Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2012)

Heft: 4

Artikel: Bahnhöfische Welten : Alltagskultur und städtische Kultur am Bahnhof

Autor: Hengartner, Thomas

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957876

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: 07.12.2025

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

THEMA

Bahnhöfische Welten – Alltagskultur und städtische Kultur am Bahnhof

THOMAS HENGARTNER
Prof. Dr., Leiter Institut für populäre Kulturen der Universität Zürich.

... und Menschen. .../
... et les hommes. ...
(Romanshorn)

«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

«Der Raum des Nicht-Ortes schafft keine besondere Identität und keine besondere Relation, sondern Einsamkeit und Ähnlichkeit.»
Marc Augé, Nicht-Orte

Dieser Text handelt vom Bahnhof als Lebens-, Erfahrungs- und Darstellungsraum, von den Bedeutungen, die dem Bahnhof zugeschrieben werden und von denjenigen, die er im Raum- und Lebensgefüge einer Stadt einnimmt. Der Artikel ist damit gewissermassen eine ethnographische Collage und eine Hommage an einen zutiefst urbanen Ort.

Für etwa zwei Drittel der Bahnhofbenutzenden fungiert der Bahnhof als blosser Durchgangsort; er ist das Nadelöhr, der Übergangsort zwischen der häuslichen Sphäre und dem Arbeitsplatz oder der Innenstadt. Gleichzeitig Tor zur Stadt und Tor zur Welt. Eine ähnliche Übergangsfunktion ereilt der Bahnhof auch hinsichtlich ritualisierter Kommunikation. Ritualisierte Kommunikation im Bahnhof richtet sich nach Regeln der Öffentlichkeit: Sie ist unverbindlich, flüchtig, beliebig, distanziert und eher formbezogen; sie stellt in der Regel bloss Ausläufer eines im Privaten angefangenen oder zu Ende geführten Rituals dar, zu dem aber die Anwesenheit auf dem Bahnhof als oft unverzichtbarer Teil noch dazugehört. Das Leben im Bahnhof hat sich zu einem Nebeneinander verschiedenster Gruppen, Stile, Intentionen, Zwecke und Bedürfnisse, zu einem eigentlichen Mikrokosmos entwickelt, der aber seine Existenz und Ausformung weitgehend der Grosszahl transitorischer Bahnhofgänger, dem Passantenstrom, verdankt. Er kann als eine Art Bühne betrachtet werden, auf der genaue Regeln, besonders im Bereich nonverbaler Kommunikation, das Verhalten der Akteure massgeblich steuern. Diese Grammatik des Verhaltens im Bahnhof beruht auf der Annahme, dass Verhalten im öffentlichen Raum anderen Regeln unterliegt als solches im Privaten. Der Bahnhof erscheint damit oft unhinterfragt als öffentlicher Ort par excellence. Zu fragen ist aber, ob nicht gerade der Bahnhof paradigmatisch nicht nur für Öffentlichkeit steht, sondern sowohl Öffentlichkeit als auch Privatheit in sich vereinigt.

Momente des öffentlichen Verhaltens im Bahnhof

Dem Verhalten im öffentlichen Raum, im Stadtzentrum oder eben auch im Bahnhof wird seit rund hundert Jahren, seit Georg Simmels oder Willy Hellpachs einschlägigen Überlegungen, schon fast stereotyp zugeschrieben, sich durch Flüchtigkeit der Begegnungen, konventionelle Festlegungen der Gesprächsthemen, Beliebigkeit, Anonymität etc. auszuzeichnen. Mit Blick auf den Bahnhof spiegelt sich diese Verhaltensweise wohl am ehesten in seiner Eigenschaft als Piazza. Hier eröffnen die Spielregeln des urban-öffentlichen Verhaltens ein breites Spektrum von Möglichkeiten. Der Bahnhofsraum wird zum Frei-Raum, der Möglichkeiten zur aktiven Kontaktaufnahme mit Fremden auf eine unverfängliche Art und Weise bietet. Sich präsentieren und gesehen werden, «Aufriss»

... Bahnhöfe lernen uns das Warten, ... /
... Les gares nous apprennent à jouir de l'instant présent, ... (Zürich)

... das Verweilen ... /
... à flâner ... (Basel)

... und Geduld./
... et à patienter.
(Zürich)

(professioneller und zu reinen Vergnügungszwecken), die Suche nach dem – unverfänglichen – Gespräch, aber auch blosses Beobachten als einfachste Form sozialer Kontaktaufnahme bilden Verhaltensmuster, die den Bahnhof für ausgewählte Individuen und Gruppen zu einem attraktiven Ort machen. Eng mit der Piazza-Funktion des Bahnhofs verschränkt ist seine Inanspruchnahme als Ort für öffentliche und private Manifestationen. Gruppen von Jugendlichen, Fans oder weltanschauliche Gruppierungen (mit eingeschlossen solche religiöser Art) nutzen den Bahnhof als Präsentierfläche. Dabei entwickeln verschiedene von ihnen, ungeachtet der Bahnhoföffentlichkeit, eigenen Regeln gehorchende Verhaltensweisen. Eindrücklich mag dies das Verhalten von Sportfans zu illustrieren: Ausserhalb des Stadions stellt der Bahnhof oft den einzigen Ort dar, in dem sie sich öffentlich und in Vielzahl manifestieren können. Aus der Attraktivität der Bahnhofhalle für Manifestationen unterschiedlichster Art schlägt auch die Bahnverwaltung selbst Kapital: Ein Bahnhofraum kann auf Zeit gemietet werden, was zu einer neuen Art öffentlicher Manifestation führt, nutzen nun doch auch institutionalisierte Gruppen und Veranstalter die Bahnhofhalle, etwa für Konzerte oder Ausstellungen, die zwanglos, unverbindlich sind ohne Vorgaben hinsichtlich Verweilzeit und anlassspezifischen Verhaltens einen potentiell weiten Publikumskreis erreichen können.

Heute indessen werden mittlere und grössere Bahnhöfe immer mehr zur «Einkaufs- und Vergnügungsinseln» umgebaut und das Angebot um Artikel des gehobenen täglichen Bedarfs ausgeweitet. Bahnhöfe, genauer: grosse Bahnhöfe, sollen in einer «gelungenen Symbiose aus vorhandener Bausubstanz und zeitgemässem Hinzufügen neuer Elemente» zu «modernen Verkehrs- und Dienstleistungszentren» gemacht werden. Angestrebt ist, immer mehr Bahnhöfe zu Shoppingcentern der besonderen Art umzuwandeln. Als «Convenience-Centers» sollen sie – durchgängig auf Wiedererkennungswert getrimmt – ein breites Spektrum von Shops mit «Waren des täglichen Bedarfs» so präsentieren, dass deren Vielfalt möglichst zahlreiche Passanten im «breiten Kundenstrom» zum Kauf einlädt. Nicht mehr die schnelle Versorgung von Reisenden mit Proviant, Lektüre oder anderen Reiseutensilien steht also im Vordergrund; nicht mehr die (Ab-)Reisenden werden primär angesprochen, sondern Bahnhofbesucher. Ihnen soll das «Shopping-Center Bahnhof» die willkommene Ergänzung zum Branchenmix der Innenstadt bieten, wo Läden mit Ware zum täglichen Bedarf zunehmend Mangelware werden. Der Erfolg dieses Konzepts «Einkaufsbummel im Bahnhof» hat allerdings seinen Preis: Traditionelle Dauernutzer werden aus dem Bahnhof verdrängt – Interessenkonflikte zwischen dem Geschäftsraum Bahnhof und seiner Funktion als Aufenthaltsraum sind zu nennen, aber auch seine Eignung als zwar flächendeckend überwachter, aber doch geeigneter Raum für Klein-, Beschaffungs- und Gelegenheitskriminalität – Interessenskonflikte also zwischen der sozialen Funktion des Bahnhofs einerseits und dem ebenso legitimen Sicherheitsbedürfnis von Reisenden und geschäftlichen Bahnhofnutzern andererseits.

Momente privaten Verhaltens im Bahnhof

Diese unterschiedlichen Ansprüche an den Bahnhof zeitigen auch Auswirkungen auf die Kultur des Wartens, namentlich des ungefragten Wartendürfens, die sich im Bahnhof etabliert hat. Sie wird durch den Ausbau des Bahnhofs zu einem kommerziellen Zentrum, oft unter anderem zulasten der Wartesäle, deutlich zurückgedrängt. Dadurch ergibt sich ein Paradox: Immer weniger Reisende benutzen den Bahnhof zum Warten, immer mehr Wartende aber sind Dauernutzer des Bahnhofs: Wartende ohne Ziel, denen der Bahnhof zur Heimat und Warten zum Selbstzweck wird oder geworden ist. Dass der Bahnhof auch Nischen von Heimat oder wenigstens ansatzweiser Beheimatung bietet, macht ihn zu einem besonderen urbanen Ort. Der Bahnhofraum verfügt insgesamt über eine klare Binnenstruktur, ist deutlich räumlich segmentiert. Er teilt sich in eine Vielzahl unsichtbarer, jeweils von einzelnen Nutzergruppen okkupierter Räume auf, die sich zu einer eigentlichen Sozialtopographie zusammensetzen lassen. So haben sich namentlich soziale Gruppen wie Alkoholiker und Drogenabhängige, Gastarbeiter und Asylsuchende, Heimat- und Obdachlose, aber auch Rentner im Bahnhof oder in Bahnhofnähe etabliert. Im geschützten Bahnhofraum – sowohl was Witterung anbelangt als auch hinsichtlich einer auffälligen Sichtbarkeit – verfügen sie über bestimmte, klar umrissene Territorien, in denen sie sich eine eigene, gegen aussen hin oft verteidigte Umwelt geschaffen haben. Die Motive hierzu sind unterschiedlich: Allen gemeinsam ist der Umstand, dass Warten, Zeit verbringen im Bahnhof als eine selbstverständliche und unhinterfragte, auch weniger als anderswo gestörte Tätigkeit hingenommen wird bzw. wurde. Darüber hinaus bieten das Leben und Treiben in der Bahnhofhalle Abwechslungen und Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme.

Marc Auges Beschreibung des Bahnhofs als reiner Transitort, als Nicht-Ort, der nur für Durchgehende und den Durchgang geschaffen ist, reduziert die Bedeutung des Bahnhofs. So bleiben selbst die Ortlosen dem Bahnhof erhalten – allerdings eine neue Kaste von Ortlosen: zahlungskräftige, moderne white-collar-Nomaden, die weniger die Heimatqualität des Bahnhofs suchen (den nicht mehr existierenden, weil abgebauten oder zum Shop umgenutzten Wartesaal oder die Nische), sondern die Erlebnisqualität (die Lounge, das architektonische Flair oder den Convenience-Einkauf). Ebenso bleibt der Bahnhof ein Ort mit besonderen Anmutungsqualitäten, wie sie im Rahmen dieser Ausführungen beschrieben wurden. Es ist zu hoffen, dass auch die Bahnhöfe im neuen Kleid sich einen Rest jener «konventionslosen Zone» erhalten können, die sie bislang zu Soziotopen besonderer Ausprägung gemacht haben.

KONTAKT
thomas.hengartner@uzh.ch

RÉSUMÉ

Univers de gares – entre vie quotidienne et culture urbaine

Pour près des deux tiers des usagers, les gares sont de simples lieux de passage, des lieux de transition, des portes sur la ville – et sur le monde. Des stations intermédiaires, caractérisées par l'attente. Dans ces microcosmes, où les modes de communication et d'interaction dépendent beaucoup d'un cadre physique transitoire, les comportements peuvent être aussi bien publics que privés. A cet égard, la fonction de la gare comme «place publique» où l'on s'expose, revêt certes une importance de premier plan. Mais certains usagers s'approprient la gare comme un espace quasi privé et en font, de ce fait, un sociotope d'un genre particulier. Que ces différentes attitudes soient porteuses de conflits et d'effets d'exclusion, va sans dire – surtout dans le sillage d'évolutions récentes comme la transformation des gares en centres commerciaux.