benützen den Bahnhof zum Warten,[59] immer mehr Wartende (deutlich über ein Viertel) sind Dauernutzer des Bahnhofs: Wartende ohne Ziel, denen der Bahnhof zur Heimat und Warten zum Selbstzweck wird oder geworden ist. Die Öffentlichkeit des Bahnhofs verfügt denn auch, und damit ist zur Frage der Privatheit überzuleiten, über eine klare Binnenstruktur, ist deutlich räumlich segmentiert. Der Bahnhof teilt sich in eine Vielzahl unsichtbarer, aber von einzelnen Nutzergruppen okkupierten Räumen auf, die sich zu einer eigentlichen Sozialtopographie zusammensetzen lassen.

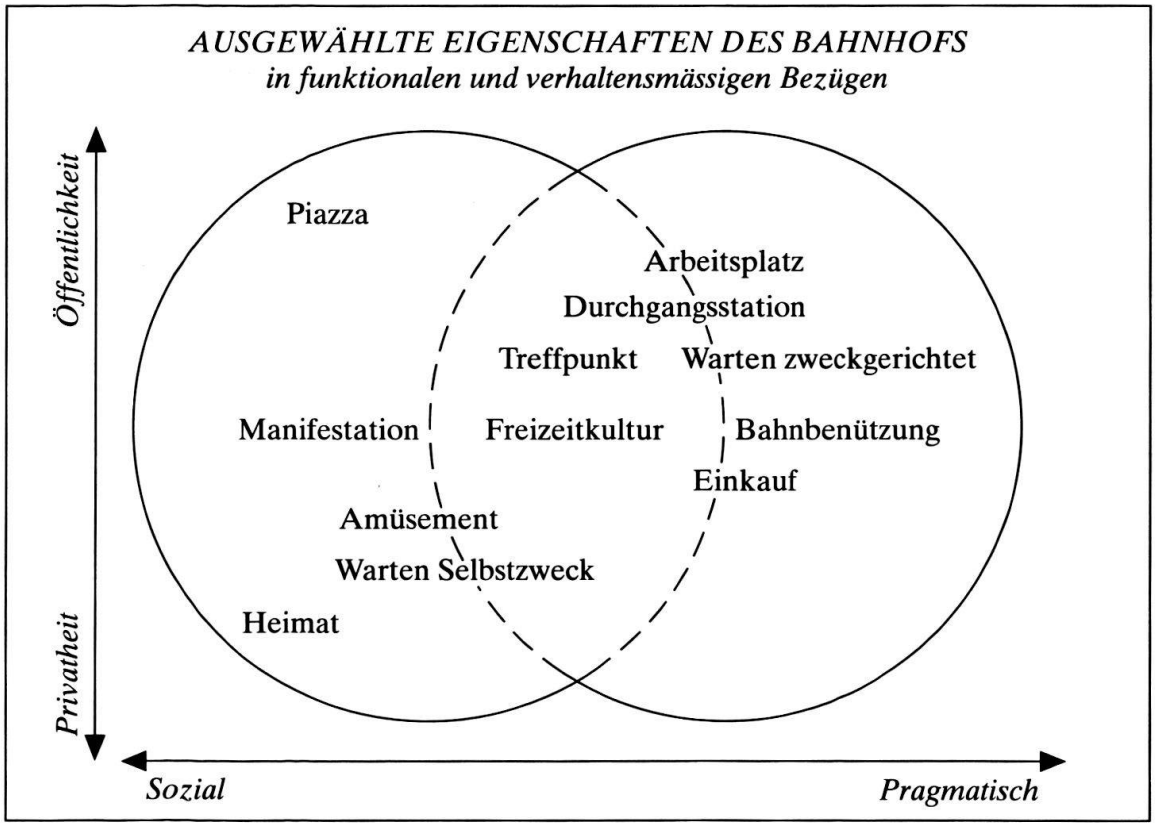
Der Bahnhof als Heimat: Nischen der Privatheit im Bahnhof

Die bislang angesprochenen Facetten der Alltagskultur im Bahnhof deuten alle darauf hin, dass der Bahnhof tatsächlich einen «öffentlichen Ort par excellence» darstellt. Das greift aber letztlich entschieden zu wenig weit: Unter dem Stichwort *Bahnhof als Heimat* sollen daher einige Aspekte, welche den Bahnhof auch zum Raum der Privatheit machen, eingebracht werden.

Zunächst: Die Redewendung «immer nur Bahnhof verstehen» symbolisiert in ihrer Entstehung geradezu die Tatsache, dass mit Bahnhof auch schwergewichtig Aspekte der Privatheit verbunden sind, ist sie doch nach Röhrich im Ersten Weltkrieg entstanden und steht darin der Bahnhof «bei den kriegsmüden Soldaten des 1. Weltkriegs» fast paradigmatisch als Symbol des Heimaturlaubs: «jedes Gespräch, das sich nicht auf die Heimkehr bezog, wurde mit dieser Redensart abgebrochen».[60]

Doch zurück zum modernen Bahnhof: Schon die erste kurze Bemerkung zu den ethnisch zu definierenden Teilen der Sozialtopographie des Bahnhofs hat darauf verwiesen, dass bestimmte Bereiche, Nischen und Räume des Bahnhofs für klar umrissene Gruppen zum Ort der Entwicklung einer gewissen Privatheit geworden sind. Privatheit wiederum verstanden im Sinne Hans Paul Bahrdts als ein eng an das Vorhandensein von Öffentlichkeit gekoppeltes Verhaltensmuster, das den «bewussten Ausbau und [die] Kultivierung der engsten sozialen und dinglichen Umwelt in einem in sich geschlossenen System eigener Art» umfasst,[61] in welchem grosse Bereiche des Lebens unangefochten liegen und sich deshalb eigengesetzlich entwickeln können.

Soziale Randgruppen: Alkoholiker und Drogenabhängige, Fremdarbeiter und Asylsuchende, Heimat- und Obdachlose, aber auch Rentner haben ihre Nischen im Bahnhof etabliert, verfügen über bestimmte, klar umrissene Territorien im Raum des Bahnhofs, in denen sie sich eine eigene, gegen aussen hin oft verteidigte (soziale) Umwelt geschaffen haben. Die Motive hiezu sind unterschiedlich: Allen gemeinsam ist der Umstand, dass Warten, Zeitverbringen im Bahnhof als eine selbstverständliche und unhinterfragte, auch weniger als anderswo gestörte Tätigkeit hingenommen wird, daneben spielt aber auch die Tatsache, dass das Bahnhofsinnere Schutz vor der Witterung, direkten Zugang zum «Stoff», aber auch Abwechslungen und Möglichkeiten zur Kontaktnahme bietet, eine wesentliche Rolle.[62]



Graphik 2: Ausgewählte Eigenschaften des Bahnhofs in funktionalen und verhaltensmässigen Bezügen[63]

Auf den Sitzgelegenheiten der unterirdischen Berner Bahnhofpassage, einzelnen Stuhlgruppen in der Mitte des Durchgangsraumes, d.h. auch in der Mitte des Passantenstromes, haben feste und gleichbleibende Verteilungen schon seit Jahren Bestand. So ist eine «Sitzinsel» einer Gruppe von Alkoholikern (zwischen ihnen und dem Personal der gegenüberliegenden Filiale einer Detailhandelskette haben sich eigentliche persönliche Beziehungen herausgebildet), eine andere fast ausschliesslich Rentnerinnen und Rentnern vorbehalten. An Attraktivität gewonnen hat schliesslich auch wieder ein Steinrund, das nach einigen ungenutzten Jahren erneut zum Treffpunkt und Verweilort jüngerer Obdach- und Arbeitsloser geworden ist. Zum eigentlichen Jugendlichentreff hat sich dagegen ein in einer Nische postierter Photoautomat entwickelt: er wird an schulfreien Nachmittagen und an Wochenenden stark frequentiert und stellt den Fokus einer knappen Zone dar, in der Jugendliche oft Stunden verbringen. Für einige Irritation nicht nur unter den Bahnhof-Dauernutzern hat das zeitweilige Entfernen der beschriebenen Sitzgelegenheiten geführt, die in der Folge schnell wieder montiert und auch wieder von denselben Gruppierungen an den vorher eingebürgerten Orten in Besitz genommen worden sind.

Die genannten Gruppen, mit ihren unverkennbaren Gruppenstilen, nehmen den Bahnhofraum explizit auch für die Etablierung einer gewissen Privatheit in Anspruch. Sie beziehen einen beträchtlichen Teil der Legitimation ihres Da-Seins und So-Seins aus der Öffentlichkeitsfunktion des Bahnhofs, d.h. sie nutzen den Schutz, den Anonymität und Unverbindlichkeit des Bahnhof liefern, indem sie Nischen der Privatheit etablieren.

Der Bahnhof hat Schleusen- oder Transformatorenfunktion; für die Reisenden ist er gleichzeitig Tor zur Stadt und Tor zur Welt.

Nicht nur in der sozialen Inanspruchnahme des Bahnhofs lassen sich Momente der Privatheit finden, auch im Baulichen schlägt die Eingrenzung der totalen Öffentlichkeit des Bahnhofs zu Buche. Schon oben war die Rede von der Umgestaltung der Rahmenbedingungen im Bahnhof durch ein erweitertes kommerzielles Angebot. Zielt dieses vordergründig ganz in Richtung der öffentlichen Funktion des Bahnhofs, so beinhaltet es auf der anderen Seite auch das Moment der Entschärfung einer allgemeinen Öffentlichkeit, indem soziale und ökonomische Schwellen die Zugänglichkeit limitieren. Ähnliches lässt sich auch bei den Um- und Neubauten von Bahnhöfen beobachten. Als Beispiel hierfür sei nur Luzern angeführt, wo eine bewusste Trennung der Bahnhoffunktionen auf verschiedenen Etagen die Attraktivität des Bahnhofes jenseits seiner ursprünglichen Funktion im Personen- und Warentransport deutlich einschränkt.

Vollends die Umkehr der monumentalen Öffentlichkeitsfunktion, wie sie – dies ein Gegenbeispiel – in der in ihren leeren Ausgangszustand zurückversetzten Zürcher Bahnhofhalle neuerdings wieder zum Tragen kommt, liefert schliesslich der Bahnhof von Freiburg i.Br. Die Eingangshalle wurde zum Warteraum umfunktioniert und im Stil eines überdimensionierten Wohnzimmers mit einer Palme und darum herum gruppierten einladenden Metallsesseln ausgestaltet: Eine Intimisie-

rung des Raumes in einem ganz wörtlichen Sinn und in abrupter, keinen Übergang mehr leistenden Manier.

Der Bahnhof als Ort der Urbanität par excellence

Fazit bzw. Schlussthese: Der Bahnhof erweist sich – unter der Voraussetzung günstiger Standortfaktoren – als Ort der Urbanität par excellence, als eigentlicher Fokus städtischen Lebens: Er vereinigt auf knappstem Raum – gleichsam als Mikrokosmos – wesentliche Aspekte städtischen «Sich-Verhaltens» bzw. «Sich-Verhalten-Müssens»: Auf der einen Seite tatsächlicher Ausdruck einer «fluidité urbaine» mit Ausprägungen, wie sie schon von der Soziologie der Jahrhundertwende beschrieben worden sind und noch heute den theoretischen Diskurs mitprägen, ist er auf der anderen Seite aber auch ein klassischer Verweilort; der Bahnhof bildet Ausgangspunkt respektive Startpunkt für das Eintauchen in die Stadt; ist Fixpunkt für klar umrissene soziale und ethnische Gruppen, Heimat für Bevölkerungsgruppen, deren Hauptbeschäftigung im Verweilen im öffentlichen Raum besteht; nicht zuletzt ist der Bahnhof aber auch Piazza, ein Ort öffentlicher Manifestation. Der Bahnhof vereinigt damit die Polarität von Öffentlichkeit und Privatheit auf engem Raum in sich, ist Schleuse vom Öffentlichen zum Privaten und umgekehrt. Bahnhof ist nicht nur Ort der Öffentlichkeit, sondern bietet zahlreiche Nischen, die von klar umrissenen Gruppen als Ort der Privatheit und privaten Verhaltens genutzt werden, er ist möglicher Ort für Privatheit für all jene, denen diese durch die Bedingungen ihres täglichen Lebens ganz oder teilweise versagt bleibt. In diesem Sinne, d.h. hervorgerufen durch die Tatsache, dass der Dualismus von öffentlicher und privater Sphäre – obschon in ungleichgewichtiger Verteilung – das Leben und den Alltag im Bahnhof wesentlich prägt, lässt sich die eingangs dieses Abschnitts formulierte These, der Bahnhof stelle einen Ort der Urbanität par excellence dar, motivieren.

Anmerkungen

* Überarbeitete Version eines Vortrags, gehalten am 4.11.1993 vor der Sektion Basel der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde

1 Brunn/Praeckel (1992).
2 Niederer (1987:61).
3 Wyss (1977).
4 Wyss (1982).
5 Wyss (1986).
6 Wyss (1986: 130).
7 Böckli (1982).
8 Hengartner (1989).
9 Schivelbusch (1977:152).

[10] Schivelbusch (1977:154).
[11] Schivelbusch (1977:155).
[12] In ähnlicher Richtung argumentieren auch Dethier/Bouchart (1988:7): «Pendant un siècle, la gare sera le lieu symbolique du dépassement, celui des limites qu'on transgresse.»
[13] Zum Vergleich: In England beginnt der Eisenbahnbau 1825, in Deutschland 1835.
[14] Vgl. Bärtschi (1983:114; 125f).
[15] Illustrativ dazu beispielsweise die Ausführungen zu St. Gallen bei Röllin (1981:84ff).
[16] Vgl. Bärtschi (1983:321ff).
[17] Vgl. Fritzsche (1985:158f).
[18] Wexler (1955:83).
[19] Vgl. dazu: Le temps des gares (1978:62) «Tant du point de vue urbanistique que mental, la gare devient au XIXe siècle une nouvelle porte de ville qui se substitue à celles des anciennes enceintes fortifiées. Ce caractère de lieu-frontière s'exprime souvent dans l'architecture ferroviaire par de multiples variations sur le thème du portique et de l'arc de triomphe.»; oder auch Praeckel (in: Brunn/Praeckel (1992:182)): «Fast alle Bahnhöfe sind Mischgebilde: Das ‹sakrale› Tor wurde den ‹profanen› Bahnsteigen mit den Gleisanlagen isoliert vorangestellt. Die Vorstellung des Bahnhofes als ein Stadttor war allgegenwärtig. (...) Betrachtet man die grossen Bahnhofsanlagen des 19. Jahrhunderts, ergibt sich mit einiger Sicherheit aus ihrer Lage an der Peripherie der Stadt und ihrer Architektur, dass die Kopfbahnhöfe im allgemeinen (...) als Stadttore konzipiert sind.»
Interessant erscheint in diesem Zusammenhang auch die Tatsache, dass bei der Gestaltung des neuen Luzerner Bahnhofs (eröffnet 1991, zwanzig Jahre nach dem Brand des alten Bahnhofs) der «Triumphbogen des Eingangsportals» der alten Bahnhoffassade konserviert und der Fassade vorgelagert, jetzt «selbstbewusst die Mitte des Bahnhofplatzes markiert.» (SBB-Magazin 1/91:3).
[20] Vgl. dazu u.a: Graf (1987:206f).
[21] Vgl. Friedrichs (1983:302ff); Dangschat et al. (1982).
[22] Genauer wäre hier, im Sinne Jürgen Friedrichs (1983:55) von «Gelegenheiten», d.h. öffentlichen und privaten, Stadtbewohnern zugänglichen Einrichtungen, zu sprechen.
[23] Lynch (1965).
[24] Noch unpublizierter Vortrag zum Thema «Interpretative Methods in the Study of Urban Language», gehalten im Rahmen des Symposiums «Verbale Kommunikation in der Stadt» (Bern, 2.–4. Oktober 1989), vgl.: Niederhauser, Jürg 1990: Symposium verbale Kommunikation in der Stadt. In: Deutsche Sprache, Jg.18, 365–375, hier: 367.
[25] Vgl. bereits Wirth (1938).
[26] Milgram (1970).
[27] Der Befund von Lynch (1965) lässt sich im wesentlichen auch auf die Darstellung Berns in kognitiven Stadtplänen übertragen: Keine der gezeichneten Karten vermittelt einen vollständigen Überblick über die Stadt, vielmehr dominieren weisse Flecken, die v.a. im Bereich der aktuellen (und allenfalls von ehemaligen) Wohnumgebung(en) und des (bzw. der ehemaligen) Arbeits- respektive Studienorts (-orten) präziser ausgeführt werden. Dominant erscheint die Erinnerung und Darstellung von Wegen, welche die eigentlichen Strukturelemente bilden und auch die Aufnahme von daran liegenden Elementen begünstigen. Ebenso ergeben die Berner Pläne kaum Abweichungen hinsichtlich der Distanzmuster: Zentrumsnähe lässt Distanzen überschätzen, emotionale Nähe bzw. Vertrautheit hingegen lässt Distanzen unterbewerten.
[28] Nach Friedrichs (1983:312).
[29] Das Untersuchungskorpus setzt sich aus zwei Teil*samples* zusammen: Ein erstes, erhoben im Januar 1993 unter Studierenden der Abteilung für Dialektologie und Volkskunde der deutschen Schweiz der Universität Bern, soll eine einigermassen geschlossene Gruppe repräsentieren und umfasst 20 weiter auswertbare kognitive Stadtpläne (ausgeschieden wurden Nicht-Ortsansässige, bzw. seit weniger als einem halben Jahr Ortsansässige und Über-30-Jährige); ein zweites mit gleich vielen *items*, im Verlauf des Jahres 1993 zustandegekommen, intendiert, ein möglichst weites Spektrum in altersmässiger und sozialer Hinsicht zu erfassen (Bedingungen: seit mindestens einem halben Jahr ortsansässig, nicht-studierend, über 20jährig). Die Aufgabenstellung war in beiden Fällen gleichlautend, nämlich einen Plan der Stadt Bern zu zeichnen. Unmittelbar vor dem Abgeben wurden die Probandinnen und Probanden schliesslich gebeten, allfällige Wohn- sowie Arbeits-/Studienorte zu markieren. Zwischen den beiden Teilen ergaben sich kaum signifikante Abweichungen, wichtigstes Kriterium für Ausstattung, Wegnetz und Darstellen von Bereichen ist vielmehr bei beiden die Dauer der Ortsansässigkeit.

[30] Das sind hier Probanden, die zum Zeitpunkt der Erhebungen zwischen einem halben und einem ganzen Jahr in der Stadt ansässig waren.
[31] Lucae nach Schivelbusch (1977:152).
[32] Vgl. Wyss (1982:23).
[33] Vgl. auch die junge Redewendung «Bescheid am Bahnhof wissen» im Sinne von: «sich im Leben auskennen, wendig und erfahren sein». (Röhrich 1991, Bd.1:134, s.v. Bahnhof).
[34] Vgl. Wyss (1982:23).
[35] Sämtliche abgehobenen Beispiele beziehen sich auf den Bahnhof Bern, der hier stellvertretend für weitere Bahnhöfe Anschauungsmaterial liefern soll.
[36] Freundlicher Hinweis von Silvia Widmer, Bern.
[37] Kobi et al. (1986:1).
[38] Stolz merkt hiezu 1956 der Verfasser des Kommentars zum Schulwandbild «Der Bahnhof» an: «Millionen von Menschen bewegen sich während eines Jahres durch den Personenbahnhof einer Grossstadt. Durch den Zürcher Hauptbahnhof strömen täglich bei rund 600 ein- und ausfahrenden Zügen mehr als 100'000, und durch die Hallen des Zentralbahnhofes der Weltstadt New York gar an die 500000 Menschen.» (Bahnhof (1956:26)).
[39] Die längste Untersuchungszeit und die höchste Untersuchungsdichte besteht für den Bahnhof in Bern (Langzeit-Beobachtung von 1989 bis 1994 mit dem Ziel, Tages-, Wochen-, saisonale und längerfristige Parameter empirisch zu ermitteln; zweimal auch breite und intensive Feldforschungen mit Studierendengruppen der Abteilung für Dialektologie und Volkskunde der deutschen Schweiz der Universität Bern, so im Wintersemester 1989/90 im Rahmen einer Veranstaltung zum Thema «Die Stadt als Forschungsfeld der Volkskunde» sowie im Wintersemester 1992/1993 im Zuge einer Veranstaltung zum Thema «Alltagskultur im Bahnhof»), zu Vergleichszwecken regelmässige Nachforschungen in Zürich und Freiburg i.Ü. (für den Bahnhof einer im schweizerischen Kontext mittelgrossen Stadt), punktuell in Luzern (für einen im Neuaufbau befindlichen Bahnhof) und Freiburg i.Br., daneben einzelne Untersuchungssequenzen in zahlreichen Bahnhöfen der Schweiz und des angrenzenden Auslands.
[40] Am deutlichsten trifft dies wohl für den Basler Bahnhof zu, der durch seine Standortungunst – bzw. auch durch die Konkurrenz mit einem zweiten grossen Bahnhof in derselben Stadt (Badischer Bahnhof) – zahlreiche nicht-bahnbezogene Funktionen nur sehr bedingt erfüllt.
[41] Bahnhof (1956:26).
[42] Ebd.
[43] Ebd.
[44] Hafner (1992:62).
[45] Vgl. Wyss (1977, 1982, 1986).
[46] Vgl. Goffman (1969).
[47] Vgl. Goffman (1971); Zu Goffman vgl. u.a.: Hettlage, Robert und Lenz, Karl (Hg.) 1991: Erving Goffman – ein soziologischer Klassiker der zweiten Generation. Bern/Stuttgart.
[48] Brunn in: Brunn/Praeckel (1992:11ff).
[49] Wiegelmann (1991a:25f).
[50] Bahrdt (1974:60).
[51] Friedrichs (1983:338).
[52] Simmel (1957) (eigentlich: 1903); Wirth (1939).
[53] Faszinierend und durchaus auf ähnlichen argumentativen Gleisen erscheint der Gedanke, wie ihn Rolf Lindner (1994) und Many Letsch (1994) ausführen, die U-Bahn als paradigmatischen Ort von grossstädtischer Öffentlichkeit und Anonymität zu interpretieren. Zugespitzt etwa bei Lindner (1994:21): «Die urbane Existenz ist eine transitorische Existenz. Für sie sind Begriffe charakteristisch wie Augenblick, Moment, Situation; Begegnung, Kontakt, Zusammentreffen; Anonymität Fremdheit, Mischung. (...) Die Untergrundbahn ist dafür der paradigmatische Ort.» Vgl. zu dieser Thematik auch: Augé, Marcel 1991: Un ethnologue dans le métro. Paris.
[54] Vgl. Brunn in: Brunn/Praeckel (1992:45f).
[55] Vgl. Wyss (1986:132f)
[56] Freundlicher Hinweis von Ueli Gyr.
[57] Hafner (1992:59).
[58] Bahnhof (1956:27)
[59] Vgl. Hafner (1992:58f).

[60] Röhrich (1991, Bd.1:134, s.v. Bahnhof). Fassbar wird die Redensart schon recht früh in den Werken von Hans Fallada: «‹Ich verstehe immer Bahnhof›, sagte er. ‹Bahnhof ist gar nicht so schlecht›, sagte sie ‹wenn einer türmen muss›.» (Hans Fallada, Wer einmal aus dem Blechnapf frisst. Reinbek b.H. 1952:344 [OA 1934]); interessant auch die folgende Stelle, die Rückschlüsse auf die Verwendungshäufigkeit zulässt: «Pause. Stille. Warten. Dann von oben: Haben Sie was gesagt? Ich versteh immer Bahnhof! Hä=hä=Hä! Meier belacht pflichtschuldig die gängigste Redensart der Zeit.» (Hans Fallada, Wolf unter Wölfen, Erster Teil: Die Stadt und ihre Ruhelosen. Berlin 1937:148). Vgl. zudem: Paul, Hermann 1992: Deutsches Wörterbuch. 9. vollständig neu bearbeitete Auflage von Helmut Henne und Georg Objartel unter Mitarbeit von Heidrun Kämper-Jensen. Tübingen, 984, s.v. verstehen.

[61] Bahrdt (1974:76).

[62] Für Bern vgl. Kobi et al. (1986:26ff).

[63] Die Graphik nimmt in ihrer Gestaltung bewusst Rückgriff auf das von Günter Wiegelmann (1991b:47) in einem anderen inhaltlichen Kontext entwickelte Darstellungsverfahren, um auf Skalenartigkeit und Überlappung der Begriffe und Phänomene hinzuweisen.

Literatur

BAHNHOF 1956: Kommentare zum Schweizerischen Schulwandbilderwerk, XXI. Bildfolge. Zürich.

BAHRDT, HANS PAUL 1974: Die moderne Grossstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau. München ([1]1961).

BÄRTSCHI, HANS PETER 1983: Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Zürcher Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl. Basel.

BÖCKLI, RUTH 1982: Kiosk. «Wahre Geschichten bitte!» Bericht über Kunden. In: KELLER/WYSS 1982, 83–89.

BRUNN, BURKHARD und PRAECKEL, DIEDRICH 1992: Der Hauptbahnhof wird Stadttor. Zum Ende des Automobilzeitalters. Giessen.

DANGSCHAT, JENS/DROTH, WOLFRAM/FRIEDRICHS, JÜRGEN/KIEHL, KLAUS 1982: Aktionsräume von Stadtbewohnern. Eine empirische Untersuchung in der Region Hamburg. Opladen.

DETHIER, JEAN et BOUCHART, FRANÇOIS-XAVIER 1988: Gares d'Europe. Paris.

DIE WELT DER BAHNHÖFE 1980: Berlin.

FRIEDRICHS, JÜRGEN 1983: Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft. Opladen (3. Auflage).

FRITZSCHE, BRUNO 1976: Schweizer Städte im 19. Jahrhundert. Moderne Stadtgeschichte als Aufgabe der historischen Forschung. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, Jg.26, 434–447.

FRITZSCHE, BRUNO 1977: Grundstückpreise als Determinanten städtischer Strukturen. Bern im 19. Jahrhundert. In: Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege, Jg.4, 36–54.

FRITZSCHE, BRUNO 1985: Mechanismen sozialer Segregation. In: TEUTEBERG, HANS JÜRGEN (Hg.): Homo Habitans. Zur Sozialgeschichte des ländlichen und städtischen Wohnens in der Neuzeit. Münster, 155–168.

GOFFMAN, ERVING 1969: Wir alle spielen Theater. Die Selbstdarstellung im Alltag. München. (OT: The Presentation of Self in Every Day Life. New York 1959).

GOFFMAN, ERVING 1971: Verhalten in sozialen Situationen. Strukturen und Regeln der Interaktion im öffentlichen Raum. Gütersloh. (OT: Behavior in Public Places. Notes on the Social Organization of Gatherings. New York 1963).

GRAF, URS 1987: Spuren der Moderne im Kanton Bern. Anthologie der zeitgenössischen Architektur im Kanton Bern. Epoche 1920–1940. Bern.

HAFNER, WOLFGANG 1992: Die Wartenden und die Eilenden oder: Kommerzialisieren heisst Disziplinieren. In: RIEGER/SPINDLER 1992, 57–63.

HAMM, BERND 1982: Einführung in die Siedlungssoziologie. München.

HENGARTNER, THOMAS 1989: Literatur zum sofortigen Verzehr. Der Bahnhofkiosk und seine Bücherauslage. In: Der Bücherwurm. o.O., 1.

KELLER, WALTER/WYSS, NIKOLAUS (Hg.) 1982: Reisen ins tägliche Leben. Zürich.

KOBI, PETER/SCHUETZ, MARKUS/WIESER, MONICA 1986: Im Bahnhof Bern. Beobachtungen, Befragungen, Feststellungen. Diplomarbeit Schule für Sozialarbeit. Bern.
LE TEMPS DES GARES 1978: ed. du Centre de création industrielle, département du Centre national d'art et de culture Georges Pompidou. Paris.
LETSCH, MANDY 1994: Metropolis – Metro. In: Kuckuck. Notizen zu Alltagskultur und Volkskunde, Jg.9, H.1, 23–26.
LINDNER, ROLF 1994: Die U-Bahn als paradigmatischer Ort. In: Kuckuck. Notizen zu Alltagskultur und Volkskunde, Jg.9, H.1, 20–22.
LUCAE, RICHARD 1869: Über die Macht des Raumes in der Baukunst. In: Zeitschrift für Bauwesen, Jg.19. Berlin.
LYNCH, KEVIN 1965: Das Bild der Stadt. Berlin.
MILGRAM, STANLEY 1970: Das Erleben der Grossstadt. Eine psychologische Analyse. In: Zeitschrift für Sozialpsychologie, Jg.1, 142–152.
NIEDERER, ARNOLD 1987: Volkskundliche Forschungsrichtungen in den deutschsprachigen Ländern. In: CHIVA ISAC und JEGGLE UTZ (Hg.): Deutsche Volkskunde – Französische Ethnologie. Zwei Standortbestimmungen. Frankfurt/New York, 44–67.
RICHARDS, JEFFREY and MACKENZIE, JOHN M. 1986: The Railway Station. A Social History. Oxford/New York.
RIEGER, HANS JÖRG und SPINDLER, CHARLOTTE 1992: Bahnhofbuffets der Schweiz. Ein praktischer und kulturhistorischer Führer. Zürich.
RÖHRICH, LUTZ 1991: Das grosse Lexikon der sprichwörtlichen Redensarten. Freiburg/Basel/Wien.
RÖLLIN, PETER 1981: St. Gallen. Stadtveränderung und Stadterlebnis im 19. Jahrhundert. Stadt zwischen Heimat und Fremde, Tradition und Fortschritt. St. Gallen.
SCHIVELBUSCH, WOLFGANG 1977: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München/Wien.
SIMMEL, GEORG 1957: Die Grossstädte und das Geistesleben. In: Ders.: Brücke und Tor. Essays des Philosophischen zur Geschichte, Religion, Kunst und Gesellschaft. Stuttgart, 227–242. (Erstmals in: Petermann, Th. (Hg.) 1903: Die Grossstadt. Jahrbuch der Gehe-Stiftung. Dresden)
STUTZ, WERNER 1976: Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum ersten Weltkrieg. Zürich.
WEXLER, PETER J. 1955: La formation du vocabulaire des chemins de fer en France 1778–1842. Genève/Lille.
WIEGELMANN, GÜNTER 1991a: Ein Netz aus feingliedrigen Skalen. In: Ders.: Theoretische Konzepte der europäischen Ethnologie. Diskussionen um Regeln und Modelle. Münster/Hamburg, 24–28.
WIEGELMANN, GÜNTER 1991b: Diskussion zu den Gliederungskriterien. In: Ders.: Theoretische Konzepte der europäischen Ethnologie. Diskussionen um Regeln und Modelle. Münster/Hamburg, 44–48.
WIRTH, LOUIS 1938: Urbanism as a Way of Life. In: American Journal of Sociology 44, 1–24.
WYSS, NIKOLAUS 1977: Typische Verhaltensweisen von Benützern eines Grossstadtbahnhofs. Ein Erfahrungsbericht. (Liz.-Arbeit/Volkskundliches Seminar). Zürich.
WYSS, NIKOLAUS 1982: Bahnhof. Reisende, Eckensteher, Fremdarbeiter und andere. Nachdenken über ein Zentrum. In: Keller/Wyss 1982, 19–30.
WYSS, NIKOLAUS 1986: Blickfeld Hauptbahnhof Zürich. Treffpunkte und Durchgangsorte. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde, Jg.82, 128–134.