

Wahrnehmungsgeographische Studien

Herausgeber

Rainer Krüger / Jürgen Hasse

Schriftleitung

Rainer Danielzyk

Wahrnehmungsgeographische Studien

Die bisherige Reihe „Wahrnehmungsgeographische Studien zur Regionalentwicklung“ wird als „Wahrnehmungsgeographische Studien“ weitergeführt. Signalisiert werden soll damit zum einen eine größere Offenheit gegenüber unterschiedlichen wissenschaftlichen Ansätzen, für die sich die Schriftenreihe als Forum der humanwissenschaftlichen Diskussion komplexer Mensch-Umwelt-Beziehungen anbietet. Zum anderen wird eine klare Profilierung angestrebt: die Subjektivität im Wahrnehmungsprozeß soll als Gegenstand der wissenschaftlichen Reflexion aufgewertet werden. In den Mittelpunkt rücken Wege der Welterschließung als geistige Erkenntnis *und* sinnliche Begegnung, die die Gesellschaftswissenschaften in ihrem mainstream vernachlässigen.

Die in der Reihe erscheinenden Arbeiten haben ihren theoretischen Ort in der Humangeographie und an deren transdisziplinären Rändern. Mit der programmatischen Aufmerksamkeit für das rational gestaltende *und* emotional erlebende Subjekt verbinden sich theoretische Präferenzen: wissenschaftstheoretisch für den Theorienpluralismus und forschungsmethodisch für das hermeneutische Paradigma. Die Reihe ist für theorieorientierte, empirische, anwendungs- und planungsbezogene Arbeiten offen.

Herausgeber und Schriftleitung

Band 22

Claudia Wucherpfennig

Bahnhof –
(stadt)gesellschaftlicher Mikrokosmos
im Wandel

Eine „neue kulturgeographische“ Analyse



BIS-Verlag der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg

BIS-Verlag, Oldenburg 2006

Verlag / Druck / BIS-Verlag
Vertrieb: der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg
Postfach 25 41, 26015 Oldenburg
Tel.: 0441/798 2261, Telefax: 0441/798 4040
E-Mail: verlag@bis.uni-oldenburg.de
Internet: www.ibit.uni-oldenburg.de

ISBN 3-8142-2009-9
ISBN 978-3-8142-2009-3

Inhalt

Fahrplan

| | |
|--|----|
| Abbildungsverzeichnis | 13 |
| Tabellenverzeichnis | 14 |
| Statt eines Vorworts: pro movere | 15 |
| I Anbahnung | 17 |
| 1 Problemstellung und Zielsetzung | 17 |
| 2 Aufbau der Arbeit | 21 |
| II Weichenstellung: Neues kulturgeographisches Denken | 25 |
| 1 Einleitung | 25 |
| 2 Wege zu einer Neuen Kulturgeographie | 27 |
| 2.1 Einleitung | 27 |
| 2.2 <i>Cultural turn</i> und <i>cultural studies</i> als Entwicklungsimpulse eines neuen kulturgeographischen Denkens | 29 |
| 2.2.1 Cultural Turn | 29 |
| 2.2.2 Cultural Studies | 32 |
| 2.3 Kulturgeographische Wege – Traditionelle und Neue Kulturgeographie | 35 |

| | | |
|------------|--|----|
| 2.3.1 | Traditionelle Kulturgeographie in den USA – Carl Ortwin Sauer und die Berkeley-School | 35 |
| 2.3.2 | Aufbruch zu einer Neuen Kulturgeographie – New landscape school und Kultureller Materialismus | 37 |
| 2.4 | From „ <i>culture as agent</i> “ to „ <i>culture wars</i> “ – „strictly geographic ways of thinking (of) culture“ | 41 |
| 3 | Repräsentation: Zur (Be)Deutung sozialer Wirklichkeit | 48 |
| 3.1 | Semiologische und strukturalistische Grundlagen: Zeichen und Text, Mythos und Ideologie | 49 |
| 3.2 | Poststrukturalistische Erweiterungen: Diskurs – Artikulation – Aneignungspraktiken | 53 |
| 3.2.1 | Diskurs – Macht – Wissen | 53 |
| 3.2.2 | Artikulation und Hegemonie | 54 |
| 3.2.3 | Alltagspraktiken als Aneignungspraktiken | 58 |
| 4 | Raum | 61 |
| 5 | Ein Bahnhof ist ein Bahnhof ist ein Bahnhof ...? – A strictly geographic way of thinking railway stations | 70 |
| III | Ortsbestimmung – Bahnhöfe als Kristallisationspunkte gesellschaftlicher (Trans)Formationsprozesse | 73 |
| 1 | Einleitung | 73 |
| 2 | Eisenbahn-Zeiten | 76 |
| 2.1 | Eiserne Wege – Der Beginn des Eisenbahnwesens | 76 |
| 2.2 | e:motion – Eisenbahn und RaumZeit-Bewusstsein | 78 |
| 2.3 | Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert | 81 |

| | | |
|-----------|--|-----|
| 3 | Bahnhofswelten | 88 |
| 3.1 | Eisenbahn und Stadtentwicklung | 88 |
| 3.1.1 | Städtewachstum | 89 |
| 3.1.2 | Das Bahnhofsquartier | 90 |
| 3.1.3 | Eisenbahn und innerstädtischer Verkehr | 92 |
| 3.2 | Bahnhofsarchitektur ‚zwischen‘ verkehrstechnischen Erfordernissen, bautechnischen Errungenschaften und baukünstlerischer Selbstdarstellung | 94 |
| 3.2.1 | Romantik und Klassizismus – Die ersten Bahnhöfe | 95 |
| 3.2.2 | Erste Einschaltung: Bahnhöfe als Schleuse und Wahrnehmungsschutz | 98 |
| 3.2.3 | Der eklektizistische Bahnhofsba des Historismus | 99 |
| 3.2.4 | Zweite Einschaltung: Vom Zweck- zum Repräsentationsbau | 106 |
| 3.2.5 | Aufbruch in die Moderne | 109 |
| 3.2.6 | Zweiter Weltkrieg und Nachkriegszeit | 112 |
| 3.2.7 | Dritte Einschaltung: Bahnhofsarchitektur der Nachkriegszeit im Spiegel zeitgenössischer Kritik | 116 |
| 3.3 | Der Bahnhof als (stadt)gesellschaftlicher Seismograph | 119 |
| 3.3.1 | Raum(an)ordnung und Gesellschaftsstruktur | 119 |
| 3.3.2 | Pünktlichkeit, Ordnung und Disziplin | 132 |
| 3.3.3 | Stadt-Erfahrung – Bahnhöfe als urbane Knotenpunkte | 125 |
| 3.3.4 | „Großer Bahnhof“ – Bahnhöfe als politische und dramatische Bühnen | 127 |
| 4 | Zwischenfazit: Bahnhöfe als (T)Raumbilder der Moderne | 130 |
| IV | Bahnhöfe an der Schwelle zum 21. Jahrhundert | 135 |
| 1 | Einleitung | 135 |
| 2 | Die ‚Geburt‘ der Deutschen Bahn AG | 136 |
| 2.1 | Ausgangsbedingungen der Bahnreform | 136 |
| 2.2 | Verfahrensschritte der Bahnreform und Unternehmensstruktur der Deutschen Bahn AG | 138 |

| | | |
|-------|--|-----|
| 3 | Von der Entdeckung des Kunden zur „Renaissance der Bahnhöfe“: Bahnhöfe als Immobilien der Mobilität | 142 |
| 4 | Bahnhöfe und Bahnliegenschaften als Entwicklungsflächen und „Visitenkarten“ der Städte und als Bühnen ordnungspolitischer Auseinandersetzungen | 146 |
| 4.1 | Bahnflächenrecycling und Bahnhofsentwicklung ‚zwischen‘ Fachplanung und kommunaler Bauleitplanung | 148 |
| 4.2 | Bahnflächenrecycling und Bahnhofsentwicklung ‚zwischen‘ „Nachhaltigkeit“ und symbolischer Politik | 149 |
| 4.3 | Bahnhöfe ‚zwischen‘ Gemeinwohl und privatwirtschaftlichen Interessen | 151 |
| 5 | Zwischenfazit | 155 |
| 6 | Analyse von Bahnhofskonzeptionen der Deutschen Bahn AG – Empirisches Verfahren | 157 |
| 6.1 | Diskurstheoretisch orientierte Textanalyse – Begriffsbestimmung | 157 |
| 6.2 | Diskurstheoretisch orientierte Textanalyse – Methodisches Vorgehen | 158 |
| 6.2.1 | Forschungsleitende Fragen | 159 |
| 6.2.2 | Korpusbildung, Voranalyse und Auswahl des Datenmaterials | 160 |
| 6.2.3 | Materialaufbereitung (Struktur- und Feinanalyse) und zusammenführende Interpretation | 161 |

| | | |
|----------|---|-----|
| V | Der Bahnhof ist tot, es lebe der „neue Bahnhof“! Bahnhofsrepräsentationen und -imaginationen der Deutschen Bahn AG | 165 |
| 1 | Einleitung | 165 |
| 2 | Erster Auftritt: Bahn frei für eine „neue Bahn“ | 167 |
| 3 | Bahnhofsgeschichte(n) – oder: Vom Wesen und Werden der „Bahnhofskultur“ | 170 |
| 3.1 | Auf- und Abstieg der „Bahnhofskultur“ | 170 |
| 3.2 | Back to the roots: Der „Bahnhof der Zukunft“ und die „neue Bahnhofskultur“ | 173 |
| 3.2.1 | Das „3-S-Programm“ | 174 |
| 3.2.2 | Die neuen „Systembausteine“ im corporate design | 176 |
| 3.2.3 | Das „Sofortprogramm Personenbahnhöfe“ | 178 |
| 3.2.4 | „Bahnhofskultur“ reloaded | 178 |
| 3.3 | Zwischenhalt: Mythos „Bahnhofskultur“ | 180 |
| 4 | Knotenpunkte | 183 |
| 4.1 | Erfolgs(dis)kurs – Die Bahn AG im „Wettbewerb der Identitäten“ | 183 |
| 4.1.1 | „Der Kunde“ | 184 |
| 4.1.2 | Bahnhöfe als Image- und Rentabilitätsträger ‚zwischen‘ Kundenorientierung und Marktförmigkeit | 186 |
| 4.1.3 | Die Bahn AG als verantwortungsbewusstes Unternehmen und der Bahnhof als ein dem Allgemeinwohl dienender Standortfaktor | 189 |
| 4.2 | Der Bahnhof als „geschlossener Erlebnisraum“ | 191 |
| 4.2.1 | Konsum, Erlebnis, Wohlgefühl | 191 |
| 4.2.2 | Eure Suppe ess’ ich nicht! – Der Bahnhof, die Bahnhofsmision und das (Un)Sicherheitsempfinden des Kunden | 194 |
| 4.3 | Der Bahnhof „im Herzen“ der Stadt | 201 |

| | | |
|------------|---|-----|
| 4.3.1 | Urbanität und Öffentlichkeit – Der Bahnhof als „offener Mikrokosmos“ und „Mittelpunkt städtischen Lebens“ | 201 |
| 4.3.2 | Die Stadt als „Organismus“ | 205 |
| 5 | Bahnhof exklusiv – Schöne heile Welt in der „europäischen Stadt“ des 21. Jahrhunderts | 211 |
| VI | „Nur“ Bahnhof verstehen? – Rückzug mit Ausblick | 219 |
| VII | Literatur und Datenmaterial | 225 |
| 1 | Literatur | 225 |
| 2 | Datenmaterial | 244 |
| 2.1 | Artikel, Monographien und Sammelbände | 244 |
| 2.2 | Zeitungs- und Zeitschriftenartikel, Internetseiten | 245 |
| | Anhang | 247 |
| | Abbildungen | 248 |
| | Abbildungsnachweise | 262 |

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|-----------|---|-----|
| Titelfoto | Mainz Hauptbahnhof, Dinosaurier-Ausstellung | |
| Abb. 1 | Liverpool, Crown Street Station (1830) | 96 |
| Abb. 2 | London, Euston Station (1835-39) | 96 |
| Abb. 3 | Paris, Gare de l'Est (1847-52) | 101 |
| Abb. 4 | Berlin, Anhalter Bahnhof (1872-80) | 103 |
| Abb. 5 | Wiesbaden Hauptbahnhof (1904-06) | 105 |
| Abb. 6 | Stuttgart Hauptbahnhof (1911-22/28) | 111 |
| Abb. 7 | Heidelberg Hauptbahnhof (1953-55) | 114 |
| Abb. 8 | Grundriss Mainz Hauptbahnhof 1911 | 121 |
| Abb. 9 | Gesetzliche Verfahrensschritte und organisatorische Umsetzung der Umwandlung der Bahnen in eine Aktiengesellschaft (Bahnreform) | 139 |
| Abb. 10 | Uelzen Hauptbahnhof („Hundertwasser-Bahnhof“) | 248 |
| Abb. 11 | Leipzig Hauptbahnhof | 248 |
| Abb. 12 | Leipzig Hauptbahnhof, Wandelhalle | 249 |
| Abb. 13 | Leipzig Hauptbahnhof, Gleishalle | 249 |
| Abb. 14 | Mainz Hauptbahnhof, Wiedereröffnungs-Feier 2003 | 250 |
| Abb. 15 | Mainz Hauptbahnhof, Wiedereröffnungs- Feier 2003, Empfangshalle | 250 |
| Abb. 16 | Leipzig Hauptbahnhof, <i>shopping mall</i> | 251 |
| Abb. 17 | Frankfurt a.M. Hauptbahnhof, „Markt im Bahnhof“ (MIB) | 252 |
| Abb. 18 | Frankfurt a.M. Hauptbahnhof, ReiseZentrum | 252 |
| Abb. 19 | Frankfurt a.M. Hauptbahnhof, Fahrkarten-Automaten | 253 |
| Abb. 20 | Mainz Hauptbahnhof: Uhr, Überwachungskamera, Engel | 254 |
| Abb. 21 | Mainz Hauptbahnhof, Dinosaurier-Ausstellung | 255 |
| Abb. 22 | Werbeplakat der Deutschen Bahn AG | 255 |

| | | |
|---------|---|-----|
| Abb. 23 | Protestaktion der Bundesarbeitsgemeinschaft Wohnungslosenhilfe e.V. | 256 |
| Abb. 24 | Leipzig Hauptbahnhof, <i>ServicePoint</i> | 257 |
| Abb. 25 | Frankfurt a.M. Hauptbahnhof, Müllcontainer im <i>corporate design</i> | 257 |
| Abb. 26 | Mainz Hauptbahnhof, Raucherbereich | 258 |
| Abb. 27 | Mainz Hauptbahnhof, WC-Center | 259 |
| Abb. 28 | Leipzig Hauptbahnhof, Eingang Lounge | 260 |
| Abb. 29 | Mainz Hauptbahnhof, Wegeleitbeschilderung | 261 |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|--------|---|----|
| Tab. 1 | Ausbau des Eisenbahnnetzes in den deutschen Ländern im 19. Jh. | 78 |
| Tab. 2 | Entwicklung der Verkehrsnetze von Schiene und Straße in Deutschland 1914-1990 | 83 |
| Tab. 3 | Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland im Güter- und Personenverkehr 1950-1990 | 86 |

Statt eines Vorworts: pro movere

Bahnhöfe sind Orte der Abfahrt und des Ankommens, des Zwischenstopps und des Transits. Sie sind Orte, an denen Geschwindigkeit und Bewegung fühlbar wird, kurz: Orte der Mobilität. Etymologisch betrachtet, sind sie damit Orte des (pro) movierens; *mobil* und dessen Abstraktum *Mobilität* sind von lat. *movēre, bewegen, in Bewegung setzen*, abgeleitet. Welch anderer Ort würde sich also besser zum *Promovieren* eignen als ein Bahnhof?

Viele Menschen haben mich auf meinem Weg begleitet und auf unterschiedlichste Art zu dieser Arbeit beigetragen. All diesen gilt mein herzlichster Dank!

Zuallererst möchte ich meinem Betreuer und meiner Betreuerin, Prof. Dr. Jürgen Hasse und Dr. habil. Gabriele Sturm, für den mittlerweile mehrere Jahre währenden Austausch danken, der für mich stets sehr inspirierend und bereichernd war.

Ein ganz besonderer Dank soll Monika Dittrich, Katharina Fleischmann, Ulrike von Nathusius, Hilke Schellenberg, Anette Schröter, Anke Strüver und Tanja Weckbach erreichen. Ohne Eure tatkräftige und emotionale Unterstützung wäre diese Arbeit nicht zustande gekommen.

Für anregende Diskussionen, ermunternde Worte, fiese Fragen und gute Tipps danke ich Ellen Bareis, Werner Bischoff, Oliver Demny, Vera Denzer, Frank Graf, Ilse Helbrecht, Susanna Kock, Martina Löw, Doreen Massey, Annika Mattissek, Ulla Merle, Nysel Stefan Neubacher, Tanja Rode, Karen Wagens und meinem Marburger Kolloquium (soweit nicht vorher genannt): Katharina Gajdukowa, Katrin Großmann, Michael Liegl, Stephan Peters, Astrid Pohl, Sabine Reilmann, Lars Schmitt, Nina Schuster und Marco Tullney.

Herrn Jens Lehman von der Deutschen Bahn Station&Service AG und Herrn Hartmut Fischer vom Amt für Stadtplanung und Denkmalpflege der Stadt Mainz danke ich besonders für wertvolle Auskünfte und Informationsmaterial.

Last but not least möchte ich mich herzlich bei meinen Eltern, Johanna und Alfons Wucherpfennig, bedanken, die meinen Wunsch, einen wissenschaftlichen Werdegang einzuschlagen, stets unterstützt haben.

I Anbahnung

1 Problemstellung und Zielsetzung

„Die Mysterien finden im Hauptbahnhof statt“ (Joseph Beuys 1979)

Gemäß Paragraph 4 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist ein Bahnhof eine „Bahnanlage mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen“ (Naumann/Pachl 2002: 19). Über diese bahnamtliche und im alltagspraktischen Sinne recht statisch anmutende Definition hinaus sind Bahnhöfe aber noch viel mehr. Sie sind Orte, an denen Menschen auf Züge und/oder auf andere Menschen warten, an denen Menschen reisen, ihrer Erwerbsarbeit nachgehen, zügig aneinander vorbei rennen oder ‚abhängen‘ und glücklich, betrübt, indifferent oder auch verärgert sind. Bahnhöfe sind Orte, die durch markante Geräusche und Gerüche und durch eigenartige Atmosphären geprägt sind. Sie sind Orte, die nur selten zur Ruhe kommen und an denen vielfach auch noch zu später Stunde teure Lebensmittel und andere Gebrauchsartikel erworben werden können. Bahnhöfe sind Sinnbilder für Abschied und Wiedersehen. Sie gelten als „Tor zur Stadt und zur weiten Welt“, stehen für Mobilität, Fortschritt und Heimat, Sehnsucht, Wehmut und Nostalgie. Bahnhöfe sind Imageträger der sie betreibenden Bahngesellschaften wie auch der Städte, in denen sie lokalisiert sind. Sie sind (zumeist) innerstädtisch oder innenstadtnah gelegene Räume, deren Entwicklung eng mit derjenigen der Stadt verbunden ist.

Seit der Errichtung der ersten Bahnhöfe vor rund 170 Jahren ziehen diese einen hohen gesellschaftlichen Symbolwert auf sich. Ähnlich wie es etwa bei Kirchen, Schlössern, Friedhöfen oder Gefängnissen der Fall ist, bündeln sich am Bahnhof gesellschaftliche Kräfte und kollektive Imaginationen. Diese lassen sie zu besonderen Orten werden, die über sich selbst hinaus weisen. In ihrer jeweiligen Funktion, Gestalt und Entwicklung wie auch in den Bedeutungsgehalten und der Wertschätzung, die ihnen entgegengebracht wird, verweisen Bahnhöfe auf unterschiedliche Aspekte der Gesellschaft, durch die sie als solche wie auch in Abgrenzung zu anderen Räumen geformt worden sind und werden.

Bei einer insgesamt sehr vielschichtigen und wechselhaften Entwicklungsgeschichte zählte der Bahnhof in Deutschland lange Zeit „zu einem der ungeschminktesten Schauplätze des alltäglichen gesellschaftlichen Lebens“ (Schwarz 1996: 287). Seit Mitte der 1990er Jahre jedoch, beginnend mit der Privatisierung der Bahn in Deutschland, werden die Verkehrsstationen nahezu flächendeckend umstrukturiert. Vor allem Großbahnhöfe, zunehmend aber auch kleinere Stationen, werden saniert und modernisiert. Sie werden in einem neuen *corporate design* und mit neuen Dienstleistungs- und Konsumangeboten ausgestattet. Darüber hinaus halten neue Regulationsformen und Verhaltensnormen Einzug in die Verkehrsstationen. Auch die Bahnhofsplätze und das Bahnhofsumfeld werden vielerorts in die Umstrukturierung mit eingebunden und beispielsweise verkehrsberuhigt und „aufgewertet“, wie es im Fachjargon heißt. Diese hier umrissenen Restrukturierungsprozesse gehen weit über ein baulich-gestalterisches *facelifting* oder isolierte verkehrliche und/oder funktionale Erweiterungen hinaus. Seitens der Bahn AG, vielfach auch seitens der Städte und Kommunen, ist ein grundlegender Bedeutungswandel intendiert, der die Bahnhöfe zu „multifunktionalen Zentren städtischen Lebens“ (DB AG) werden lässt. In Zeiten einer allgegenwärtigen Inszenierung und Ästhetisierung des Städtischen werden auch die Verkehrsstationen symbolisch überformt. Hiermit sind Bahnhöfe zugleich zu berühmten Streitobjekten geworden – zu Bühnen öffentlicher Auseinandersetzungen und Kämpfe, bei denen konfligierende politische, ökonomische und soziokulturelle Interessen aufeinandertreffen. Die Auswirkungen der Umstrukturierungsprojekte auf das städtische Leben und/oder den innerstädtischen Einzelhandel sowie die Kosten von Bahnhofsvorhaben und die Frage, wer diese zu tragen habe, zählen ebenso zu den Konfliktthemen wie etwa die ökologischen, stadtentwicklungspolitischen und sozialen Folgen von Großprojekten oder die ‚Angemessenheit‘ und Effekte restriktiver ordnungspolitischer Maßnahmen seitens der Bahn und Kommunen. Die Vielstimmigkeit und Komplexität der Auseinandersetzungen artikuliert sich nicht nur in Debatten ‚vor Ort‘ und in einer zum Teil intensiven medialen Aufbereitung. Auch in den planungs- und raumbezogenen Gesellschaftswissenschaften werden die Umstrukturierungsprozesse sehr unterschiedlich diskutiert und bewertet. Schienen Bahnhöfe bis vor wenigen Jahren kein Thema *in der* und *für die* Geo-

graphie gewesen zu sein¹, so hat sich mit dem Gesicht der Bahnhöfe auch dieses Bild leicht gewandelt. Vor allem unter verkehrs- und stadtplanerischen respektive stadtentwicklungspolitischen Gesichtspunkten ist mit den Umstrukturierungen ein klassisches geographisches Feld eröffnet worden (s. bspw. Juchelka 2002; Mennicken 1998; STANDORT 2/1997). Daneben hat sich mit einer zunehmenden Kommerzialisierung von Bahnhöfen ein neues Feld für die geographische (Einzel)Handelsforschung aufgetan (vgl. Achen/Klein 2002; Heinritz/Klein/Popp 2003). Bedeutend weniger betrachtet werden hingegen soziale Konflikte und diskursive Auseinandersetzungen, die mit der Umstrukturierung einhergehen (vgl. Mattissek 2002).

Im Rahmen dieser Arbeit werden Bahnhöfe aus einer *neuen kulturgeographischen* Perspektive in den Blick genommen, womit weniger ‚klassisch-geographische‘ Themen und Aspekte im Mittelpunkt stehen, sondern vielmehr die gesellschaftlichen (ökonomischen, politischen, ideologischen, ‚kulturellen‘, ...) Bedeutungen und die Symbolik von Bahnhöfen in den Vordergrund treten. Von zentraler Bedeutung sind somit auch *Bahnhofsbilder* (dominante, ‚aber‘ stets umkämpfte kollektive Vorstellungen), die an die Verkehrsstationen geknüpft sind.

Ziel ist es, den Raum *Bahnhof* als einen (*stadtgesellschaftlichen Mikrokosmos*) zu beschreiben und zu analysieren. Dies bedeutet vor allem, den Bahnhof als gesellschaftlichen Raum und als einen Kristallisationspunkt gesellschaftlicher Entwicklungen zu konzipieren. Es sollen die vielschichtigen Bedeutungen herausgearbeitet werden, die Bahnhöfe auf sich gezogen haben (und auf sich ziehen) und die wiederum auf gesellschaftliche und städtische Entwicklungen zurückweisen (können). In den Blick genommen werden verschiedene gesellschaftliche ‚Themen‘, die sich hier bündeln, zur Sprache kommen und hier ausgehandelt werden. Der Raum *Bahnhof* wird in diesem Zusammenhang sowohl als ein ‚Forschungsobjekt‘ betrachtet, somit als ein ‚eigenständiger Gegenstand‘ mit seinen ganz spezifischen Eigenarten, wie auch als ein ‚Forschungsfeld‘, in dem zu verschiedenen Zeiten spezifische gesellschaftliche Kräfte und Erscheinungen zu Tage treten.

Die Zielsetzung lässt sich in drei Teilziele untergliedern. Zunächst gilt es, den Raum Bahnhof in seinem *gesellschaftlichen Gewordensein*, somit in sei-

1 Ein Blick in die gängigen Lehrbücher der deutschsprachigen Stadt-, Verkehrs- und Wirtschaftsgeographie gibt zu dieser Überlegung Anlass. Bahnhöfe wie auch die Eisenbahn werden hier, wenn überhaupt, nur am Rande behandelt.

ner historischen Artikulation zu beschreiben und dessen ‚gesellschaftliche Gehalte‘ herauszuarbeiten. Das zweite Teilziel richtet sich auf die aktuellen Umstrukturierungsprozesse. Hier soll vor allem der symbolische Bedeutungswandel analysiert werden, der mit diesen einhergeht. Die ‚besonderen Merkmale‘, die den Bahnhöfen von der Bahn AG in diesem Kontext zu- und eingeschrieben werden, sind hier von ebenso großem Interesse wie etwa Bilder von *Stadt* und *Gesellschaft*, die daran geknüpft sind. Voraussetzung und Grundlage für beide Teilziele ist, dass ein angemessenes Theoriegerüst und entsprechende Begrifflichkeiten bereitstehen. Diese sollen in einem ersten Schritt erarbeitet werden.

2 Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit gliedert sich in vier große Hauptteile, die von einem einleitenden (*I. Anbahnung*) und einem abschließenden Teil (*VI. „Nur“ Bahnhof verstehen?*) umrahmt sind.

Im folgenden zweiten Teil (*II. Weichenstellung*) werden die theoretisch-konzeptionellen Grundlagen dieser Arbeit gelegt. Mit der Neuen Kulturgeographie wird eine gesellschafts- und erkenntnistheoretische Perspektive in der Geographie aufgegriffen, diskutiert und für das eigene Arbeiten ‚angeeignet‘, die ab den 1980er Jahren vor allem in der angloamerikanischen Geographie entwickelt worden ist. Während die Neue Kulturgeographie dort mittlerweile als etabliert gilt, wird sie in der deutschsprachigen Geographie erst seit wenigen Jahren rezipiert, diskutiert und fortgeführt. In diesem Teil werden zunächst Entwicklungspfade, inhaltliche Schwerpunkte und erkenntnistheoretische Prämissen der Neuen Kulturgeographie erörtert, was mit Ausflügen auch in die traditionelle Kulturgeographie und in die Nachbardisziplinen verbunden ist (Kap. II/2). Repräsentationstheoretische Überlegungen, in deren Zentrum die Konstruktion von Bedeutung(en) und die Konstitution sozialer Wirklichkeit im Kontext gesellschaftlicher Kräfteverhältnisse stehen, führen zur zentralen theoretischen Fundierung und zum Raumverständnis, das dieser Arbeit zugrunde liegt (Kap. II/3 u. II/4). Hieraus ableitend werden die Zielsetzungen präzisiert und das weitere Vorgehen erläutert (Kap. II/5).

Im Zentrum des dritten Teils der Arbeit (*III. Ortsbestimmung*) steht die historische Artikulation des Raumes *Bahnhof*. Der Bahnhof wird aus verschiedenen ‚disziplinären‘ Perspektiven und unter verschiedenen Fragestellungen betrachtet, um ihn als einen Kristallisationspunkt gesellschaftlicher (Trans-) Formationsprozesse herauszuarbeiten, in den sich ökonomische, politische, soziale, ‚weltanschauliche‘ wie auch ästhetische ‚Zeichen der Zeit‘ eingeschrieben haben und (umgekehrt) ‚lesbar‘ sind. Zunächst wird die Entwicklung und Ausbreitung der Eisenbahn hinsichtlich der Aspekte *Mobilität*, *Raum-Zeit-Wahrnehmung* und *Verkehrspolitik* behandelt (Kap. III/2). Sodann führt ein historischer Rückblick auf den Raum *Bahnhof* zur Bedeutung von Eisenbahn und Bahnhof für die Stadtentwicklung, zu verschiedenen Phasen der bautechnischen und architektonischen Gestaltung von Bahnhöfen und deren symbolischen Gehalten sowie zum Bahnhof als stadtgemeinschaftlichem

Seismographen (Kap. III/3). In einem Zwischenfazit (Kap. III/4) werden Bahnhöfe als (T)Raumbilder der Moderne herausgestellt.

Beschränken sich die Ausführungen des dritten Teils auf die Zeit bis Ende der 1980er Jahre, so wird im vierten Teil der Arbeit (*IV. Bahnhöfe an der Schwelle zum 21. Jahrhundert*) ein Schwenk in die 1990er Jahre gemacht. Hier werden Grundzüge der Bahnreform in Deutschland und der Umstrukturierung von Bahnhöfen skizziert (Kap. IV/2 u. IV/3) sowie einige Diskussions- und Konfliktpunkte aufgezeigt, die mit den Restrukturierungsprozessen verbunden sind (Kap. IV/4). Daran anschließend werden Zielsetzungen für das weitere empirische Vorgehen formuliert und das methodische Verfahren erläutert (Kap. IV/5 u. IV/6).

Der fünfte Teil der Arbeit (*V. Der Bahnhof ist tot, es lebe der „neue Bahnhof“!*...) hat die Bahnhofsrepräsentationen und -imaginationen der Deutschen Bahn AG zum Gegenstand. Auf Grundlage einer diskurstheoretisch orientierten Textanalyse werden hier verschiedene Elemente der Konstitution des „neuen Bahnhofs“ herausgearbeitet und diskutiert. Auf einen kurzen Überblick über zu erwartende Themen (Kap. V/2) folgt eine Darstellung und Interpretation der Bahnhofsgeschichte und Zukunftsvisionen, wie sie von der Bahn AG präsentiert werden (Kap. V/3). Sodann werden Knotenpunkte herausgearbeitet, an denen verschiedene raumkonstituierende Elemente und ‚Themen‘ des „Bahnhofs der Zukunft“ gebündelt werden (Kap. V/4): Nach der Darstellung eines Erfolgs(dis)kurses, den die Bahn AG eingeschlagen hat, wird die (Re)Präsentation des Bahnhofs als ein „geschlossener Erlebnisraum“ sowie die Positionierung des Bahnhofs „im Herzen“ der Stadt herausgearbeitet. Der fünfte Teil schließt ab mit einer zusammenfassenden Interpretation der zuvor an den einzelnen Knotenpunkten analysierten Elemente (Kap. V/5).

Im sechsten Teil (*VI. „Nur“ Bahnhof verstehen?*) erfolgt eine Zusammenfassung sowie ein Ausblick auf mögliche weitere Forschungsthemen und -felder, die sich aus der Arbeit ableiten lassen.

Zum Schluss einige Hinweise zum Sprachgebrauch:

Je nach Kontext wird die weibliche oder männliche Schreibweise oder auch das große Binnen-I verwendet.

Für die *Deutsche Bahn AG* werden die Begriffe *Deutsche Bahn*, *Bahn AG*, *DB AG*, *DB* und *die Bahn* synonym verwendet.

In Zitaten werden Zusätze und Auslassungen durch eckige Klammern gekennzeichnet; runde Klammern sind originärer Bestandteil des jeweiligen Zitats.

Doppelte Anführungsstriche werden auch dann gesetzt, wenn es sich um kein direktes Zitat mit einem eindeutigen Verweis handelt, wohl aber um gängige Begriffe, die semantisch stark aufgeladen und in dieser Form strittig sind (bspw. „Aufwertung“, „öffentlicher Raum“), oder wenn der Begriff zuvor mehrmals zitiert worden ist und im entsprechenden Kontext verwendet wird (z.B. „der Kunde“).

II Weichenstellung: Neues kulturgeographisches Denken

1 Einleitung

„Ich höre soviel mit dem Wort Cultur herumwerfen. Das Wort sollte man sich verbieten.“ (Hugo von Hofmannsthal 1909 zit. n. Renner 2001: 111f.)

In diesem zweiten Teil werden zwei miteinander verknüpfte Ziele verfolgt. Zum einen dient es der theoretisch-konzeptionellen Grundlegung der vorliegenden Arbeit, zum anderen der inhaltlich-theoretischen Positionierung innerhalb der Geographie im Allgemeinen und der Neuen Kulturgeographie im Besonderen. Wenn in dieser Arbeit Bahnhöfe als Ausdruck wie auch als ‚Bühne‘ gesellschaftlicher Verhältnisse, Strukturen und Prozesse im Zentrum stehen sollen, dann bedarf es eines theoretisch-konzeptionellen Rahmens, in dem Prozesse der Konstruktion von Bedeutung und der Konstitution von sozialer Wirklichkeit sowie Zusammenhänge von Raum, Macht und Wissen thematisiert werden. In der Geographie ist dies vor allem die *Neue Kulturgeographie* beziehungsweise (in ihrer angloamerikanischen Ausprägung) die *new cultural geography*, die Begrifflichkeiten und Instrumente dafür bereithält. In den folgenden Kapiteln werden ‚Ursprünge‘, Entwicklungspfade und Schwerpunkte der Neuen Kulturgeographie dargestellt. Hier ist keine umfassende Vorstellung der Neuen Kulturgeographie einschließlich ihrer Forschungsfelder und theoretischen Zugänge intendiert.² Vielmehr geht es darum, zugeschnitten auf diese Arbeit Entwicklungslinien nachzuzeichnen und an wenigen Punkten ‚Halt zu machen‘, um so einige Grundprämissen eines *neuen kulturgeographischen Denkens* zu skizzieren. Der Schwerpunkt

2 Für einen Überblick über das gesamte Feld der Neuen Kulturgeographie vgl. aus der Fülle an Literatur aus dem angloamerikanischen Sprachraum bspw. Agnew/Livingstone/Rogers 1996; Cook u.a. 2000; Crang 1998; Norton 2000; Shurmer-Smith 2002. Für die deutschsprachige Geographie vgl. bspw. Kemper 2003; Lossau 2002; Sahr 2003a; Ders. 2003b sowie die Beiträge in Gebhard/Reuber/Wolkersdorfer 2003 und Petermanns Geographische Mitteilungen 2/2003.

der Aufmerksamkeit liegt auf Entwicklungen in der angloamerikanischen *new cultural geography*, die wegweisend für die Neue Kulturgeographie auch im deutschsprachigen Raum waren.

Im Weiteren werden zunächst *Wege zu einer Neuen Kulturgeographie* (Kap. 2) dargestellt. Mit dem *cultural turn* und den *cultural studies* werden zentrale Entwicklungsimpulse für eine Neue Kulturgeographie angesprochen (Kap. 2.1 u. 2.2). Es folgt eine Skizzierung der traditionellen Kulturgeographie, wie sie in den USA betrieben wurde, um sodann zentrale Prämissen einer Neuen Kulturgeographie herauszuarbeiten (Kap. 2.3). Ein Überblick über verschiedene Kulturverständnisse in der (angloamerikanischen) (Kultur)Geographie zeichnet diese Entwicklung nach (Kap. 2.4). Sodann werden repräsentationstheoretische Überlegungen dargestellt, die vor allem über die *cultural studies* Eingang in die (Neue Kultur)Geographie gefunden haben (Kap. 3). Mit Rückgriff auf zeichentheoretische und strukturalistische (3.1) sowie (im weitesten Sinne) poststrukturalistische Grundannahmen (3.2) werden die Mechanismen und Effekte der Konstruktion von Bedeutung(en) und der Konstitution von sozialer Wirklichkeit im Kontext gesellschaftlicher Machtverhältnisse thematisiert. In Kapitel 4 wird das Raumverständnis vertieft, das sich aus den vorherigen Darlegungen ableiten lässt und dieser Arbeit zugrunde liegt. Das 5. Kapitel führt zum Raum *Bahnhof*, wie er im Weiteren in den Blick genommen werden soll. Hier werden die Zielsetzungen und das weitere Vorgehen expliziert.

2 Wege zu einer Neuen Kulturgeographie

2.1 Einleitung

„What is published and taught under the rubric »cultural geography« changes in response to the political and economic climate of the times and the structures of disciplinary power.“ (McDowell 1994: 155)

Seitdem sich die Kulturgeographie in den 1920er Jahren als eigenständige geographische Teildisziplin etablieren konnte, hat sich das Verständnis von *Kultur* und *Kulturgeographie* stetig gewandelt. Geschah dies in den ersten Jahrzehnten in einem moderaten Rahmen, so waren das Fach, seine Leitbegriffe und Grund-Sätze ab den späten 1960er Jahren von so grundlegenden Widersprüchen, Einsprüchen und Neuerungen geprägt, dass sich *neue* kulturgeographische Perspektiven und ‚Strömungen‘ herausbildeten. Ab Ende der 1980er Jahre konnten sich diese als ‚eigenständige‘ *Neue Kulturgeographie* etablieren, welche seitdem *neben* der ‚alten‘ oder *traditionellen Kulturgeographie* Bestand hat.

Die Entwicklung der Neuen Kulturgeographie, die zunächst auf zwei verschiedenen Pfaden in der US-amerikanischen Kulturgeographie und der britischen Sozialgeographie verlief (vgl. Kap. II/2.3), war in größere disziplin- und wissenschaftsinterne wie -externe Zusammenhänge eingebettet. Wissenschaftsinterne Anstöße lieferten vor allem der *cultural turn*³ in den Humanwissenschaften, verbunden mit einem zunehmenden Einfluss von *humanistic geography*⁴ und *cultural studies* (s. Kap. II/2.2 u. II/3) in der Geographie, so-

3 Mit dem Begriff *cultural turn* wird eine Verschiebung der Aufmerksamkeit in den Humanwissenschaften umschrieben, mit der nicht mehr vornehmlich ‚harte Fakten‘, sondern zunehmend auch *Symbol-* und *Sinnsysteme* in den Blick genommen wurden (vgl. ausführlich Kap. II/2.2).

4 Unter dem Begriff *humanistic geography* wird eine in sich sehr vielfältige geographische Perspektive zusammengefasst, die ihren Fokus vor allem auf das raumzeitliche Verhalten und Tun von sozialen Gruppen und Menschen in ihrer Individualität richtet. Mit Rückgriff auf phänomenologische und hermeneutische Prämissen ist sie in den 1970er Jahren als Gegenentwurf zu einer quantitativ und positivistisch ausgerichteten Geographie zunächst im angloamerikanischen Sprachraum entwickelt worden.

wie eine grundlegende Kritik an der bestehenden Kulturgeographie, die aus einem Unbehagen zumeist junger Geographen und Geographinnen hervorging. Wissenschaftsextern waren tiefgreifende politische und gesellschaftliche Umbrüche und Ereignisse, die seit Ende der 1960er Jahren sicht- und spürbar wurden, ausschlaggebend für eine inhaltliche wie theoretische Neuorientierung in (Teilen) der Kulturgeographie. Die Ölkrise, die Krise der Montanindustrie und die der globalen Finanzmärkte zählten ebenso dazu wie Dekolonialisierung, der Vietnamkrieg und „Rassenunruhen“ in den USA sowie die Entwicklung der *Neuen sozialen Bewegungen* (wie Ökologie-, Friedens- und Frauenbewegung sowie *black power-movement*).

„The 1970s and 1980s were times of exceptional ferment in geography, reflecting the sorts of social unrest and experimentation that marked the end of the long postwar economic boom and the period of quiescence (or stalemant) that seemed to define the middle years of the Cold War. It is not surprising, then, that cultural geography would be (to some rather rudely) yanked out of its backwater, and placed front and center in theoretical developments in geography. [...] In short, the world changed in the 1960s and 1970s. And cultural geography needed to change with it.“ (Mitchell 2000: 35f.)

Die Neue Kulturgeographie, die *in sich* sehr heterogen ist, vereint heute eine Vielzahl an Forschungsfeldern und -gegenständen⁵ und an theoretischen Zugängen⁶. Trotz dieser Heterogenität ist sie durch einige charakteristische Merkmale geprägt, die sie von der ‚alten‘ unterscheiden. Im Zentrum der traditionellen Kulturgeographie steht das Wechselverhältnis zwischen bestimmten ‚Kulturen‘ und deren Umwelt, wobei *Kultur(en)* in der Regel als eine Einheit von Lebensformen, -gemeinschaften und Verhaltensrepertoires und/oder als eigenständige Wirkkraft verstanden wird (vgl. Kap. II/2.3). Im Mittelpunkt der Neuen Kulturgeographie stehen hingegen vor allem *symbolische Ordnungen* (Sinn- und Bedeutungssysteme) sowie das Verhältnis von *Raum*,

5 Zu den heute bedeutenden Forschungsfeldern zählen u.a. *Landschaftsstudien* (Landschaft als *Text*), *Raum und Identität*, *Populärkultur und künstlerische Repräsentationen* (z.B. Konstruktion von Stadtbildern im Film), *Natur/Kultur-Verhältnisse* und *Imaginäre Geographien* (z.B. Orient-Bilder in der Geographie u. in den Medien) (vgl. Kemper 2003; Sahr 2003b).

6 Die erkenntnis- und gesellschaftstheoretischen Zugänge, die sich teilweise ergänzen, zum Teil aber auch ausschließen, reichen (in zufälliger Reihung) von (Post)Strukturalismus und Neo-Marxismus über Phänomenologie, Hermeneutik und Praxeologie bis zur Handlungstheorie.

Macht und *Bedeutung* in unterschiedlichen soziokulturellen Kontexten und auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen:

„The current challenge uniting cultural geographers is the investigation of how the interconnections between global forces and local particularity alter the relationship between identity, meaning and place.“ (McDowell 1994: 166; vgl. auch ebd.: 147; Flitner 2003: 215)

Darüber hinaus zeichnet sich die Neue Kulturgeographie durch eine Haltung aus, die sich schlagwortartig als konstruktivistisch, anti-essentialistisch, theorieorientiert und ‚kritisch‘ (bzw. gesellschaftlich engagiert) zusammenfassen lässt (Kemper 2003: 12). In diesem Sinne soll *Neue Kulturgeographie* in dieser Arbeit auch weniger als ‚neue‘ Subdisziplin der Geographie verstanden werden, denn als eine *kulturtheoretisch orientierte, kritische Perspektive* innerhalb der (Human)Geographie.

Bevor im Weiteren die ‚Ursprünge‘ und Entwicklungspfade der Neuen Kulturgeographie (bzw. der *new cultural geography*) dargelegt werden, sollen zunächst zwei ‚Einflussgrößen‘ skizziert werden, die die Entwicklung der Neuen Kulturgeographie maßgeblich beeinflusst haben und auch für diese Arbeit von zentraler Bedeutung sind. Dies sind der *cultural turn*, der sich ab den 1960er Jahren abzeichnete, und das Projekt der *cultural studies*, das sich ab den 1950er und 60er Jahren im angloamerikanischen Sprachraum, zunächst in Großbritannien und ab den 1970er/80er Jahren auch in den USA, in Australien und anderen Ländern, formierte.

2.2 Cultural turn und cultural studies als Entwicklungsimpulse eines neuen kulturgeographischen Denkens

2.2.1 Cultural Turn

Mit dem Begriff des *cultural turn* wird eine Ende der 1960er Jahre einsetzende kulturwissenschaftlich und kulturtheoretisch orientierte konzeptionelle Verschiebung in den Geistes- und Gesellschaftswissenschaften umschrieben, in deren Rahmen *Sinn* und *Bedeutung* als wirklichkeitskonstitutive Momente zunehmend Berücksichtigung fanden. ‚Ideelle‘ Dimensionen gesellschaftlichen Lebens, wie *kollektive Sinnsysteme* und *symbolische Ordnungen*, werden als grundlegend für die soziale Welt und menschliches Handeln betrachtet.

„Entscheidend ist aus dieser Perspektive [...], daß die Welt für den Menschen nur insofern existiert, als ihr auf der Grundlage von sym-

bolischen Ordnungen Bedeutungen zugeschrieben und sie damit gewissermaßen erst sinnhaft produziert wird: Die Welt existiert nur als symbolische, vor dem Hintergrund jener konstitutiven Regeln, die es ermöglichen, sie mit Bedeutungen zu versehen. Nicht über Zwecke und Normen wird die Sozialwelt in erster Linie produziert und reproduziert, sondern über die kollektiv existierende [und stets umkämpfte; C.W.] sinnhafte »Ordnung der Dinge«, über Systeme von Unterscheidungen und Deutungsmustern, die als kollektive Wissensordnungen wirken und unter denen die Alltagssprache das elementarste Unterscheidungssystem bildet. Diese Wissensordnungen fungieren nun allesamt als »Sprachen« im übertragenen Sinn, sie machen die Welt bedeutsam, geben an, »was und wie die Dinge sind«, und ermöglichen es, zwingen [in einem bestimmten Rahmen; C.W.] aber auch dazu, entsprechend diesen Bedingungen zu handeln, wahrzunehmen und zu sprechen.“ (Reckwitz 2000: 33f.)

Mit Reckwitz (2000: 22ff.) lassen sich vier Ebenen unterscheiden, auf denen sich der *cultural turn* vollzieht:

1. Auf *wissenschafts- und erkenntnistheoretischer Ebene* haben sich mit sprach- und diskurstheoretischen, hermeneutischen, pragmatischen und wissenssoziologischen Ansätzen verschiedene Versionen „postpositivistischer“ beziehungsweise „postempiristischer“ Epistemologien entfaltet, die Korrespondenz- oder Abbildtheorien zurückweisen. Die Vorstellung einer „Korrespondenz“ (Übereinstimmung) zwischen wissenschaftlichen Theorien und einer *davon unabhängigen* Welt der Tatsachen (einer *Welt ,da draußen'*) wird zurückgewiesen. Wissenschaftliche Theorien werden selbst als symbolische Ordnungen und damit als Produkt (machtvoller) sozialer Beziehungen und Praktiken aufgefasst. Sie registrieren
 „nicht unabhängig von ihnen selbst vorfindbare Bedeutungen der Welt, sie produzieren erst diese Bedeutungen auf kontingente Weise. [...] Was als eine wahre Aussage gilt, hängt – je nach Position – ab von den Kriterien partikularer Vokabulare und Praxen oder von denen der universalen Wissensgemeinschaft. In allen Fällen ergibt sich die Gültigkeit einer wissenschaftlichen Aussage jedoch aus sozialen Kriterien der Angemessenheit von Aussagen – nicht aus einem Vergleich zwischen Aussagen und Welt.“ (ebd.: 23, 24f.)
2. Auf *methodologischer Ebene* äußert sich der *cultural turn* vor allem als (mittlerweile weit verbreitete) Kritik an der Dominanz quantitativ-stan-

dardisierter Verfahren in der sozialwissenschaftlichen Forschung. Demgegenüber wurden qualitativ orientierte methodologische Programme und empirische Verfahren entwickelt, die „eine möglichst fruchtbare und dem Gegenstand »angemessene« Interpretation der Sinnmuster versprechen, in denen sich die soziale Welt reproduziert“ (ebd.: 26). Vor allem hermeneutische, diskursanalytische und ethnographische Perspektiven haben in diesem Rahmen an Bedeutung gewonnen.

3. Auf *empirischer, forschungspraktischer Ebene* lassen sich seit Ende der 1970er Jahre die Entwicklung neuer Arbeits- und Forschungsfelder in den Geistes- und Gesellschaftswissenschaften und eine Verschiebung von Aufmerksamkeitsschwerpunkten innerhalb von Forschungsfeldern beobachten. So sind beispielsweise Lebensstil- und Milieustudien, in denen Alltagspraktiken, Deutungsmuster und Konsummuster Berücksichtigung finden, neben die klassische Sozialstrukturanalyse getreten. Themen wie Geschlechterkonstruktionen und Identitätspolitik sind ebenso in das wissenschaftliche Feld gerückt wie die symbolische Besetzung und Aneignung von populärkulturellen Gütern oder ideell-symbolische Grundlagen unternehmerischer Standortentscheidungen. Über Disziplinengrenzen hinweg lässt sich von einer „Kulturalisierung der Gegenstände“ (ebd.: 32) sprechen, einer Haltung, mit der sich von der „Analyse sinnfremder sozialer Regelmäßigkeiten“ (ebd.) und von einer mechanistischen Betrachtung von ‚Gegenständen‘ als außerkulturellen Gegebenheiten abgegrenzt wird.
4. Im Bereich der *Sozialtheorie(n)* manifestiert sich der *cultural turn* in der Entwicklung und Ausdifferenzierung vielfältiger theoretischer Entwürfe, die in der Theorietradition von Phänomenologie und Hermeneutik, Semiotik und (Post)Strukturalismus, wittgensteinianischer (Sprach)Philosophie sowie amerikanischem Pragmatismus stehen. Neben der Annahme einer sinnhaften Konstitution von Wirklichkeit und sozialem Handeln ist ihnen eine Abgrenzung gegenüber naturalistischen Theorierichtungen sowie normativistischen und zweckorientierten Handlungstheorien gemein. Während naturalistische Theorien (z.B. Behaviorismus, Soziobiologie) ohne Begriffe von *Sinn* und *Bedeutung* auskommen, wird beispielsweise in *rational choice*-Ansätzen und in Entscheidungstheorien *Sinn* in dem Sinne ‚bedeutsam‘, als er auf der Ebene normativer Erwartungen und Verpflichtungen angesiedelt oder aber mit handlungsleitenden *Motiven* oder *Zwecken* gleichgesetzt wird (vgl. ebd.: 32ff.).

Auf allen vier Ebenen sind *symbolische Ordnungssysteme* von zentraler Bedeutung. Diese bilden zugleich eine Art ‚Kitt‘, der diese Ebenen zusammenhält und somit auf die Verwobenheit und den reziproken Zusammenhang von *Alltagswelt*, *Wissenschaft* und *gesellschaftlicher Wirklichkeit* verweist:

„Die Sozialwelt erscheint [...] konstituiert durch kollektive Sinnsysteme (4), die dann bevorzugter Gegenstand empirischer Studien werden (3). Die Wissenschaft stellt sich [...] gleichfalls als eine sozial hergestellte, symbolische Ordnung dar (1), deren methodisches Problem darin besteht, die Sinnmuster der Sozialwelt angemessen zu rekonstruieren (2).“ (ebd.: 22)

2.2.2 *Cultural Studies*

Wenn die Entwicklung einer Neuen Kulturgeographie mit Peter Jackson (auch) verstanden wird als „a shift in emphasis from culture itself to the domain of *cultural politics* where meanings are negotiated and relations of dominance and subordination are defined and contested“ (Jackson 1989: 2; Hervorh. i. Orig.), dann sind es vor allem die *cultural studies*, die grundlegende Impulse und Analysewerkzeuge hierfür geliefert haben. Durch ein ‚politisiertes‘ Kulturverständnis und zugleich ‚kulturalisiertes‘ Politikverständnis (vgl. ebd.) wird eine im westlichen Denken vorherrschende hermetische Trennung von *Kultur*, *Politik* und *Ökonomie* aufgebrochen. Indem Verknüpfungen zwischen diesen Feldern ins Zentrum rücken, lassen sich die Produktion und Zirkulation von Bedeutung(en) als machtvollere Kämpfe im Kontext bedeutungsvoller Kräfteverhältnisse betrachten.

In aller Kürze (und in dieser mit unvermeidbaren Verkürzungen) können die *cultural studies* als ein heterogenes, interdisziplinäres und international ausdifferenziertes politisch-intellektuelles Projekt umschrieben werden, dessen wesentliches Ziel es ist, die Rolle kultureller Praktiken und Institutionen bei der Konstitution von Wirklichkeit im Rahmen gesellschaftlicher Macht- und Herrschaftsverhältnisse zu analysieren. Im Mittelpunkt der kulturtheoretischen Arbeiten der *cultural studies* stehen Alltagspraktiken, die als ‚Schnittstelle‘ zwischen individuellem Erleben beziehungsweise individueller Sinnproduktion und hegemonialen gesellschaftlichen Verhältnissen verstanden werden. Ein besonderes Interesse gilt den Produktions- und Rezeptionsbedingungen, innerhalb derer kulturelle Güter und deren Bedeutungen hervorgebracht und angeeignet werden, sowie alltäglichen soziokulturellen Konflikten zwischen verschiedenen (im weitesten Sinne) sozialen Gruppen, in

denen sich das Aushandeln von Macht und Bedeutung artikuliert (Hepp 1999: 13ff.; Lutter/Reisenleitner 1998; vgl. auch Wucherpfennig 2002).

Von besonderem Interesse für die Neue Kulturgeographie erscheinen die *cultural studies* vor allem durch den interventionistischen (gesellschaftlich engagierten) Charakter, der die Theoriekonzeptionen wie auch einen Großteil der empirischen Studien auszeichnet, und durch die Kulturkonzeptionen, die sich gegen jegliche Form der Essentialisierung und Homogenisierung von *Kultur* richten. In dezidiert abgegrenzter Abgrenzung zu Vorstellungen von *Kultur* als einer einheitlichen Leit- oder Nationalkultur oder als „Hochkultur“, der eine ‚niedere‘ „Massenkultur“ gegenübergestellt wird, wird in den *cultural studies* *Kultur* als ein konfliktäres Feld gesellschaftlicher Kämpfe und Differenzen betrachtet.

Die heute sehr vielfältigen Varianten und Spielarten der Kulturkonzeptionen in den *cultural studies* und die Theorieentwürfe, die als prinzipiell offen und unabgeschlossen gelten, haben sich ab den 1970er Jahren im Spannungsfeld zweier theoriepolitischer Ansätze entwickelt. Diese können mit Stuart Hall (1999) und Richard Johnson (1999) als kulturalistischer und als (post-)strukturalistischer Ansatz bezeichnet werden.⁷

Im *kulturalistisch beziehungsweise anthropologisch orientierten Ansatz* wird *Kultur* vorwiegend als *Gesamtheit einer Lebensweise* verstanden und im gelebten Alltag der Menschen verortet. Neben *Alltag* werden *Erfahrung* und deren historische Vermittlung als Schlüsselbegriffe einer *gelebten Kultur* und als Ausgangspunkte wissenschaftlicher Analysen betrachtet. Ins Blickfeld rücken die Prozesse, innerhalb derer ‚Kultur-Objekte‘ und ‚Ideen‘ hervor gebracht und ausgehandelt werden, sowie die soziokulturellen Kontexte, in denen dies lokalisiert ist (vgl. Hall 1999: 122; Hepp 1999: 38ff.; Johnson 1999: 153).

7 Seit der Entwicklung der *cultural studies* ab den späten 1950er Jahren im Rahmen des *Centre for Contemporary Cultural Studies (CCCS)* in Birmingham haben sich innerhalb der *cultural studies* vielfache theoretische Verwerfungen und Verschiebungen hinsichtlich ihres Selbst- und Kulturverständnisses vollzogen. In diesen manifestieren sich eine disziplinäre und internationale Ausdifferenzierung der *cultural studies*, die Vielfältigkeit der Gegenstandsbereiche sowie erkenntnis- und gesellschaftstheoretische Neuorientierungen vor allem auch als Folge gesellschaftlicher Transformationsprozesse. Die beiden Entwicklungspfade konnten in den 1990er Jahren vor allem über die Aneignung poststrukturalistischer und neomarxistischer Theorieansätze zusammengeführt werden, ohne dabei ihre Heterogenität und Vielfältigkeit zu verlieren (vgl. Hall 1999; Jackson 1999).

Von zentraler Bedeutung waren in diesem Kontext Raymond Williams' frühe Definition von *Kultur* als „die Summe der Beschreibungen, mittels derer eine Gesellschaft gemeinsame Erfahrungen reflektiert und ihnen Sinn verleiht“ (Hall 1999: 116), sein Verständnis von *Kultur* als Gesamtheit einer Lebensweise („*whole way of life*“) sowie Edward P. Thompsons Verständnis von *Kultur* als „*whole way of struggle*“, womit dieser die Elemente des Konflikts und der Konfrontation zwischen entgegengesetzten (hier: klassenspezifischen) Lebensformen hervorhob. Wie Williams betonte Thompson die Rolle von subjektiver Erfahrung ‚gewöhnlicher Menschen‘, konzentrierte sich aber auf marginalisierte kulturelle Bedeutungen und Formen des Widerstands (vgl. Göttlich 1999: 54ff.; Hall 1999: 120; Hepp 1999: 40f.; Lutter/ Reisenleitner 1998: 26ff.).

Der kulturalistische Ansatz hat vor allem die frühen Arbeiten der (*British cultural studies*) im Umfeld des *Centre for Contemporary Cultural Studies (CCCS)* geprägt. In seinen Grundzügen liegt er bis heute vor allem ethnographisch ausgerichteten Analysen zugrunde, in deren Zentrum die soziohistorische Rekonstruktion von Kulturen und (sub)kulturellen Bewegungen steht. Aufgegriffen wird er ebenso in Studien, in denen über ethnographische Beschreibungen und Textanalysen die Rezeption und Aneignung von Produkten der Kulturindustrie (Musik, Film, Romane etc.) und gesellschaftlich verortete ‚Erfahrungen‘ ergründet werden sollen. Betont wird die Bedeutung konkreter Beschreibungen ‚vor Ort‘, mittels derer kulturelle Formen in ihren komplexen alltagspraktischen Zusammenhängen sichtbar und erklärbar gemacht werden können (vgl. Hall 1999; Hepp 1999: 42; Johnson 1999).

Im (post)strukturalistischen Ansatz wird *Kultur* „in Analogie zur Sprache weitgehend als ein spezifisches semiotisches System“ (Hepp 1999: 20) beziehungsweise als „Feld der Auseinandersetzungen um die Definition von Bedeutungen“ (Lutter/Reisenleitner 1998: 34) begriffen. Hier versammeln sich vielfältige Perspektiven und Studien, die die Analyse (populär)kultureller Güter und ‚Phänomene‘ auf ein theoretisch-methodologisches Gerüst aus strukturaler Linguistik, (Neo)Marxismus, post-freudianischer Psychoanalyse und poststrukturalistischer Diskurstheorie stützen. Diese Theoriestränge lieferten einen konzeptionellen und terminologischen Rahmen vor allem für die Analyse sprachlicher und nicht-sprachlicher Texte (s. hierzu vertiefend Kap. II/3). Eingang gefunden hat der (post)strukturalistische Ansatz insbesondere in Studien zur (konsensualen) Bedeutungsproduktion und -transformation durch Werbung, Film und Fernsehen, in ethnographisch orientierten

Studien zu Alltagserfahrungen und Stilbildungen in Jugend- beziehungsweise Subkulturen sowie in Studien zu Subjektivierungsweisen und Identitätspolitik, hier vor allem in Rassismus-Studien, ab den 1990er Jahren auch in Studien zur Geschlechterkonstruktion (Hepp 1999: 24ff.; Lutter/Reisenleitner 1998: 68ff.; Turner 1996: 21f.)⁸

2.3 Kulturgeographische Wege – Traditionelle und Neue Kulturgeographie

2.3.1 Traditionelle Kulturgeographie in den USA – Carl Ortwin Sauer und die Berkeley-School

Mit der neuzeitlichen Institutionalisierung der Geographie hat sich in den 1920er Jahren die Kulturgeographie als eigenständige wissenschaftliche Teildisziplin herausgebildet.⁹ Im Mittelpunkt standen vor allem die Genese und Ausstattung von Kulturlandschaften, welche als Produkt der komplexen Wechselwirkungen zwischen einer Gruppe von Menschen einerseits und (je nach Position) der natürlichen Umwelt oder den Geofaktoren andererseits betrachtet wurden. In der Tradition Alexander von Humboldts und Carl Ritters hat sich in Frankreich und Deutschland eine Kulturlandschaftsforschung etabliert, die bis heute fortgeschrieben wird (vgl. bspw. Fliedner 1993; Haggett 2004: 211ff.). Auch in den USA konnte sich eine eigenständige Kulturgeographie ausbilden, hier maßgeblich unter dem Einfluss von Carl Ortwin Sauer und der von ihm begründeten *Berkeley-School*. Mit deutlicher Bezugnahme auf die deutsche und französische Kulturlandschaftsforschung und auf die amerikanische Kulturanthropologie entwickelte Sauer einen *landscape approach*, der bis in die 1970er Jahre hinein die kulturgeographische Forschung in den USA bestimmte.

In seinem programmatischen Aufsatz *The Morphology of Landscape* (1925) wollte Sauer den Begriff *landscape* (*Landschaft*) als *das* Leitkonzept der Ge-

8 Die *cultural studies* sind in den deutschsprachigen Gesellschafts- und Geisteswissenschaften (u.a. in der Soziologie und den Medien- u. Literaturwissenschaften, weniger in der Geographie) mittlerweile breit rezipiert worden. Einen umfangreichen Einblick liefern neben den beiden monographischen Einführungen von Hepp 1999 und Lutter/Reisenleitner 1999 v.a. auch die zahlreichen Handbücher; s. z.B. Bromley/Göttlich/Winter 1999; Engemann 1999; Göttlich/Winter 2000; Hepp/Winter 1999; vgl. auch Wucherpfennig 2002.

9 *Kulturgeographie* wird häufig synonym für *Humangeographie* verwendet; ein Umstand, der der überkommenen dichotomen Gegenüberstellung von *Natur* und *Kultur* geschuldet ist und vor allem Studierende immer wieder in Verwirrung versetzt.

ographie als respektabler Wissenschaft verstanden wissen. *Landscape* begriff er als eine „bilaterale Einheit“ von Natur- und Kulturlandschaft beziehungsweise von physischem Areal und kulturellem Ausdruck. Den natürlichen Kräften schrieb er eine zwar grundlegende, aber nicht alleinige ‚landschafts-schaffende‘ Bedeutung zu. In expliziter Abgrenzung zu einem seinerzeit auch in den USA ausgeprägten Umweltdeterminismus, dem er einen *kulturellen Relativismus* entgegensetzte, betonte Sauer die Wechselwirkungen zwischen menschlichen Gemeinschaften respektive „Kulturen“ und der natürlichen Umwelt¹⁰:

„The physical area is fundamental to any geographic study because it furnishes the materials out of which man [sic!] builds his culture. [...] The natural landscape is being subjected to transformation at the hands of man, the last and for us the most important morphologic factor. By his cultures he makes use of the natural forms, in many cases alters them, in some destroys them.“ (Sauer 1925: 308, 309)

Neben diesen Wechselwirkungen zwischen Landschaften und den (‚kultur-geleiteten‘) Handlungen menschlicher Gemeinschaften ‚in ihnen‘ galt Sauers besonderes Interesse den kulturellen Manifestationen („*inprints*“) in der Kulturlandschaft. Letztere machte er zum Ausgangspunkt seiner einflussreichen morphologischen Untersuchungen zur Kulturlandschaftsgenese. Die Schwerpunkte seiner Arbeiten und die seiner SchülerInnen lagen erstens auf der historischen Rekonstruktion der natürlichen und ‚kulturellen‘ Kräfte, welche die Landschaft formten, zweitens auf der Identifikation voneinander abgrenzbarer Kulturregionen und drittens auf kulturökologischen Fragestellungen mit besonderem Interesse am Einfluss von „Kultur“ auf menschliche Wahrnehmung und menschliches Handeln (McDowell 1994: 149). Im Vordergrund standen nicht einzelne Menschen, Gruppen oder Institutionen, sondern deren ‚Spuren‘ in der Landschaft sowie die „Kultur“, der eine eigenständige Wirkkraft zugesprochen wurde:

„The cultural landscape is the geographic area in the final meaning (*Chore*). Its forms are all the works of man that characterize the landscape. Under this definition we are not concerned in geography with the energy, customs, or beliefs of man but with man’s record upon the landscape. [...] The cultural landscape is fashioned out of a natural

10 Unter *natural landscape* fasste Sauer die Summe aller natürlichen Erscheinungsformen, von geomorphologischen Formen über die Vegetation bis zur Atmosphäre, zusammen; synonym verwendete er die Begriffe (*physical*) *area* und *region*.

landscape by a culture group. Culture is the agent, the natural area is the medium, the cultural landscape the result.“ (Sauer 1925: 309f.; Hervorh. i. Orig.)

Sauers Ansätze prägten mehrere Jahrzehnte die US-amerikanische Kulturgeographie. Die Erforschung der „kulturellen Prägung“ von Landschaften konzentrierte sich primär auf das vor-europäische Amerika, mithin auf die kulturellen Manifestationen vorindustrieller Gesellschaften im ländlichen Raum (vielfach in Südamerika), was unter anderem auf eine gewisse Moderskeptische und fortschrittskritische Haltung Sauers zurückzuführen war (McDowell 1994: 149f.). Über Modifikationen, Erweiterungen und Neukombinationen bildeten sich neben der ‚klassischen‘ Erforschung der Kulturlandschaftsgenese und der Identifizierung von Kulturregionen neue Themenschwerpunkte der Kulturlandschaftsforschung aus, die unter den Begriffen *cultural ecology* und *behavioral geography* firmieren (Norton 2000: 22ff.; vgl. auch Kemper 2003: 7f.; Knox/Marston 2001: 230ff.).

2.3.2 *Aufbruch zu einer Neuen Kulturgeographie – New landscape school und Kultureller Materialismus*

Ab Ende der 1960er, verstärkt seit Beginn der 1980er Jahre, wurde an dieser Form der Kulturgeographie grundlegende Kritik geübt. Im Zeichen des *cultural turn* wurden von innerhalb wie außerhalb der US-amerikanischen Kulturgeographie zentrale Prämissen der Kulturgeographie in Frage gestellt, darunter vor allem das gängige Kulturverständnis. James Duncan, einer der ‚Wegbereiter‘ und ersten Vertreter einer *new cultural geography*, diagnostizierte in seinem 1980 veröffentlichten Aufsatz *The Superorganic in American Cultural Geography* den in der Kulturlandschaftsforschung verwendeten Kulturbegriff als ontologisch und superorganisch: Sauer und seine SchülerInnen sahen, so die Kritik, *Kultur* als eine gegebene Entität mit eigenständiger Wirkkraft an. Wie *culture* oder *cultures* im Einzelfall auch immer gedacht wurden – als menschliche Gemeinschaft(en), als gemeinsames Verhaltensrepertoire oder schlicht als Kausalität –, es wurde grundsätzlich von einer ‚Kraft‘ ausgegangen, die über dem organischen (pflanzlichen, menschlichen, ...) Leben steht, ‚größer‘ als dieses ist und selbst ein ‚Eigenleben‘ besitzt¹¹;

11 „»Superorganicism« refers to the belief in a force larger than and relatively independent of the lives of humans themselves. »Superorganic culture« therefore refers to the ontological assumption that culture is a real force that exists »above« and independent of human will or intention.“ (Mitchell 2000: 30)

„»culture« [...] was the taken-for-granted of human life“ (Mitchell 2000: 29). Das, was soziales Leben bestimmte und Landschaft formte, war im alten Verständnis *Kultur*, *an sich*.¹²

„The natural landscape is of course of fundamental importance, for it supplies the materials out of which the cultural landscape is formed. The shaping force, however, lies in the culture itself.“ (Sauer 1925: 310)

In dieser superorganischen Form, in der einer Abstraktion namens *Kultur* die maßgebliche formgebende Kraft zugesprochen wird, wird *Kultur* zugleich reifiziert, also (in Form einer holistischen Einheit) vergegenständlicht. Die Menschen – oder besser: *der Mensch* („*Mann*“) – wird entsprechend als ‚Träger‘ der von ihm verinnerlichten Kultur konzipiert. Soziale Praktiken, in denen unterschiedliche, auch antagonistische, Ziele, Einstellungen und Wahrnehmungen zum Ausdruck kommen (können), haben, so die Kritik, in diesem Denken keinen Platz. *Kultur* wird auf diese Weise von der sozialen, politischen und ökonomischen Welt separiert, Differenzen und Konflikte innerhalb einer „Kultur“ sind kaum denkbar.¹³

An diese Kritik am ontologischen und homogenisierenden Kulturverständnis war die Forderung nach einer gesellschaftstheoretisch fundierten Neukonzeptionierung des Kulturbegriffs in der Kulturgeographie geknüpft. Diese mündete in einer Neuausrichtung der Kulturgeographie selbst, die stärker sozialgeographisch ausgeprägt und theorieorientiert war und somit Konflikte um Raum und Machtverhältnisse stärker in den Blick nahm (Kemper 2003: 10; McDowell 1994: 148ff.). Mit Linda McDowell (1994: 155f.) lässt sich dieser in den USA entwickelte Zweig der *new cultural geography* als *new landscape school* bezeichnen.

Der Schwerpunkt dieses theoretisch stark durch semiotische und poststrukturalistische Theorie-Ansätze und die Literaturtheorie beeinflussten Ansatzes

12 Dieses „superorganische“ Kulturverständnis geht auf geläufige Vorstellungen in der Kulturanthropologie der 1920er Jahre zurück, namentlich auf die Kulturkonzeption von Alfred Kroeber, der maßgeblichen Einfluss auf die Arbeiten Sauers und seiner SchülerInnen hatte. Den Ausgangspunkt Kroebers Überlegungen bildete die Vorstellung eines schichtenartigen Aufbaus von Realität. Die anorganische Welt bildet die Basis, auf der die organische Welt der Pflanzen und Tiere und die biopsychische Welt der Menschen aufbauen. Über diesen Welten existiert nahezu unabhängig vom menschlichen Leben die superorganische soziale und kulturelle Welt (vgl. Kemper 2003: 10; McDowell 1994: 148f.; Mitchell 2000: 24).

13 Zur weiteren Diskussionen um den Kulturbegriff in der (US-amerikanischen) Kulturgeographie und die (nicht unwidersprochene) Kritik an der *Berkeley-School* und dem *landscape approach* vgl. bspw. Jackson 1989: 9-24; Mitchell 2000: 16-36.

lag (und liegt) auf der Erforschung von *Landschaft* (*landscape*¹⁴) als *Text*, somit auf dem ‚Lesen‘ von Landschaft und dem Entziffern (Dechiffrieren) ihres Symbolgehaltes (vgl. ebd.: 155f.). Bezeichnend für diesen Ansatz ist eine Bewegung der Analyse von Landschaften ‚an sich‘ und dem Verhältnis von „*Kultur*“ und *Naturlandschaft* („the old man (sic)/land nexus“; ebd.: 162) hin zu einer Fokussierung der Kräfteverhältnisse und diskursiven Kontexte, in deren Rahmen Landschaften (im weitesten Sinne) geformt, ‚gelesen‘ und angeeignet werden.

„Unlike earlier cultural geographers, the new landscape analysts recognised that material landscapes are not neutral but reflect power relations and dominant »ways of seeing« the world [...]. Landscapes are not only constructed, they are also perceived through representations of ideal versions in painting and poetry, as well as in scientific discourse and academic writing.“ (ebd.: 162; vgl. auch Kemper 2003; Sahr 2003b)

Anders als in den USA hatte sich in Großbritannien neben einer starken Sozialgeographie keine eigenständige Kulturgeographie ausgebildet. Vor dem Hintergrund der oben angeführten wissenschaftsinternen und -externen Umbrüche entwickelte sich aber auch dort Kritik an der herkömmlichen US-amerikanischen Kulturgeographie und ein reges Interesse an einer Neuausrichtung des Faches.

„If Duncan’s attack on cultural geography made one direct hit at the intellectual core of the subdiscipline, showing that its central (if often unacknowledged) theoretical base was deeply flawed, then a second hit came from a cohort of young geographers, many of them British, interested in questions of culture. To them, much of American cultural geography was simply irrelevant, focusing on the evidence of cultural transformation of the landscape, and therefore (as they saw it) on such esoterica as barn types in Pennsylvania, the diffusion of housetypes

14 Der in der *new cultural geography* verwendete Begriff *landscape* unterscheidet sich maßgeblich vom in der deutschsprachigen Geographie gebräuchlichen Landschaftsbegriff, vor allem indem er nicht nur als ‚Realbegriff‘, sondern vor allem auch in einem metaphorischen Sinne gebraucht wird. Allein in Don Mitchells Buch *Cultural Geography* (2000) finden sich an die 20 verschiedene (Les)Arten, *landscape* begrifflich zu fassen und als Analysekonzept zu verwenden, darunter *landscape* als *Theater* oder *Bühne*, als *gebaute Umwelt*, als *Ideologie*, als *Text*, als *Sehweise* und *Blickregime* (*way of seeing*) und als *Arbeit*. Zur bisherigen Unvereinbarkeit klassischer Kulturlandschaftsforschung in der deutschsprachigen Geographie mit dem *landscape approach* der *new cultural geography* und dessen Landschaftsbegriff vgl. bspw. die Aufsätze von Schenk 2002 und Soyez 2003.

across the continent, and the intricate evolution and distribution of particular types of blowguns among native populations of South America. All of these seemed to a new generation of geographers as little more than examples of how monolithic, unexamined cultures flowed across the landscape.“ (Mitchell 2000: 35)

Vor allem unter dem Einfluss der *cultural studies* bildete sich in der britischen Geographie ein zweiter ‚eigenständiger‘ Entwicklungspfad einer *new cultural geography* heraus, den Linda McDowell als *kulturellen Materialismus* umschrieben hat. Im Zentrum der Aufmerksamkeit standen (und stehen) vor allem Bedeutungen und symbolische Ordnungen, die sich in lokal verorteten Alltagspraktiken manifestieren und dort hervorgebracht werden (vgl. McDowell 1994: 155; Kemper 2003: 11). Im Blickpunkt der empirischen Forschung stehen unter anderem Fragen der Identitätsbildung kultureller Gruppen sowie das Verhältnis von *Herrschaft* und (Formen von) *Widerstand* in Subkulturen, Jugend- und ‚Minoritätenkulturen‘ wie auch im Zusammenhang von Geschlechterinszenierungen. Sahr (2002: 440) zufolge wird in diesen Arbeiten „die Tradition der englischsprachigen Sozialgeographie mit kulturellen Mitteln“ fortgeführt. Hiermit sind der Eingang des *cultural turn* in die Geographie und eine Aneignung kulturtheoretischer Prämissen angesprochen, in deren Rahmen sich auch die *Sozialgeographie* und eine *kulturtheoretisch informierte* Kulturgeographie angenähert haben.¹⁵ Waren die Studien im kulturellen Materialismus stark durch die *cultural studies* beeinflusst, so zeigte sich umgekehrt aber auch ein Impuls dieser Art (kultur)geographischen Arbeitens für die *cultural studies*:

„I shall suggest that not only cultural geographers, but social theorists in general, have a growing common interest in how the increasingly global scale of cultural production and consumption affects relationships between identity, meaning and place. Attention is focused on the ways in which symbols, rituals, behaviour and everyday social practices result in a shared set or sets of meanings that are, to greater or lesser degrees, place-specific. Thus a geographical perspective has become central to the cultural studies project more widely (Grossberg u.a. 1992 zit. n. McDowell 1994: 147).

15 In ähnlicher Weise fasst Jackson (1989: 1) die Entwicklung einer *new cultural geography* in der Geographie Englands zusammen: „The current transformation of cultural geography is taking place as a result of its dialogue with the social geography and cultural theory.“

Seit den 1990er Jahren lässt sich von *einer* Neuen Kulturgeographie als ‚gemeinsamem Projekt‘ sprechen, in dem *new landscape school* und *Kultureller Materialismus* inhaltlich wie theoretisch miteinander verwoben sind (Kemper 2003: 12; McDowell 1994: 147; Sahr 2002).

2.4 From „*culture as agent*“ to „*culture wars*“ – „*strictly geographic ways of thinking (of) culture*“¹⁶

„Defining the word culture is a complex and difficult task which has produced a range of very different definitions. In some ways »cultural geography« is easier to grasp than simply trying to define either of its component parts.“ (Crang 1998: 1)

Ebenso wie es sehr unterschiedliche Auffassungen darüber gibt, was *Kulturgeographie* ‚ist‘ oder sein soll, existieren in der (Kultur)Geographie konkurrierende Meinungen darüber, was unter *Kultur* zu verstehen ist. Dies wurde an der Kritik an Sauers Kulturverständnis deutlich. Im Anschluss sollen einige (sich zum Teil ergänzende, zum Teil ausschließende) Kulturbegriffe angeführt werden, wie sie innerhalb der (angloamerikanischen) Kulturgeographie entwickelt worden sind und bis heute Verwendung finden. Wenn die folgende Darstellung der Kulturdefinitionen und -begriffe annähernd chronologisch erfolgt, bedeutet dies nicht, dass sich die Verständnisse jeweils abgelöst hätten. Auch wenn jüngere Kulturbegriffe (unter anderem) aus der Kritik an älteren hervorgegangen sind, stehen diese häufig konkurrierend (oder auch kaum voneinander berührt) nebeneinander. Die hier vorgenommene Skizzierung der Kulturbegriffe in der Geographie, die die Vielfalt und Unabgeschlossenheit des bedeutungsvollen Kulturbegriffs aufgezeigt, führt (mit Jackson 1989 und Mitchell 2000) zu einem Kulturverständnis, wie es auch in dieser Arbeit Verwendung findet – ein Verständnis, das weniger auf inhaltlicher, denn auf erkenntnistheoretischer Ebene einen Zugang zu *Kultur* (und anderen gesellschaftlichen Phänomenen) sucht.

Carl Ortwin Sauer beschrieb in seinem oben skizzierten einflussreichen Aufsatz „a strictly geographic way of thinking of culture; namely, as the impress of the works of man upon the area“ (Sauer 1925: 303). Wie an der Kritik an

16 Vgl. Sauer 1925: 303.

der Art Sauers, *Kultur* zu denken, deutlich wurde, ist es hier *die Kultur* ‚an sich‘, die vermittels des Menschen („*man*“) der Landschaft ihre Spuren aufprägt (vgl. auch Kap. 2.3.1 – „Culture is the agent, the natural area is the medium, the cultural landscape the result.“; Sauer 1925: 309f.). Neben der Ontologisierung und Essentialisierung von *Kultur*, die auf einem „superorganischen“ Kulturverständnis beruhen, kommt hierin auch ein (damals ‚zeitgemäßer‘) *male bias* beziehungsweise *male gaze* zum Ausdruck, das heißt ein ‚männlicher‘ *Blick* ‚des‘ Geographen, der sich auf dominante Sichtbarkeiten richtet, ‚den‘ Mann als Maß aller Dinge nimmt und in dieser Weise die Geographie des 20. Jahrhunderts maßgeblich prägte (vgl. hierzu bspw. Binder 1989; Monk/Hanson 1982; Rose 2001).

In ähnlicher Weise wie in Sauers Kulturdefinition kommt bei Wilbur Zelinsky, einem Schüler Sauers, die Kausalkraft von *Kultur* zum Ausdruck. Dieser bestimmte *Kultur* als eine Art Schablone, nach der menschliches Handeln ausgerichtet ist („a code or template for ideas and acts“; Zelinsky 1976: 70 zit. n. Norton 2000: 16). Sowohl bei Sauer als auch bei Zelinsky wird *Kultur* als etwas eigenständiges Bestehendes aufgefasst, das die Aktivitäten von Menschen lenkt.

In einem Aufsatz aus dem Jahr 1941 lieferte Sauer eine weitere Bestimmung von *Kultur*, die weniger deterministisch und essentialistisch war, weiterhin aber *Kultur* eine eigenständige landschaftsprägende Wirkungsmacht zuwies. *Kultur* wird hier gefasst als „the learned and conventionalized activity of a group that occupies an area“ (Sauer 1941: 8 zit. n. Norton 2000: 16). Solch eine Kulturdefinition war bis weit in die 1970er und 80er Jahre in der US-amerikanischen Kulturgeographie dominant. *Kultur* wurde als ein Inventar an erlerntem Verhalten aufgefasst und/oder mit menschlichem Verhalten und Tun gleichgesetzt, wobei aber auch betont wurde, dass *Kultur* veränderlich sei. So wurde *Kultur* auch beschrieben als die Summe

„of human learned behavior and ways of doing things. Culture is invented, carried on, and slowly modified by people living and working in groups as each group occupies a particular region of the earth and develops its own special and distinctive system of culture.“ (Spencer/Thomas 1973: 6 zit. n. Norton 2000: 16)

Solche Auffassungen, deren Grundprinzipien in die *Berkeley School* zurückreichen, finden sich bis heute in einflussreichen geographischen Lehrbüchern, so etwa bei Terry G. Jordan, Mona Domosh und Lester Rowntree (1997).

Hier werden die gemeinsamen (und kollektiv geteilten!) ‚Verhaltens-repertoires‘ und Werte betont, welche eine Gruppe zusammenhalten und deren *Kultur* ausmachen. Zugleich zeigen sich in dieser Auffassung (bei einer Abgrenzung gegenüber einem naturalistisch-deterministischen Denken) stark behavioristische Anklänge:

„For our purposes, we will define culture as *learned collective human behavior*, as opposed to instinctive, or inborn, behavior. These learned traits form a way of life held in common by a group of people.“
(Jordan/Domosh/Rowntree 1997: 5; Hervorh. i. Orig.)

Demgegenüber finden sich Begriffsbestimmungen, in denen *Kultur* mit *Ideen* oder *Werten* assoziiert wird, welche soziales Leben ‚durchziehen‘ und selbst das Produkt ständiger Definitionskämpfe sind. In den Mittelpunkt rücken hier die Vielfältigkeit und Unabgeschlossenheit von *Kultur*, womit letztlich weniger die Vielfältigkeit von *Kultur* ‚selbst‘, denn diejenige des *Kulturbegriffs* zu fassen versucht wird. Indem die Konstruiertheit von *Kultur* und des Kulturbegriffs betont wird, wird *Kultur* der ontologische Charakter genommen. Ein solches Verständnis findet sich etwa bei Mike Crang und Linda McDowell, die beide der *new cultural geography* zuzurechnen sind:

„[C]ultures are sets of beliefs or values that give meaning to ways of life and produce (and are reproduced through) material and symbolic forms. [...] [C]ultures are often political and contested – that is, they mean different things to different ‚people‘ through particular symbolic locations.“ (Crang 1998: 2, 4)

„Culture is, however, a notoriously slippery concept, difficult to pin down and define. [...] Culture is a set of ideas, customs and beliefs that shape people’s actions and their production of material artifacts, including the landscape and the built environment. Culture is socially defined and socially determined. Cultural ideas are expressed in the lives of social groups who articulate, express and challenge these sets of ideas and values, which are themselves temporally and spatially specific. – As the last sentence makes clear, cultural ideas and values are linked to *power relations*. Certain groups in society attempt to impose their definition of culture, and other groups challenge it.“
(McDowell 1994: 148; Hervorh. i. Orig.)

In beiden Definitionen wird *Kultur* aus einer rein geistig-mental, menschliches Tun bestimmenden ‚Sphäre‘ entlassen und mit den konkreten (realen) Produktions- und Reproduktionsbedingungen sowie gesellschaftlichen Macht-

oder Kräfteverhältnissen verknüpft. *Kultur* wird somit als mit Politik, Ökonomie und Sozialem eng verbunden betrachtet. Stellen Crang und McDowell aber einerseits fest, dass *Kultur* und Vorstellungen von *Kultur* „glitschig“ und damit nicht endgültig greif- und definierbar sind, versuchen sie dennoch eine Kulturdefinition (oder zumindest eine Annäherung an diese) zu liefern. Peter Jackson (1989) geht hier einen Schritt weiter. In seinem einflussreichen Buch *Maps of Meaning*, in dem er ein Programm für eine *new cultural geography* entworfen hat, fasst Jackson verschiedene Kulturbegriffe zusammen, um die prinzipielle Unabgeschlossenheit des Kulturbegriffs und damit die Unmöglichkeit, *Kultur* endgültig und eindeutig zu definieren, als Potenzial zu bestimmen.

„At its most deceptively simple, »culture« refers to the artistic and intellectual product of an élite. More generally, it refers to a system of shared beliefs or a whole way of life. Rather than being a source of confusion, however, the very fact that »culture« is a contested term is a *vital key to its understanding*. For »culture« is not the safe preserve of an élite who dominate a country's major cultural institutions and define its »national culture«. It is a domain, no less than the political and the economic, in which social relations of dominance and subordination are negotiated and resisted, where meanings are not just imposed, but contested.“ (ebd.: xi; Hervorh. C.W.)

Neben einer dezidierten Abgrenzung gegenüber Konzepten, in denen *Kultur* als von Politik, Ökonomie und Sozialem *unabhängig* betrachtet wird (wie dies zunächst bei Sauer deutlich wurde) oder als etwas, das sich aus Politik und Ökonomie *ableitet* (wie es z.B. in marxistischen Basis-Überbau-Konzepten formuliert ist), stellt Jackson heraus, dass *Kultur* stets im Kontext gesellschaftlicher (d.h. ökonomischer, politischer, sozialer, ‚weltanschaulicher‘ und ideologischer) Kämpfe betrachtet werden muss. Gerade die Unschärfe und Umkämpftheit des Kulturbegriffs ist es, die den Blick auf gesellschaftliche Verhältnisse, Widersprüche und Kämpfe lenkt und somit zu einem Schlüsselmoment und einer Quelle (auch) geographischer Erkenntnisse wird.

Auch Don Mitchell (1995; 2000) vertritt diese Auffassung und spitzt sie epistemologisch weiter zu. *Kultur* stellt für Mitchell weder ein (in welcher Form auch immer) existentes und zu beschreibendes Phänomen dar, noch eins, das als *Erklärung* für gesellschaftliche Phänomene herangezogen werden kann, womit er sich nachdrücklich gegen jegliche Form der Ontologisierung und Essentialisierung von *Kultur* ausspricht: „There's no such thing as

culture“ (Mitchell 1995; vgl. Ders. 2000: 12). Demgegenüber begreift er *Kultur* zunächst als Abstraktum. Es ist nicht *Kultur*, sondern eine ideologiegeleitete Idee von *Kultur*, die gesellschaftlich wirksam ist und in deren Namen gesellschaftliche Verhältnisse hervorgebracht und zementiert werden.¹⁷

„People do not »have« culture. Nor do »cultures« simply and autonomously exist, as something real, solid and permanent. Instead, there is only a very powerful *ideology* of culture, an ideology that asserts people do this or that because of »culture«; or, at the very least, asserts that »culture« exists as a realm, level or medium of social interaction.“ (Mitchell 2000: 12)

Der Kulturbegriff wird damit zu einem ‚Kampfbegriff‘, die Aufmerksamkeit wird von einer Analyse von *Kultur* zur Analyse von *culture wars* (Mitchell 2000) gelenkt und damit zu den gesellschaftlichen Feldern und Räumen, in denen Kämpfe um Macht und Bedeutung(en) ausgefochten werden. *Culture wars* entzünden sich an (scheinbar) ‚kulturellen‘ (oder ‚moralischen‘) Fragen, wobei damit verbundene politische, ideologische und ökonomische Aspekte oft in den Hintergrund gedrängt und verschleiert werden. Drogenpolitik, Abtreibung und Einwanderung gehören ebenso zu diesen Themenfeldern wie etwa Prostitution, Studiengebühren, Kopftuchverbot, Sozialleistungen an Arbeitslose oder Kinderlosigkeit von Frauen im „gebärfähigen Alter“.

„Culture wars are those battles over the meaning and structure of the social relationship (for example, between men and women, gays and the heterosexist world, capital and labor), the institutions (the media and other culture industries, global economic governing bodies, oppositional social movements), and the spaces (particular landscapes, the controlled spaces of the mall or television studio) that govern our lives. [...] no decent cultural analysis [...] can draw on culture *itself* as a source of explanation; rather culture is always something to be *explained* as it is socially produced through myriad struggles over and in spaces, scales, and landscapes. Culture wars allow us to see »culture« »in the making«; they allow us to see how »culture« is always and everywhere inextricably related to social, political, and economic forces and practices.“ (ebd.: xvi; Hervorh. i. Orig.)

17 Mitchells Art, *Kultur* zu denken, blieb in der Geographie nicht unwidersprochen. Vgl. hierzu bspw. die Debatte in *Antipode* 2002.

Kultur wird somit nicht als ‚Ding‘ gedacht, sondern vor allem als Relation; überall, wo im Namen von *Kultur* gesprochen wird, wird über Platzierungen verhandelt, somit über Zugehörigkeit und Nicht-Zugehörigkeit, Ein- und Ausschluss. Für ein *neues kulturgeographisches* Arbeiten und Denken, das mit dem Einnehmen einer macht- und herrschaftskritischen Haltung verknüpft ist, werden *culture wars* somit zu denjenigen ‚Orten‘, an denen gesellschaftliche Verhältnisse sichtbar, damit analysier- und verstehbar und schließlich kritisierbar werden.

„What makes these *culture wars* is that they center as much on questions of identity (personal, ethnic, and national), social values, and control over meaning, as they do on the more »traditional« battlegrounds of territory, economy, and military might. [...] such a distinction between cultural wars and other manifestations of power (and resistance to it) is hardly sustainable. [...] Like other wars, wars over culture are territorial, they literally *take place*, whether that place is on the wall of a convention center, on the city streets outside, or in the print and electronic media. Culture wars are about defining what is legitimate in a society, who is an »insider« and who is an »outsider«. They are about determining the social boundaries that govern our lives.“ (ebd.: 5; Hervorh. i. Orig.)

Kultur wird somit eine weniger inhaltliche, denn erkenntnistheoretische Bedeutung zugewiesen. Hier geht es also weder darum, nach einer allumfassenden und gemeingültigen Kulturdefinition zu suchen, noch darum, den Kulturbegriff ob seiner Heterogenität und schweren Fassbarkeit gänzlich zu verwerfen. Gerade angesichts des ubiquitären, allgegenwärtigen Charakters von „*Kultur*“ würde dies sprachlos machen. In dieser Arbeit wird *Kultur* in Anlehnung an Jackson (1989) und Mitchell (2000) in einem weiten Sinne als ein gesellschaftliches Feld gefasst, in dem, beziehungsweise in dessen Namen, Kämpfe um Bedeutung(en) und damit um Macht und Raum ausgefochten werden. Damit wird *Kultur* nicht als von *Ökonomie*, *Politik* und *Sozialem* getrennt betrachtet, sondern als aufs Engste mit diesen verwoben.

Im Folgenden sollen die Entstehungszusammenhänge, Wirkungsweisen und Effekte von Bedeutungskonstruktionen dargestellt werden. Hierzu wird auf repräsentationstheoretische Prämissen zurückgegriffen, die vor allem über die *cultural studies* Eingang in die Geographie (und Teile der Neuen Kulturgeographie) gefunden haben. Dieser Theoriestrang des *neuen kulturgeogra-*

phischen Denkens bildet eine weitere Grundlage für das weitere Vorgehen in dieser Arbeit.

3 Repräsentation: Zur (Be)Deutung sozialer Wirklichkeit

Im Zentrum repräsentationstheoretischer Überlegungen, wie sie im Umfeld der *cultural studies* formuliert worden sind, stehen die Repräsentationsformen beziehungsweise Darstellungs- und Bezeichnungspraktiken, mittels derer Bedeutungen (re)produziert (hervorgebracht und verfestigt) sowie transformiert werden. Der Begriff der *Repräsentation* umfasst hier das komplexe Wechselgefüge von *Darstellung*, *Vorstellung* und *Für-etwas-Stehen*, wenngleich Letzteres nicht als ‚einfaches‘ *Stellvertreter-Dasein* gedacht werden sollte. *Repräsentation* bezeichnet einen Prozess der Herstellung von Bedeutungen und damit von sozialer Wirklichkeit mittels geschriebener wie gesprochener Sprache und anderer Zeichensysteme.¹⁸ Unter *anderen Zeichensystemen* werden beispielsweise Gestik und Mimik sowie Kleidung und Frisuren verstanden, darüber hinaus auch Bilder, Photos, Werbung und Comics sowie Landschaften und Gebäude. Sie alle werden unter dem Begriff *Text* zusammengefasst. Indem Texte (z.B. ein Irokesenschnitt, ein Dirndl oder ein Bahnhofsgebäude) als Repräsentationssysteme fungieren, vermitteln sie Botschaften. Umgekehrt können diese Texte und deren Botschaften ‚gelesen‘ und (in unterschiedlicher Weise) gedeutet werden, womit wiederum spezifische Bedeutungen hervorgebracht werden. Die Konstruktion von Bedeutung(en) durch die Produktion und das ‚Lesen‘ von Texten wird damit grundsätzlich als fortdauernd und unabgeschlossen betrachtet. Diese Grundüberlegungen sollen im Folgenden nachgezeichnet und vertieft werden.¹⁹

18 Diese Überlegungen sind mit einer deutlichen Abgrenzung von der Vorstellung verbunden, Wirklichkeit könne *wie sie ‚ist‘* in (z.B.) geschriebenen Texten abgebildet oder gespiegelt werden, ebenso von der Idee, *Bedeutung* und *soziale Wirklichkeit* sei das Produkt bewusst-intendierter Bedeutungszuschreibungen einzelner, individueller ‚Autoren‘ (vgl. Hall 1997a: 24f.).

19 Vgl. hierzu auch Hall 1997b sowie für die deutschsprachige Geographie z.B. Bollhöfer 2003; Fleischmann 2005; Fleischmann/Strüver/Trostorff 2004; Flitner 1999; Neuer/Thieme 2000; Wucherpfnig/Strüver/Bauriedl 2002.

3.1 Semiologische und strukturalistische Grundlagen: Zeichen und Text, Mythos und Ideologie

Im Anschluss an den Sprachwissenschaftler Ferdinand de Saussure und das von ihm entwickelte *linguistische Paradigma* wird Sprache als ein System von Zeichen betrachtet. Ein *Sprachzeichen* als Basiselement von sprachlichen Texten besteht de Saussure zufolge aus der Verbindung eines *Signifikats* – eines *Bezeichneten* als die Vorstellung, die jemand von einer ‚Sache‘ (Gegenstand, Person, Idee) hat – und eines *Signifikanten* – dem *Bezeichnenden*, also dem Laut- oder Schriftbild (geschriebenes oder gesprochenes Wort), das dieser Vorstellung zugeordnet ist. Die Verbindung zwischen Signifikat und Signifikant beruht weder auf einem dem Sprachzeichen innewohnenden natürlichen Zusammenhang noch auf einer individuellen Bestimmung, sondern auf gesellschaftlichen Konventionen. In diesem Maße ist sie *arbiträr* oder (in einem geregelten Maße) ‚willkürlich‘ und kann – in einem weiteren Denkschritt – ebenso verändert werden.

Dies sei an einem Beispiel veranschaulicht. Das Lautbild *S-t-e-i-n* wird im Deutschen mit einem harten, aus Mineralien bestehenden Gegenstand in Verbindung gebracht. Auch wenn es unterschiedlichste Dinge mit dem Namen (Signifikanten) *Stein* gibt, die in unterschiedlichen Zusammenhängen unterschiedlichste Formen und Funktionen annehmen können, assoziiert doch jedes Mitglied einer Sprachgemeinschaft eine ähnliche (*prototypische*) Vorstellung mit diesem Lautbild.²⁰ Im Englischen wird für den gleichen Gegenstand der Begriff *s-t-o-n-e* verwendet, also ein sehr ähnlicher Signifikant, im Französischen dagegen heißt er (*la*) *p-i-e-r-r-e*. Wird im Französischen der Artikel *la* weggelassen, so heißt *pierre/Pierre* im Deutschen nicht mehr *Stein*, sondern *Peter*, womit eine gänzlich andere Vorstellung verbunden ist, die sich wiederum auf einen anderen ‚Gegenstand‘ bezieht. (Wäre es anders festgelegt worden, könnte der Stein zudem ebenso Gurke, Dogge oder auch Niplimiti heißen.) Die Verbindung zwischen Signifikant (Stein, stone, pierre) und Signifikat (harter Gegenstand...) offenbart sich also als arbiträr, allein auf gesellschaftlichen (Sprach)Konventionen beruhend. Mit dieser Vorstellung der *Arbitrarität des Zeichens* ist

„die kulturelle Lokalisiertheit von Bedeutung bereits auf der Zeichen-ebene begründet. Als auf Konventionen beruhendes, soziales Phäno-

20 Hier wird deutlich, dass das Sprachzeichen, bestehend aus Schrift-/Lautbild und Vorstellung, nicht mit dem ‚Ding‘, das es bezeichnet, gleichgesetzt werden kann.

men trägt Sprache zur Wirklichkeitskonstruktion, zur Artikulation von Kultur bei. Gleichzeitig ist Sprache aber selbst durch diese Kultur, die sie mit konstituiert, vermittelt.“ (Hepp 1999: 27)

Roland Barthes wandte das linguistische Paradigma de Saussures (mit Bezug auf die kulturtheoretischen Erweiterungen durch Claude Lévi-Strauss) in seinen frühen Schriften auf die Analyse nicht-sprachlicher Texte an und entwickelte daraus das Programm einer *semiotischen Kulturanalyse*. Er übertrug die zeichen- und kulturtheoretischen Überlegungen auf populärkulturelle Güter (von der Werbung für Hautcremes und Autos über Sportwettkämpfe und die Verbildlichung von Nachrichten durch Schockphotos bis zum Beefsteak mit Pommes frites), um deren ‚verborgene Zeichensprache‘ zu dechiffrieren. Barthes versuchte so zu erklären, wie sich dominante Bedeutungen (aufgrund ihrer strukturalen Logik innerhalb eines Bedeutungszusammenhangs bzw. Diskurses²¹) als selbstverständlich präsentieren. Hierzu legte er dar, wie die per Konvention geregelte Grundbedeutung eines Zeichens (die Denotation) innerhalb eines zweiten Zeichensystems von einer weiteren Assoziations- oder Bedeutungsebene (den Konnotationen) begleitet und überlagert wird. Diese über die Denotation hinausreichenden Assoziationen sind ebenso wie die Grundbedeutung selbst arbiträr; sie werden innerhalb eines gesellschaftlichen Zusammenhangs hervorgebracht und sind somit als gesellschaftliches Phänomen analysierbar (vgl. Barthes 1964; Flitner 1999; Hepp 1999: 31ff.; Turner 1996: 16ff.).

Auf der konnotativen Ebene von Bedeutungszuweisungen spürte Barthes den Prozess der *Mythologisierung* als eine *Naturalisierung gesellschaftlicher Verhältnisse* auf. Im Rahmen von Mythenbildungen (und in Form von Mythen) erscheinen *gesellschaftliche* Ordnungen, die in spezifischen Machtkontexten entstanden sind, als *natürliche* und somit als (scheinbar einzig) legitime, ‚faire‘ und ‚normale‘ Ordnungen. Anders als es im herkömmlichen Verständnis üblich ist, lokalisiert Barthes die Hervorbringung von Mythen nicht in einer Welt der Sagen, Dämonen- und Heldengeschichten, sondern im Kontext populärkultureller Güter (Zeitungsberichte, Reportagen, Werbung, ‚Sportevents‘ etc.). Ein Mythos (z.B. die sanfte Natur, der sichere Hafen der Ehe, die natürliche Mutterliebe, das Freiheit verschaffende Rauchen oder Autofahren sowie das Fußball-Länderspiel als Nationen verbindendes Ereignis-

21 In einem strukturalistischen Verständnis wird Diskurs als abstrakte und objektive Regelstruktur von Sprache verstanden.

nis) entsteht hier, indem verschiedene Elemente und Ausdrucksweisen des sprachlichen Zeichens, auf dem er aufbaut, assoziativ mit anderen Bedeutungsschichten verknüpft werden (z.B. die Glut einer Zigarette mit der eines Lagerfeuers, das für Freiheit, Unabhängigkeit und Abenteuer steht – um ein ‚banales‘, aber sehr wirksames Beispiel anzuführen). Somit vermittelt er Botschaften, durch die mit einer unmittelbaren Wirkung *common sense* hergestellt werden soll. Dementsprechend begreift Barthes einen Mythos als eine „entpolitisierte Aussage“ (Barthes 1964: 131) mit einem „imperativen und interpellatorischen Charakter“ (ebd.: 106). Die wesentliche Funktion des Mythos liegt Barthes zufolge darin, im Interesse der herrschenden Klassen *gesellschaftliche Realitäten* zu naturalisieren, indem er deren vielschichtige und facettenreiche Geschichte weitgehend verbirgt und gesellschaftliche Widersprüche als Teil der ‚natürlichen Ordnung‘ legitimiert (vgl. ebd.: 110ff.; Lutter/Reisenleitner 1998: 67).

Mit einem politischen Anspruch verbunden und gegen die Interessen der „Bourgeoisie“ gerichtet, schuf Barthes

„durch einen strukturalistischen Zugang die Möglichkeit, Texte auf das ihnen zugrundeliegende und durch sie produzierte *ideologische* System zu analysieren. Gleichzeitig führte er mit der Unterscheidung von Konnotation und Denotation eine soziale Dimension in die Semiotologie Saussures ein“ (Lutter/Reisenleitner 1998: 68; Hervorh. i. Orig.).

Auch der Begriff der *Ideologie* nimmt im Rahmen einer macht- und herrschaftskritischen Auseinandersetzung mit der Konstruktion von Bedeutung(en) eine zentrale Stellung ein.

„Dominant cultural institutions, such as the BBC or the *New York Times*, Henley Regatta or Royal Ascot, exert a subtle and pervasive influence on the lives of many thousands of people, establishing a »preferred reading« of local and national circumstances. This is not to imply that the state imposes »social control« in a direct or sinister manner. Rather, it suggests that dominant views are most effective if they become »naturalized« as part of everyday common sense. The concepts of ideology and hegemony are therefore central to cultural studies, referring to the proceses [sic!] through which dominant meanings are imposed, negotiated, and registered.“ (Jackson 1989: 3)

Bezug genommen wird in diesem Zusammenhang zunächst auf die Arbeiten von Louis Althusser, vor allem auf dessen Überlegungen zum Zusammenhang von *Ideologie* und der Art und Weise, wie die realen gesellschaftlichen Verhältnisse repräsentiert und gelebt werden. In Abgrenzung zu einem orthodoxen marxistischen Ideologie-Verständnis begriff Althusser *Ideologie* nicht als *falsches Bewusstsein*, sondern als ein System von Ideen und Vorstellungen, mittels derer das Individuum sein oder ihr Verhältnis zur „Totalität“ der gesellschaftlichen Verhältnisse und Existenzbedingungen, in die es hineingestellt ist, aktiv lebt und interpretiert. Althusser zufolge haben diese Ideen und Vorstellungen in der Regel wenig mit dem zu tun, was gemeinhin als *Bewusstsein* bezeichnet wird. Vielmehr ‚drängen‘ sie sich der Mehrzahl der Menschen auf eher implizite, oft subtile Art und Weise auf, vermittelt über die Sprache und die sozialen Praktiken der Institutionen beziehungsweise der „ideologischen Staatsapparate“ wie Erziehung, Religion und Medien (Hall 1999: 127; Lutter/Reisenleitner 1998: 68f.; Turner 1996: 24).

„[I]deology operates not explicitly but implicitly; it lives in those practices, those structures, those images we take for granted. We internalize ideology and thus are not easily made conscious of its presence or its effects; it is unconscious.“ (Turner 1996: 26)

Ideologie produziert demzufolge nicht nur dominante Bedeutungen, sondern wird zu einem bedeutenden Wirkfaktor für die Konstruktion von *Subjektivität* und die Vorstellung von *Identität*. Die Funktion jeder Ideologie sah Althusser darin, über Bedeutungs- und Positionszuweisungen Individuen als Subjekte zu konstituieren. Der Mensch als vermeintlicher ‚Autor‘ von Bedeutungen und kulturellen beziehungsweise gesellschaftlichen Prozessen und Verhältnissen wird hier zum Subjekt dieser Verhältnisse (vgl. Lutter/Reisenleitner 1998: 68f.; 98f.; Turner 1996: 26).

Diese Überlegungen zur Bedeutungskonstruktion und zur Subjektkonstituierung, der Produktion, Wahrnehmung und Reflexion eines ‚Selbst‘ in spezifischen Repräsentationssystemen und historischen Kontexten, erfahren in der poststrukturalistischen Reformulierung strukturalistischer Grundannahmen eine Erweiterung. An zentraler Stelle steht hier der Begriff des *Diskurses*, wie er etwa bei Michel Foucault, Ernesto Laclau und Chantal Mouffé sowie Stuart Hall Verwendung findet.

3.2 Poststrukturalistische Erweiterungen: Diskurs – Artikulation – Aneignungspraktiken

3.2.1 *Diskurs – Macht – Wissen*

Im Zentrum der Arbeiten von Michel Foucault steht die kritische Auseinandersetzung mit dem produktiven Zusammenhang von Diskursen und sozialen Machtverhältnissen. Seine Untersuchungen zielten darauf ab, die diskursiven Formen der Normalisierung und Legalisierung bestimmter Bedeutungen als *Wahrheit* aufzudecken und diese Diskurspraktiken als historisch spezifische Machtpraktiken zu fassen. An die Stelle von *Sprache* als bedeutungskonstituierendem Repräsentationssystem setzte Foucault *Diskurse* im Sinne relationaler Verhältnisse von Sprache und (anderen) sozialen Praktiken. Diskurse werden in je spezifischen historischen und sozialen Kontexten aus einer Menge von Äußerungen gebildet, die gemeinsam eine strukturierte Einheit, ein „Bedeutungsnetz“ bilden. Eine abgrenzbare Gesamtheit von Diskurs(en), Akteuren und Praktiken, deren Äußerungen sich auf dasselbe Objekt beziehen, bilden eine diskursive Formationen.

Diskurse sind immer funktional mit *Wissen* und *Macht* verbunden. Indem er in einem andauernden Prozess „wahre“ von „falschen“ Aussagen unterscheidet, reguliert ein Diskurs die „Ordnung des Wissens“. Innerhalb eines Diskurses wird gesellschaftlich anerkanntes und wirkungsmächtiges Wissen hervorgebracht, gleichzeitig erscheint der Diskurs selbst als Gegenstand gesellschaftlicher Auseinandersetzungen (Foucault 1981; Ders. 1983; Seier 2001).

In *Der Wille zum Wissen* konzipiert Foucault *Macht* als vielfältige relationale Beziehungen. Er geht von ungleichen und beweglichen Kräfteverhältnissen aus, die durch ihre Ungleichheit lokale und instabile Machtzustände erzeugen (Foucault 1983: 113f.). Damit wird die Heterogenität, Vorläufigkeit und Instabilität komplexer Machtbeziehungen betont. Seine (vielfältigen) Konzeptionen von *Macht* und *Diskurs* nutzte Foucault als Analyserahmen für seine Untersuchungen zu „Subjektivierungstechniken“ in der Moderne (vgl. Foucault 1987). Auch Foucault weist die Vorstellung eines „ursprünglichen *Selbst*“ zurück und begreift das Subjekt als Effekt spezifischer diskursiver Praktiken, die dem Subjekt (sich überlagernde) Subjekt-Positionen zuweisen (z.B. der „umweltbewusste, Müll trennende Bürger“; die „kopftuchtragende, unterdrückte Muslime“ oder der „immerfreundliche und immerlächelnde“ Thailänder im „Urlaubsparadies“).

„[T]he discourse also produces *a place for the subject* (i.e. the reader or viewer, who is also »subjected to« discourse) from which its particular knowledge and meaning most makes sense. It is not inevitable that all individuals in a particular period will become the subjects of a particular discourse in this sense, and thus the bearers of its power/knowledge. But for them – us – to do so, they – we – must locate themselves/ourselves in the *position* from which the discourse makes most sense, and thus become its »subjects« by »subjecting« ourselves to its meanings, power and regulation. All discourses, then, construct subject-positions, from which alone they make sense.“ (Hall 1997a: 56 Hervorh. i. Orig.)

Das sinnhaft handelnde Subjekt ist somit *Effekt* und nicht rational und selbstbewusst agierender „Autor“ von Diskursen. Diskurse wiederum sind *Produkt* des Sozialen und dessen *Konstitutionsbedingung* zugleich. „Diskurse *konstituieren*, eingebunden in ein komplexes Kräftediagramm, gesellschaftliche Sinn-Ordnungen und -Unordnungen“ (Bublitz u.a. 1999a: 13; Hervorh. i. Orig.). Bestehende Macht- und Wissens-Ordnungen werden hierin affirmiert und reproduziert, aber auch in Frage gestellt und verändert.

3.2.2 Artikulation und Hegemonie

Das Diskursverständnis von und im Anschluss an Foucault bleibt stark auf *Sprache* konzentriert. Demgegenüber gehen Ernesto Laclau und Chantal Mouffe sowie Stuart Hall in ihren artikulationstheoretischen Überlegungen von einem Diskursbegriff aus, der dezidiert weiter gefasst ist.

„Um jedes Mißverständnis zu vermeiden, soll zur Klärung des hier gemeinten Diskursbegriffs unterstrichen werden, daß unter »Diskurs« nicht einfach eine Zusammenstellung von Gesprochenem und Geschriebenem verstanden werden soll, sondern ein Ensemble, das in sich das Sprachliche und Nicht-Sprachliche enthält [...]. Damit zeigt der Terminus *Diskurs* an, daß jede gesellschaftliche Konfiguration bedeutungsvoll ist und daß Gegenstände uns immer innerhalb von diskursiven Artikulationen gegeben sind.“ (Mouffe 2001: 13f.; Hervorh. i. Orig.)

In ähnlicher Weise betont Laclau:

„Unter dem »Diskursiven« verstehe ich nichts, was sich im engen Sinne auf *Texte* bezieht, sondern das Ensemble der Phänomene gesellschaftlicher Sinnproduktion, das eine Gesellschaft als solche be-

gründet. Hier geht es nicht darum, das Diskursive als eine Ebene oder eine Dimension des Sozialen aufzufassen, sondern als gleichbedeutend dem Sozialen als solchem (...) Folglich steht nicht das Nicht-Diskursive dem Diskursiven gegenüber, als handelte es sich um zwei verschiedene Ebenen, denn es gibt nichts Gesellschaftliches, das außerhalb des Diskursiven bestimmt ist. Die Geschichte und die Gesellschaft sind also ein un abgeschlossener Text.“ (Laclau 1981: 176 zit. n. Jäger 2001b: 92; Hervorh. i. Orig.)

Im Artikulationskonzept laufen zwei Theoriestränge zusammen, semiotisch-strukturalistische Überlegungen und die Diskurstheorie Foucaults einerseits, neomarxistische Grundsätze, konkret die Hegemonietheorie Antonio Gramscis, andererseits. Eine erste Annäherung an die Inhalte und Grundideen des Artikulationskonzepts liefert ein Blick auf die doppelte Bedeutung, den der Begriff der *Artikulation* im Englischen auf sich zieht. *To articulate* bedeutet zum einen *speaking*, also *sich äußern* oder *sich* oder *etwas ausdrücken*, zum anderen *jointing*, also *etwas zusammenführen*, *verbinden* oder *gliedern*. In einen repräsentationstheoretischen Zusammenhang gestellt, verweist *Artikulation* somit nicht nur auf die Möglichkeit der Bedeutungsproduktion durch Aussagepraktiken, sondern allgemein auf die Möglichkeiten, durch das Zusammenfügen (und auch durch das Lösen) verschiedener Elemente ein *neues Ganzes* herzustellen. Indem diese Artikulationspraktiken als (im weitesten Sinne) Kommunikationspraktiken verstanden werden, wird zudem auf unentwegte Zuschreibungspraktiken verwiesen, die gegenüber dem Vorherigen veränderte Beziehungen, Ordnungen und Bedeutungen jenseits fixer, immerwährender Zuschreibungen hervorbringen. Laclau und Mouffe verstehen unter *Artikulation*

„jede Praxis, die eine Beziehung zwischen Elementen so etabliert, dass ihre Identität als Resultat einer artikulatorischen Praxis modifiziert wird. [...] Die sprachlichen und nicht-sprachlichen Elemente werden nicht bloß nebeneinander gestellt, sondern konstituieren ein differentielles und strukturiertes System von Positionen, das heißt einen Diskurs.“ (Laclau/Mouffe 2000: 141, 145)

Eine Artikulation lässt sich demnach als die Produktion von Bedeutungen und Identitäten auf der Grundlage von Differenz begreifen. Indem verschiedene Elemente (z.B. Aussagen, Ideen, Gegenstände, Praktiken, Institutionen und/oder Personen) unter bestimmten historischen Bedingungen in einem je spezifischen Kontext artikuliert und somit miteinander verknüpft werden,

können die Elemente selbst wie auch ihr Ganzes sowie das Feld, in dem sie verortet sind, neu definiert werden (vgl. auch Göttlich 1999: 61; Hepp 1999: 50; Hall 2000).

„So nimmt beispielsweise das gleiche physikalische Objekt Fußball eine jeweils andere Bedeutung an, je nachdem, ob man mit ihm auf der Straße oder im Stadion spielt. Das physikalische Objekt stellt ein System von Beziehungen mit einigen anderen Objekten dar, wobei jene niemals einfach nur durch den materiellen Objektbezug gegeben sind, sondern immer gesellschaftlich hergestellt sind. Dieser systematische Zusammenhang von Beziehungen ist mit »Diskurs« gemeint. Mit der Behauptung des diskursiven Charakters eines Objekts wird keineswegs notwendigerweise seine Existenz in Frage gestellt. [...] Ein Stein existiert unabhängig von sozialen Beziehungen, aber er kann etwa ein Projektil, ein Objekt künstlerischer Betrachtung oder ein religiöses Symbol nur innerhalb einer besonderen diskursiven Konfiguration sein. Aus dem gleichen Grund konstituiert der Diskurs die Subjekt-Position des gesellschaftlich Handelnden, von dem der Diskurs ausgeht; das gleiche System von Regeln, das ein kugelförmiges Objekt zu einem Fußball macht, macht das Individuum, das ihn in Bewegung setzt, zu einem Spieler.“ (Mouffe 2001: 13f.)

Im Rahmen des Artikulationskonzepts, das die Aufmerksamkeit auf die Zusammenhänge von Diskursproduktion, (Re)Produktionsweisen in kapitalistischen Gesellschaften und die Reproduktion kapitalistischer Gesellschaften lenkt, werden Artikulationspraktiken als *Feld hegemonialer Kräfteverhältnisse* verstanden. Bezug genommen wird hier vor allem auf die Arbeiten Antonio Gramscis, deren Ausgangspunkt (vereinfacht formuliert) die Frage bildete, warum und unter welchen Bedingungen unterdrückte Menschen oder Gruppen ihre eigene Unterdrückung ‚akzeptieren‘ und der dominanten, sie unterdrückenden Ordnung zustimmen. Mit Gramsci wird von einem Hege-moniebegriff ausgegangen, der Zwang *und* Zustimmung umfasst und sowohl Raum für Dominanz als auch Raum für Widerstand und Subversion lässt. Unter *Hegemonie* verstehen Laclau und Mouffe demnach einen komplexen, instabilen Zustand sozialer Autorität, den ein „historischer Block“ (*power block*) durch Zwang, aber auch durch Zustimmung innerhalb einer – strukturierten und nie fixierten – Gesellschaftsformation erringt (Laclau/Mouffe 2000; vgl. auch Hepp 1999: 51f.; Mitchell 2000: 51ff.; Turner 1996).

„Eine Theorie der Artikulation ist daher zugleich eine Art und Weise zu verstehen, wie ideologische Elemente unter bestimmten Bedingun-

gen sich in einem Diskurs verbinden und eine Art zu fragen, wie sie in bestimmten Konjunkturen mit politischen Subjekten artikuliert oder nicht artikuliert werden. Oder anders gesagt: die Theorie der Artikulation fragt, wie eine Ideologie ihre Subjekte entdeckt und nicht wie das Subjekt die notwendigen und unvermeidlichen Gedanken denkt, die zu ihm gehören. Sie ermöglicht es uns zu denken, wie die Ideologie Menschen handlungsfähig macht und es ihnen ermöglicht, auf einsichtsvolle Weise ihre historische Situation zu begreifen, ohne diese Form der Einsicht auf ihre sozioökonomische, Klassen- oder soziale Position zu reduzieren.“ (Hall 2000: 65f.)

Subjektivität und *Identität(en)* sowie gesellschaftliche ‚Phänomene‘ wie etwa *Rassismus* oder (soziales wie auch biologisches) *Geschlecht* können somit als strukturierte Artikulationen verschiedener (ökonomischer, politischer, sozialer, moralischer, ...) Elemente innerhalb einer je spezifischen diskursiven Formation begriffen werden. Die im Prozess der Artikulation hervorgebrachten Bedeutungen und (Subjekt)Positionen sind dabei doppelt strukturiert: zum einen ‚positiv‘ durch semiotische beziehungsweise ideologische Koppelungen von Elementen, zum anderen ‚negativ‘, indem sie in Abhängigkeit von und in Abgrenzung zu dem Bild des ‚Anderen‘, also durch Differenz, konstruiert werden. Das Artikulationskonzept liefert somit einen theoretischen Rahmen für die Analyse von Signifikationsprozessen (Bedeutungszuschreibungen) und die Konstitution (Hervorbringung) von Subjektivität und Identität innerhalb historischer Kontexte und konkreter hegemonialer Kräfteverhältnisse (vgl. Hall 2000; Lutter/Reisenleitner 1998: 95ff.).

Zugleich werden hier stets auch die Vieldeutigkeit und Widersprüchlichkeit der herrschenden Ordnungen (bzw. des ideologischen Systems) und damit auch die Spielräume für Widerstand und Subversivität in den Blick genommen. Auch wenn Diskurse beziehungsweise Artikulationspraktiken Subjekte hervorbringen sowie Wahrnehmung und Meinungen strukturieren, bedeutet dies keinesfalls, dass die so konstituierten Subjekte passive und leicht zu manipulierende ‚Empfänger‘ einseitiger Kommunikation etwa der Kulturindustrie oder Marionetten beziehungsweise „Bauchrednerpuppen“ (Johnson 1999) des Diskurses wären. Hierauf hat vor allem auch Michel de Certeau mit seinem Konzept der *Aneignungspraktiken* in kritischer Bezugnahme auf (den frühen) Foucault aufmerksam gemacht. In diesem Zusammenhang tritt die prinzipielle Mehrdeutigkeit (Polysemie) und die Unabgeschlossenheit der Bedeutung von Texten (im weitesten Sinne) in den Vordergrund.

3.2.3 *Alltagspraktiken als Aneignungspraktiken*

In den späten Arbeiten Michel de Certeaus nimmt das Alltagsleben einen großen Stellenwert ein. Vor allem sein Buch *Kunst des Handelns*, das „dem gemeinen Mann gewidmet“ ist, dem „Helden des Alltags“ (de Certeau 1988: 9), wendet er sich alltäglichen Konsum- und Gebrauchspraktiken zu: Lesen, Einkaufen, Kochen, Erzählen, Wohnen, Unterwegssein und so weiter. Im Zentrum seiner Untersuchungen stehen die verstreuten, vielfältigen und listenreichen „Kombinationsmöglichkeiten von Handlungsweisen“ (ebd.: 12), die „ameisenhaften Aktivitäten“ (ebd.: 15), mittels derer populärkulturelle Güter angeeignet und neue Bedeutungen hervorgebracht werden.

Alltagspraktiken konzipiert de Certeau als *Aneignungspraktiken*, in denen ‚KonsumentInnen‘ *innerhalb des Spielraums einer bestimmten Ordnung* (populär)kulturelle Güter (somit v.a. die Produkte der Kulturindustrie wie z.B. Comics, Werbung, Radio- und TV-Sendungen, Diätrezepte, Architektur, Einkaufszentren, ...) zweckentfremden, umgestalten und ihnen neue Bedeutungen zuweisen.²² Innerhalb der dominanten Ökonomie transformieren sie die angeeigneten Produkte auf eigen-sinnige Weise in die Ökonomie ihrer eigenen Interessen und Regeln (ebd.: 21ff., 77ff.).

Ein Beispiel für solche Aneignungspraktiken im Certeau'schen Sinne von höchster (neuer kultur)geographischer Relevanz ging im November 2004 durch die Medien. Dort wurde über indische Bauern berichtet, die ihre Baumwoll- und Chilipflanzen mit Erfrischungsgetränken namens *Coca Cola*, *Pepsi Cola* und *Thumps Up* gegen Insektenbefall behandelten (vgl. FR vom 11.11.2004: 14). Gegenüber ‚anderen‘, chemischen Insektiziden biete die zuckerhaltige Lösung den Vorteil, dass sie bedeutend preiswerter sei²³; zudem müsse sie nicht verdünnt werden und sei für den Anwender ungefährlich, so die Meldung. Der *Coca Cola*-Konzern war über die unübliche Verwendung des Getränks ‚*not amused*‘, erkannte er darin doch keinen erweiterten Absatzmarkt, sondern wähte einen Schaden für das Image der Marke. Dies umso mehr, als ein Jahr zuvor bekannt wurde, dass die Softdrinks von *Pepsi*

22 In diesem Zusammenhang konzipiert de Certeau einen Begriff von *Populärkultur* als das, was ‚KonsumentInnen‘ mit Gütern der Kulturindustrie ‚machen‘ und zugleich als den Prozess dieses ‚Machens‘, also die Praktiken, die auf (populär)kulturelle Güter angewendet werden.

23 Ein Liter hochkonzentriertes Pestizid für den Baumwollanbau koste umgerechnet 180 Euro. Die Kosten für einen Hektar (nach Verdünnung) entsprechen rund 25 Euro, während die Behandlung mit *Cola* 4,50 Euro pro Hektar koste (FR vom 11.11.2004: 14).

und *Coca Cola* gemäß einer Untersuchung einer indischen Umweltorganisation stark mit Pestiziden belastet seien (was durch einen Untersuchungsausschuss der Regierung bestätigt wurde). Die *Coca Cola-headquarter-Zentrale* in Atlanta (USA) reagierte prompt und gab bekannt, dass es „keinerlei wissenschaftliche Basis“ für den Einsatz ihres Getränkes gebe, dieser mithin „vollkommen unnützlich“ sei (zit. n. ebd.). Tatsächlich ist bisher nicht erwiesen, worauf die insektenvernichtende Wirkung der Getränke zurückzuführen ist. Indischen Landwirtschaftsexperten zufolge sei es sehr wahrscheinlich, dass diese auf den hohen Zuckergehalt zurückgehe, der eine Ameise als natürliches Insektizid anlocke.

Diese im doppelten Sinn „ameisenhaften Aktivitäten“ können mit de Certeau als *Taktiken* der Kleinbauern umschrieben werden, die den Strategien der global operierenden Getränke- und Chemie-Konzerne gegenüberstehen (was nicht zwangsläufig bedeutet, dass dies bewusst kalkulierte subversive Praktiken sind!). *Taktiken* und *Strategien* definierte de Certeau als zwei Handlungsformen, deren Verhältnis von relationalen Machtpositionen abhängig ist. Unter einer *Strategie* begriff er die Handlungsweise eines mit Macht ausgestatteten Subjekts (ein Eigentümer, ein Unternehmen, eine Stadt, eine wissenschaftliche Institution), die auf der Berechnung von Kräfteverhältnissen fußt. Strategisches Handeln ist de Certeau zufolge an das Vorhandensein eines „eigenen Ortes“, eines Machtbereichs gekoppelt. Ziel strategischen Handelns ist es, diesen Machtbereich auszudehnen und ihn von der Umgebung abzugrenzen. *Taktiken* zeichnen sich dagegen, so de Certeau, durch das Fehlen eines solchen Machtbereichs und damit berechnender Macht aus. Taktiken beruhen daher auf einem kurzfristigen Kalkül. Sie entfalten sich am „Ort des Anderen“, dringen teilweise in ihn ein, ohne ihn auf Distanz halten zu können, und „wildern“ in ihm. Sie suchen nach Gelegenheiten, sich den disziplinierenden Techniken zu entziehen und konstituieren eigene, angeeignete Räume, die situativ und flüchtig sind (de Certeau 1988: 21ff., 77ff.; vgl. auch FR vom 08.05.2001: 20; Hepp 1999: 70f.).

Exemplarisch für solch ein relationales Verhältnis zwischen ‚eigenen Orten des Anderen‘ und angeeigneten Räumen, in denen ‚gewildert‘ wird, ist die Stadt mit ihren öffentlichen Straßen, Plätzen und Einkaufszentren. De Certeau veranschaulicht dies unter anderem am *Gehen in der Stadt*: Durch Spaziergänge auf ‚eigenen‘ Wegen, durch Begegnungen auf diesen wie auch durch Erzählungen konstituieren ‚gewöhnliche‘ FußgängerInnen flüchtige, eigene („Erfahrungs-“)Räume. ‚Mittels‘ ihrer sich bewegenden und erleben-

den Körper spielen sie mit der funktional bestimmten Raumaufteilung (der Stadtplaner) und konstituieren die Stadt als ein Gewebe von Bedeutungen. Sie folgen dem Schriftbild eines *städtischen Textes*, den sie ‚mitschreiben‘, ohne ihn aber selbst ‚lesen‘ zu können (de Certeau 1988: 179ff.; FR vom 08.05.2001: 20).²⁴

De Certeau verwendet hier einerseits einen sehr metaphorischen Orts- und Raumbegriff, der vor allem auf gesellschaftliche „Machtbereiche“ und damit auf kurzzeitige Aneignungen im Rahmen relationaler Kräfteverhältnisse verweist. Andererseits geht er von einem sehr konkreten, in Alltagspraktiken erfahr- und gestaltbaren Raum aus. So spricht er von einem Ort als einer „Ordnung [...], nach der Elemente in Koexistenzbeziehungen aufgeteilt werden“ und als „momentane Konstellation von festen Punkten“ (de Certeau 1988: 217f.). Diesem Ort stellt er den Raum als „ein Geflecht von beweglichen Elementen“ gegenüber, der als solcher erst durch die Gesamtheit der Bewegungen entsteht. In diesem Sinne ist „der Raum ein Ort, mit dem man etwas macht“ (ebd.: 218). In ähnlicher Weise formuliert Jürgen Hasse (2002a: 34) in Anlehnung an de Certeau:

„Der Raum ist (vor jeder reflexiven Erfahrung) vom sinnlichen Erleben abhängig, welches sich in Wegstrecken, in Akten der Bewältigung des Umgebenden erschließt. Deshalb läßt sich ein Raum auch nicht in einer Karte darstellen. Die Karte gibt Auskunft über Orte. Erst die bewegende Durchquerung macht Raum.“

Diese ‚Raum-Impulse‘ führen zur Vertiefung des Raumverständnisses, wie es dieser Arbeit zugrunde liegt.

24 Mit seinen Arbeiten, die die kleinen Siege der „Schwachen“ gegenüber dem übermächtigen „System“ in den Mittelpunkt rücken, ist de Certeau (neben den als „Gründungsväter“ geltenden Raymond Williams und Richard Hoggart) zu einem der wichtigsten ‚Vordenker‘ der *cultural studies* geworden (FR vom 08.05.2001: 20). Zur ‚Aneignung‘ de Certeaus in den *cultural studies* vgl. v.a. Fiske 2000. Zur sich anschließenden Auseinandersetzung in den *cultural studies* um das (theoriepolitische) Selbstverständnis und einen „kulturellen Populismus“ zu Beginn der 1990er Jahre vgl. bspw. Hepp 1999: 139ff.

4 Raum

Aus den *neuen kulturgeographischen* ‚und‘ repräsentationstheoretischen Überlegungen lassen sich zentrale Prämissen für ein gesellschafts- und kulturtheoretisch fundiertes Raumverständnis ableiten. Wenn die artikulations-theoretischen Grundsätze von Laclau/Mouffe (2000) und Hall (2000) einen Schritt weiter gedacht werden, lässt sich *Raum* als historisch spezifische gesellschaftliche Artikulationen begreifen. *Raum* wird in diesem Sinne nicht von Diskursen umrahmt oder begleitet, sondern ist *Effekt* und *konstitutiver Bestandteil* von Artikulationspraktiken und damit von Diskursen. Durch die kontingente Verknüpfung verschiedener sprachlicher wie nicht-sprachlicher Elemente, die in Beziehung zu unterschiedlichen gesellschaftlichen Feldern stehen (Ökonomie, Politik, Wissenschaft, Planung, Recht, Moral, ...), wird unablässig das hervorgebracht, in Frage gestellt, reproduziert und transformiert, was einen je spezifischen Raum als solchen ausmacht.²⁵ Zu den Elementen eines Raumes, beispielsweise eines Parks, einer Fabrik, einer Sauna, eines Arbeitsamtes, einer HighTech-Region, eines „Urlaubsparadieses“ oder auch eines Bahnhofs, lassen sich so verschiedene ‚Phänomene‘ zählen wie:

- die jeweilige materiale und immaterielle ‚Ausstattung‘ und Gestaltung (*am Bahnhof* z.B. Gleise und Bahnsteige, Stellwerk und andere Betriebsanlagen, Wartemöglichkeiten, Fahrkartenschalter oder -automat, ggf. Einkaufsmöglichkeiten, Hinweisschilder, herumliegende Gegenstände, spezifische Geräusche und Gerüche, Luftzüge, Licht und Schatten, ...),
- die An- und Abwesenheit von Subjekten (und deren Spuren), welche den Raum (be)planen und (be)leben, ihn „inwertsetzen“, nutzen und aneignen, ihn formen und durch ihn geformt werden (z.B. Personen und Personengruppen bzw. Akteure wie PlanerInnen, InvestorInnen, BesitzerInnen, ArchitektInnen, Reisende und weitere BahnhofsnutzerInnen, Bahnbedienstete und andere Dienstleistungs-AnbieterInnen, ...) sowie deren

25 Die Idee, *Raum* als gesellschaftliche Artikulation zu betrachten, findet sich (hier in kritischer Bezugnahme auf ein statisches Raumverständnis Laclaus) auch bei Doreen Massey: „It is not that the interrelations between objects occur *in* space and time; it is these relationships themselves which *create/define* space and time.“ (Massey 1992: 263; Hervorh. i. Orig.)

- Alltagspraktiken (bspw. arbeiten, warten, gehen, sich unterhalten, Fahrkarten u.a. Dinge erwerben, sich begrüßen u. verabschieden, sich treffen, ‚abhängen‘, ...),
- Regulationsformen, wie gesellschaftliche Strukturprinzipien sowie geschriebene und ungeschriebene Regeln und Gesetze (z.B. Eigentums- und Besitzverhältnisse (auf lokaler bis globaler Ebene), ‚Klassen-‘ und Geschlechterverhältnisse, Lebensstile, ritualisierte Verhaltens- und Kommunikationsformen und -normen, Gesetze und Verordnungen, Ver- und Gebote, ...) sowie
- an den Raum geknüpfte Assoziationen, Imaginationen und Narrationen (vermittelt über Raumelemente sowie über eigene Erfahrungen, Filme, Werbung, Zeitung, Romane, Dokumentationen, wissenschaftliche Abhandlungen, Erzählungen, ...).²⁶

Die jeweiligen artikulierten (und nicht artikulierten) Elemente können unter verschiedenen historischen und soziokulturellen Bedingungen sehr unterschiedliche Positionen einnehmen; ihre Bedeutungen und ‚Identitäten‘ können sich also wandeln und in einem *prinzipiell unabgeschlossen* Prozess zeitweise fixiert werden. *Raum* wird hier also als ein dynamisches und prozesshaftes gesellschaftliches Konstrukt verstanden und im Dreieck von Sozialität, Materialität ‚und‘ Immaterialität betrachtet; die Aspekte dieses Dreiecks sind wechselseitig aufeinander bezogen, überlagern sich und gehen auseinander hervor.

- Mit der *Sozialität* von *Raum* wird auf das untrennbare (Wechsel)Verhältnis von *Gesellschaft* und *Raum* (bzw. Gesellschaftlichem und Räumlichem) verwiesen. Alle gesellschaftlichen Prozesse sind stets auch räumliche Prozesse; gesellschaftliche Verhältnisse schreiben sich in *Raum* ein, ‚umgekehrt‘ ist *Raum* ein Konstitutionsmoment gesellschaftlicher Strukturen und Prozesse. (Arbeitsteilung und Funktionstrennung beispielsweise sind immer gesellschaftlich und räumlich zugleich.)

26 Vgl. auch Läßle (1991: 196f.), der in seinem Raumkonzept vier ‚Grundkomponenten‘ von Raum unterscheidet: a) „das materiell-physische Substrat gesellschaftlicher Verhältnisse, als die materielle Erscheinungsform des gesellschaftlichen Raumes“, b) die „gesellschaftlichen Interaktions- und Handlungsstrukturen bzw. die gesellschaftliche Praxis...“, c) ein „institutionalisiertes und normatives Regulationssystem“ als Vermittlungsglied zwischen a) und b) sowie d) ein „mit dem materiellen Substrat verbundenes räumliches Zeichen-, Symbol- und Repräsentationssystem“ (s. auch die Folgediskussionen bei Sturm 2000: 141ff., 179ff., 197 u. Löw 2001: 137ff.).

- Die *Materialität von Raum* bezieht sich auf die Gegenständlichkeit von Raum und Raumelementen in ihrer mobilen wie immobilen Form. ‚Natürliche‘ Gegebenheiten und ‚Gegenstände‘ zählen ebenso dazu wie ‚kulturelle Artefakte‘, ‚tote‘ Gegenstände ebenso wie Tiere, Pflanzen und Menschen.²⁷
- Die *Immaterialität* schließlich umfasst den weitreichenden und komplexen Bereich der Zeichenhaftigkeit, Ikonographie, Symbolik und Atmosphären von *Raum*. Indem sich gesellschaftliche Verhältnisse, Ereignisse und Nutzungsweisen in Räume wie auch in Raumvorstellungen einschreiben, lassen sich diese als *Texte* lesen. *Raum* wird hier also als *Text* verstanden. Dies bedeutet allerdings nicht, dass es sich bei der Text-respektive Raumproduktion um einen einmaligen und abgeschlossenen ‚Akt‘ eines ‚Autors‘ oder weniger ‚Autoren‘ handelt. Vielmehr muss dieser Text (v.a. mit Bezug auf de Certeau 1988) als ein *Gewebe* betrachtet werden, an dem viele ‚AutorInnen‘ in einem unentwegten Prozess ‚mitstricken‘.²⁸ Ebenso beschränkt sich das ‚Lesen‘ dieses Textes nicht auf das Dechiffrieren von in einer bestimmten Weise verbundenen Zeichen, die in dieser miteinander verbundenen Form als Symbolik über sich hinausweisen. Vielmehr richtet sich der ‚Blick‘ ebenso auf Atmosphären, die im Rahmen der Raumproduktion respektive der Produktion konkreter Räume unentwegt hergestellt werden. Unter einer Atmosphäre wird hier im Anschluss an Gernot Böhme ein *Gesamteindruck* eines Raumes als „gemeinsame Wirklichkeit des Wahrnehmenden und des Wahrgenommenen“ verstanden (Böhme 1995: 34; Hervorh. C.W.). Atmosphären treten als Stimmungsqualitäten auf, welche eine Umgebung in ihrem Gesamtcharakter ausstrahlt. Sie werden weder durch einen direkten, körperlichen Kontakt mit dinghaften Gegenständen erfahren, noch isoliert mittels der fünf Sinne wahrgenommen, sondern leiblich erspürt (vgl. ebd.: 56, 96). Böhme (1998: 155) zufolge können Atmosphären zum einen „synästhetische Charaktere“ aufweisen, die vor allem in der Veränderung des leiblichen Befindens gespürt werden (so kann eine Atmosphäre z.B. als erheiternd, bedrückend, entspannend oder erschla-

27 Zur in den 1990er Jahren geführten Debatte um eine *Dematerialisierung* und *Entkörperlichung* ‚geographischer Phänomene‘ in der *new cultural geography* s. zusammenfassend u. (selbst)kritisch Philo 2000.

28 Eine ähnliche Vorstellung findet sich bei Henri Lefébvre (1991: 169ff., 173), der im Zusammenhang räumlicher Praktiken zur Verdeutlichung die Metapher der Spinne und ihres Netzes wählt.

gend empfunden werden). Zum anderen können sie „*gesellschaftliche Charaktere*“ aufweisen, mit denen vor allem die Symbolik eines Raumes erspürt und ausgedrückt werden kann (so kann eine Atmosphäre auch als protzig, spießig, touristisch oder kleinbürgerlich empfunden und gedeutet werden) (vgl. auch Hasse 2002b). Entscheidend für diese Arbeit sind vor allem zwei Aspekte: Atmosphären sind erstens produktiv. ‚Lautlos‘ und auf eine subtile Art ‚beschleichend‘ oder auch sich aufdrängend, können sie Menschen in bestimmte Stimmungen versetzen. Zweitens können Atmosphären gezielt produziert werden, das heißt durch spezifische Arrangements (nicht nur in Räumen, sondern ebenso in Gemälden oder Texten i.e.S., bspw. Romanen) geschaffen werden, um Menschen in bestimmte Stimmungen zu versetzen (Böhme 1995: 35ff.; vgl. auch Löw 2001: 207).²⁹

In dieser aus *Materialität*, *Immaterialität* und *Sozialität* bestehenden Form stehen bestimmte Räume und Raumelemente (von Materialien bis zu den NutzerInnen und GestalterInnen eines Raumes) in je spezifischen historischen Kontexten für etwas. Beim Bau von *repräsentativen Gebäuden* beispielsweise werden unterschiedliche Baumaterialien und (Ge)Steine eingesetzt, um mit diesen ‚Zeichen‘ zu setzen und zu *beeindrucken*. Ist ein (Ge)Stein auf einer denotativen Bedeutungsebene ein aus Mineralien bestehender harter Gegenstand, so können solche Materialien auf einer konnotativen Bedeutungsebene (die diejenige ist, auf welcher Mythen erwachsen) zu Signifikanten spezifischer Werthaltungen und gesellschaftlicher (Kräfte)Verhältnisse, sogar von ökonomischen ‚und‘ politischen Systemen oder Gesellschaftsformationen werden. Die Verwendung und Kombination von zum Beispiel Waschbeton, Klinker, Sandstein, Marmor oder Glas wird zu einer artikulatorischen (und somit diskursiven) Praxis, mittels derer Botschaften vermittelt und Bedeutungen hervorgebracht werden. Wer könnte sich zum Beispiel die Zentrale eines global operierenden Kreditinstituts in einem schnuckeligen Fachwerkhaus an Stelle eines kühnen Wolkenkratzers vorstellen? *Städtische Grünflächen* mit ihrem Baumbestand und in ihnen vollzogenen Freizeitaktivitäten werden spontan mit *Ausgleich* in Verbindung gebracht und stehen (oft unhinterfragt) für gesunde Luft- und Klimaverhältnisse in der Stadt (vgl. Zahnen 2004). *Großwohnsiedlungen*, oft unter dem (im doppelten Wortsinn) Schlag-Wort „soziale Brennpunkte“ zusammengefasst, werden

29 Zur Kritik an Böhme, v.a. an der Konzeptionierung des wahrnehmenden bzw. leiblich spürenden Subjekts als ein a-historisches und geschlechtsloses Subjekt s. Löw 2001: 208f.

gemeinhin als Inbilder von *Armut, Tristesse, Perspektivlosigkeit* und *sozialen Konflikten* ‚ausgemalt‘. Dürre Landschaften, ausgemergelte Böden in gleißender Hitze sowie das hierin positionierte Bild mangelernährter Kinder stehen paradigmatisch für Armut in der „Dritten Welt“ und somit – je nach Lesart und Konjunktur – für „Unterentwicklung“ bedingt durch „Naturkatastrophen“ (oder auch umgekehrt), für globale ökonomische ‚und‘ politische Macht- und Ausbeutungsverhältnisse oder auch für Spendenbereitschaft, schlechtes Gewissen oder Solidarität.

Gerade das Aufeinanderbezogenheit von Materialität, Immaterialität und Sozialität ist es, das die Bedeutung und Wirkungsmächtigkeit von Räumen ausmacht und diese zu hegemonialen Feldern und Bühnen gesellschaftlicher Auseinandersetzungen werden lässt. Vor allem aufgrund der scheinbaren Natürlichkeit räumlicher Konstellationen („das war schon immer da“, „das ist einfach so“ etc.) und durch die subtile, nicht-sprachliche Art zu ‚sprechen‘ und Botschaften zu vermitteln, trägt *Raum* dazu bei, dass gesellschaftliche Verhältnisse als *natürliche* angesehen und zementiert werden (was selbstverständlich nicht bedeutet, *Raum* würde gesellschaftliche Verhältnisse determinieren).³⁰ Diese Überlegungen lassen sich mit Doreen Massey weiterführen und vertiefen.

In ihren zahlreichen Schriften zu *Raum* und *Räumlichkeit* (*space* und *spatiality*; beide Begriffe werden synonym verwendet) entwickelt Massey „*new geographical imaginations*“ (Massey 1999: 39), in denen sie Wege aufzeigt, *Raum* neu zu denken. Vor dem Hintergrund konkreter gesellschaftspolitischer Problemstellungen geht es ihr vor allem auch darum, ein wissenschaftlich fundiertes raumtheoretisches Programm als Grundlage politischer Intervention zu entwickeln.

„It is simply that this approach opens space/spatiality up to politics in a new way. Indeed it enables it to be made *integral to the political*. Space is no longer the realm of the dead [...], not merely a cross-section through time, or a dimension whose specificity is persistently oc-

30 Zu denken ist etwa an die ‚bewährte‘ Raumaufteilung in typischen ‚mitteleuropäischen‘ Wohnungen, welche qua Größe, gängiger Funktionszuweisung und festgelegter Ausstattung (wie Wasser- und (Stark)Stromanschlüsse, Balkon- o. Terrassentür) einen Beitrag zur Reproduktion von Geschlechterverhältnissen und Lebensformen leisten (können). Während das große Zimmer mit den großen Fenstern und der Balkontür für das repräsentative Wohnzimmer reserviert ist und das nächstgrößte Zimmer als elterliches Schlafzimmer fungiert, sind die kleinen Räume für den Nachwuchs und als Arbeitsraum/-räume der (Haus)Frau reserviert.

cluded by being read in terms of temporality [...]. Rather, space is now rendered as part (a necessary part) of the generation, the production, of the new. In other words the issue here is not to stress only the production of space but space itself as integral to the production of society.“ (ebd.: 39f.; Hervorh. i. Orig.)

In zwei Aufsätzen aus den Jahren 1992 und 1999 legt Massey Grundsätze eines „*alternative view of space*“ (Massey 1992: 264) dar. Eine „Alternative“ bietet diese Art *Raum* zu denken vornehmlich zu statischen, essentialistischen und ontologischen Raumauffassungen, wie sie etwa in Vorstellungen von *Raum* als *Territorium* oder als *Behälter (container)* angelegt sind. Damit verbunden ist eine dezidierte Zurückweisung der (für die Moderne typischen) Trennung von *Raum* und *Zeit*. Diese Überlegung ist zentraler Bestandteil ihres Raumkonzeptes, das in seinen Grundzügen kurz skizziert werden sollen.

Raum ist Massey zufolge erstens ein Produkt von Wechselbeziehungen, also von co-existent (simultanen) und aufeinander bezogenen sozialen Interaktionen ‚auf‘ und ‚zwischen‘ allen räumlichen Ebenen „from the most local level to the most global“ (ebd.). Entscheidend ist hier, dass sowohl die Elemente dieser Wechselgefüge als auch die spezifischen Beziehungen (Relationen) zwischen ihnen *Produkt* der Interaktionen sind. Erst in diesen Wechselbeziehungen, die stets Differenzbeziehungen sind, werden sie konstituiert.³¹ Dieses relationale Raumverständnis geht konform mit einem strikt anti-essentialistischen Denken und einer anti-essentialistischen Identitätspolitik, die nicht etwa für die Rechte ‚fertiger‘ und festgeschriebener Identitäten kämpft (Frauen, Homosexuelle, Schwarze oder auch Völker, Nationen oder Glaubensgemeinschaften), sondern die *Konstruiertheit* von Identitäten und ähnlichen ‚Einheiten‘ sowie deren *Konstitutionsbedingungen* thematisiert. Massey

31 „Die christliche‘ und ‚die muslimische Welt‘ beispielsweise, wie auch Relationen zwischen diesen, werden als solche erst in Auseinandersetzung mit und Abgrenzung zu der jeweils anderen konstituiert. Ähnliches gilt für die (Re)Produktion industrialisierter und nicht-industrialisierter Staaten, welche nur in (ökonomischer, politischer, ‚weltanschaulicher‘, ...) Interaktion und Abhängigkeit voneinander im Rahmen ungleicher Macht- und Kräfteverhältnisse hervorgebracht werden konnten und können. Sowohl Staaten *als industrialisierte und nicht industrialisierte* Staaten wie auch die Relationen und spezifischen Kräfteverhältnisse zwischen diesen sind Produkte komplexer Interaktionsprozesse. An diesen Beispielen wird deutlich, dass die *Produktion von Raum* immer auch die Produktion von dem ist, was Massey an anderer Stelle als „*power-geometries*“ bezeichnet hat (s. z.B. Massey 1996: 117). Vgl. auch Mitchell (2000: xxi): „Power geometries are powerful forces, forces that are themselves continually transformed through unrelenting struggle“.

greift diese Überlegungen auf und erweitert sie um den Aspekt der Konstitution von *Raum*: „Indeed more generally I would argue that identities/entities, the relations »between« them, and the spatiality which is part of them are all co-constitutive.“ (Massey 1999: 29). Aus diesem Denken lassen sich direkt politische Implikationen ableiten:

„I believe our age demands what might be called »a relational politics«. That is, not a politics of preconstituted identities [...] but a politics of exposing the maps of power *through which* identities are constructed. [...] For all those relations are actively made (and some of them may never be made), and the fact that they are made (they are integrally social practices) in turn implies that they are full of social power. So, politically, what we have to do is recognise also the *form* of those relationships, their inevitable content of social power, the relations of dominance and subordination which they may entail, or (more positively) the enabling potential to which they may give rise.“ (ebd.: 41; Hervorh. i. Orig.)³²

Raum wird von Massey zweitens als (Möglichkeits)Bereich der *Existenz von Vielfalt (multiplicity)* konzipiert. Wenn *Raum* ein Produkt relationaler Beziehungen, somit von Differenzbeziehungen ist, dann sind *Vielfalt* oder *Pluralität* sowie eine Vielzahl unterschiedlicher Pfade oder Bahnen (*trajectories*) eine Voraussetzung dafür.

„[S]pace [...] is the sphere in which distinct trajectories coexist; it is the sphere of the possibility of the existence of more than one voice. Without space, no multiplicity; without multiplicity, no space. [...] Multiplicity and space are co-constitutive.“ (ebd.: 28)

Auch mit diesem Aspekt wendet sich Massey gegen ein Denken, das *Raum* und menschliche Gemeinschaften respektive Identitäten als Entitäten, als geschlossene, homogene Einheiten, betrachtet. Zugleich richten sich diese Überlegungen gegen ein Denken, in dem *Zeit* als die Sphäre gedacht wird, in der Veränderung stattfindet (und mit dem Gesellschaftlichen gleichgesetzt wird), *Raum* dagegen als etwas Starres und Statisches aufgefasst wird. Ohne Vielfalt, so Masseys Einwand, welche immer auch Vielstimmigkeit, verschiedene Erzählungen, Antagonismen (Gegensätze und Widersprüche) so-

32 Dass in diesem Zusammenhang die Produktion von Atmosphären von fundamentaler Bedeutung sein kann, beispielsweise indem durch sie bestimmte Raumvorstellungen hegemonial werden können, wird von Massey nicht erwähnt (vgl. hierzu Teil V dieser Arbeit).

wie unvorhersehbare Wege und Entwicklungen beinhaltet, wäre keine Veränderung möglich; „there is more than one story going on in the world and [...] these stories have, at least, a relative autonomy“ (ebd.: 35). Dies bedeutet auch, dass *Raum* und *Gesellschaft* (oder auch ‚Geschichte‘) nicht nur untrennbar miteinander verwoben sind; mehr noch sind beide (in einem weder einseitigen noch deterministischen Sinne) co-konstitutiv: „[T]he spatial is integral to the production of history, and thus to the possibility of politics, just as the temporal is to geography“ (Massey 1992: 268f.).

Aus diesen beiden Bedingungen – *Raum* als ein Produkt relationaler Beziehungen (und somit materialer sozialer Praktiken) und als (Möglichkeits)Bereich der Existenz von Vielfalt – folgt drittens, dass *Raum* niemals ‚fertig‘ und (ab)geschlossen ist, sondern immer im Werden. *Raum* hat stets auch eine zeitliche Komponente (Massey 1999: 28). „Time and space are born together. It really is imperative that we conceptualise the world in terms of time-space.“ (ebd.: 38)³³ ‚Beide‘, *Raum* und *Zeit* (bzw. *Geschichte*), die „zwei Seiten der gleichen Medaille sind“ (ebd.: 31), werden als offen und ungeschlossen gedacht. In Abgrenzung zu den Erzählungen der Moderne mit ihren zentralen ‚zeitlichen‘, linearen Kategorien von *Entwicklung*, *Fortschritt* und *Modernisierung* und in Abgrenzung zu strukturalistischen Denkbauwerken, in denen *Zukunft* bereits ‚geschrieben‘ ist, konzipiert Massey *Raum (space-time)* als „open system“ (ebd.: 38). Wenn *Raum* und *Gesellschaft* sowie *Raum* und *Zeit* untrennbar miteinander verwoben und co-konstitutiv sind, und wenn *Raum* als ein offenes System betrachtet wird, so folgt daraus, so Massey weiter, dass auch ‚gesellschaftliche Pfade‘ und *Zukunft* nicht vorherbestimmt oder determiniert sind und dass in einem bestimmten Rahmen immer auch andere Pfade beschritten werden können.

„The single linear history organises space into temporal sequence. A refusal to temporalise space, therefore, both opens up our stories to multiplicity and recognises that the future is not already written; that is, to some small extent at least, within of course the constraints of circumstances not of our own choosing, ours to make.“ (ebd.: 42)

33 Vgl. auch Massey (1992: 264): „Space is not static, nor time spaceless. Of course spatiality and temporality are different from each other. [...] the point is to try to think in terms of all the dimensions of space-time.“ In ähnlicher Weise spricht Sturm (2000) von *RaumZeit*, um den dynamischen Charakter von *Raum* hervorzuheben.

Aus diesem Vorschlag Masseys, *Raum* zu denken, folgen schließlich weitere inhaltliche wie disziplinpolitische Implikationen, die mit dem Schreiben einer ‚eigenen‘, selbst-bewussten, gesellschaftlich informierten und gesellschaftstheoretisch fundierten Geographie verbunden sind. Denn die dargelegten Prämissen implizieren, die in den 1970er Jahren populär gewordene Sichtweise, *Raum* als ein *soziales Konstrukt* zu betrachten, in einer gewissen Weise zurückzuweisen. Zwar ist es richtig, dass *Raum* durch und in soziale(n) Beziehungen und materialen sozialen Praktiken hervorgebracht wird. Allerdings ist dies insofern unvollständig und verkürzt, als es eine einseitige Betrachtung ist, in der räumliche Gegebenheiten und Verteilungen als ‚Endprodukte‘ gesellschaftlicher Prozesse (und somit auch wissenschaftlicher Erklärungen) gedacht werden. *Raum* (oder besser: Räumlichkeit) wird hier jegliche gesellschaftliche Kraft abgesprochen:

„Geographers would thus be the cartographers of the social sciences, mapping the outcomes of processes which could only be explained in other disciplines – sociology, economics, and so forth. What geographers mapped [...] had no material effect.“ (Massey 1992: 254)

Demgegenüber gilt es, sich auch die *zweite Seite* der 70er Jahre-Formel anzueignen, um die diese in den 1980er Jahren im Rahmen der Entwicklung einer *new cultural geography* ergänzt worden ist. Hier wird nicht mehr nur *Raum* als ein soziales oder gesellschaftliches Produkt betrachtet, sondern umgekehrt auch das *Gesellschaftliche* als räumlich konstituiert und strukturiert angesehen.

„... and that makes a difference. In other words and in its broadest formulation, society is necessarily constructed spatially, and that fact – the spatial organization of society – makes a difference to how it works. But if spatial organization makes a difference to how society works and how it changes, then, far from being the realm of stasis, space and the spatial are also implicated [...] in the production of history – and thus, potentially, in politics.“ (ebd.: 255)

5 Ein Bahnhof ist ein Bahnhof ist ein Bahnhof...? – A strictly geographic way of thinking railway stations

Wenn *Raum* ein dynamisches und niemals (ab)geschlossenes Produkt relationaler Interaktionen und fortwährender Artikulationspraktiken ist, und wenn *Raum* und *Gesellschaft* untrennbar miteinander verbunden sind und wechselseitig aufeinander verweisen und ‚einwirken‘, so gilt dies auch für den Raum *Bahnhof*. Im Folgenden soll (frei nach Carl Sauer) „a strictly geographic way“ beschränkt werden, *Bahnhof* zu denken. Im Zentrum steht der Bahnhof als Gegenstand, Manifestations-Ort und Bühne gesellschaftlicher Verhältnisse, Strukturen und Auseinandersetzungen. Das weitere Vorgehen erfolgt in zwei großen Schritten. Geht es zunächst um die gesellschaftliche Artikulation des Raumes *Bahnhof* in seiner Entwicklungsgeschichte, so wird danach die Restrukturierung von Bahnhöfen in den Blick genommen, wie sie heute durch die Deutsche Bahn AG vorgenommen wird.

Im folgenden dritten Teil (*III. Ortsbestimmung*) steht der Raum *Bahnhof* in seinem *gesellschaftlichen Gewordensein* im Zentrum der Überlegungen. Verschiedene Aspekte der Verkehrsstationen werden in ihrer Entwicklungs- und Rezeptionsgeschichte beschrieben und diskutiert, um sukzessive gesellschaftliche ‚und‘ symbolische Bedeutungen von Bahnhöfen herauszuarbeiten. Die Ausbreitung der Eisenbahn und deren Effekte auf das kollektive RaumZeit-Bewusstsein ist hier ebenso von Interesse wie das Verhältnis von Bahnhof und Stadt(entwicklung), die Architektur und Ikonographie von Bahnhöfen sowie der Bahnhof als (städtischer) Lebens- und Imaginationsraum. Neben der wenigen geographischen Literatur, die hierfür zur Verfügung steht, wird vor allem auf architekturtheoretische, kunsthistorische und kulturwissenschaftliche sowie architektur- und stadtsoziologische Literatur zurückgegriffen. In ihrer Gesamtheit liefert diese ein vielfältiges Bild vom Bahnhof als gesellschaftlichem Raum.

Auf diese historisch ausgerichteten Ausführungen folgt im vierten Teil (*IV. Bahnhöfe an der Schwelle zum 21. Jahrhundert*) eine Skizzierung der heutigen Umstrukturierung von Bahnhöfen in Deutschland. Im Fokus stehen zunächst die Privatisierung der Bahn und die damit einhergehende Formierung der Deutschen Bahn AG. Sodann werden wesentliche Grundzüge der Restrukturierung von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern benannt. Im Anschluss werden die Bedeutung der Bahnhofsumstrukturierung für die Stadt-

entwicklung(spolitik) wie auch für den ‚gelebten‘ Bahnhof sowie diesbezügliche Kontroversen in den Planungs- und Sozialwissenschaften skizziert. Hieraus werden Zielsetzungen für das weitere empirische Vorgehen abgeleitet. Im Zentrum des fünften Teils (*V. Der Bahnhof ist tot, es lebe der „neue Bahnhof“!*...), steht sodann die Analyse von Bahnstabsrepräsentationen und -imaginationen der Deutschen Bahn AG. Aus Veröffentlichungen der Deutschen Bahn werden zentrale Strategien und Elemente der Bahnhofsumstrukturierung herausgearbeitet und in einen gesellschaftlichen Kontext gestellt. Ins Blickfeld geraten damit nicht nur konkrete Umgestaltungsmaßnahmen, sondern ebenso ökonomische, soziale, und symbolische Aspekte der Restrukturierung sowie Vorstellungen von zum Beispiel *Stadt*, *Öffentlichkeit* und *Urbanität*.

III Ortsbestimmung – Bahnhöfe als Kristallisationspunkte gesellschaftlicher (Trans)Formationsprozesse

1 Einleitung

„Wer aus großer Distanz den gesamten Komplex überblickt, die Landschaft mit den Bahntrassen und Schienensträngen, den Brücken und Tunnels, den Bahnhöfen mit den Betriebsgebäuden, darin die rollenden Züge sieht: dem mag die ganze Eisenbahn wie eine Inszenierung erscheinen, in der von Menschheitsträumen erzählt wird, vom Reisen und vom Erfahren der Welt, vom Überwinden des Raumes und vom Sieg über die von der Natur gesetzten Grenzen. Es sind Vorstellungen, die die Empfindungen mächtig anregen.“ (Bickel 1996: 7)

Ebenso wie die Eisenbahn vermag auch ‚der Bahnhof‘ wie eine von Menschheitsträumen erzählende Inszenierung erscheinen, wie ein Stück Gesellschafts- und Kulturgeschichte, das auf den Brettern der Industrialisierung uraufgeführt wurde und bis heute fortgeschrieben wird. Nachdem in den 1820er Jahren die *Eisenbahnzeit* eingeläutet wurde und der Bahnhof als völlig neuer Gebäudetypus entstand, (er)finden zeitgenössische Schriftsteller, Kulturkritiker und Kunsttheoretiker bald Sinnbilder für die Verkehrsstationen, die bis zum heutigen Tage im kollektiven Gedächtnis der westlichen Industrienationen verankert bleiben sollten. Vor allem Großstadtbahnhöfe mit ihren mächtigen Empfangsgebäuden und Gleishallen wurden als „Paläste der modernen Industrie“ (Théophile Gautier), „die schönsten Kirchen der Welt“ (Blaise Cendrars) und als „Vulkane des Lebens“ (Kasimir Malevitsch) umschrieben (vgl. Dethier 1980: 6; Glaser 1996: 281). In diesen Wendungen kommt eine besondere Anziehungs- und Suggestivkraft zum Ausdruck, die von Bahnhöfen auszugehen schien. Im 19. Jahrhundert war der Bahnhof „ein Ort inspirie-

render, faszinierender, auch beunruhigender Nervosität“ (Glaser 1996: 283). Vielfach wurde ihm mit einer ambivalenten Haltung aus Unruhe und Neugierde, Faszination, Furcht und Ehrfurcht begegnet. In den Sinnbildern deutet sich darüber hinaus die große gesellschaftliche Bedeutung an, die Bahnhöfen seit mehr als 150 Jahren zukommt. Als Produkt und ‚Motor‘ der *industriellen* und *bürgerlichen Revolution(en)*³⁴ hatten Eisenbahn und Bahnhof einen erheblichen Einfluss auf die ökonomische und politische Entwicklung von Städten und Regionen. Sie formten das Gesicht der Ort- und Landschaften, veränderten Mobilitäts- und Lebensformen und prägten die Wahrnehmung von Raum und Zeit.

Dieser dritte Teil der Arbeit dient der Annäherung³⁵ an den Raum *Bahnhof* und somit einer Ortsbestimmung. Es soll ein vielperspektivischer Blick auf die Verkehrsstationen geworfen werden, um in groben Zügen verschiedene Aspekte der Entwicklung respektive der historischen Artikulation von Bahnhöfen nachzuzeichnen. *Bahnhöfe* wie auch *Bahnhofs*imaginationen werden dabei (wie in Kap. II/3 u. II/4 dargelegt) als *Texte* betrachtet, in denen sich gesellschaftliche Verhältnisse und (Trans)Formationsprozesse manifestieren.

Ziel ist es, gesellschaftliche Bedeutungen von Bahnhöfen in ihrer Entwicklungs- und Rezeptionsgeschichte herauszuarbeiten, den Raum *Bahnhof* somit gesellschaftlich ‚einzutakten‘. Nicht beabsichtigt ist dagegen, eine vollständige, lückenlose oder gar ‚einzig wahre‘ Bahnhofsgeschichte zu dokumentieren. Jeder Versuch, einen ‚Gegenstand‘ oder ein ‚Phänomen‘ in dessen Entwicklungsgeschichte darzustellen, beinhaltet Komplexitätsreduktionen in Form

34 Der Sozialhistoriker Eric Hobsbawm spricht in diesem Zusammenhang von „Doppelrevolution“, um das dynamische, sich gegenseitig verstärkende Zusammenwirken von industriellen, technisch-wissenschaftlichen und politisch-emanzipatorischen Entwicklungen bzw. „Revolutionen“ seit dem ausgehenden 18. Jh. hervorzuheben (vgl. Schäfers 2003: 60, 85f.).

35 Unter einem *Bahnhof* werden im alltäglichen Sprachgebrauch zumeist die für den Personenverkehr zentralen Bereiche einer Bahnstation verstanden, namentlich das Empfangsgebäude als Abfertigungs- und Aufenthaltsgebäude sowie (soweit vorhanden) die Gleis- bzw. Bahnsteighalle. Weitere Betriebsanlagen, wie Lok- und Güterschuppen, Stellwerke, Wassertürme, Lagerhäuser, Reparaturwerkstätten oder Dienstwohnungen, sind zwar von großer bahnbetrieblicher Bedeutung, werden aber seltener direkt mit einem Bahnhof assoziiert (vgl. Bickel 1996: 41; Krings 1985: 16). Ähnliches gilt für den Bahnhofsbegriff in dieser Arbeit. Da sich der Fokus auf den Bahnhof als Raum richtet, in und an dem sich gesellschaftliche (Trans)Formationsprozesse manifestieren, spielen die rein verkehrstechnischen Anlagen eine nur untergeordnete Rolle. Im Mittelpunkt der Überlegungen stehen dagegen die Bereiche mit großer alltagspraktischer Relevanz und hohem Symbolgehalt, das heißt das ‚Hauptgebäude‘ mit Empfangs- und Gleishalle und darüber hinaus das Bahnhofsumfeld, das aufs Engste mit einem Bahnhof und mit Bildern von Bahnhöfen verknüpft ist.

von Glättungen, Vereinfachungen, Auslassungen und Pauschalisierungen. Zudem ist Geschichtsschreibung stets selektiv und perspektivisch. Je nach inhaltlichem Interesse, erkenntnistheoretischem und normativem Hintergrund sowie disziplin- und gesellschaftspolitischem Kontext werden unterschiedliche Aspekte auf verschiedene Art in den Blick genommen, beschrieben, interpretiert und ebenso verschieden bewertet. Auch in der wissenschaftlichen Geschichtsschreibung kommt immer nur ein Ausschnitt zur Sprache, andere, ‚leisere‘ Geschichten, oft die der ‚kleinen Leute‘, bleiben hingegen unerwähnt. Geschichtsschreibung stellt also weniger ein passgenaues und maßstabsgetreues Abbild gesellschaftlicher Realität dar, sondern ist vielmehr ein konstitutiver Bestandteil der gesellschaftlichen Konstruktion von Wirklichkeit (vgl. Teil II sowie bspw. Lossau 2002; Miggelbrink 2002: 29ff., 33; Wucherpennig/Strüver/Bauriedl 2002).

Dies gilt auch für die Bahnhofs-Geschichtsschreibung, zumal sich viele Autoren und Autorinnen implizit wie explizit recht engagiert für oder gegen bestimmte Ideen und (Leit)Bilder, die mit der Eisenbahn und Bahnhöfen verknüpft sind, einsetzen. Ebenso wie die Eisenbahn und der Bahnhof wie Inszenierungen erscheinen mögen, die von Menschheitsträumen erzählen, so sind auch in die Bahnhofs-geschichte(n) – rückblickende wie vorausschauende – Menschheitsträume eingeschrieben.

Die nachfolgenden Ausführungen zur Entwicklung und gesellschaftlichen Position von Eisenbahn und Bahnhof, die sich auf den Zeitraum zwischen der Eröffnung der ersten öffentlichen Eisenbahnstrecke im Jahr 1825 und den 1980er Jahren beziehen, sind in zwei große Abschnitte untergliedert. Unter dem Titel *Eisenbahn-Zeiten* werden im folgenden Kapitel die Entwicklung des Eisenbahnwesens im 19. und 20. Jahrhundert (Kap. 2.1 u. 2.3) sowie wahrnehmungsgeschichtliche Aspekte der Einführung der Eisenbahn (Kap. 2.2) in den Blick genommen. Daran anschließend werden die Bedeutung von Eisenbahn und Bahnhöfen für die Stadtentwicklung (Kap. 3.1), die Architektur der Bahnhöfe (Kap. 3.2) sowie der Bahnhof als Seismograph der (Stadt) Gesellschaft (Kap. 3.3) thematisiert. Die *Ortsbestimmung* schließt ab mit Überlegungen zum Bahnhof als (T)Raumbild der Moderne (4. *Zwischenfazit*). Alle Ausführungen konzentrieren sich *primär* auf Großbahnhöfe und – soweit nicht auf Vorbilder oder Entwicklungen in anderen europäischen Ländern und auf Kontextbedingungen eingegangen wird – auf Entwicklungen in Deutschland.

2 Eisenbahn-Zeiten

2.1 Eiserne Wege – Der Beginn des Eisenbahnwesens

„Als 1893 die »Eisenbahnzeit« die Ortszeit ablöste und die Kirchturm- und Rathausuhren, die bislang dem Sonnenlauf gehorcht hatten, umgestellt wurden auf die Zeitangabe der Bahnhofsuhr, da war deutlich, was die Stunde geschlagen hatte. Zu recht gab man der Epoche denn auch den Namen »Eisenbahnzeitalter.«“ (Bickel 1996: 9)

Der Beginn des *Eisenbahnzeitalters* wird gemeinhin auf den 27. September 1825 datiert. An diesem Tag wurde in England die *Stockton-Darlington Railroad* eröffnet und damit die erste öffentliche Eisenbahnlinie, die nicht nur für Güter, sondern auch für den Personenverkehr zugelassen war. Für die 20 Kilometer Wegstrecke benötigte der erste Personenzug der Welt drei Stunden. Die Mechanisierung der Triebkräfte, mit der eine Emanzipation von Produktion und Mobilität von den organischen Kräften der Natur einher ging, ermöglichte einen bis dahin nicht erreichten schnellen sowie (im Vergleich zum Tier) kostengünstigen und zuverlässigen Transport von Gütern und Personen auf dem Landweg.³⁶ Die Produktivitätssteigerung im Transportsektor kam dem produzierenden Sektor und den neuen Industrien entgegen; Arbeitsmärkte wurden erweitert, die Anlieferung von Rohstoffen und Vorprodukten wurde erleichtert (Schivelbusch 1995: 9ff.; www.industriemuseen-emr.de...³⁷).

Die Eisenbahn wurde bald zum dominanten Verkehrsmittel. Von England ausgehend, bahnte sie sich auch in Kontinentaleuropa und Nordamerika so-

36 Die technische Voraussetzung lieferte die Entwicklung der Dampfmaschine im 18. Jahrhundert und deren Weiterentwicklung zur rollenden Dampflokomotive, die zunächst für den Einsatz im Kohlebergbau und im Militärbereich konzipiert war. Zur Entwicklung der Dampfmaschine und einer damit einhergehenden Umstellung von einem natürlichen bzw. animalischen Antrieb (Wasser, Wind, Pferdekraft) zu einem mechanischen vgl. Schivelbusch 1995: 11ff.; Wolf 1986: 27ff.

37 www.industriemuseen-emr.de/industrialisierung/verkehr/kapitel_3.html; 14.10.04.

wie bald darauf in den Kolonien schnell ihren Weg: In den USA wurde die erste Eisenbahnstrecke 1829 zwischen Baltimore und Ellicot Mills eröffnet; die erste öffentliche kontinentale Dampfeisenbahn, die zugleich die erste Staatseisenbahn war, fuhr 1835 zwischen Brüssel und Mechelen. Die erste deutsche (bayerische) Eisenbahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth wurde am 7. Dezember 1835 feierlich eröffnet. 200 Gäste wurden mit einer Geschwindigkeit von 24 Stundenkilometern auf der sechs Kilometer langen Strecke befördert (vgl. Föhl 1996: 191; Stiftung Lesen 2003: 2; Wolf 2004: 17).³⁸

Im Verlauf des 19. Jahrhunderts wurden die Eisenbahnlinien im westlichen Europa sukzessive ausgebaut, sodass sich bis zur Jahrhundertwende ein nahezu flächendeckendes (wenn auch nicht einheitliches) Schienennetz entwickelt hatte. Eisenbahnbau und -betrieb lagen in den ersten Jahrzehnten überwiegend in den Händen von privaten Eisenbahngesellschaften, die jeweils für einzelne Strecken oder Streckenabschnitte zuständig waren und über ihre eigenen Haltepunkte verfügten. Um das Eisenbahnwesen unter verkehrlichen, betriebs- und volkswirtschaftlichen sowie unter infrastruktur- und (militär)politischen Gesichtspunkten zu optimieren, wurden die privaten Gesellschaften in vielen Ländern nach und nach verstaatlicht; es entstanden nationale Eisenbahngesellschaften und -verwaltungen³⁹ (Hagedorn 1999: 2f.; Schivelbusch 1995: 29ff.; Wolf 2004: 17ff.).

In den deutschen Ländern wurde das Eisenbahnnetz vor allem ab den 1850er Jahren ausgebaut, mit einem Schwerpunkt in den Jahren nach 1870. Als ausschlaggebend hierfür gelten neben dem industriellen Aufschwung und der

38 Die große ökonomische, politische und (zum Teil mythisch aufgeladene) symbolische Bedeutung, die den ersten öffentlichen Bahnverbindungen zukam, äußerte sich nicht nur in der feierlichen Art, in der die Streckeneröffnungen zelebriert wurden, sondern auch im Streit in Fachkreisen, welche Streckeneröffnung den ‚eigentlichen‘ Beginn des öffentlichen Eisenbahnbetriebs einläutete. Abweichend von der Auffassung, die Eröffnung der Strecke zwischen Stockton und Darlington (1825) markiere den Beginn des *Eisenbahnzeitalters*, datieren diesen andere auf die Eröffnung der Strecke zwischen Manchester und Liverpool am 15. September 1830. Entsprechend wird der Beginn des öffentlichen Eisenbahnbetriebs in Deutschland nicht nur mit der Eröffnung der Linie *Nürnberg-Fürth* angegeben, sondern auch mit der Inbetriebnahme der ersten deutschen ‚Ferneisenbahn‘, die seit dem 7. April 1839 auf einer 120 Kilometer langen Strecke zwischen Leipzig und Dresden verkehrte (vgl. Bickel 1996: 9; Wolf 1986: 31f.; www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/bahnwelt/dbmuseum/dbmuseum.html; 05.03.05).

39 Anders als z.B. der französische, belgische oder deutsche Eisenbahnmarkt war der britische rein privatwirtschaftlich organisiert und unterlag keinerlei zentraler Planung. Im Jahr 1870 wurde er von elf großen Unternehmen dominiert, neben denen mehr als 100 kleinere Gesellschaften wirkten (Schivelbusch 1995: 31; Wolf 2004: 17ff.).

starken Bevölkerungszunahme vor allem die 1871 erfolgte Reichsgründung sowie Reparationszahlungen Frankreichs nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71. Mit der Reichsgründung wurde eine konsequente Verstaatlichung der Bahnen eingeleitet, sodass Ende des 19. Jahrhunderts der überwiegende Teil der Eisenbahnen in Länderbesitz übergegangen war; parallel dazu existierten zahlreiche privat oder öffentlich betriebene Kleinbahnen. Der Bedeutungszuwachs, den die Eisenbahn in Deutschland des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts erfahren hat, lässt sich vor allem in der Länge des Streckennetzes ablesen (s. Tab. 1).

Tab. 1 Ausbau des Eisenbahnnetzes in den deutschen Ländern im 19. Jh. (Länge in Kilometern, gerundet) (Quelle: Gall 1999: 28ff.; Wolf 2004: 17ff.)

| Jahr | 1850 | 1870 | 1890 | 1904 |
|-----------|-------|--------|--------|--------|
| Kilometer | 6.000 | 20.000 | 43.000 | 65.000 |

Während das Streckennetz im Jahr 1850 zirka 6.000 Kilometer umfasste, wuchs es bis 1870 auf knapp 20.000 Kilometer und bis 1890 (jetzt fast ausschließlich in staatlicher Regie) auf knapp 43.000 Kilometer. Bis zum Jahr 1904 waren 65.000 Kilometer Schienen verlegt. Die größte Streckenlänge der Länderbahnen *ohne* Privatbahnen wurde 1913 mit 64.000 km erreicht (vgl. Föhl 1996: 198; Gall/Pohl 1999; Glaser 1996: 282; Stiftung Lesen 2003: 31f.; Wolf 2004: 17ff.).

2.2 e:motion – Eisenbahn und RaumZeit-Bewusstsein

„Es giebt keine lächerlichere Phantasmagorie, als die, daß durch das Eisenbahnwesen die Prosa zur Herrschaft gelange und die Poesie verschwinde. (...) Welcher Anblick ist imponanter und zugleich begeisternder, der Anblick eines Wagengauls, der eine Miethkutsche mühselig im Kot langsam fort-schleppt, oder der Anblick einer unabsehbaren Bahn, die mitten durch die Felder ihres Wegs zieht, Gräben und Flüsse überspringt, durch Wälder fliegt (...) Dazu denke man sich die im Fluge auf metallnem Geleise daher brausende Maschine, das schöne Un-

geheuer, mit dem Eingeweide voller Flammen und den Adern voll siedenden Wassers, ungestüm und gewaltig wie der Sturm und doch gehorchend der hand eines Kindes.“ (Meyers Conversations-Lexicon 1846 zit. n. Schwarz 1996: 289)

Die Einführung der Eisenbahn löste in der Öffentlichkeit sehr unterschiedliche Reaktionen aus. Während auf der einen Seite, wie im angeführten Zitat, begeistert „das sinnliche Faszinosum einer weltverändernden technischen Innovation“ (Schwarz 1996: 289) gefeiert wurde, traf die fauchende und rollende *rollende Dampfmaschine* auf der anderen Seite auf abwartende Distanz bis schroffe Ablehnung.

Die Eisenbahn, Produkt und Medium des sich entwickelnden Industriekapitalismus, brachte wie keine andere technische Innovation zuvor einen grundlegenden Wandel überkommener Lebensverhältnisse mit sich. Mit der Ausbreitung der Eisenbahn entwickelten sich nicht nur neuartige Transport- und Mobilitätsweisen, sondern ebenso neue Produktions- und Kommunikationsformen, Arbeits- und Lebensbedingungen. Die Eisenbahn, die nicht unwesentlich dazu beitrug, eine neue Gesellschaftsordnung zu etablieren, galt (und gilt bis heute) als Motor der Industrialisierung und als Anschluss an die Welt der modernen Industriegesellschaft. Schnell wurde sie zum Symbol für Wandel und Fortschritt, wie dieser auch immer bewertet wurde. Insofern artikulierten sich in den Reaktionen und in den widersprüchlichen Bildern, Vorstellungen und Erwartungen, die mit der Eisenbahn verbunden waren, unterschiedliche ökonomische, politische und ideologische Positionen und Interessen (vgl. Hengartner 2001: 10; Parissien 1997: 7).

Die Eisenbahn lieferte zudem die Erfahrung einer neuen Qualität von Geschwindigkeit, die einen tiefgreifenden Effekt auf Seh- und Erlebnisgewohnheiten und das kollektive Raum-Zeit-Bewusstsein haben sollte. Bis heute wird diese Erfahrung, die unter dem Topos der „Vernichtung von Raum und Zeit“ diskutiert wird (vgl. Schivelbusch 1995: 16ff.; 35ff.), als einmalig eingeschätzt.⁴⁰ Sehr eindrücklich kommt dies in dem viel zitierten Korrespon-

40 S. z.B. Kähler (1996: 207): „Nie wieder, auch bei der massenhaften Einführung des Fliegens nicht, hat es einen derartigen Qualitätssprung im Bewußtsein der Menschen gegeben – von der dem Menschen eigenen oder der durch ein anderes natürliches Wesen (Pferd) erreichbaren Geschwindigkeit hin zur Auslieferung an eine Maschine, die prinzipiell unend-

denzbericht Heinrich Heines zum Ausdruck, den er 1843 anlässlich der Eröffnung der Bahnlinie von Paris nach Rouen und Orléans verfasste:

„Die Eröffnung der beiden neuen Eisenbahnen [...] verursacht hier eine Erschütterung, die jeder mitempfindet, wenn er nicht etwa auf einem sozialen Isolierschemel steht. [...] Während aber die große Menge verdutzt und betäubt die äußere Erscheinung der großen Bewegungsmächte anstarrt, erfäßt den Denker ein unheimliches Grauen, wie wir es immer empfinden, wenn das Ungeheuerste, das Unerhörteste geschieht, dessen Folgen unabsehbar und unberechenbar sind. [...] [E]s beginnt ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte, und unsre Generation darf sich rühmen, daß sie dabei gewesen. Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unsrer Anschauungsweise und in unsern Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. [...] Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris gerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee.“ (Heine 1843: 448f.)

In den Worten Heines, in denen eine beispiellose Transformationskraft der Eisenbahn zum Ausdruck gebracht wird, manifestiert sich eine Erschütterung der überlieferten Vorstellung von *Raum* und *Zeit*. Die Eisenbahn, Medium und Symbol einer bis dahin un-erfahrenen Geschwindigkeit, repräsentierte eine neue, im Vergleich zur vorherigen wesentlich dynamischere Raumordnung; sie markierte einen Übergang vom vorindustriellen „Landschaftsraum“ zum „Geschwindigkeitsraum“, dessen Logik „Verschwindenmachen der Ferne, [...] Ent-fernung“ heißt (Burckhardt 1997: 275). Mit dem neuen Transportmedium *Eisenbahn* wurde eine neue Phase der *time-space compression* (Harvey 1989: 250ff.) und damit ein „Zusammenrücken der Welt“ in großem Stil (Hengartner 2001: 10) eingeleitet.⁴¹

In ähnlicher Weise wie Dampfmaschine und Eisenbahn eine (vermeintliche) Emanzipation der Produktion und Mobilität von den Naturkräften (Wind,

lich weit und unendlich schnell fahren konnte.“ oder Schäfers (2003: 75): „Keine andere Innovation, auch nicht die wenig später erfundene Fotografie, trug soviel bei zu einem allgemein werdenden Gefühl von Beschleunigung und Veränderung des Zeitgefühls wie die Eisenbahn.“

41 Die Beschleunigung schloss auch diejenige der Informationsverbreitung ein, insbesondere in Form des schnelleren Transports von Post, Zeitungen und Zeitschriften sowie durch die Entwicklung der Telegraphie und (ab den 1880er Jahren) den Ausbau des Telefonnetzes.

Wasser, Pferdestärke) bedeuteten, ‚emanzipierte‘ sich auch die Wahrnehmung von der Natur. Neben die ‚traditionelle‘ (durchaus beschwerliche) sinnlich-mimetische Raum- und Landschaftserfahrung setzte sich das „panoramatische Reisen“ (Schivelbusch):

„Indem die Geschwindigkeit den *Vordergrund* zum Verschwinden bringt, löst sie das Subjekt aus dem unmittelbar ihn umgebenden Raum heraus, d.h. sie schiebt sich als »fast wesenlose Schranke« zwischen Gegenstand und Subjekt. Die Landschaft, die auf diese Weise gesehen wird, wird nicht mehr intensiv, auratisch erfahren [...], sondern flüchtig, impressionistisch, eben: panoramatisch. Genauer: panoramatisch ist die Wahrnehmung, der die Gegenstände aufgrund dieser Verflüchtigung attraktiv erscheinen. Die Attraktivität geht also von der Bewegung aus, welche die Gegenstände bzw. das betrachtende Subjekt in diesen Zustand versetzt.“ (Schivelbusch 1995: 166f.; Hervorh. i. Orig.; vgl. auch ebd.: 170f.)⁴²

Der Weg, nunmehr auf Schienen gebahnt, wurde zum *Dazwischen*. Das sinnliche Erleben wurde weniger auf den Eigensinn der Natur gelenkt als auf das ‚Vorbeirauschen‘ der Landschaft, die durch die Eisenbahn neu in Szene gesetzt wurde (ebd.: 9ff., 27, 35ff., 51ff.; Hengartner 2001: 10).⁴³

2.3 Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert

Ähnlich wie im 19. Jahrhundert standen auch im 20. Jahrhundert militärstrategische sowie wirtschafts-, arbeitsmarkt- und innenpolitische Erwägungen im Zentrum der Entwicklung der Eisenbahn, die dem Staat je nach wirtschaftlicher und politischer Lage unterschiedlich stark unterstellt war. Nachdem die meisten Bahnen nach 1871 in Länderbesitz übergegangen waren, erfolgte nach Ende des Ersten Weltkriegs ein weiterer Schritt in Richtung

42 Diese neue atmosphärische Dimension von Geschwindigkeit und Bewegung wurde auch in der zeitgenössischen Malerei ‚festgehalten‘, s. bspw. William Turners *Regen, Dampf und Geschwindigkeit* (1844) und Claude Monets *Der Bahnhof* (1877).

43 Vor dem Hintergrund fortschreitender Globalisierungsprozesse und der zunehmenden Anwendung neuer Kommunikationstechnologien ist die Diskussion um das „Verschwinden“, aber auch um die „Wiederentdeckung des Raumes“ in den letzten drei Jahrzehnten neu aufgeflammt (vgl. hierzu auch Lossau 2002: 102ff.; Lossau/Lippuner 2004; Löw 2001: 10f.; Massey 1999: 38f.). An dieser Stelle sei lediglich darauf verwiesen, dass es in der Rede um das „Verschwinden des Raumes“ (unter Ausschaltung alltagspraktischer, örtlich gebundener Lebensbezüge wie auch globaler Machtverhältnisse) weniger um *Raum* denn um *Distanz* geht.

Verstaatlichung. Mit der Gründung der Weimarer Republik wurde dieser die Aufgabe übertragen, alle dem „allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in ihr Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten“ (Art. 89 Weimarer Reichsverfassung zit. n. Stiftung Lesen 2003: 32). Nach Erlass einer neuen Eisenbahnordnung wurde 1920 die national verwaltete *Deutsche Reichsbahn* (DR) gegründet, in der die Länderbahnen vereinigt waren. Die Eisenbahn wurde dem Gemeinwohl unterstellt. Produktivität und Effizienz sollten auf Grundlage staatlicher Regulierung und Wettbewerbsbeschränkung gewährleistet werden. Zugleich wurde sie zu einem Instrument sektorfremder, vor allem innen- und wirtschaftspolitischer, Aufgaben. Angesichts der kriegsbedingten Belastungen (Schäden bei der mobilen und immobilen Eisenbahninfrastruktur, Kohlemangel, Produktionseinbrüche in der Industrie etc.) bedeutete dies, dass enorm hohe Investitionen getätigt werden mussten, um auch nur annähernd an die Leistungen der Vorkriegszeit anknüpfen zu können. Gleichzeitig wurde das Staatsunternehmen dazu herangezogen, Transportkosten niedrig zu halten, Arbeitskräfte (zu einem großen Teil Kriegsheimkehrer) aufzunehmen⁴⁴ und die Industrie mit Aufträgen zu versorgen⁴⁵. Die Erwirtschaftung von Defiziten aufgrund hoher Betriebsausgaben bei geringeren Einnahmen war zwangsläufig (ebd.).

Vor dem Hintergrund noch zu tätiger Reparationszahlungen und einer steigenden Inflationsrate wurde die Reichsbahn 1924 in die *Deutsche Reichsbahngesellschaft* (DRG) umgewandelt. Diese operierte formal als Aktiengesellschaft in hundertprozentigem Besitz des Staates, war damit an privatwirtschaftlichen Vorgaben orientiert und hinsichtlich operativer Entscheidungen gegenüber der Staatsverwaltung selbstständig. Die Gewinne der DRG wurden zur Begleichung der Reparationsforderungen herangezogen. Um diese erwirtschaften zu können, wurden Modernisierungen in Form von Rationalisierung, Personalabbau, Neugestaltung der Tarife und Zurückhaltung bei Investitionen eingeleitet, wodurch in der Summe positive Betriebsergebnisse erzielt werden konnten. Dies bedeutete auf der anderen Seite eine Stagnation

44 Während 1913 im Bereich der späteren Weimarer Republik knapp 700.000 Personen bei den Eisenbahnverwaltungen beschäftigt waren, lag die Anzahl im Jahr 1919 bei über 1 Million, war also um etwa 40 Prozent gestiegen. Um 1930 lag die Beschäftigtenzahl der Bahn wieder bei rund 700.000 plus etwa 400.000 Pensionären. Die Eisenbahn war damit der größte Arbeitgeber Deutschlands, gefolgt von der Reichspost mit ca. 380.000 Beschäftigten (Kolb 1999: 149f.; Stiftung Lesen 2003: 32).

45 Zwischen 1919 und 23 sind über 8.000 Lokomotiven und fast 250.000 Wagen produziert worden. Trotz der großen Kriegsschäden lag der Fahrzeugbestand bereits 1925 wieder leicht über dem Vorkriegsniveau (Stiftung Lesen 2003: 32).

des Eisenbahn- beziehungsweise Streckenausbaus in Deutschland. Nachdem das Streckennetz zu Beginn des 20. Jahrhunderts seine größte Ausdehnung erreicht hatte, wurde ein weiterer Ausbau des Netzes seitens der Bahnverwaltung als wirtschaftlich nicht tragfähig angesehen (vgl. Tab. 2).⁴⁶ Verstärkt wurde dies durch die Wirtschaftskrise seit 1929, in deren Folge die Betriebsleistungen stark reduziert wurden, sowie eine zunehmende Konkurrenz durch Automobil, Motorrad und Lastkraftwagen, wodurch das fast 100 Jahre währende faktische Transportmonopol der Eisenbahn sein Ende fand. Das Auto sollte bald nicht nur zu einem neuen Wirtschaftsfaktor, sondern ebenso zum Statussymbol Nummer 1 werden; insbesondere in der Fläche, fernab der Hauptverbindungslinien und großen Verkehrsknoten, wurde die Schiene zunehmend durch die Straße ersetzt (Kolb 1999: 136ff., 154ff.; Stiftung Lesen 2003: 33).

Tab. 2 Entwicklung der Verkehrsnetze von Schiene und Straße in Deutschland 1914-1990 (ab 1950 BRD) (Länge in Tsd. Kilometern, gerundet) (Quelle: Kolb 1999: 136f. (1914-30); Reinke 2001: 135 (1950-90))

| | 1914 | 1920 | 1930 | 1950 | 1960 | 1970 | 1980 | 1990 |
|-------------------|------|---------------------|-------|--------------------|-------|-------|-------|-------|
| Schiene | | | | | | | | |
| Hauptstrecken | | | | 18,4 | 18,6 | 18,5 | 18,4 | 18,2 |
| Nebenstrecken | | | | 12,1 | 12,1 | 11,0 | 10,1 | 8,7 |
| Gesamt | 64,0 | 53,56 ⁴⁷ | 53,79 | 30,5 ⁴⁸ | 30,7 | 29,5 | 28,5 | 26,9 |
| Straße | | | | | | | | |
| Überörtl. Verkehr | | | | 127,6 | 135,3 | 162,3 | 171,5 | 173,9 |
| Gemeindestraßen | | | | 217,0 | 227,0 | 270,0 | 308,0 | 325,0 |
| Gesamt | | | | 344,6 | 362,3 | 432,3 | 479,5 | 498,9 |

Nach der „Machtergreifung“ der Nationalsozialisten änderte sich an dieser Entwicklung wenig. Das Auto konnte dem neuen Kult der Technik mehr entsprechen als die Eisenbahn; der Wettbewerb zwischen Eisenbahn einerseits, Straßen- und Luftverkehr andererseits setzte sich fort. Die Eisenbahn, die vom 30. Januar 1933 an vollständig dem Regime unterstellt war, gewann zwar nochmals an Bedeutung, vor allem indem sie als ein wichtiges logistisches Element in den Dienst der Kriegs- und Vernichtungsmaschinerie der

46 Insbesondere aufgrund von Rationalisierungsmaßnahmen und technischer Neuerungen nahmen die Transportleistungen im Personen- und Güterverkehr gleichsam zu (vgl. Kolb 1999: 138ff.).

47 Reduzierung um ca. 7.700 km durch Gebietsabtretungen nach dem 1. Weltkrieg.

48 1950-90 Schienennetz der Deutschen Bundesbahn, Gebiet der alten Bundesländer; 1950: ohne Saarland und Berlin-West; ab 1990 mit Berlin Ost.

Nazis gestellt wurde. Zugleich wurde aber der Kraftfahrzeugweg- und Autobahnbau vorangetrieben und gegenüber der Eisenbahn favorisiert. Ironischerweise war es die Reichsbahn-Gesellschaft, der die Aufgabe und die Kosten übertragen wurden, ein leistungsfähiges Netz an Straßen und Autobahnen aufzubauen. Während des Zweiten Weltkriegs wurde durch Bombenangriffe zentrale Eisenbahninfrastruktur (Gleisanlagen, Rangierbahnhöfe, Brücken, Signalanlagen etc.) zerstört, sodass gegen Ende des Krieges der Eisenbahnverkehr stark eingeschränkt war (Hildebrand 1999: 165ff., 221ff.; Kolb 1999: 162; Stiftung Lesen 2003: 34f.).

Mit Kriegsende wurde die Reichsbahn (analog zur Einteilung der Besatzungszonen) unter Aufsicht der Siegermächte gestellt. Diese trieben den Wiederaufbau (auch im eigenen Interesse zur Sicherung der eigenen Nachschubwege) unter widrigen Bedingungen (Arbeitskräfte- und Baustoffmangel) voran, sodass die Eisenbahn schnell wieder zum wichtigsten Transportmittel für Personen⁴⁹ und Güter wurde. Mit der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland wurde die Reichsbahn geteilt und in die Staatsbetriebe *Deutsche Reichsbahn*⁵⁰ (DR; Ost) und *Deutsche Bundesbahn* (DB; West) überführt. Beide Bahnen hatten dem Gemeinwohl zu dienen und wurden mittels staatlicher Interventionen reguliert und gestützt. Die Deutsche Bundesbahn, die direkt dem Bundesverkehrsminister unterstellt war, war per Bundesbahngesetz dazu angehalten, „nach kaufmännischen Grundsätzen zu arbeiten, doch dabei »ihre gemeinschaftliche Aufgabe« zu erfüllen sowie den Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden“ (Stiftung Lesen 2003: 37). Der sich daraus ergebende Zielkonflikt konnte bis zur Anfang der 1990er Jahre eingeleiteten Bahnreform (vgl. hierzu Kap. IV/2) nicht gelöst werden. Als Behördenunternehmen hatte die Bundesbahn einen nur geringen Entscheidungsspielraum in der Produkt-, Preis-, Personal- und Investitionspolitik. Dies erhöhte den (nach Einsetzen der „Wirtschaftswunderjahre“ ohnehin erstarkten) Konkurrenzdruck durch Auto, LKW und

49 Voraussetzung, um mit einem sog. *Interzonenzug* von einer Besatzungszone in eine andere zu reisen, war der Besitz eines speziellen Passes und einer eigenen Fahrerlaubnis. Besonders strenge Auflagen und Bewachungen existierten an der Grenze zur sowjetischen Zone. Mit der Gründung von DDR und BRD und im Gefolge des Kalten Krieges hatte der grenzüberschreitende Zugverkehr eine nicht nur verkehrspolitische Dimension, sondern war von gesamtgesellschaftlicher Bedeutung (Stiftung Lesen 2003: 36).

50 Während der Name *Bundesbahn* an die neue politische Verfassung der Bundesrepublik angepasst ist, wurde in der ehem. DDR mit der Beibehaltung des alten Namens *Reichsbahn* an die Einheit Deutschlands erinnert (Stiftung Lesen 2003: 37).

Flugzeug, zumal seitens der Bahn nur sehr inflexibel auf sich wandelnde Nachfragen im Transportsektor⁵¹ reagiert werden konnte.

Zwischen 1950 und 1990 wurde das Schienennetz in der Bundesrepublik von etwa 30.500 Kilometer auf 27.000 „zurückgebaut“, was fast ausschließlich auf die Stilllegung von Nebenstrecken in der Fläche zurückzuführen war. Das Straßennetz erfuhr dagegen eine stetige Erweiterung (vgl. Tab. 2). Dem Geiste der *Charta von Athen* von 1933 folgend, genoss an Stelle der Schiene eine autogerechte

„Erschließung von Stadt und Land maximale Aufmerksamkeit und finanzielle Dotierung in allen westlichen Staaten, Regionen und Kommunen. Konzeptionell wurde das Auto zum ubiquitären Verkehrsmittel erklärt. Jeder sollte ein Auto haben und jeder Winkel sollte optimal für Autos erschlossen sein durch ein engmaschiges Straßensystem von Fern-, Regional- und Kommunalstraßen.“ (Monheim 1996: 294)

Der Verkehrssektor entwickelte sich indes zu einem der größten Wirtschaftsmärkte Europas. Während aber der Straßengüterverkehr und der motorisierte Individualverkehr zwischen 1950 und 1990 um ein Vielfaches anstiegen, konnten die Verkehrsleistungen der Bahn im Güter- und Personenverkehr nur geringfügig gesteigert werden; ihr prozentualer Marktanteil sank erheblich (vgl. Tab. 3). Die Zahl der Beschäftigten bei der Bundesbahn sank von 540.000 auf etwa die Hälfte. Die Jahresfehlbeträge, die durch Zahlungen des Bundes (seit 1979 rd. 13,5 Mrd. DM jährlich) ausgeglichen wurden, stiegen kontinuierlich an und summierten sich zwischen 1960 und 1993 auf knapp 270 Milliarden DM. Der Schuldenstand stieg zur gleichen Zeit von 7,9 auf 63,2 Milliarden DM (Reinke 2001: 24ff., 136; Stiftung Lesen 2003: 37).⁵²

51 Dieser Wandel in der Nachfrage geht u.a. zurück auf *just in time*-Produktion, Suburbanisierungsprozesse und eine zunehmende flexible Freizeitmobilität, um nur einige Beispiele zu nennen.

52 Diese Entwicklung im Verkehrswesen war einer der ausschlaggebenden Gründe für die Bahnreform im Jahre 1994; s. hierzu Kap. IV/2.

Tab. 3 Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland im Güter- und Personenverkehr 1950-90: Absolute Leistungen der Verkehrsträger (Mrd. tkm/Mrd. Pkm) und prozentuale Anteile der Verkehrsträger an der Verkehrsleistung (v.H.) (Quelle: verändert nach Reinke 2001: 133f.)

| | | 1950 | 1960 | 1970 | 1980 | 1990 |
|--|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Güterverkehr | | | | | | |
| Dt. Bundesbahn | abs. | 39,3 | 53,7 | 73,2 | 68,0 | 65,6 |
| | % | 55,8 | 37,8 | 34,0 | 26,6 | 21,8 |
| Straßengüterverkehr | abs. | 13,9 | 44,1 | 75,3 | 120,1 | 165,6 |
| | % | 19,7 | 31,1 | 35,0 | 47,0 | 55,2 |
| Luftverkehr | abs. | 0,004 | 0,03 | 0,1 | 0,3 | 0,4 |
| | % | < 0,1 | < 0,1 | < 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Sonstige ⁵³ | abs. | 17,2 | 44,17 | 66,7 | 66,9 | 68,6 |
| | % | 24,4 | 31,1 | 30,9 | 26,2 | 22,9 |
| Gesamt | abs. | 70,4 | 142,0 | 215,3 | 255,3 | 300,2 |
| | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Personenverkehr | | | | | | |
| Dt. Bundesbahn | abs. | 30,8 | 41,7 | 44,3 | 47,7 | 44,2 |
| | % | 36,3 | 17,5 | 9,1 | 7,9 | 6,1 |
| Öffentlicher Straßen- personenverkehr | abs. | 24,0 | 45,2 | 51,6 | 67,2 | 64,9 |
| | % | 28,3 | 19,0 | 10,6 | 11,1 | 8,9 |
| Motorisierter Individualverkehr | abs. | 27,8 | 147,7 | 382,4 | 475,2 | 599,3 |
| | % | 32,8 | 62,0 | 78,5 | 78,7 | 82,1 |
| Luftverkehr | abs. | 0,1 | 1,6 | 6,6 | 11,0 | 18,4 |
| | % | 0,1 | 0,7 | 1,4 | 1,8 | 2,5 |
| Sonstige ⁵⁴ | abs. | 2,1 | 2,0 | 2,4 | 2,4 | 3,1 |
| | % | 2,5 | 0,8 | 0,5 | 0,4 | 0,4 |
| Gesamt | abs. | 84,8 | 238,2 | 487,3 | 603,5 | 729,9 |
| | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Die Deutsche Reichsbahn in der ehemaligen DDR wurde zentralistisch nach den Prämissen der sozialistischen Planwirtschaft geführt, sodass sich, anders als in der Bundesrepublik, kein Verkehrsmarkt mit freier Transportmittelwahl ausgebildet hat. Straßentransporte von über 50 Kilometern Länge beispiels-

53 Schienenverkehr der nicht bundeseigenen Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Rohrfernleitungen.

54 Schienenverkehr der nicht bundeseigenen Eisenbahnen, Taxen und Mietwagen.

weise wurden angesichts Ölkrise und Dieselmangel seit 1980 grundsätzlich auf die Schiene verlegt. Das Schienennetz war bedeutend dichter als in der Bundesrepublik, wodurch auch die Fläche besser an das Verkehrssystem angebunden war. Entsprechend der zentralen Verkehrslenkung lag der Anteil der Eisenbahn am Personenverkehr – bei einem im Vergleich zur BRD geringeren individuellen Motorisierungsgrad – bei etwa 50 Prozent; am Güterfernverkehr betrug er etwa 70 Prozent und war damit drei mal so hoch wie bei der Bundesbahn (Reinke 2001: 32).

3 Bahnhofswelten

Der Ausbau der Eisenbahn im 19. Jahrhundert zum wichtigsten Transportmittel für Güter und Personen hatte einen maßgeblichen Einfluss auf das Siedlungssystem und die Entwicklung der noch weitgehend vom Mittelalter geprägten Städte;

„die Sprengung ihrer räumlichen Geschlossenheit, ihre weitflächige Ausdehnung als Stadtlandschaft, die Entstehung spezialisierter Distrikte (Wohn-, Geschäfts-, Industriebezirke, bürgerliche und proletarische Stadtteile, usw.) ist Resultat der industriellen Revolution im allgemeinen, der Transportrevolution der Eisenbahn im besonderen“ (Schivelbusch 1995: 158).

Nicht ohne Grund wird die Eisenbahn, die den wohl wichtigsten Faktor auf dem städtischen Immobilienmarkt im 19. Jahrhundert darstellte (ebd.), als „Motor der Stadtentwicklung“ jener Zeit beschrieben (z.B. Töpfer 1998: 7). Gleichwohl wird das Verhältnis von Stadt und Eisenbahn heute sehr ambivalent bewertet; insbesondere in Stadt- und Raumplanung gilt es als „doppeltwertig, widersprüchlich und vielfach von Spannungen geprägt“ (Eichhorn 1998: 2; Töpfer 1998: 7). Denn beide lieferten sich nicht nur wechselseitig Entwicklungsimpulse, sondern auch einige Beschränkungen.

Die folgenden Ausführungen zum Verhältnis von Eisenbahn- und Stadtentwicklung, zur Architektur und Ikonographie der Bahnhöfe und zum ‚Bahnhofsleben‘ vom Beginn des Eisenbahnwesens bis in die 1990er Jahre hinein beschränken sich auf (Groß)Stadtbahnhöfe. Ausschließliche Nahverkehrsbahnhöfe (kleinere Stadt-, Vorstadt- und Landbahnhöfe), deren Charakter sich gänzlich von dem der Stadtbahnhöfe unterscheidet, finden keine Berücksichtigung.

3.1 Eisenbahn und Stadtentwicklung

Zur Zeit der Industrialisierung war die Eisenbahn *der* entscheidende Entwicklungsimpuls für die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung der Städte. Eisenbahnbau und Städtewachstum verstärkten sich gegenseitig. Die vorhandene oder fehlende Anbindung an das Schienennetz, dessen Ausbau vorwiegend dem bestehenden Städtesystem folgte, entschied in hohem Maße über die wirtschaftliche, demographische und politische Entwicklung einer

Region oder Stadt. Im neuen Wettbewerb um die ökonomische und politische Vormachtstellung erfuhren vor allem die großen Handels- und Gewerbestädte, die sich zu Verkehrsknotenpunkten entwickeln konnten, einen Entwicklungsschub, in Deutschland beispielsweise Hamburg, Berlin und Leipzig, Frankfurt am Main, Köln und Stuttgart. Umgekehrt stagnierte die wirtschaftliche Entwicklung derjenigen Städte, die erst spät einen Anschluss an das Eisenbahnnetz erhielten⁵⁵ (vgl. Boelcke 1996: 33ff.; Heineberg 2000: 210f.).

3.1.1 Städtewachstum

Mit zunehmender Industrialisierung und Urbanisierung veränderte sich rasch auch das innere Gefüge der Städte. Eisenbahnlinien und Bahnhöfe sollten bald neue Wachstumspole der Städte bilden. Anders als dies bei den Posthöfen – den funktions- und dispositionsgeschichtlichen wie sprachhistorischen Vorgängern der Bahnhöfe (Krings 1985: 15) – der Fall war, waren die ersten Eisenbahnstationen kein integraler Bestandteil der Stadt. Wie ein „fremdartiger Appendix“ (Schivelbusch 1995: 152) lagen sie zumeist am Rande der Städte. Die Eisenbahngesellschaften, die als neue ‚*developer*‘ in der Stadt auftraten, waren zwar bestrebt, ihre Verkehrsstationen möglichst nah an die Bevölkerung und Betriebe und somit dicht an die Zentren heranzuführen. Mit zunehmender Zentrumsnähe stiegen jedoch die Kosten, die für den entsprechenden Grunderwerb aufzubringen waren, sodass die Lage an der Peripherie der alten Stadtzentren primär ein Resultat der Kosten-Nutzen-Rechnungen der Eisenbahngesellschaften war. Darüber hinaus behinderten oft Befestigungsanlagen, die die alten Stadtkerne umgaben, die Verlegung von Eisenbahnschienen und den Bau von Bahnhöfen im Stadtzentrum (vgl. Kähler 1996: 202; Schivelbusch 1995: 158f.).⁵⁶

55 Diese Städte hatten gewissermaßen den Anschluss verpasst. Der bis heute geläufige und in unterschiedlichen Lebenslagen verwendete Ausdruck *den Anschluss verpassen* ist im 19. Jahrhundert dem Wortschatz des Post- und Eisenbahnverkehrs entlehnt worden (vgl. Krüger-Lorenzen o.J.: 335).

56 Die beschriebene Situation gilt für die Ansiedlung von Bahnhöfen in bereits bestehenden Ortschaften. Ausnahmen bildeten die Bahnhöfe der im Zuge der Industrialisierung neu entstandenen Städte (bspw. in den englischen Industriestädten Birmingham, Liverpool und Manchester oder im Ruhrgebiet). Hier konnten Bahnhöfe zentral, direkt am Rande der noch kleinen Siedlungskerne oder Zechen angesiedelt werden und lagen bei weiterem Wachstum im Zentrum der Städte. In Großstädten wiederum, die an mehr als eine Eisenbahnlinie angebunden waren, entstanden zunächst mehrere Bahnhöfe am Stadtrand und damit zum Teil regelrechte „Bahnhofslandschaften“ (Glaser 1996: 282). Erst später, mit der Verstaat-

Mit der Ansiedlung der Bahnhöfe am Rande der Stadt war eine „Verdoppelung des Zentrums“ (Kähler 1996: 202) vorbestimmt, die in den folgenden Jahrzehnten Gestalt annahm. Neben das traditionelle Stadtzentrum, gebildet aus Markt, Kirche und Rathaus, auf das der Städtebau bisher ausgerichtet war, trat als neues städtisches Zentrum der Bahnhof als neuer Drehpunkt des Personen- und Warenverkehrs (ebd.). Um die Bahnanlagen herum entstanden ausgedehnte Gewerbe-, Industrie- und Wohngebiete. Zugleich orientierte sich das Städtewachstum (soweit es die topographischen und politischen Bedingungen zuließen) bevorzugt entlang der Bahnanlagen. Mit dieser veränderten Lagebeziehung zwischen Bahnhof und Stadt verschob sich der Stadtkern in Richtung Bahnhof; die Bahnhöfe wurden nachträglich von der (Neu-) Stadt ‚einverleibt‘, sie ‚wanderten‘ sukzessive ins Zentrum der Städte (ebd.; Juchelka 2002: 12).

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts machten die Zunahme des Bahnverkehrs und die (zum Teil auf Verstaatlichung zurückgehende) Bündelung von Eisenbahnstrecken oftmals den Bau von neuen, größeren Bahnhofskomplexen notwendig. Diese neuen Bahnanlagen wurden in der Regel in großer Nähe zur Altstadt, in wenigen Fällen in den Zentren selbst errichtet⁵⁷. Vielfach ging mit der Anlage des neuen Bahnhofs der Abriss alter Befestigungsanlagen einher. In diesen Entwicklungen zeigte sich die enorme gesellschaftliche, vor allem ökonomische, Kraft, die die Eisenbahn mittlerweile inne hatte. Der Anschluss von Städten wie von Industrie- und Gewerbebetrieben an die Eisenbahn respektive Bahnanlagen war zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor geworden, *Bahnhofsnähe* war zum neuen Standortfaktor avanciert (vgl. Kähler 1996: 205; Schivelbusch 1995: 159).⁵⁸

3.1.2 *Das Bahnhofsquartier*

Den größten Einfluss auf die innere Stadtstruktur hatten die Bahnanlagen in den unmittelbar an sie angrenzenden Gebieten. In größeren Städten entstand um den Bahnhof herum das *Bahnhofsquartier*, ein neuer, von ökonomischen und sozialen Gegensätzen geprägter Stadtteil, in dem sich die sozialen

lichung der Bahnen, wurden die Bahnhöfe der Privatbahnen von einem *Centralbahnhof* abgelöst, in dem die Linien gebündelt wurden.

57 Hier wurden sie oft mit nur wenig Abstand zu bestehenden historischen Bauten errichtet, so bspw. in Köln in unmittelbarer Nachbarschaft zum Dom oder in Mannheim, wo die Eisenbahnlinie eine Schneise zwischen Schloss und Schlossgarten schlug (vgl. Kähler 1996: 205). Zu Bahnhofsverlegung und -neubau s. auch Krings 1985: 97ff.

58 Diese Entwicklung lässt sich in zahlreichen Stadtplänen aus dem 19. Jahrhundert verfolgen.

Widersprüche der noch jungen industriekapitalistisch geprägten bürgerlichen Gesellschaft offenbaren.

Auf der *Bahnhofstraße*, der Achse zwischen dem alten Zentrum und dem neuen Verkehrs- und Entwicklungspol *Bahnhof*, entwickelte sich vielfach ein neues Wohn- und Geschäftsviertel mit repräsentativen Bauten.⁵⁹ In der Tradition feudaler Repräsentationsarchitektur war die Bahnhofstraße auf die Hauptfassade des Bahnhofs und den davor gelegenen *Bahnhofsvorplatz* ausgerichtet. Im Zentrum dieses Platzes befand sich zumeist eine kleine Grünanlage mit Solitäräumen und Blumenbeeten, um die herum Droschken, Pferdebahn und -omnibus, später auch Taxis und Busse fuhren. Mit dem um-, aber nicht bebauten Bahnhofsvorplatz und der Bahnhofstraße wurden zwei neue städtebauliche Elemente entworfen, die nicht nur die Funktion hatten, die ankommenden Reisenden zu ‚begrüßen‘, sondern ebenso bürgerliches Leben zu repräsentieren und diesem einen ‚stilvollen Rahmen zu geben‘ (Bickel 1997: 31). Als Ausdruck einer neuen Macht, die der Idee von Aufklärung, Autonomie und Fortschritt verpflichtet war, wurden sie zu neuen ‚Empfangsräumen‘ und zu städtischen Bühnen, auf denen das wachsende Selbstbewusstsein des Bürgertums zur Schau gestellt werden konnte (ebd.; Kubieszky 1969: 38).

Auf der anderen Seite erhielten die am Bahnhof gelegenen Gebiete ‚bald das Stigma des Industriellen und Proletarischen. Sie [wurden] zur verrufenen Bahnhofsgegend‘ (Schivelbusch 1995: 152).⁶⁰ Denn jenseits der bürgerlichen Schauseiten der Städte, an denen eine neue Form von *Öffentlichkeit* und *Urbanität* entworfen und gelebt wurde, bildeten sich die ‚Rückseiten‘ der Bahnhöfe aus. Diese waren durch ausgedehnte Betriebsanlagen, Gewerbetriebe und Industriewerke als klassischen ‚Bahnfolgern‘ geprägt sowie durch einfache Geschäfte und Wohnungen mit äußerst niedrigen Wohn- und Lebensstandards. Häufig entwickelte sich hier auch das so genannte *Rotlichtviertel*. Das direkte Nebeneinander von Industrieanlagen und proletarischen Wohngebieten resultierte aus hohen Lärm- und Schadstoff-Emissionen und

59 Neben Post- und Telegraphenämtern, Hotels, Banken und Versicherungen wurden hier oft auch Theater und Regierungsgebäude angesiedelt (Matzerath 1996a: XI).

60 Bereits 1865 wurde diese Entwicklung in einem französischen Handbuch zum Eisenbahnwesen beschrieben: ‚Man hat lange Zeit fälschlicherweise angenommen, die Bahnhöfe würden für die Bewohner der Städte zu Anziehungspunkten werden. Ganz im Gegenteil jedoch steht heute fest, daß man sich eher von diesen lärmenden Zentren fernhält. Die Hotels, die den Bahnhöfen am benachbarten sind, gehen in der Regel schlecht.‘ (Perdonnet 1865 zit. n. Schivelbusch 1995: 152f.)

daraus folgenden niedrigen Grundstücks- und Gebäudepreisen bei gleichzeitig optimaler Verkehrslage; es folgte somit der (vor-sozialreformerischen) Logik der damaligen Bodenverwertungsstrategien der Städte und Eisenbahngesellschaften.⁶¹

In den durch die Eisenbahngesellschaften angestoßen städtebaulichen Bau- und Umbautätigkeiten und dem Nebeneinander von bürgerlichen und proletarischen Quartieren zeigte sich somit das „Janusgesicht der Industriegesellschaft“ (Mattisek 2002: 33 in Anlehnung an Krings 1985: 83f.; vgl. auch Schivelbusch 1995: 152ff.).

3.1.3 Eisenbahn und innerstädtischer Verkehr

Die Wirkungen der Eisenbahn auf das Gesicht der Stadt waren nicht auf die in direkter Nachbarschaft der Bahnanlagen befindlichen Gebiete beschränkt. Der Anschluss der Städte an das Eisenbahnnetz induzierte eine Verkehrssteigerung in den Städten selbst, zunächst vor allem zwischen dem Bahnhof und dem alten Stadtzentrum sowie (soweit vorhanden) zwischen den verschiedenen Bahnhöfen einer Großstadt. Bahnhöfe waren „die Brückenköpfe des neuen Verkehrs, der sich von hier aus über die gesamte Stadt ausbreitet“ (Schivelbusch 1995: 160). Bald waren die Verkehrswege dem neuen Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen. Beginnend in den 1850er Jahren wurden Anpassungen des städtischen Verkehrssystems an die neue Verkehrssituation vorgenommen, zumeist in Form von Straßendurchbrüchen und -erweiterungen, Ausbau des innerstädtischen Schienenverkehrs und/oder einer Trennung von motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsarten.⁶² Diese ‚Modernisierungen‘ des städtischen Verkehrssystems markierten den Beginn der Orientierung von Verkehrspolitik und Städtebau am fließenden Verkehr (vgl. hierzu insbes. die Beiträge in Matzerath 1996b).

61 Dieser ‚Klassencharakter‘ von Eisenbahn und Bahnhof offenbarte sich insbesondere in der Stadtstruktur der großen Metropolen Europas. So lagen die Bahnhöfe im Londoner *West End* im späten 19. Jahrhundert am Rande der Stadt, diejenigen im *East End* dagegen inmitten proletarischer Industrie- und Wohngebiete. Die Grundstücke und Gebäude waren zumeist in Händen weniger Großgrundbesitzer (vgl. Schivelbusch 1995: 159, 214 Anm. 5).

62 Das bekannteste Beispiel für die Anpassung der städtischen Textur an das neue Verkehrsaufkommen stellt die 1852-71 unter Regie von Baron Haussmann durchgeführte „*régularisation*“ in Paris mit ihren breiten Straßendurchbrüchen und Boulevards und dem flächenhaften Abriss von Häuserblöcken dar. Diese Form der Stadtsanierung diente in zahlreichen europäischen Städten als Vorbild, darunter in Berlin für den *Hobrecht-Plan* von 1862. Auch im 1875 erlassenen *preußischen Fluchtliniengesetz* war die Förderung und Lenkung des Verkehrs eine maßgebliche Zielsetzung (vgl. Heineberg 2000: 213f.; Matzerath 1996a: XII).

Im ausgehenden 19. Jahrhundert offenbarten sich erste „frühindustrielle Altlasten“ (Krabbe 1996) des Eisenbahnwesens. Das Zusammenwachsen von Bahnanlagen und Stadtraum bei gleichzeitiger Verkehrssteigerung verursachte eine gegenseitige Barriere- oder Blockadewirkung der Verkehrsinfrastruktur von Bahn und Stadt, welche von Urbanisten, Stadt- und VerkehrsplanerInnen bis heute als hemmend für die Stadtentwicklung angesehen wird. Schienenstrecken und Bahnbetriebsflächen durchschnitten den Stadtraum und bildeten in vielen Städten Sicht- und Mobilitätsbarrieren sowie städtebauliche Zäsuren, die ehemals zusammenhängende wie auch alte und neue Stadtteile voneinander trennten. Erste Maßnahmen zur Problemlösung bestanden zum einen in der Zusammenlegung mehrerer Bahnhöfe zu einem *Centralbahnhof*, zum anderen in der Höherlegung städtischer Bahntrassen und dem Bau von Unterführungen und Brücken, „um einen kreuzungsfreien Verkehr zu ermöglichen“ (Föhl 1996: 197f.). Des Weiteren wurde vielerorts überlegt, die Verkehrsstationen in die äußeren Stadtgebiete zu verlegen, um so den städtischen Verkehr besser ordnen zu können und darüber hinaus innerstädtisch gelegene Areale als wertvolles Bauland zu gewinnen.⁶³ Verstärkt wurde das Problem durch die grundlegend verschiedenen Interessen von Bahngesellschaften und Kommunen und durch ein planungsrechtliches Dilemma: Aufgrund übergeordneter hoheitlicher Aufgaben der Eisenbahn bildeten die Bahninfrastruktur und -immobilien gleichsam „exterritoriale Gebiete“ (Töpfer 1998: 8), die der Planungshoheit der Kommunen entzogen waren (Eichhorn 1998: 2; Mattissek 2002: 34; Matzerath 1996a: XVIII).⁶⁴

63 Die Frage der sich gegenseitig und die Stadtentwicklung hemmenden Einflüsse von Bahn- und städtischem Verkehr gehörte sodann auch zu den dringlichsten Problemen der wissenschaftlich begründeten Stadtplanung, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts als staatliches und städtisches Lenkungsinstrument entwickelt worden ist.

64 Dieses Problem besteht bis heute fort, wenngleich den Kommunen rechtliche Instrumentarien zur Durch- und Umsetzung ihrer Planungshoheit zur Verfügung stehen (vgl. Eichhorn 1998: 2). Die in der Regel innerstädtisch gelegenen Bahnareale werden heute (vor dem Hintergrund der (Teil)Privatisierung der Bahn in Deutschland) in vielen Orten wieder als Potenziale für die Stadtentwicklung gesehen (vgl. Kap. IV/4).

3.2 Bahnhofsarchitektur ‚zwischen‘ verkehrstechnischen Erfordernissen, bautechnischen Errungenschaften und baukünstlerischer Selbstdarstellung

Der Bahnhofsbaubau, der stets von kontroversen Debatten in Fachkreisen und der Öffentlichkeit begleitet war⁶⁵, stellte für die zeitgenössischen Baumeister, Architekten und Ingenieure eine völlig neue Bauaufgabe dar. Insbesondere die charakteristische Zweiteilung des Bahnhofs – *Gleisanlagen und -halle* einerseits, *Empfangsgebäude* andererseits – war eine architektonische Neuerung, die besondere bautechnische und baukünstlerische Anforderungen mit sich brachte. Waren die ersten Stationen noch einfache Bauten aus Stein und Holz, so machte die wachsende Zahl an Eisenbahnstrecken und -knotenpunkten und das Repräsentationsbestreben der Eisenbahngesellschaften, Länder und Städte zunehmend komplexere Konstruktionen ‚notwendig‘. Dies galt sowohl für das der Stadt zugewandte *Empfangsgebäude* als auch für die *Gleis- oder Perronhalle*⁶⁶, deren Ausbildung eng an die (Weiter)Entwicklung und Verbreitung der industriellen Baustoffe Stahl und Glas gebunden war⁶⁷ (Krings 1985: 58f.).

Bereits bei der Errichtung der ersten Bahnhöfe, vor allem aber ab den 1860er Jahren, wurde beim Bahnhofsbaubau wie auch in den Debatten darüber besonderes Augenmerk auf das Verhältnis und Zusammenspiel von Perron- und Empfangshalle gerichtet. Im Zentrum stand die Frage „nach dem richtigen »Ausdruck« des Gebäudezwecks durch die Mittel der Architektur“ (ebd.: 67): In welchem Ausmaß und in welcher Weise sollen und ‚dürfen‘ die in-

65 ‚Plattformen‘ sehr unterschiedlichen Gewichts hierfür waren vor allem die Standesvereinigungen, Fachjournale und Lehrbücher sowie Architekturwettbewerbe (vgl. hierzu Krings 1985: 67, 78; Kubinsky 1969: 82).

66 Der Begriff *Perronhalle* wird synonym für Bahnsteig- oder Gleishalle verwendet; er stammt aus einer napoleonisch geprägten Zeit, in der in den Bahnhöfen noch keine *Fahrscheine* oder *Tickets* verkauft wurden, sondern *Billets* und in der der Gehweg noch nicht *Bürgersteig* hieß, sondern *Trottoir*.

67 Die technischen Möglichkeiten, die diese neuen Werkstoffe mit sich brachten, führten seit Ende des 18. Jahrhunderts zur Entwicklung gänzlich neuer Bautypen wie z.B. Gewächshäuser, Orangerien, Markt- und Ausstellungshallen sowie Passagen. Sir Joseph Paxtons *Crystal Palace*, der im Mittelpunkt der ersten Weltausstellung in London 1851 stand, markierte den ‚Höhepunkt‘ dieser frühen Stahl-Glas-Architektur und zugleich den Beginn des Zeitalters der *Glasarchitektur* und *Metallskelettbauten* (vgl. Breuer 1998a; Schäfers 2003: 64; Schivelbusch 1995: 45ff.). Die Indienstnahme dieser Baustoffe im Bahnhofsbaubau und bei verwandten Bauaufgaben des 19. Jahrhunderts wurde erst durch den neuen Berufsstand der Ingenieure und Techniker ermöglicht, welcher (auch beim Bahnhofsbaubau) in direkte Konkurrenz zum Berufsstand der Architekten trat (vgl. hierzu Krings 1985: 59ff.).

dustrielle Perronhalle, ihr Grundriss, ihre Form und Materialien im Erscheinungsbild des Empfangsgebäudes sichtbar werden? Welche Form der Be- und Verkleidung ist dem Gebäude angemessen? Dieser Diskussionspunkt soll in den folgenden Ausführungen immer wieder aufgegriffen werden, zumal sich in ihm gesellschaftliche Kontexte manifestieren, in die der Bahnhofsbau eingebettet war.

3.2.1 *Romantik und Klassizismus – Die ersten Bahnhöfe*

Die ersten Bahnhöfe, zumeist einfache, oft im regionalen Heimat-Stil erbaute Stein- und Holzkonstruktionen, glichen weitgehend Posthöfen, Waren- oder Wohnhäusern. Die neuen Ideen, Funktionen und Zwecke, die der Eisenbahnverkehr mit sich brachte, wurden noch „in alten Hüllen untergebracht“ (Föhl 1996: 192), bevor sich eine typische Bahnhofsarchitektur herausbildete. Als modellhaft für die frühen Bahnhöfe gelten die beiden 1830 eröffneten *Termini* (Endhaltestellen) der Eisenbahnlinie *Liverpool – Manchester*, welche zum Vorbild für die erste ‚Bahnhofsgeneration‘ in England und auf dem Kontinent werden sollten, sowie die *Euston Station* in London, die wegweisend für die Übernahme klassizistischer Motive und Symmetriestrebungen im Bahnhofsbau war (vgl. Abb. 1 u. 2).

Die Empfangsgebäude der *Liverpool Road Station* in Manchester und der *Crown Street Station* in Liverpool, die die dahinter gelegenen Bahngleise abschirmten, glichen zweigeschossigen Stadthäusern im damaligen *Georgian Style*. Die Areale für die Passagiere waren streng nach Klasse getrennt, was auch architektonisch hervorgehoben wurde. In der *Liverpool Road Station* erreichten die Reisenden die Warteräume und den Bahnsteig über getrennte Treppenanlagen, die durch separate Eingänge für die 1. und 2. Klasse erreichbar waren. Hinter dem Bau befanden sich – in Hochlage, aber dennoch kaum sichtbar – die beiden Bahngleise sowie ein Lagerhaus. Nach diesem Muster wurden zahlreiche Bahnhöfe der Pionierzeit des Eisenbahn-Personenverkehrs errichtet. Die *Crown Street Station* in Liverpool setzte zudem Maßstäbe für Generationen von Bahnsteigüberdachungen (Abb. 1): Um den Reisenden Schutz vor Regen, Wind und ähnlichen Wettereinflüssen zu bieten, wurde die hinter dem Empfangsgebäude gelegene Gleiszone von einem hölzernen Satteldach überspannt. Getragen wurde das Dach einerseits von einem Schutzdach, das an der Rückseite des Empfangsgebäudes angebracht war, andererseits von einer hinter den Gleisen errichteten Stützmauer (ebd.: 192, 194; Krings 1985: 32; Richards/MacKenzie 1986: 19).

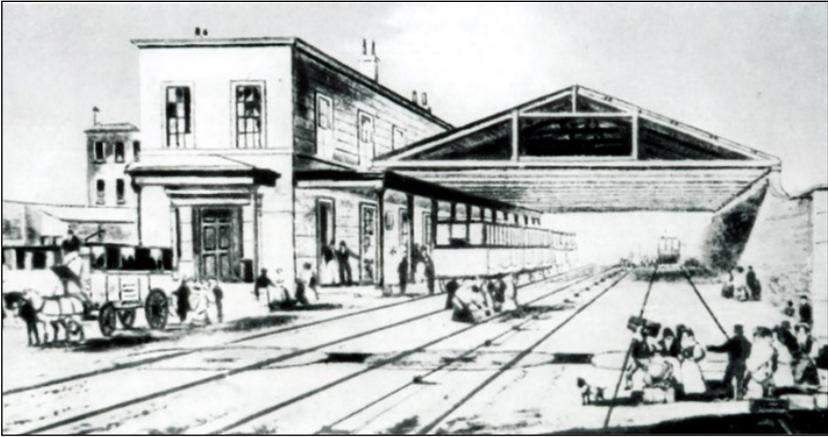


Abb. 1 Liverpool, Crown Street Station (1830)



Abb. 2 London, Euston Station (1835-39)

Auch der 1835 errichtete erste Nürnberger Bahnhof, in dem sich deutlich die biedermeierlichen Anfänge des Eisenbahnwesens in Deutschland ausdrückten, ähnelte mehr einem Wohnhaus denn einem Bahnhof, wie er in unseren

heutigen Vorstellungswelten verankert ist. Fahrkartenschalter, Warteräume, Verwaltung und Wohnungen fanden Platz in einem „fränkische[n] Häuschen mit Giebeldach und Fensterläden, das ein schön verzierter gußeiserner Zaun umrahmte“ (Glaser 1996: 281)⁶⁸. Die hinter dem Empfangsgebäude gelegenen zwei Gleise wurden, ähnlich der Liverpools Crown Street Station, von einer hölzernen Halle überspannt. Ähnliche Anleihen an beiden ‚Pionierbahnhöfen‘ finden sich auch bei den etwa zeitgleich erbauten Bahnhöfen in St. Petersburg (1837), Potsdam (1838), Wien und Amsterdam (1839) (Richards/MacKenzie 1986: 20).

Ein weiterer Bahnhof mit ausgeprägter Vorbildfunktion war die 1835 bis 39 erbaute *Euston Station* in London (Abb. 2). Waren *Liverpool Road Station* und *Crown Street Station* noch so genannte „einseitige Anlagen“, so wurde in London eine „zweiseitige Anlage“⁶⁹ mit einer vorgelagerten triumphbogenartigen Torkonstruktion errichtet: Vier Gleise wurden von zwei Bahnsteigen flankiert, der gesamte Gleis- und Bahnsteigbereich wurde wiederum von einer zweiseitigen, an den beiden Schmalseiten offenen Halle überdacht. Als markante Grenzlinie zwischen diesem Bahnhof- und dem städtischen Bereich diente eine klassizistische, im dorischen Stil erbaute Toranlage, ein propyläenartiger Bau mit drei Öffnungen und Tempelgiebel, der zu beiden Seiten von würfelförmigen Pavillons begleitet wurde. Diese Toranlage, die in keinerlei funktionaler oder gestalterischer Beziehung zum ‚eentlichen‘ Bahnhof stand, dominierte das Erscheinungsbild der Gesamtanlage und fungierte in erster Linie als architektonischer Sichtschirm (Krings 1985: 34; Föhl 1996: 194).⁷⁰

68 Die ersten Bahnhofsanlagen waren in ihrer Gestaltung und Organisationsstruktur stark an Posthöfen orientiert. Dies zeigt sich nicht nur in der Aufgliederung funktionsbestimmter Zonen (getrennte Bereiche für Pferde und Kutschen respektive Züge sowie für Gepäck und Passagiere), sondern auch an der Umfriedung, welche Post- wie Bahnhöfe umgab und mittels derer das „Betreten der Eisenbahn durch Schaulustige“ unterbunden werden sollte (Glaser 1996: 281; s. auch Krings 1985: 32).

69 Bei der „einseitigen Anlage“, ältester Kopfbahnhof-Typus und Ausgangspunkt der Durchgangsbahnhöfe, liegen Bahnsteig und Empfangsgebäude auf einer Seite der stumpf endenden Gleise. Bei der „zweiseitigen Anlage“ wird der Gleiskörper zu beiden Seiten von Bahnsteigen und Abfertigungsgebäuden, zunächst nach Abfahrt und Ankunft getrennt, flankiert. Mit zunehmendem Verkehr und der daraus resultierenden Notwendigkeit, mehrere Bahnsteige anzulegen, wurde die „zweiseitige Anlage“ bald zur „zweiseitigen Anlage mit Kopf“ erweitert, bei der alle Bahnsteige über einen Kopfbahnsteig erreicht werden konnten. Dieser Typ dominiert seit Ende des 19. Jahrhunderts großstädtische Kopfbahnhöfe (vgl. Krings 1985: 17ff., 33; Richards/MacKenzie 1986: 20f.).

70 Die Motive *Tor(bogen)* und *Turm*, die beide früh zu dominanten Gestaltungselementen im Bahnhofsbau wurden und vielfach eine Art Stadttor-Funktion einnahmen, wurden schnell

Mit dem klassizistischen, oft von Türmen begleiteten (Stadt)Tor war ein wichtiges Gestaltungselement für den Bahnhofsbau des 19. Jahrhunderts gewonnen worden. Das Motiv wurde in zahlreichen Bahnhofsbauten übernommen, so in Form eines Siegestores als Eingang (z.B. Brüssel *Gare du Midi* (1863-69), Budapest *Ost* (1881-84)) oder auch in Form von – der Spätromantik zugeordneten – halbkreisförmigen Lünettfenstern (u.a. Paris *Gare de l'Est* (1852), *Gare Montparnasse* (1852), *Gare du Nord* (1964), London *King's Cross* (1852)). In Deutschland findet sich das Gestaltungselement unter anderem im *Sächsisch-bayrischen Bahnhof* in Leipzig (1842-45) und im *Hamburger Bahnhof* in Berlin (1845-47) wieder. Beide Stationen bestanden aus einer dreischiffigen hölzernen (Leipzig) beziehungsweise eisernen (Berlin) Perronhalle, der ein turmflankierter Torbau vorgelagert war. Wie bei den meisten Bahnhöfen dieser Zeit ließ der vorgelagerte Kopfbau keinerlei Rückschlüsse auf die Form, Höhe und Dachkonstruktion der Perronhalle zu; lediglich die Breite des Empfangsgebäudes stand in Beziehung zur Perronhalle (Föhl 1996: 194f.; Krings 1985: 34f.; Kubinszky 1969: 83f.; Richards/ MacKenzie 1986: 24; Berger 1999: 22ff.).

3.2.2 Erste Einschaltung: Bahnhöfe als Schleuse und Wahrnehmungsschutz

Zur Zeit als die ersten Personenbahnhöfe errichtet wurden, trat die europäische Baukunst in eine Übergangsphase zwischen *ancien régime* und Beginn der *Moderne* ein. Im Bahnhofsbau manifestierte sich dies in der stilistischen Konkurrenz zwischen dem ‚aufklärerischen‘, streng geometrischen Klassizismus, der verspielteren, ‚naturverbundenen‘ Romantik und ersten modernen Bauelementen, die den technischen Anforderungen folgten.⁷¹ Baukunst

zu Symbolen der Leistung und des Triumphes der Eisenbahn. Der *Euston Arch* als Prototyp des streng klassizistisch ausgeführten Torbogens war damit aber auch starker Kritik ausgesetzt, da in ihm (analog zum *Arc de Triomphe* in Paris) der Eroberungsgeist der damaligen Zeit zum Ausdruck kam. Nach 125 Jahren wurde der funktional wertlose *Euston Arch* im Jahr 1962 abgerissen. Die Beseitigung löste in der Öffentlichkeit wiederum heftige Kritik aus und stärkte präzedenzfallartig das öffentliche Bewusstsein für die Bedeutung historischer Bahnhofsarchitektur (Föhl 1996: 195; Richards/MacKenzie 1986: 24).

71 Die klassizistische Baukunst, stilistisch eine Gegenbewegung zu Barock und Rokoko, „brachte einen Umbruch im Denken zum Ausbruch, der seine Höhepunkte in der europäischen Aufklärung und den bürgerlichen Revolutionen hatte“ (Schäfers 2003: 65). Ruhige, zum Teil monumentale Baumassen, strenge Symmetrie, rein durchgebildete griechisch-römische Säulenordnungen und ‚rationale‘ geometrische Formen waren Ausdruck einer allein der Vernunft verpflichteten Haltung, nach der alle gesellschaftlichen Bereiche (um)gestaltet werden sollten. Die romantische Baukunst, Teil einer Geistes- und Kulturbewegung, die aus einer enttäuschten Begeisterung für Aufklärung und Revolution resultierte, setzte der

und Wahrnehmungsgewohnheiten standen noch weitgehend in Widerspruch zur ‚vorausseilenden‘ industrie- und bautechnischen Entwicklung. Die Perronhallen der Eisenbahnstationen, zunächst aus Holz, sehr bald aber aus Glas und Eisen gefertigt, bildeten einen neuen ‚Industrie- und Geschwindigkeitsraum‘, der durch Lärm, Rauch und hastige Bewegungen geprägt war. Das Empfangsgebäude auf der anderen Seite diente nicht nur funktionalen Zwecken, sondern vor allem auch dem Repräsentationsbestreben der konkurrierenden Bahngesellschaften. Darüber hinaus hatte es die Aufgabe inne, zwischen den noch grundverschiedenen Bereichen von Stadt- und Eisenbahn-Raum zu vermitteln. Ihm kam insofern eine „Schleusen- oder Transformatorfunktion“ (Schivelbusch 1995: 154) zu, als in ihm die „noch scheuen Benutzer des jungen Schienenweges“ (Föhl 1996: 195) für den industriellen Raum der Eisenbahn vorbereitet wurden.

„Das steinerne Empfangsgebäude, das die Bahnhalle verdeckt, ist notwendig, solange die Stadt noch wesentlich vorindustriell in ihrem Charakter ist. Ein abrupter, nicht durch die Steinarchitektur »abgebremster« bzw. gefilterter Eintritt der industriellen Apparatur Eisenbahn in die Stadt wäre zu diesem Zeitpunkt zu schockierend.“ (Schivelbusch 1995: 155)

In dem „Janusgesicht“ der Bahnhofsbauten (Schivelbusch 1995) mit der je eigenen Bild- und Formsprache der *bautechnischen* Perronhalle und des *baukünstlerischen* Empfangsgebäudes kam somit auch der Versuch zum Ausdruck, den Widerspruch zwischen Modernisierung und Beschleunigung einerseits und noch vorindustriell geprägten Lebens- und Wahrnehmungsweisen andererseits abzumildern. Indem das der Stadt zugewandte Empfangsgebäude das industrielle Gesicht der Bahn-Anlage verhüllte, stellte es „eine Art Vorwand dar, hinter der sich etwas ganz anderes abzeichnet“ (Burckhardt 1997: 282; vgl. auch Krings 1985: 83).

3.2.3 *Der eklektizistische Bahnhofsbau des Historismus*

Eine zweite, historistische beziehungsweise eklektizistische Phase des Bahnhofsbaus lässt sich mit Krings (1985) und Föhl (1996) grob auf den Zeitraum zwischen 1860 und 1910 datieren. In den deutschen Ländern umfasst dieser

strengen Geometrie des Klassizismus ‚natürliche‘ Formen entgegen. An Stelle der Vorherrschaft der Vernunft wurden Emotionalität und Ursprünglichkeit, Natürlichkeit und Brauchtum betont (Kubinszky 1969: 18, 23; Schäfers 2003: 65f.).

Abschnitt vor allem die große Um- und Neubauphase der Berliner Kopfbahnhöfe in den 1860er und 70er Jahren sowie eine Neubauwelle in weiteren deutschen (Groß)Städten, die nach der Reichsgründung 1871 einsetzte und zu Beginn des Ersten Weltkriegs noch nicht überall abgeschlossen war.

Krings (1985) zufolge sind die (Großstadt)Bahnhöfe dieser Zeit durch zwei Charakteristika geprägt: Zum einen wurde das Erscheinungsbild von Empfangsgebäude und Fassade deutlich von der Perronhalle beeinflusst. Das konstruktive Prinzip der (nun zumeist geschlossenen) Perronhalle erhielt mehr Gewicht und wirkte deutlich in der Fassade mit; „äußeres und inneres Erscheinungsbild näherten sich an“ (Föhl 1996: 196). Zum anderen waren die Bahnhofsbauten mit ihrer zur Stadt gewandten ‚Schauseite‘ durch einen lebhaften und reich bebilderten eklektizistischen Stil geprägt, in dem unterschiedlichste ästhetische, weltanschauliche und politische Anschauungen zum Ausdruck gebracht werden konnten. Das architektonische Erscheinungsbild verschob sich allmählich vom buchstabengetreuen Zitat eines einzelnen historischen Stils hin zur Kombination verschiedener Baustile und Stilelemente an ein und demselben Bauwerk. An Stelle der akribischen Nachahmung der Antike im geradlinigen Klassizismus wurden Freiheit und Unabhängigkeit zu neuen Idealen; es begann der „Maskenball der Baukunst“ (Pevsner 1997: 334 zit. n. Schäfers 2003: 77; vgl. auch Föhl 1996: 196; Krings 1985: 36).

„This doctrine strove above all else for visual effect. [...] It was the appropriate mode for an age of spectacle and empire. The railway station became a focus for an outpouring of this feeling.“ (Richards/MacKenzie 1986: 22)

Stahl und Glas wurden in dieser Zeit zu Standardwerkstoffen für den Bau von Perronhallen mit immer größeren Spannweiten⁷² (Föhl 1996: 196). Einen wichtigen Anstoß für diese Entwicklung lieferte der Erfolg des Londoner *Crystal Palace* von 1851, der der kommerziellen Eisenarchitektur insgesamt zum Durchbruch verhalf (Schivelbusch 1995: 153, 212 Anm. 5; vgl. auch Breuer 1998a: 214ff.).

72 Eine Idee von der Dynamik im Hallenbau vermitteln die Hallenbreiten, die zwischen 1866 und 1878 in Berlin erreicht wurden: Berlin *Görlitzer Bahnhof* (1866-68): 36 Meter, *Lehrter Bahnhof* (1869-71): 42 Meter, *Anhalter Bahnhof* (1872-80): 61 Meter. Überboten wurden diese Breiten zur Zeit der Erbauung lediglich von der Perronhalle von London *St. Pancras* (1866-68) mit 73 Metern (Föhl 1996: 196).

„The great train-shed, one of the glories of the nineteenth century, lasted as long as the century itself. It was the triumphant and majestic application of the techniques perfected by Joseph Paxton for the Crystal Palace (1851).“ (Richards/MacKenzie 1986: 21)

Der entscheidende Impuls ging aber von der Dynamik der Verkehrsentwicklung selbst aus, die in beschleunigter Form den Einsatz technologischer Innovationen im Bahnhofsbau erforderte. Sukzessive sollten diese auch dem ästhetischen Zeitgeist entsprechen: Hinsichtlich der Frage nach dem Zusammenspiel von Perronhalle und Empfangsgebäude bildete sich ab den 1860/70er Jahren ein gewisser „Dispositionsfunktionalismus“ (Krings 1985: 67) als dominante Haltung heraus. In Fachkreisen wurde verstärkt gefordert, den Zweck des Baus und den neuen Werkstoff *Eisen*, der die Mobilität auf Schienen erst ermöglicht hatte, auch in der architektonischen Gestaltung des Empfangsgebäudes zum Ausdruck zu bringen. Der Dualismus zwischen dem Künstler-Architekten einerseits, dem Techniker und Ingenieur andererseits sollte aufgehoben werden. Angestrebt wurde statt dessen eine gewisse Materialgerechtigkeit und die Schaffung einer „organischen Verbindung“ von Perronhalle und Empfangsgebäude (Föhl 1996: 196; Krings 1985: 59f., 67ff.).

Als Vorbild für die deutschen Stationen der historistischen Phase gilt vor allem der Pariser *Gare de l'Est* (1847-52) (vgl. Abb. 3), daneben eine Reihe weiterer Bahnhofsbauten, die stilistisch von diesem beeinflusst waren, unter anderem die Londoner *King's Cross Station* (1853).



Abb. 3 Paris, Gare de l'Est (1847-52)

Charakteristisch für den *Gare de l'Est* war die aus eisernen Gitterbogenbindern bestehende Dachkonstruktion der Perronhalle. Sie bildete den Raumtypus der *Passage mit Tonnendach*, welcher im Bahnhofsbau der Folgejahre vielfach nachgeahmt wurde.⁷³ Die Konstruktion der Perronhalle einschließlich des großen Einfahrtbogens im Norden spiegelte sich in der Hauptfassade auf der Süd-respektive ‚Kopfseite‘ des Bahnhofs wider. Hier flankierten zwei dreigeschossige Pavillons einen eingeschossigen loggienartigen Vorbau. In den Hallengiebel war ein hufeisenförmiges Lünettfenster eingesetzt, das den Einfahrtbogen der Perronhalle nachzeichnete. Diese Art der Giebelwand bildete ein Motiv, das in den folgenden Jahrzehnten für Bahnhofsbauten maßgebend war (Krings 1985: 36f.; Kubinszky 1969: 160). Die Hauptfassade von *King's Cross* in London wurde in Anlehnung an *Gare de l'Est* von zwei großen Fensterbögen bestimmt, welche auf die Kontur der dahinter liegenden Hallendächer der Perronhalle schließen ließen und somit den Zweck des Baus hervorhoben (Föhl 1996: 196).⁷⁴

Auch im deutschen Bahnhofsbau fanden zunächst die Motive des Portalfensterbogens und des Bogengiebels französischer Provenienz, mittels derer die Konstruktion der Perronhalle nachgeahmt wurde, Verwendung. In der weiteren Entwicklung bildete sich jedoch über Abänderungen und Neuprägungen ein eigener ‚deutscher‘ respektive ‚preußischer‘ Stil heraus, bei dem der Grundriss französischer Bahnhöfe mit Stilelementen vor allem der romanischen Kathedrale verbunden wurde. Anders als in den 1840er und 50er Jahren, in denen ‚rationale‘ geometrische Formen des Klassizismus den Bahnhofsbau dominierten, wurde hier bald der *Rundbogenstil* bildbestimmend

73 Viele der historistischen Bahnhofsbauten zeichnen sich durch deutliche Anleihen bei abendländischen Sakralbauten aus. Zeigt bspw. die Londoner *St. Pancras Station* große Ähnlichkeiten zur gotischen Kathedrale auf, so finden sich bei den Rundbogenstil-Bahnhöfen vom Typ *Passage mit Tonnendach* große Affinitäten zur Basilika (Krings 1985: 63f). Diese Parallele und deren Symbolik wurden bereits von zeitgenössischen Kritikern thematisiert: „Railway termini and hotels are to the nineteenth century what monasteries and cathedrals were to the thirteenth century. They are truly the only representative buildings we possess.“ (*Building News* (29) 1875: 133 zit. n. Richards/ MacKenzie 1986: 20)

74 Architekt Cubitt strebte für diesen Bahnhof „fitness for its purpose and the characteristic expression of that purpose“ an (zit. n. Föhl 1996: 196). Weitere Nachfolgebauten unterschieden sich in ihrer Gesamtgestalt zwar zum Teil grundlegend von ihrem Pariser Vorbild, zeigten aber durchgehend eine Fassadenkonstruktion, die deutlich an diesem angelehnt war. Bei einigen Bauten wurde die Hauptfassade sogar im Konstruktionsmaterial des Hallendachs errichtet; die Schauseite wurde hier von Fachwerkwänden aus Holz oder Eisen mit weitgehend verglasten Wandfeldern dominiert (z.B. *Metz II, Bahnhof Budapest, Stazione di Porta Nuova* in Turin) (Krings 1985: 38).

(Föhl 1996: 196; Krings 1985: 10). Beispielhaft hierfür sind der 1847-49 erichtete und in den folgenden Jahrzehnten diverse Male abgewandelte Bahnhof in München, bei dem die Perronhalle und das vorgelagerte Empfangsgebäude erstmals zur „gewünschten »organischen Einheit« verschmolzen“ (ebd.: 69), sowie die umgestalteten Bahnhöfe *Stettiner Bahnhof* (1876) und *Anhalter Bahnhof* (1872-80) in Berlin⁷⁵ (vgl. Abb. 4) (Föhl 1996: 196; Krings 1985: 38; Kubinszky 1969: 112ff.).

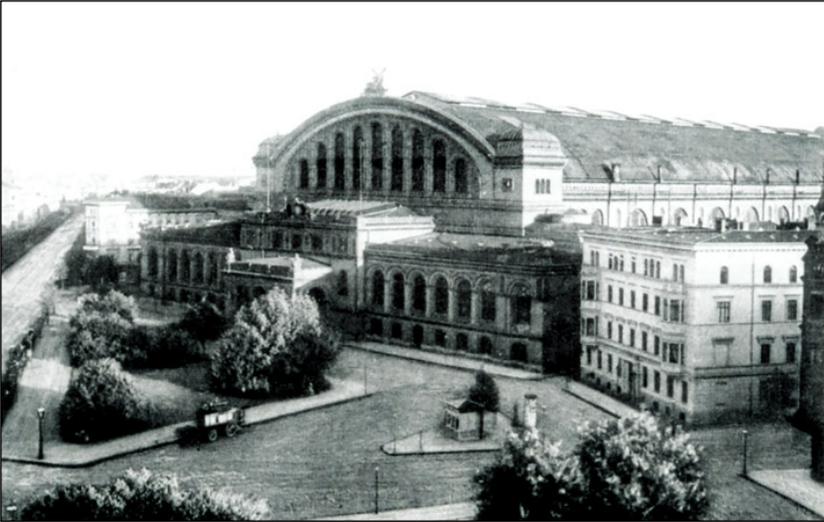


Abb. 4 Berlin, Anhalter Bahnhof (1872-80)

Bei den Berliner Bahnhöfen kam der Zweck des Baus nicht nur durch die Nachahmung der Perronhalle in der Hauptfassade deutlich zum Ausdruck, sondern auch durch die dimensionale Angleichung von Perron- und Empfangshalle, wodurch „beide Bauteile unter ein gemeinsames Dach gebracht

75 Die Um- und Neubauten der Berliner (Haupt)Bahnhöfe in den 1960er und 70er Jahren bildeten die zweite Bahnhofsgeneration in Berlin. Erste ‚kleine‘ Bahnhöfe entstanden bereits in den 1840er Jahren (*Potsdamer, Anhalter, Stettiner, Schlesischer* und *Hamburger Bahnhof*). Eine Zunahme der in Berlin endenden Eisenbahnlinien sowie militärstrategische Überlegungen führten schließlich zum Bau von Verbindungslinien zwischen diesen Bahnhöfen, mit dem die Neu- und Umbauten einhergingen. Eine wesentliche Voraussetzung für diese Bautätigkeiten war der Abriss der Berliner Stadtmauern im Jahr 1867 (vgl. Gottwaldt 1996; Krings 1985: 97ff.; Kubinszky 1969: 83-92).

werden“ konnten (Krings 1985: 42f., vgl. auch ebd.: 69; Föhl 1996: 196). *Stettiner* und *Anhalter Bahnhof* mit ihren ausgeprägten Bogengiebelfassaden wurden schließlich selbst zu Ausgangspunkten „einer eigenständigen Gestaltungstradition“. In ihrer „Frankfurter Fassung“ (Krings 1985: 57) wurde die hier entwickelte (Portal)Bogengiebelfassade bis Ende des Jahrhunderts an zahlreichen weiteren Bahnhöfen realisiert, unter anderem in Bremen (1885-89), Köln (1891-94) und Dresden (1892-98) (ebd.; Kubinszky 1969: 89ff., 128ff.).

Die 1880er und 90er Jahren waren stilistisch von der Neorenaissance dominiert, wie sie unter anderem am Frankfurter (1884-88) und am neuen, vom Jugendstil beeinflussten, Kölner *Hauptbahnhof* umgesetzt wurde. Der Frankfurter *Centralbahnhof*, zur Zeit der Eröffnung der größte Bahnhof Europas, ersetzte drei in unmittelbarer Nähe gelegene kleinere Bahnhöfe, die im Besitz verschiedener Eisenbahngesellschaften waren. Eine dreischiffige eiserne Perronhalle in Bogenbinderkonstruktion überspannte insgesamt 18 Gleise. Die drei Hallenschiffe, die den ehemaligen Stationen entsprachen, bildeten ein „dreiteiliges Raumkontinuum“ (vgl. Krings 1985: 69ff., 246ff.); die fast auf Bodenniveau beginnenden Gitter-Kastenbinder vermochten „den Gegensatz von Wand- und Dachzone aufzuheben“ (Föhl 1996: 197)⁷⁶. Auch hier wurden, angelehnt an die Berliner Bahnhöfe, Perron- und Empfangshalle zu einer Einheit verknüpft: Mittels Arkaden und Bogengiebel wurde das Profil der Perronhalle in der Hauptfassade deutlich hervorgehoben; das Tonnendach der Halle wurde im Mittelrisalit des Empfangsgebäudes fortgeführt (s. auch Kubinszky 1969: 95ff.).

Unter anderem in Hannover (eröffnet 1881), Hildesheim (um 1890), Düsseldorf (1890), Köln (1894) und Erfurt (1893) wurden schließlich (spät)historistische Stationen errichtet, deren Fassade eklektizistisch gestaltet war, bei deren Bahnsteighalle aber bereits moderne Gestaltungsprinzipien verwirklicht wurden. Im Hannoveraner Bahnhof führten Personentunnel zu den Bahngleisen; angesichts des verstärkten Bahnverkehrs konnten die Passagiere so davon abgehalten werden, die Gleise zu überschreiten. Bei den Bahnhöfen in Hildesheim, Düsseldorf, Köln und Erfurt, Kombinationstypen aus Kopf- und Durchgangsbahnhöfen, befanden sich die Warteräume nicht im der Stadt

76 In dieser Konstruktion manifestierte sich Burckhardt (1997: 282) zufolge ein „Kult des Geschwindigkeitsraumes“ und ein „Dematerialisierungsprozeß“, indem die Perronhalle immer „durchlichteter“ und „grenzenloser“ erschien. Sie war beispielgebend für weitere Großstadtbahnhöfe, in ähnlicher Form wurde sie z.B. in Köln (1891-94), Basel (1904-07), Hamburg (1903-06) und Leipzig (1910-15) umgesetzt (Krings 1985: 75).

zugewandten Empfangsgebäude, sondern ausschließlich in einem Gebäude auf einem breiten Insel- beziehungsweise Mittelbahnsteig. Diese Anordnung wurde für die Anbindung von Regionalbahnen an Fernstrecken entwickelt; vorrangiges Ziel war es, kurze Wege ohne Niveauunterschiede für die Reisenden zu schaffen (Krieg 1996: 238). Diese Stationen zählten zu den ersten, bei denen die (nunmehr an die Eisenbahn gewöhnten) Reisenden das Verkehrsgeschehen direkt betrachten konnten (Kubinszky 1969: 128ff.).

Zur Jahrhundertwende ging der historistische Baustil auch im Bahnhofsbau allmählich seinem Ende entgegen. Die Renaissancen wurden von Neobarock und Neoromanik als späthistoristischen Stilen abgelöst, welche besonders Kaiser Wilhelm II. als „geeignete Ausdrucksmittel für die Repräsentation seiner Reichsidee betrachtete“ (Krings 1985: 65). Diese Stile konkurrierten ihrerseits mit Jugendstil und frühmodernen Formen als *Gegenbewegung* zum Historismus. Als beispielhaft für die späthistoristischen Bahnhofsbauten gilt unter anderem der Wiesbadener *Hauptbahnhof* (1904-06) (vgl. Abb. 5), der eine deutliche Trennung von Perronhalle und Empfangsgebäude zeigt.



Abb. 5 Wiesbaden Hauptbahnhof (1904-06)

Die Empfangsgebäude der späthistoristischen Bahnhofsbauten zeichneten sich durch wuchtige Baumassen mit mittelalterlichen Anklängen aus, mittels derer versucht wurde, „die dahinterliegende Eisen-Glas-Konstruktion vergessen zu machen“ (Schivelbusch 1995: 155; s. auch Parissien 1997: 130f.). Von

zeitgenössischen Kritikern wurden sie dem entsprechend vielfach als veraltet und reaktionär gescholten. An Stelle historisierender Stile wurde eine neue, dem Industriezeitalter angemessene Richtung im Bauwesen, ein *Neues Bauen*, gefordert. Der Ruf wurde lauter nach neuen Formensprachen, die es vermochten, ohne schmückende Ornamentik die Ingenieurbauten auch äußerlich zum Vorschein treten zu lassen (Krings 1985: 65f.; Kubinszky 1969: 21f., 82).

3.2.4 Zweite Einschaltung: Vom Zweck- zum Repräsentationsbau

Als sich Stadt und Bahnhof in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts allmählich annäherten und die Stadt zunehmend industrielle und vom modernen Verkehr geprägte Züge annahm, wurden die (Großstadt)Bahnhöfe zu komplexen und betriebsamen Umschlagplätzen. Der transitorische Charakter der Bahnhöfe erfasste die Gebäude, ihre innere Struktur wie auch ihre Schau-seiten selbst.

Gegenüber den verwandten Bauten der Eisenarchitektur (Markthallen, Passagen, Kaufhäuser, Ausstellungshallen) waren Bahnhöfe industrielle Bauten, in denen die Transportindustrie *Eisenbahn* unmittelbar sicht-, hör- und fühlbar wurde; „im, nein *durch* den Bahnhof [fand] der Verkehr in actu statt“ (Schivelbusch 1995: 153, Hervor. i. Orig.). Bei zunehmender Größe und in Kontrast zur Monumentalität der Statik wurde die Verkehrs-*Station*, der Ort, an dem die Züge (zeitweilig) zur Ruhe kommen, selbst zu „einem *Raum in Bewegung* [...], einem Gebäude, das sich im Laufe der Zeit den Notwendigkeiten der Bewegung anpasst“ (Burckhardt 1997: 281; Hervorh. i. Orig.). Bahnhofsentwickler und -konstrukteure versuchten, durch eine typische Formgebung und durch einen „materialikonologischen“ Einsatz (Bandmann 1969 zit. n. Krings 1985: 429 Anm. 272) ‚bahnhofstypischer‘ Baumaterialien den Zweck und das ‚Wesen‘ der Verkehrsbauten zum Ausdruck zu bringen; Technik und Ästhetik gingen eine neue Verbindung ein. In großen Bahnhöfen verdichtete sich das „Real-Imaginäre“, die

„lebensweltliche Erfahrung von Technik, die gerade im Technischen selbst nicht aufgeht. Industrie und Technik schaffen einen neuen Raum gesellschaftlicher Erfahrung, der der technischen Welt entspringt, ohne sich jedoch auf diese reduzieren zu lassen.“ (Stierle 1987: 282 zit. n. Schwarz 1996: 290)

Jenseits rein technisch-funktionaler Erfordernisse erschienen große Bahnhöfe wie doppelgesichtige Paläste, in denen Vergangenheit und imaginierte Zukunft miteinander verbunden waren. Während die Perronhallen den Londoner *Crystal Palace*⁷⁷ zum Vorbild hatten, wurden die Empfangsgebäude mit ihren eklektizistischen Fassaden und den vorgelagerten Bahnhofsplätzen zu Projektionsflächen der Selbstdarstellung von Eisenbahngesellschaften, Staat und Bürgertum. Im freien Spiel der Stile wurde mit den Schauseiten „bewußt an die längst untergegangene Tradition von feudalen Schloß- und Palastbauten anknüpft, [...] um das Imposanteste der Vergangenheit mit dem Impo- santesten von Heute und Morgen zu verbinden“ (Schwarz 1996: 290). Ob ihres reichen Formenschatzes mit Stilelementen, die nahezu den gesamten Bereich des („öffentlichen“) irdischen wie göttlichen Lebens abzudecken vermochten⁷⁸, konnten politische und ideologische Assoziationsebenen angesprochen werden, die vom „National- bis zum Heimatgedanken, vom Neoab- solutistischen bis zum Bürgerlichen“ reichten (Krings 1985: 65; vgl. auch Lichtenberger 2002: 130ff; Richards/MacKenzie 1986: 28).

„Die zunehmend aufwendigere Gestaltung der Bahnhofsbauten, die stetig sich steigenden Hallendimensionen, die zeitweiligen Turmmode- nen, nicht zuletzt die »Ikonographie« der Bauten, das alles war weit- gehend motiviert durch den Wettstreit zunächst der Privatbahn-Ge- sellschaften um die Kunden, dann, bei Privat- wie bei Staatsbahnen, durch die Rivalitäten und das Prestigedenken im staatlich-politischen Bereich. Das Zeitalter der Nationalstaaten hatte hier ein mögliches Vehikel gefunden für eine massenwirksame Demonstration der Leis- tungsfähigkeit der eigenen Industrie und Verwaltung, der »Lebens- kraft« des eigenen Volkes, Elemente letztlich der Staatsideologie.“ (Krings 1985: 80)

77 Bereits im Namen *Crystal Palace* drückt sich der Beginn einer neuen Epoche und deren Verknüpfung mit dem Alten aus; er ist „eine Geste imaginärer Besetzung“ (Schwarz 1996: 290).

78 Neben der Bahnhofsuhr, die bereits in den 1850er Jahren zu einem integralen Bestandteil der Bahnhofsfassade wurde, zählten bald nahezu alle erdenklichen Motive zu den ‚charakteristischen‘ Gestaltungselementen der historistischen Empfangsgebäude: Säulen, Palister und Arkaden, allegorische Figuren wie Götter und Göttinnen, Heilige und Engelsgestalten, Bahn- und Technikallegorien in Form von Flügelrädern, Dampf- und Elektrizitätsdarstellungen, Staats-, Länder- und Stadtwappen, Abbildungen von Handel, Schifffahrt und Eisenbahn, landwirtschaftliche und industrielle Produkte, Typen des Reisepublikums u. v. m. (Föhl 1996: 199; Krings 1985: 78).

Zur gleichen Zeit wurde die Stadttor-Metaphorik, die Bahnhöfen bereits in den Anfangsjahren angetragen wurde, ‚salonfähig‘. Ab den 1860er Jahren dienten die Empfangsgebäude nicht mehr nur als Schleuse und Wahrnehmungsschutz, sondern zunehmend als „Riesenvestibüle einer großen Stadt“ (Lucae 1869: 289 zit. n. Krings 1985: 79), als repräsentative Stadttore, die die alten Tore ersetzten. Bahnhofsbauten waren keine reinen *Nutz-* oder *Bedürfnisbauten* mehr, sondern zählten nunmehr zu den *höheren Profanbauten* respektive zur *Monumentalarchitektur* (Krings 1985: 70, 80). Hervorgehoben werden sollte der Charakter eines „öffentlichen Gebäudes“, was mittels offener Arkaden und der türme flankierten (Triumph)Tor-, Portalbogen- und Bogengiebel Fassaden zum Ausdruck gebracht wurde (ebd.: 78ff.). In einer enthusiastischen Beschreibung des *Anhalter Thors* in Berlin, wie der *Anhalter Bahnhof* auch genannt wurde, hieß es:

„Die Städte, über den zu eng gewordenen Mauergürtel hinauswachsend, streifen gern diesen mitsamt seiner Thor- und Zinnenverzierung ab, und an Stelle der sonstigen Thore, die das Symbol des Abschließens gegen Außen waren, baut man heut Thore, die das willkommene Symbol des weiten Aufschließens nach Außen sind: prächtige Tempel des luftigen Reisegottes ‚Dampf‘, und nennt sie Bahnhöfe.“ (Neue Blatt 1880 zit. n. Krings 1985: 79; Hervorh. i. Orig.)

Die repräsentativ angelegten Bahnhofsplätze schließlich bildeten eine gestalterische Einheit mit den Empfangsgebäuden; in dieser Form wurden sie zu Schauplätzen einer bürgerlichen Öffentlichkeit.

„Durch ihre besondere Gestaltung wurden sie zu Spiegeln des Lebensgefühls einer Epoche, in dem die Eisenbahn als Inbegriff des Fortschritts einen ungewöhnlich breiten Raum einnahm. [...] Die Fassaden gehören zu den Kulissen der Inszenierung des Lebens, zu dem im 19. Jahrhundert in ganz neuer Dimension das Reisen, also Ankommen und Abfahren, gehört. Mit und auf dem Bahnhofsplatz präsentiert sich die Stadt.“ (Bickel 1996: 41)

In der Entwicklung und Gesamtkonstruktion der Bahnhöfe mit ihrer typischen Zweiteilung, „mi-usine, mi-palais“ (Schivelbusch 1995: 153), manifestierten sich politische, ökonomische, und soziale Widersprüche einer durch Industrialisierung, Urbanisierung und Expansion geprägten Gesellschaft auf dem Weg zur industriekapitalistischen Moderne. Die baukünstlerischen Bemühungen, eine Relation von Zweck und Form herzustellen und den Verkehrsbauten einen ‚angemessenen‘ Ausdruck zu verleihen, lassen sich als

Versuche begreifen, die Widersprüche aufzugreifen und gestalterisch aufzuheben. Krings (1985: 83) spricht in diesem Zusammenhang von einem „historisierenden Funktionalismus“, bei dem es, dem ästhetischen Zeitgeist und bürgerlichen ‚Geschmack‘ entsprechend, darum ging, den eisernen Industrieraum der Perronhalle zu *be-* und nicht zu *verkleiden*. Die ‚modernen‘ Stimmen, die in den Diskussionen um die adäquate Verknüpfung der beiden Gebäudeteile lauter wurden, forderten indes eine ‚wirkliche‘ Einheit von Funktion, Konstruktion und Form, „um den wahren Inhalt eines Kunstwerkes, eines Gebäudes klar zum Vorschein treten zu lassen“ (Kubinszky 1969: 20). Hierin artikulierte sich ein neues Bewertungssystem, das den Historismus mit seinem Fassadenkult angesichts der „Trennung von Kunst und Leben“ für gescheitert erklärte. An der ‚fortschrittlichen‘, ‚sachlicheren‘ Formensprache der Ingenieurbauten, welche zunehmend zum neuen Vorbild erhoben wurde, habe sich auch der Bahnhofsbau zu orientieren (Krings 1985: 12, 75f.). Diese von frühen Vertretern der Avantgarde und Modernisten vortragene Kritik, die historisierenden Stilen ihre bis dahin unangefochtene Gültigkeit absprach, beschränkte sich selbstverständlich nicht auf den Bahnhofsbau und ebenso wenig auf die Architektur, sondern war Teil einer breiten Reformbewegung und Gesellschaftskritik (vgl. hierzu bspw. Schäfers 2003: 84ff., 106ff.; Rodenstein 1991). Das hier gesetzte Bewertungssystem und die Versuche, die technisch-rationale Formensprache auch in der Architektur anzuwenden, sollte bis in die 1960er Jahre Bestand haben.

3.2.5 *Aufbruch in die Moderne*

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts, als sich im Bahnhofsbau Neobarock und Neoromantik einerseits, (Prä)Moderne⁷⁹ andererseits gegenüberstanden, war es für die neuen, nicht- bzw. antihistoristischen Bewegungen zunächst schwer, Einzug in diesen konservativ orientierten, staatlich monopolisierten Baubereich zu halten. Auch nach dem Ersten Weltkrieg, während dem der Bahnhofsbau erstmals zum Erliegen kam, dominierten zunächst weiterhin historisierende Stile. Bei einem allgemein starken Rückgang der Bautätigkeiten wurden vornehmlich bereits geplante oder begonnene Projekte fortgeführt, unter anderem in Leipzig (1910-15) und Mailand (1912, 1925-31), wo

79 Der Jugendstil als Gegenbewegung zum Historismus und Bruch mit der Tradition spielte im deutschen Bahnhofsbau lediglich eine untergeordnete Rolle. Von diesem beeinflusst waren bspw. die *Hauptbahnhöfe* in Karlsruhe (1908-13) und Darmstadt (1909-12) (Kubinszky 1969: 21).

die beiden größten Bahnhöfe Europas, monumentale Symbole staatlicher Macht und Stärke, entstanden (Föhl 1996: 197f.; Krings 1985: 10; Kubinszky 1969: 34, 82).

Ab den 1920er Jahren konnte sich jedoch allmählich die funktionalistische Moderne mit ihrer reduktionistischen Programmatik durchsetzen, womit eine „Entmonumentalisierung“ (Schwarz 1996: 288) der Verkehrsstationen einherging. In formaler Hinsicht gab es nur eine Ausdrucksweise: absolute Schlichtheit (Kubinszky 1969: 23). So hieß es bereits 1914 im Jahrbuch des Deutschen Werkbundes:

„Für den Architekten steht jedenfalls fest, daß der moderne Bahnhof weder eine Stätte innerer Erhebung noch festlicher Hochstimmung ist. Was wir von ihm erwarten, ist knappste Anpassung an das verwickelte Zwecksystem, vollkommene Übersichtlichkeit über den vielgliedrigen Bauorganismus und Gewährung eines höchst entwickelten, aber durchaus persönlichen Komforts.“ (Osthaus 1914 zit. n. Schwarz 1996: 288)

Der Bahnhofsbau der Zwischenkriegszeit zeichnete sich in erster Linie durch Sparsamkeit aus, nicht nur in formaler Hinsicht, sondern auch bezüglich der Anzahl und des Umfangs der Neubauten. Der neue *moderne Geist*, der Architektur und Städtebau durchzog, ließ die Eisenbahn und den Bahnhofsbau verkehrspolitisch wie wirtschaftlich in den Hintergrund rücken. Die Eisenbahn als Symbol des technischen, geistigen und wirtschaftlichen Fortschritts wurde von Ozeandampfer, Automobil und Flugzeug abgelöst.

„[D]ie heroische Epoche der Bahnhöfe war mit dem 1. Weltkrieg im wesentlichen zuende gegangen, die bauliche Selbstdarstellung der Eisenbahn taugte nicht mehr als architektonische Pathosformel.“ (Schwarz 1996: 288)

Diese Sparsamkeit im Bahnhofsbau markierte auch den Anfang vom Ende des „Kristallpalastes der Schienen“ (Richards/MacKenzie 1986: 29 zit. n. Schwarz 1996: 288), der großen gewölbten Bahnsteighalle. Aus bau- und verkehrstechnischen Gründen (Beton ersetzte Glas, Elektrizitäts-Loks ersetzten die ‚rollende Dampfmaschine‘) wurde die Bahnsteighalle zunächst in den USA, dann auch in Europa sukzessive durch die preiswertere Überdachung einzelner Bahnsteige ersetzt (Parissien 1997: 35; Kubinszky 1969: 82; Schivelbusch 1995: 156, 213; Schwarz 1996: 288).

Erste Bahnhöfe mit einem ‚sachlicheren‘ Baustil, von Kubinszky (1969: 138ff.) der Prämoderne zugeordnet, entstanden in Karlsruhe (1908-13), Oldenburg (1912-15) und Basel *Badischer Bahnhof* (1913). Richtungsweisend für den modernen Bahnhofsbau in Deutschland wurde schließlich der Bahnhof in Stuttgart (1911-22/28) (vgl. Abb. 6). Die lange Bauzeit des Stuttgarter neuen *Hauptbahnhofs*, während der der ursprüngliche Entwurf zahlreiche Abänderungen erfuhr, ließ ihn zum Bindeglied zwischen dem Bauen der Jahrhundertwende und der Frühphase moderner Sachlichkeit werden. Die Fassade des Steinbaus, die keinerlei Ornamentik mehr aufwies, sollte deutlich den Zweck des Baus widerspiegeln, unter anderem durch einen das Gebäude überragenden Turm sowie zwei Vorhallen mit ungleich großen Toren, die als Eingangsbereich für Nah- und Fernverkehr dienten. ‚Modern‘ erschien er zudem durch die Bündelung verschiedener Nutzungsformen (neben dem Bahnbetrieb waren u.a. Kino, Postamt und Hotel untergebracht). Dieser Bahnhof diente als wichtiges Beispiel für den weiteren Bahnhofsbau der Zwischenkriegszeit. In Oberhausen (1929-34) und Düsseldorf (1932-34) wurden schlichte backsteinverkleidete Stahlbeton-Empfangsgebäude errichtet, die insbesondere durch das Verhältnis von Turm- und Geschossbau deutliche Anleihen an den Stuttgarter Bahnhof aufwiesen (Bartetzko 1996: 210; Föhl 1996: 198; Krieg 1996: 239; Kubinszky 1969: 34, 142ff.; zum *europäischen* Bahnhofsbau der Moderne s. Parissien 1997: 201ff.).



Abb. 6 Stuttgart Hauptbahnhof (1911-22/28)

3.2.6 Zweiter Weltkrieg und Nachkriegszeit

Nach der „Machtübernahme“ durch die Nationalsozialisten wurde der Eisenbahn- und Bahnhofsbau insbesondere zugunsten des Autobahnbaus auf ein Minimum reduziert. Bereits in Bau befindliche Bahnhöfe wurden beendet, vielerorts wurden auch notwendige Umbauten vorgenommen; bescheidene Neubauten, in der Regel im Stil der so genannten *Heimatschutzarchitektur*, entstanden allenfalls dort, wo das Eisenbahnnetz auf strukturschwache Gebiete ausgeweitet wurde. Massige Wände mit zumeist kleinen Fensteröffnungen sowie Satteldächer gaben ihnen eher das Aussehen von Guts- als Bahnhöfen (Bartetzko 1996: 212; Kubiszky 1969: 147).⁸⁰

Ausnahmen bildeten die Planungen für zwei gigantische Großprojekte in München und Berlin, die Inbegriffe eines „reaktionären Modernismus“ (Bartetzko 1996: 211) darstellten, wegen des Krieges aber nicht ausgeführt wurden. Der Münchener neue *Hauptbahnhof* (Planungsbeginn 1934) war als ein domartiger, überkuppelter Rundbau geplant, dem kreissegmentförmig Schalter- und Empfangshalle sowie Büros und Geschäfte angefügt waren. Als Bestandteil des offiziellen Programms zum „Ausbau der Hauptstadt der Bewegung“ sollte er End- und Schaupunkt einer 2,4 km langen und 120 Meter breiten Achse werden (ebd.: 212). Der Entwurf von Hitlers Architekten und späteren Industrie- und Rüstungsministers Albert Speer für den neuen Berliner *Südbahnhof* sah einen annähernd quadratischen Baukörper vor, welcher als weltweit größter Bahnhof eine Fläche von rund 34 Hektar eingenommen hätte. Das Zentrum sollte eine 300 mal 300 Meter große, 55 Meter hohe Halle bilden. In den Rahmenbauten war unter anderem Platz für ein 3000-Betten-Hotel vorgesehen. Analog zu den Planungen in München sollte der Bahnhof den Endpunkt einer repräsentativen Nord-Süd-Achse bilden und zum „Staatsbau ersten Ranges stilisiert werden“ (ebd.: 212, 214).

Während des Zweiten Weltkriegs waren Bahnhöfe Orte von großer militärstrategischer Bedeutung und somit bevorzugte Ziele bei Luftangriffen. Insbesondere in großen Städten, an wichtigen Verkehrswegen und in der Nähe von kriegsbedeutenden Betrieben gab es nach Kriegsende nur wenige Gebäude,

80 Gegenbewegungen zur städtebaulichen Moderne in Form von Bauten mit historisierenden Formen (v.a. Neobarock) oder im Heimatstil waren vereinzelt bereits in den 1920er Jahren zu verzeichnen (Kubiszky 1969: 144). Zumindest in Teilen äußerte sich darin eine in der Weimarer Republik weit verbreitete Furcht vor dem Tempo der Zeit; Gegner der Moderne kritisierten die „permanente Aufbruchbereitschaft, Wandel und Unstetigkeit“ (Bartetzko 1996: 210), die die modernen Neubauten signalisierten.

die nicht beschädigt oder zerstört waren. Der Wiederaufbau, der (so weit wie möglich) bei laufendem Bahnbetrieb⁸¹ und (vor allem bei großen Bahnhöfen) etappenweise verlief, beschränkte sich in den ersten Jahren auf Provisorien und behelfsmäßige Lösungen. Zunächst ging es darum, mit den vorhandenen Mitteln Kriegsschäden zu beseitigen und den wieder anwachsenden Verkehr zu bewältigen. Angesichts der Zerstörungen wurde vielerorts diskutiert, die Bahnanlagen außerhalb des Stadtgebietes neu aufzubauen. In den meisten Städten wurde, vor allem auf Grundlage wirtschaftlicher Erwägungen, jedoch entschieden, die Personenbahnhöfe an ihrem alten Ort instand zu setzen oder wieder aufzubauen, während der Güterverkehr oftmals in äußere Stadtgebiete verlagert wurde (Kubinszky 1969: 39f.).⁸²

Der Schwerpunkt des Wiederaufbaus, der parallel zu umfassenden Modernisierungsmaßnahmen im gesamten Eisenbahnwesen verlief (Elektrifizierung, Rationalisierung, Modernisierung des Bahnsicherungswesens etc.), lag in den fünfziger Jahren (ebd.: 39ff.; 147ff.). Der erste Neubau der Deutschen Bundesbahn von größerer verkehrlicher und städtebaulicher Bedeutung wurde 1953-55 in Heidelberg errichtet (vgl. Abb. 7). Hier wurden die bereits vor dem Krieg angestellten Planungen verwirklicht, die Bahnanlagen umzugestalten und den über einhundert Jahre alten Kopfbahnhof an einer anderen, vom Stadtkern weiter entfernten Stelle durch einen Durchgangsbahnhof zu ersetzen. Wie nahezu alle weiteren Neubau- und Erweiterungsprojekte der 1950er und 60er Jahre auch, wurde der neue Heidelberger *Hauptbahnhof* im Stil der klassischen respektive funktionalistischen Moderne errichtet. Charakteristisch sind die verglasten Seitenwände der großen Schalterhalle sowie eine hallenartige Bahnsteigbrücke aus Beton und Glas, die zu den Gleisen führt (ebd.: 150)

81 Auch während des Krieges ist der Bahnverkehr nie gänzlich zum Erliegen gekommen, was vor allem auf die militärstrategische Bedeutung der Eisenbahn zurückzuführen ist.

82 In Berlin hingegen sind, unter gänzlich veränderten politischen Bedingungen der ehemaligen Reichshauptstadt, bis Mitte der 1960er Jahre alle großen Kopfbahnhöfe abgerissen worden; lediglich die Bahnhöfe an der Stadtbahnstrecke wurden wieder aufgebaut (Kubinszky 1969: 90ff.).



Abb. 7 Heidelberg Hauptbahnhof (1953-55)

Weitere große Bahnprojekte waren der Neubau des Bochumer *Hauptbahnhofs* (1955/56) mit seiner für die fünfziger Jahre typischen Rasterfassade und einer verglasten, von einem geschwungenen Betondach überspannten Vorhalle, der Wiederaufbau der *Hauptbahnhöfe* in Kassel (1956-61) und Münster (1953-57), der Neubau der Empfangsgebäude in Köln (1951-57) und Würzburg (1953-61) sowie der Neubau des 1944 zerstörten Münchener *Hauptbahnhofs* (1946-60) und des *Hauptbahnhofs* in Saarbrücken (1966 beendet) (Krieg 1996: 233; Kubinszky 1969: 151f.; 157). In Braunschweig wurde 1960 der alte Kopfbahnhof durch einen Durchgangsbahnhof ersetzt. Aufgrund von Bemühungen des Denkmalschutzes, der ab den 1960er Jahren auch im Bahnhofsbaus eine (wenn auch noch untergeordnete) Rolle spielte, wurde der Abbruch des Kopfbahnhofs durch Verkauf und Umnutzung verhindert (Krieg 1996: 233f.; Kubinszky 1969: 152).

In den meisten großen Bahnhöfen wurde zudem das Interieur umgestaltet und in neuem Design ausgestattet. Vielerorts wurden zudem, wie es Kubinszky (1969: 155) umschreibt, die „als überflüssig erwiesenen überdimensionalen Innenhöhen [...] mit Hilfe von Zwischendecken vermindert und so bessere Raumproportionen erzielt“.⁸³ Diese für die 1950er und 60er Jahre typische

83 Diese Einschätzung mag aus heutiger Sicht vielleicht schwer nachvollziehbar erscheinen, entspricht jedoch nicht nur dem damaligen Zeitgeist, sondern thematisiert auch implizit die atmosphärische Wirkung hoher Hallen, in denen sich die *PassantInnen* durchaus verloren fühlen können (vgl. hierzu auch Hasse 2002a). Nicht ohne Grund wurde der großen Bahnhofs- (Wandel- bzw. Empfangs)halle im Französischen der Name *salle des pas perdus* (Saal der verlorenen Schritte) gegeben. Der rein funktionale Grund für das sog. Abhängen der Decken lag indes in der Angleichung der Empfangshalle an die Gleishalle bzw. -dächer,

Maßnahme wurde oft in Verbindung mit Nutzungsänderungen und -ergänzungen durchgeführt. Durch den Einbau von Kiosks, Pavillons, Kinos und ähnlichem sowie die Errichtung von Gaststätten, die die Funktion der Wartesäle übernahmen, wurden viele (Groß)Bahnhöfe in Richtung Einkaufs- und Dienstleistungscenter erweitert.

In den 1970er und 80er Jahren sind nur vereinzelt Umbau- und Renovierungsprojekte realisiert worden, diese vorwiegend aus verkehrlichen und/oder städtebaulichen Gründen. So wurde der 1890 eröffnete und 1932-34 umgebaute Düsseldorfer *Hauptbahnhof* zwischen 1980 und 85 aus Anlass des Baus einer Unterführung für die Stadtbahn umgebaut. Die in den 1930er Jahren erbaute gläserne Gleishalle wurde aufgegeben und durch eine Halle in offener Bauweise ersetzt, zudem wurde der Bahnhof zu einem „Supermarkt für Verkehrsleistungen“ umgestaltet (Krieg 1996: 237). In Hamburg wurde 1978 der um die Jahrhundertwende im späthistoristischen Stil erbaute Bahnhof *Altona* abgerissen und durch einen (von außen einem Büro- und Kaufhaus gleichenden) Neubau ersetzt. Anders als es bei diesem vielfach gescholtenen Projekt der Fall war, wurde mit den beiden anderen großen Hamburger Bahnhöfen schonender umgegangen: Wegen starker Korrosionsschäden wurde 1984 bis 91 die Wandelhalle des späthistoristischen Hamburger *Hauptbahnhofs* unter Wahrung des Denkmalschutzes erneuert. Der Bahnhof Hamburg *Dammtor* wurde 1989 in wesentlichen Teilen restauriert (ebd.).

Der einzige Bahnhofs-Neubau dieser Zeit ist der 1991, nach einer zehnjährigen Planungs- und Bauzeit fertiggestellte Bahnhof *Kassel Wilhelmshöhe*. Der wesentliche Grund für den Neubau lag im Bestreben der Deutschen Bundesbahn, die Hochgeschwindigkeitstrasse zwischen Hamburg/Hannover und Stuttgart beziehungsweise München bei Reduzierung der Fahrzeiten auszubauen; der Kasseler *Hauptbahnhof*, ein Kopfbahnhof in Innenstadtlage, hätte den Anforderungen nicht genügen können. Beim Bahnhof *Wilhelmshöhe* wurde über rein funktionale Kriterien hinaus versucht, ihn gestalterisch als „öffentlichen Ort“ kenntlich zu machen (v.a. durch die offene Bauweise und einen ausladenden Baldachin vor dem Empfangsgebäude) und eine räumliche und funktionale Verzahnung mit dem Stadtraum zu schaffen (von Gerkan 1996: 54).

die aufgrund der Substitution der Diesellok durch die E-Lok geringere Höhen benötigte(n). Die hohen Hallen verloren damit ihre *raison d'être*.

Über Um- und Neubauten in der ehemaligen DDR ist in der Literatur nur sehr wenig zu finden. Neben einigen Umbauten an Großbahnhöfen fällt in den Bereich der Deutschen Reichsbahn aber beispielsweise auch die Instandsetzung des zweitältesten erhaltenen und zugleich ältesten in Betrieb befindlichen Bahnhofs in Deutschland. Anlass für die Erneuerungsarbeiten an dem kleinen Bahnhof in Niederau, welcher an der 1839 eröffneten ersten deutschen Fernbahnlinie zwischen Leipzig und Dresden liegt, war das 150jährige Jubiläum der Bahnstrecke (Krieg 1996: 234f.).⁸⁴

1990/91 wurde der Portikus des 1842 bis 45 errichteten *Bayrischen Bahnhofs* in Leipzig, des ältesten erhaltenen Kopfbahnhofs Deutschlands, saniert. Nachdem der Portikus während des Zweiten Weltkriegs schwer beschädigt und 1950 in Teilen demontiert wurde, war es vor allem der im Dezember 1989 gegründete *Verein zur Rettung des Bayrischen Bahnhofs*, der die Sanierung durchsetzte. Vorherige Bemühungen, den Bahnhof als Verkehrsmuseum der Deutschen Reichsbahn zu nutzen, waren erfolglos geblieben (ebd.: 235).

3.2.7 *Dritte Einschaltung: Bahnhofsbauarchitektur der Nachkriegszeit im Spiegel zeitgenössischer Kritik*

Die Bahnhofsbauten des 20. Jahrhunderts, insbesondere die Neu- und Umbauten nach dem Zweiten Weltkrieg und der ‚sachliche‘ Stil der strengen Moderne, der in ausdrücklichem Gegensatz zu den historisierenden Stilen stand, werden in der Literatur recht unterschiedlich, zumeist aber sehr kritisch beurteilt. Bezeichnend ist vor allem „eine Stimmung des Zurückblickens auf eine ferne Vergangenheit, des Abschieds von einer untergegangenen Epoche und nicht zuletzt auch der Wehmut und Nostalgie“ (Schwarz 1996: 288), die sich wie ein roter Faden durch die internationale Literatur der 1970er und folgenden Jahre zur Geschichte der Bahnhöfe zieht.

Eine der wenigen positiven und wertschätzenden Beurteilungen der Wiederaufbau- und Modernisierungsprojekte nach dem Zweiten Weltkrieg findet sich bei Kubinszky. In seinem 1969 erschienenen Buch bezeichnet er den Wiederaufbau der 1950er und 60er Jahre als die „zweite große Epoche des Bahnhofbaues“ (Kubinszky 1969: 22) beziehungsweise als „die zweite

84 Der älteste erhaltene deutsche Bahnhof liegt im niedersächsischen Vienenburg an der 1837-41 errichteten ersten Staatsbahn Deutschlands zwischen Braunschweig und Bad Harzburg. 1979 sollte er gegen den Widerstand des Denkmalschutzes abgerissen werden. Aus Kostengründen wurde dieser Plan seitens der Deutschen Bundesbahn jedoch nicht umgesetzt; der Bahnhof wurde von der Stadt Vienenburg aufgekauft und ungenutzt (Krieg 1996: 234).

Glanzzeit im deutschen Bahnhofsbau“ (ebd.: 82). Bei anerkennender Würdigung der Bahnhofsbauten des 19. Jahrhunderts, die er als „kulturgeschichtliche Meilensteine“ (ebd.: 33) titulierte, bezeichnet Kubinzsky die Moderne als *die* „Ausdrucksform, die unserer heutigen Bautechnik konstruktiv, funktionell und äußerlich entspricht“ (ebd.: 22). Die funktionalistischen Bahnhöfe lobt er entsprechend als „[w]irtschaftliche, technisch perfekte und in der äußeren Gestaltung moderne und ansprechende Bauten“ (ebd.: 82). Hinsichtlich der gestalterischen Einheit von Gleishalle und Empfangsgebäude findet er (bei einigen „geschickten und ansprechenden Lösungen“ Ende des 19. Jahrhunderts) „erst in unserem Jahrhundert in jeder Hinsicht befriedigende Lösungen“ (ebd.: 34).

Während in Kubinzskys Aussagen noch deutlich der fordistische Geist der funktionalistischen Moderne zum Ausdruck kommt, gibt Krings (1985), nicht zuletzt vom Denkmalschutzgedanken der 1970er und 80er Jahre beeinflusst, zu bedenken, dass historische Bausubstanz vielfach auch abgerissen worden ist. Ihm zufolge verschwanden bis in die 1970er Jahre hinein

„jährlich fast mehr Einzelbauten und städtebauliche Ensembles gerade des 19. Jahrhunderts als die fünf Jahre des Zweiten Weltkriegs zusammengenommen vernichtet haben. Insbesondere die Bahnhofsbauten, diese so typische und bestimmende Bauaufgabe des Eisenbahnzeitalters, wurden noch kaum als Denkmäler der Architekturgeschichte betrachtet und der denkmalpflegerischen und wissenschaftlichen Beschäftigung für wert erachtet. Sie galten als pure Nutzbauten, die den sich wandelnden Anforderungen des Verkehrs und der Technik unbedenklich angepasst werden mußten oder gar ohne große Reflexion über ihren historischen und städtebaulichen Stellenwert ganz geopfert werden konnten.“ (ebd.: 7)⁸⁵

Erst ein Umdenken in den 1970er Jahren (zu erinnern sei hier an Jane Jakobs' und Alexander Mitscherlichs programmatische Schriften⁸⁶ und an das europäische Denkmalschutzjahr 1975) habe allmählich zu einer stärkeren Wertschätzung und Erhaltung historischer Bauten geführt:

85 Zahlen nennt Krings indes nicht. Nach Monheim (1996: 294) wurden nach 1945 in der Bundesrepublik 6.000 Bahnhöfe und Haltepunkte abgebaut. (Zum Vergleich: 1994 waren bundesweit rund 6.500 Bahnhöfe im Besitz der Deutschen Bahn AG.)

86 Vgl. Jacobs, Jane (1963): *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*. Gütersloh; Mitscherlich, Alexander (1996): *Die Unwirtlichkeit unserer Städte*. 3. Auflage, Frankfurt a.M. (Orig.: 1965).

„Viele Bauten, die wohl längst schon insgeheim abgeschrieben waren und deren Abbruch nur mehr eine Frage der Zeit und der technischen Erfordernisse war, wurden nun neu betrachtet, bewußt erhalten oder auch mit großem Aufwand restauriert. Gerade auch die Deutsche Bundesbahn und die Reichsbahn der DDR haben in den letzten Jahren begonnen, die wenigen noch erhaltenen Bahnhofsbauten des Historismus mit entwickelter Sensibilität und tieferem Verständnis zu behandeln.“ (Krings 1985: 7)

Krieg (1996: 235) liefert auch für die 1980er Jahre Beispiele für eine „falsch verstandene Neuerungssucht“ der beiden deutschen Bahnen, durch die „markante Bahnhofsgebäude durch nichtssagende, bestenfalls unauffällige Neubauten ersetzt“ wurden.

Während die angeführten Autoren durchaus ausgewogen argumentieren, fallen die Urteile an anderer Stelle deutlich schärfer aus: Im Katalog zur 1978 in Paris und 1980 in Berlin präsentierten Ausstellung *Die Welt der Bahnhöfe* sprechen die Autoren vom Bahnhof der 1930er und folgenden Jahre als „einem neutralen Ort, der unsere Sinne und Vorstellungskraft nicht mehr anspricht“ und einer „daraus entstehenden antiseptische[n] Leere“ (Dethier 1980: 17). Moderne Bahnhöfe seien „in ihrer Nacktheit das exemplarische Produkt eines leider schlecht assimilierten Funktionalismus“ (ebd.) (was das auch immer heißen mag); der Bahnhof der Nachkriegszeit habe gar eine „verwahrloste Identität“ (ebd.: 113). In gewollt-ironischem Ton gibt schließlich Hackelsberger (1996: 219) zu verstehen: „Von Fall zu Fall strengte sich die Bundesbahn an, ihre Bahnhöfe erneut repräsentativ zu gestalten, so in München.“ Über den 1960 fertig gestellten Münchener *Hauptbahnhof* urteilt er sodann in verächtlicher Weise, er sei „ein spießiger Traum in Opakglas und Eloxal“ (ebd.: 220), „ein billiges Imitat falsch verstandener amerikanischer Vorbilder“, das „gegen den Stadtsinn, gegen den genius loci [...] über die Bürklein’schen Reste⁸⁷ gestülpt wurde“ (ebd.).

An diesen Beurteilungen der Bau-, Umbau- und „Rückbau“-Tätigkeiten zwischen 1930 und Ende der 1980er Jahre und an der Rezeption der (strengen) Moderne wird nochmals deutlich, wie sehr die mit der Eisenbahn und Bahnhöfen verbundenen Bilder und Vorstellungen (auch heute noch) „die Empfindungen mächtig anregen“, wie es der Kunsthistoriker Wolfgang Bickel (1996: 7) formuliert hat. Die vorgetragenen ästhetischen und ideologischen

87 Friedrich Bürklein war der Architekt des ersten, „ursprünglichen“ Münchener Bahnhofs.

Vorlieben und Abneigungen unterstreichen die enorme Symbolkraft von Bahnhöfen und verweisen auf deren Funktion als Repräsentanten nicht nur eines bestimmten Zeitgeistes oder einer Stilepoche. Vielmehr noch vermitteln sie eine Idee vom Bahnhof als Ausdruck und Sinnbild ganzer Gesellschaftsformationen.

3.3 Der Bahnhof als (stadt)gesellschaftlicher Seismograph

Die Bahnhofsentwicklung der vergangenen 150 bis 180 Jahre wird in der Literatur zwar recht unterschiedlich beschrieben und vor allem sehr unterschiedlich bewertet; in einer Hinsicht scheint jedoch absolute Einigkeit zu bestehen: An kaum einem anderen Ort, so die einhellige Meinung, amalgamierte und manifestierte sich gesellschaftliches Leben so vielfältig und facettenreich wie in und an (Großstadt)Bahnhöfen. Einige dieser Facetten gesellschaftlichen Lebens sollen hier spotlichtartig dargestellt werden.

3.3.1 Raum(an)ordnung und Gesellschaftsstruktur

Von vielen AutorInnen wird die Eisenbahn insofern als ein „demokratisches Verkehrsmittel“ bezeichnet, als sie einem weitaus größeren Bevölkerungsanteil zugänglich war als zuvor die (feudalistisch geprägte) Kutsche. Gleichsam begab sich die Bahn von Anfang an auf „Klassen-Fahrt“ (Wolf 1988: 19), welche auch in den Bahnhöfen Schule machte und hier ihre stationäre Ergänzung fand. Analog zu den nach Klassen geteilten Abteilen der Züge und jenseits rein funktional-organisatorischer Erfordernisse des Bahnbetriebs dokumentierte sich in der (An)Ordnung⁸⁸ der Räume großstädtischer Bahnhöfe des 19. und frühen 20. Jahrhunderts die bürgerliche Ordnung einer nach Klassen strukturierten Gesellschaft: Nicht nur die abfahrenden und ankommenden Reisenden sollten voneinander getrennt werden, sondern ebenso die verschiedenen „Klassen“, indem ihnen getrennte Räumlichkeiten unterschiedlicher Ausstattung und relativer Größe zugewiesen wurden (vgl. exemplarisch den Grundriss des Mainzer *Hauptbahnhofs* von 1911, Abb. 8). Im Eingangsbereich des Empfangsgebäudes befand sich die Schalterhalle, in der die Fahrkarten erworben und das Reisegepäck abgegeben werden konnten. Von hier aus konnten – zumeist durch eine Sperre getrennt – Korridore mit streng nach Klasse unterschiedenen Warteräumen erreicht werden. Die War-

88 Zum Begriff der (An)Ordnung und zum Verhältnis von Raum(an)ordnung und Gesellschaftsstruktur vgl. auch Löw 2001 u. de Marinis 2000.

te- und Esssäle für die 1. und 2. Klasse waren stets von dem Warte- und Esssaal der 3. Klasse und dem Wartesaal der 4. Klasse separiert.⁸⁹ Viele Stationen verfügten zudem über spezielle Nichtraucher-Esssäle im Bereich der 1. und 2. Klasse. In unmittelbarer Nähe befanden sich – nach Klassen und Geschlechtern getrennt – Toiletten, Wasch- und Duschräume. Von diesen Aufenthaltsräumlichkeiten aus gelangten die Passagiere – in der Regel wiederum durch eine Sperre getrennt – zu ihren Zügen mit den Waggons für die 1. bis 4. Klasse. Seitlich befanden sich schließlich die Räumlichkeiten für „hohe Herrschaften“ mit Speisezimmer, Fürsten-, Kaiserzimmer und/oder Herrschaftssalon, Lichthof und ähnlichem, die über einen eigenen Zugang verfügten (Dethier 1980: 8; Krings 1985: 84). Weitere Räume dienten als Dienst- und Verwaltungszimmer, Wohnungen für Bahnbedienstete und -beamte, Räume für Post, Polizei et cetera (vgl. Glaser 1996: 284f.; Krings 1985: 235; Parissien 1997: 59ff.; Kubinszky 1969: 34f.). Mittels dieser (An-) Ordnung der Räume wurde die (Ein- und Auf-)Teilung der Gesellschaft in soziale Klassen im Bahnhof institutionalisiert. Dies umso mehr, als nicht nur die verschiedenen „Klassen“ voneinander getrennt wurden, sondern diesen auch unterschiedlich viel ‚Raum‘ zugewiesen wurde. Der mit etwa einem Prozent sehr geringe Anteil der Reisenden, der die 1. und 2. Klasse nutzte, hatte im Bahnhof genauso viel Platz zur Verfügung wie die nahezu 99 Prozent der Reisenden, die in der 3. und 4. Klasse fuhren (s. Abb. 8). Die „Klassen“ wurden somit in diejenigen Zonen verwiesen, die ihnen ‚angemessen‘ waren; ihnen wurde *der Platz* und *so viel* Platz zugeteilt, wie ihnen gesellschaftlich zugestanden wurde.

89 In einigen Bahnhöfen war darüber hinaus ein Warteraum für Auswanderer eingerichtet, der dem der 4. Klasse nachgeordnet war (Krings 1985: 84). In den meisten Ländern Westeuropas wurde die 4. Klasse im Laufe des 19. Jahrhunderts abgeschafft, die 3. Klasse hatte bis nach Ende des Zweiten Weltkriegs Bestand. Als die 4. Klasse im Oktober 1928 als letztem westeuropäischen Land auch in Deutschland aufgelöst wurde, benutzten 83,5 Prozent aller Reisenden die 4. und 15,3 Prozent die 3. Klasse; lediglich 1,2 Prozent fuhren in der 1. oder 2. Klasse. Infolge einer gleichzeitigen Tarifsenkung in der 2. („Polster“-)Klasse stieg die Reisendenzahl hier von 1,15 auf 4,75 Prozent an (Kolb 1999: 146). Die 3. Klasse wurde in Deutschland im Jahr 1956 abgeschafft. Zum Reisen in den Wagen der verschiedenen Klassen vgl. Schivelbusch 1995.

Etwa ab den 1930er, verstärkt in den 1950/60er Jahren, verloren die Wartebereiche ihre prominente Bedeutung und wurden teilweise durch gastronomische Einrichtungen, allen voran das Bahnhofsrestaurant, ersetzt. Kubinszky (1969: 35) zufolge zeigt sich hierin eine Anpassung des Bahnhofs an den „modernen Menschen“:

„Der moderne Mensch hat es stets eilig, und die Romantik der Eisenbahnfahrt ist längst überwunden. Statt sich im Wartesaal auszuruhen, kommt der Reisende meistens erst in den letzten Minuten am Bahnhof an, durchschreitet rasch die Schalterhalle und begibt sich gleich zum Bahnsteig. Auch für die Trennung nach Klassen ist kaum noch eine Notwendigkeit, oft wird nur ein einheitlicher Wartesaal angelegt. [...] Bei der allmählichen Verringerung der Warteräume werden die Schalterhallen immer mehr zu Durchgangshallen mit zweckvollen kleinen Verkaufsständen für Zeitungen, Blumen, Geschenke und so weiter.“

Der *Passagier* ist hier zum *Passanten* geworden, der *en passant* den Bahnhof durchschreitet. Das Empfangsgebäude wurde zunehmend (wenn auch nicht für alle) zum Transitraum.⁹⁰ Als solcher ist es Ausdruck einer fortschreitenden Beschleunigung von Lebenstempo und ökonomischen Prozessen in Richtung „Instantgesellschaft“ (Helbrecht 1998: 31). Aber auch weitere gesellschaftliche Entwicklungen zeichnen sich in den Veränderungen ab. Egalitäre Grundideen des fordistischen Gesellschaftsmodells artikulieren sich hierin ebenso wie eine zunehmende Konsumorientierung westlicher Gesellschaften, die vor allem ab den „Wirtschaftswunder“-Jahren auch in Bahnhöfen populär wurde (vgl. auch F.A.Z vom 31.05.2003: 38).

3.3.2 *Pünktlichkeit, Ordnung und Disziplin*

Im 19. Jahrhundert galt die Eisenbahn als Inbegriff von Fortschritt und Beschleunigung.⁹¹ Mit ihr hielt der *Kult der Pünktlichkeit* Einzug in das gesellschaftliche Leben und damit nicht nur eine neue Form der Zeitrechnung, sondern auch des Zeitbewusstseins. Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters gesellte sich zur Ortszeit, die nach dem Sonnenstand ausgerichtet war und von

90 Dieser Durchgangscharakter zu den Gleisen wurde durch die für die Nachkriegszeit typische Glasfassade von Empfangsgebäude und Schalterhalle und durch Geschäfte, die den Durchgang säumen, betont (vgl. Kubinszky 1969: 36).

91 Bis heute fungiert die *Lokomotive* als Kollektivsymbol für Antrieb und Fortschritt; ähnliche Assoziationen sind mit Redewendungen wie *den Weg bahnen* oder *Es ist höchste Eisenbahn* verbunden (vgl. DUDEN 2002).

Kirchturm und Rathaus bekannt gegeben wurde, die Eisenbahnzeit mit ihrem exakten Takt der Fahrpläne. In Großbritannien hatten die Eisenbahngesellschaften bereits ab den 1840er Jahren eine Zeitangleichung für die an ihren Linien gelegenen Orte vorgenommen. Solange die Eisenbahnen aber isoliert voneinander fuhren, richtete sich jede nach der ‚eigenen‘ Zeit, welche zu meist die Lokalzeit des Sitzes der Gesellschaft war. Schnellere Fahrzeiten und die Verknüpfung der Bahnlinien zu einem Netz verlangten jedoch bald nach überregionalen Fahrplänen und einer konsequenten Vereinheitlichung der Zeit. So wurde im Jahr 1875, nach der Bildung eines gemeinsamen englischen Streckennetzes, die *Greenwich-Zeit* als für alle Linien verbindliche Eisenbahn-Standardzeit eingeführt. Diese Eisenbahnzeit wurde 1880 zur allgemeinen Standardzeit in England. In Deutschland wurde sie – nachdem 1884 eine internationale Standardzeit-Konferenz die Welt in Zeitzonen unterteilt hatte – 1893 übernommen. In den westlichen Industrienationen gilt die Eisenbahnzeit seitdem als allgemein gültige „legale Zeit“ (Dethier 1980: 67; Schivelbusch 1995: 43f.).⁹²

„Die Eisenbahn führt den Begriff der Geschwindigkeit ein, die Zeit beschleunigt sich, bekommt einen Marktwert und drückt sich in immer kleineren Einheiten aus [...]. Hinter dem Begriff der »Hauptverkehrszeit« profiliert sich der von Rhythmus und Regelmäßigkeit.“ (Dethier 1980: 67)

Gemeinsam mit dem Zeittakt der Fabriken, Kaufhäuser und Büros konstituierte derjenige der Eisenbahn und des Bahnhofs einen neuen *städtischen Rhythmus*. Die Organisation der Bahnhöfe wurde genauestens auf die „Rationalisierung der Zeit“ (ebd.) in Form von Ankunfts- und Abfahrtsplänen ausgerichtet. Zu ihrem wohl deutlichsten Symbol wurde die Bahnhofsuhr. Diese war nicht nur im Bahnhofsinnern platziert, sondern auch an zentraler Stelle der Außenfassade und trug so die neue „Macht des Zeittakts, der die Industriegesellschaft strukturiert“ (Glaser 1996: 284) in den Stadtraum.

Die Bewegung von Fracht, Gepäck und Passagieren gehorchte strengen Regeln, die gerade in den ersten Eisenbahn-Jahrzehnten an militärischen Vor-

92 Erscheint uns heute diese nach Längengraden unterteilte Einheitszeit als selbstverständlich, so stellte die Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit für zeitgenössische Beobachter doch eine sonderbare Novität dar, was bspw. in einem Bericht Charles Dickens' über das Bahnhofsquartier von *Charing Cross* in London zum Ausdruck kommt: „Es gibt sogar eine Bahnhofszeit, die von den Uhren befolgt wird, als hätte die Sonne selber nachgegeben.“ (Dickens 1848 zit. n. Dethier 1980: 68; zur Naturalisierung von *Zeit* vgl. auch Elias 1997).

bildern orientiert waren. Stationsvorsteher in Uniformen, seit den 1840er Jahren unterstützt durch die Bahnhofspolizei, sowie Aushänge mit appellativem Charakter sorgten dafür, dass sowohl die Reisenden als auch Bahnbedienstete eine Reihe von Ordnungs- und Disziplinarmaßnahmen befolgten. Mit Verweis auf Fahrverbote, Bußgelder und zeitweiligen Ausschluss mussten die Passagiere beispielsweise so lange an ihrem Platze verharren, bis ihnen per Läutsignal gestattet wurde, gemeinsam die Züge zu besteigen. Strengstens verboten war es, auf den Bahnsteigen zu essen oder gar zu rauchen (vgl. Dethier 1980: 11, 67ff.; Parissien 1997: 11).

3.3.3 *Stadt-Erfahrung – Bahnhöfe als urbane Knotenpunkte*

Bereits kurze Zeit nach ihrer Errichtung wurden die Bahnhöfe zu integralen Bestandteilen des Stadtbildes und des städtischen Lebens. Trotz der strengen Verhaltensregeln, der Separierung verschiedener Klassen und einer allgemeinen Ausrichtung auf eine gehobene Gesellschaft bildeten sich auch und insbesondere im Bahnhof Kommunikations- und Verhaltensformen aus, die ab Beginn des 20. Jahrhunderts als *urban* bezeichnet werden sollten.⁹³ Das Mit- und Nebeneinander in großstädtischen Bahnhöfen war bald geprägt durch Anonymität, (ethnische und v.a.) soziale Vielfalt, rasches Tempo und ein gewisses Durcheinander, das sich einer vollständigen Kontrolle entzog. „Zuerst in den Bahnhöfen begann das Lebensgefühl der Moderne hart unter der Haut zu prickeln, mischten sich hier doch die gegensätzlichsten Welten“ (Durth 1983: 212 zit. n. Schwarz 1996: 288). Vor allem in den allgemein zugänglichen großen Schalterhallen und auf den Bahnsteigen wurden unterschiedlichste Menschen miteinander konfrontiert – Reisende und Nichtreisende, Ortsansässige, Pendlerinnen und Migrantinnen, soziale Gewinner und Verlierer, Bürger, Arbeiter und die „Anderen“: In das

„Raster perfekter Organisation sind freilich auch Nischen und Wartebereiche eingefügt, die, gewissermaßen als Kompensation von Hast und

93 In der Soziologie und Kulturanthropologie wird in diesem Zusammenhang von einer *inneren Urbanisierung* gesprochen, die sich parallel und in Wechselwirkung zur *äußeren Urbanisierung* der Städte vollzog. Als Produkt dieser *inneren Urbanisierung* gilt der „Großstädter, mit einer neuen mentalen Ausstattung, mit einem neuen psychischen Sensorium“ (Korff 1986 zit. n. Lang 1994: 15). Bestimmendes Merkmal dieser mentalen Ausstattung ist neben einer „Steigerung des Nervenlebens“ bzw. einer „Steigerung des Bewußtseins“ eine gewisse „Blasiertheit“ und „Reserviertheit“ (Simmel 1903), d.h. eine gewisse Wachheit gegenüber schnell wechselnden Sinnesreizen und Ereignissen einerseits, eine gewisse Apathie und Indifferenz gegenüber ‚Andersartigkeit‘ andererseits (vgl. Lang 1994: 15ff.; Mohrmann 1996: 262ff.; Simmel 1903).

Hetze, das Ausscheren, Verweilen, die Langeweile ermöglichen. Im Bahnhof finden dementsprechend Menschen Asyl – Außenseiter, Verstoßene, Freaks, moderne Nomaden, Stadstreicher. Der Bahnhof ist Treffpunkt der Vielen.“ (Glaser 1996: 284f.)

In diesem Gemenge traten (und treten bis heute) „die neuen Ideenströmungen und die Brüche in der Gesellschaftsordnung in Erscheinung“ (Dethier 1980: 60). Neben dem An- und Abschwellen des Reisendenstromes gehörte sehr bald eine Reihe von ‚Lebensäußerungen‘ unterschiedlichster Art zum Bahnhofsbild, die von staatlicher und bürgerlicher Repräsentation über Protest- und Streikaktionen des Proletariats bis hin zu Kleinkriminalität, Prostitution und Suizid reichten. In diesem Kontext steht auch die Erfindung und Gründung der *Bahnhofsmision*. Diese interkonfessionelle Einrichtung wurde im späten 19. Jahrhundert – in einer Zeit „eines dramatischen gesellschaftlichen, geistigen und auch sittlichen Umbruchs“, so Wendt (1995)⁹⁴ – in Großstadtbahnhöfen als Knotenpunkten großer Migrationsbewegungen eingerichtet.⁹⁵ Primäres Ziel war es, „gefährdete und alleinreisende Mädchen“ (ebd.) und junge Frauen, die vom Lande kommend in der Großstadt eine Anstellung und eine gewisse städtische Freiheit suchten, vor Mädchenhandel und Prostitution zu schützen (Dethier 1980: 11, 59ff; Diakonisches Werk... o.J.; FR vom 23.12.1995: 14; Glaser 1996: 284f.; Hermannes 2001: 24ff.).

Diesen Charakter des „Treffpunkts der Vielen“ behielt der Bahnhof im 20. Jahrhundert bei. In den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Verkehrsstationen trotz aller Beschädigungen und Zerstörungen gar „zu den wohl wichtigsten aller urbanen Zentren“ (Hackelsberger 1996: 217). Nachdem die größten Schäden beseitigt waren, trafen in den Bahnhöfen nicht nur BewohnerInnen der Städte und ‚normale‘ Reisende aufeinander, sondern ebenso Soldaten, Flüchtlinge und ehemalige Kriegsgefangene, Zwangsarbeiter und Überlebende der Konzentrationslager, Luftkriegsevakuierete und Kinder der Kinderlandverschickung, „Fremdarbeiter“ und viele mehr. Ein wichtiger Teil der Versorgung der städtischen Bevölkerung wurde hier und von hier aus mittels legalen und illegalisierten Waren- und Gütertauschs organisiert. Der Bahnhof galt als „ein Ort der Hoffnung, eine Möglichkeit des Überlebens, des Sichfindens und Sichwiederzurechtfindens“ (ebd.).

94 In: FR vom 23.12.1995: 14.

95 In Deutschland wurden die ersten Bahnhofsmisionen in den Jahren 1894 (Berlin), 1895 (Hamburg), 1896 (Frankfurt a.M.) und 1897 (München) eröffnet (FR vom 23.12.1995: 14).

In der Nachkriegszeit wurde die Eisenbahn bald wieder zum wichtigsten Verkehrsmittel der Zivilbevölkerung. Volle Züge und Bahnsteige, rituelle Kommunikationsformen bei Begrüßung und Abschied, zumeist flüchtige Kontakte unter Fremden, das Bild des Alltäglichen und Gegensätzlichen und ein typischer Rhythmus und transitorischer Charakter prägten das Bahnhofslieben. Zur Zeit des „Wirtschaftswunders“ wurde das Bahnhofsbild zudem durch eine neue Gruppe von MigrantInnen, die so genannten *Gastarbeiter*, ergänzt.⁹⁶ Vor allem für (männliche) Angehörige der ersten „Gastarbeiter“-Generation dienten (und dienen) die Bahnsteige, an denen die Züge in Richtung ihrer Heimatländer aufbrechen, als Treffpunkte und Orte ‚mentaler Distanzüberwindung‘; hier waren sie ihrer Heimat nah. Für sie war der Bahnhof „Tor zur Welt: Ihnen [...] dient(e) der Bahnhof bewußt oder unbewußt auch als Medium zur Bündelung der Sehnsucht“ (Hengartner 2001: 13f.).⁹⁷

Mit der Ausbreitung von Automobil, Motorrad und Flugzeug als ‚fortschrittlichen‘ und statusverbürgenden Vehikeln verblasste allmählich das Bild der Bahnhöfe; die Eisenbahn war nicht mehr „Gegenstand gesellschaftlicher Verklärung, und die Bahnhöfe galten schon längst nicht mehr als Orte eines kulturellen Vorscheins, an denen sich die Ferne bereits in der Nähe auratisierte“ (Schwarz 1996: 287). Verstärkt durch Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen, denen vielfach das Ornamenthafte und Repräsentative des Bahnhofs wich, setzte sich im öffentlichen Bewusstsein das Bild vom Bahnhof als Ort der sozial Deklassierten, ‚Modernisierungsverlierer‘ und Außenseiter durch (Glaser 1996: 285; Hermannes 2001: 25).

3.3.4 „Großer Bahnhof“ – Bahnhöfe als politische und dramatische Bühnen

Dass Bahnhöfe bis ins 20. Jahrhundert hinein als Inbilder von Macht, Expansion und Nationalstolz galten und zu politischen und ideologischen Symbolträgern wurden, kam nicht nur in der repräsentativen Architektur der Gebäu-

96 In den 1960er Jahren hatten Arbeitsämter sogar Dependancen in den Bahnhöfen eingerichtet, um die „Gastarbeiter“ direkt auf dem Bahnsteig in Empfang zu nehmen.

97 Der Bahnhof ist hier eng mit *Heimat* assoziiert. Diese Verknüpfung wurde gegen Ende des Ersten Weltkriegs geprägt. Mit der Phrase *Ich verstehe nur Bahnhof* wurde zu jener Zeit unter den „kriegsmüden Soldaten“ jedes Gespräch abgebrochen, „das sich nicht auf die Heimkehr bezog“ (Röhrich 1991, Bd. 1: 134 zit. n. Hengartner 1994: 199). *Bahnhof* stand hier also für Heimat und Heimaturlaub bzw. Entlassung. Während die Redewendung bis in die 1960er Jahre noch im Sinne der Zurückweisung eines Gesprächs verwendet wurde, ist sie heute nach wie vor sehr populär, wenngleich als *etwas nicht richtig bzw. überhaupt nicht verstehen* mit einer anderen Bedeutung versehen (vgl. DUDEN 2002: 553; Krüger-Lorenzen o.J.: 346f.).

de zum Ausdruck, sondern ebenso in feierlichen Ereignissen, „repräsentativen Demonstrationen städtisch-staatlicher Macht“ (Glaser 1996: 283), die sich hier ereigneten. Bahnhöfe bildeten Anfangs- und Endpunkte bei Staatsempfangen, Wahlkundgebungen und Wahlfeiern und waren Orte, an denen Verträge von zum Teil gewichtiger Bedeutung unterzeichnet wurden⁹⁸. Vielfach waren sie Ausgangspunkt zeremonieller Ereignisse, seien es Hochzeitszüge oder Staatsbegräbnisse. Zu diesen Anlässen wurden die Verkehrsstationen feierlich dekoriert, Lokomotivführer legten Frack und Zylinder an. Die Einweihung neuer Großbahnhöfe wurde oft im Beisein von Staatsrepräsentanten zelebriert, denen eigene Züge mit Salonwagen gebührten (Dethier 1980: 11; Parissien 1997: 14ff.; Schwarz 1996: 287).

In Kriegszeiten kam großen Bahnhöfen eine bedeutende strategische Rolle zu. Als Verkehrsknotenpunkt hatten sie die Funktion von Verteilungszentren für Truppen und Material inne, zugleich wurden sie zu Sammel- und Ausgangsorten bei Evakuierungen⁹⁹ wie auch bei Deportationen. Die Funktion der Eisenbahn wurde verkehrt: Es ging „nicht mehr um Verbindung, sondern um Trennung [...]“; die Überwindung von Entfernung dient der Entfremdung, der Vorbereitung von Zerstörung und Vernichtung“ (Glaser 1996: 284). Als Zielpunkte des Luftkriegs zählten Großbahnhöfe in den letzten Kriegsmonten schließlich selbst zu den gefährlichsten Orten dieser Zeit (Dethier 1980: 75ff.; Parissien 1997: 17f.).

Von Beginn an waren Bahnhöfe Orte, an denen „sich echte Dramen abspielen und fiktive Dramen erdacht werden“ (Parissien 1997: 11). Der Bahnhof war (und ist) wiederkehrendes Thema wie auch Kulisse in Literatur, Film und Bildender Kunst: als Arena von Kriegsgeschehnissen und politischer Demonstration, als Schauplatz schwerer Eisenbahnunglücke und Ort des Frei- oder Drogentods sowie als Bühne von oft tragischen Abschieden mit und ohne Wiedersehen (vgl. ausführlich ebd.: 11ff.). In dieser Funktion wird der Bahnhof zum „Ort von Handlungen, Gegenstand der Reflexion, Widerpart von Gefühlen, Anlaß zu Impressionen, Vehikel synästhetischer Expressionen“ (Krings 1985: 84).

In Emile Zolas *Bête humaine* (1890) spielte der Pariser *Gare Saint-Lazare* eine prominente Rolle. Die Bahnhöfe Berlins waren Thema bei so unter-

98 Im August 1945 z.B. unterzeichneten die deutschen Streitkräfte die Kapitulationsurkunde im Pariser *Gare Montparnasse*.

99 In den ersten beiden Kriegsjahren 1939 und 1940 wurden von den großen Londoner Bahnhöfen aus 1.117.000 Kinder in Sonderzügen aufs Land verschickt (Parissien 1997: 18).

schiedlichen AutorInnen wie Theodor Fontane¹⁰⁰, Victor Klemperer¹⁰¹, Alfred Döblin¹⁰², Walter Benjamin¹⁰³, „Christiane F.“¹⁰⁴, Jakob Arjouni¹⁰⁵ oder Katja Lange-Müller¹⁰⁶. Wird der Bahnhof in Thomas Manns *Zauberberg*¹⁰⁷ zum Inbild von Abschied und Warten, so dient er Joanne K. Rowlings *Harry Potter*¹⁰⁸ als Startpunkt einer fantastischen Reise in die Welt der Zaubererschule. In der Literatur der Nachkriegszeit wurden die Motive und Metaphern *Eisenbahn* und *Bahnhof* häufig verwendet, um traumatische Kriegsereignisse zu ver(sinn)bildlichen und existenziellen Erfahrungen von Fremdheit, Gebrochensein und „menschlicher Geworfenheit“ (Glaser 1996: 285) einen Ausdruck zu verleihen (vgl. ausführlich Salzmann 1994). Zur Zeit der Erfindung des Kinofilms lernten die Bilder nicht nur laufen, sondern auch reisen, so zum Beispiel im 1895 uraufgeführten *L'arrivée d'un train en gare de la Ciotat*. Im Film dient(e) der Bahnhof als Bühne, um alltägliche wie außergewöhnliche Ereignisse in bewegte Bilder zu fassen, zu inszenieren oder auch – in einem begrenztem Maße – zu verarbeiten. In Leo Tolstois 1935 verfilmtem Roman *Anna Karenina* (1878) diente ein Bahnsteig als Schauplatz für einen tragischen Selbstmord. Seit Erfindung des modernen Kriminalfilms und der Krimiserie gab es kaum eine Kommissarin, die von keinem Fall zum Bahnhof geführt wurde. In der Malerei schließlich diente der Bahnhof als eigenständiges Motiv, aber auch als Modell für Darstellungen der Stadt und des städtischen Lebens. Französische Impressionisten des späten 19. Jahrhunderts und deren englische Nachfolger ließen sich von Bahnhöfen ebenso inspirieren wie Vertreter des Symbolismus oder des Sozialistischen Realismus (Dethier 1980: 9, 121ff.; Glaser 1996: 284f.; Krings 1985: 86; Parissien 1997: 21ff.). All diese Medien tragen erheblich bei zum heutigen Bild vom Bahnhof als erhabenen, tragischen und zugleich ordinären Ort, als atemberaubenden und magisch anziehenden wie auch als düsteren oder abweisenden, kurz: als bewegten und zugleich bewegenden Ort, der Transitraum, ‚Ameisenhaufen‘ und Heimat ist und der stets auch für große Emotionen – Sehnsucht und Hoffnung, Aufbruch und Veränderung – steht.

100 *Cécile* (1886).

101 *Curriculum vitae. Erinnerungen 1881-1918* (Erstveröffentlichung 1996).

102 *Berlin Alexanderplatz* (1929).

103 *Berliner Chronik* (ca. 1932, Erstveröffentlichung 1970); *Berliner Kindheit um Neunzehnhundert* (1932-38, Erstveröffentlichung 1950).

104 *Wir Kinder vom Bahnhof Zoo* (1978).

105 *Magic Hoffmann* (1996).

106 *Bahnhof Berlin* (1997).

107 *Der Zauberberg* (1924).

108 *Harry Potter und der Stein der Weisen* (1998).

4 **Zwischenfazit: Bahnhöfe als (T)Raumbilder der Moderne**

Ihrer Grundbedeutung nach sind Bahnhöfe Verkehrs- und Betriebsanlagen, in denen Zugverkehr gebündelt und Mobilität koordiniert wird. War der Zugverkehr zu Beginn des Eisenbahnzeitalters noch auf bilaterale Verbindungen konzentriert, so wurde dessen Organisation mit der allmählichen Ausgestaltung eines Eisenbahnnetzes zunehmend komplexer. Entsprechend veränderten sich das Gesicht und Wesen der Verkehrsstationen. Sehr bald wurde der Bahnhof zur „Station des Nicht-Stationären“ (Burckhardt 1997: 278), zu einem dynamischen, mobilisierten Ort, der aufs Engste „mit der Bewegung und der inneren Logik des Netzwerks“ (ebd.: 279) verflochten war.

Doch waren es nicht nur die verkehrstechnischen Entwicklungen, die das Bild der Verkehrsstationen und ihren transitorischen Charakter prägten. Eisenbahn und Bahnhof entstanden zu einer Zeit, als sich innerhalb weniger Jahre „die Lebenswelt der Menschen durch Wissenschaft und Technik, Industrialisierung und Verstädterung, Verkehrswesen und neue Kommunikationsmittel“ (Schäfers 2003: 84f.) grundlegend veränderte. „Wie in einem Brennglas“ (Ruckhaberle 1980: 5) bündelten sich im Bahnhof die neuen ökonomischen und politischen, sozialen und ‚weltanschaulichen‘ Bewegungen, Kräfte und auch Widersprüche der Zeit. Die Bahnhofsbauten, ihrem bipolaren Erscheinungsbild nach „zugleich traditionell und modern, bewahrend und erneuernd“ (Schäfers 2003: 84), wurden zu Orten, an denen „die Geschwindigkeit der Zeit fühlbar“ (Burckhardt 1997: 278) und die Ambivalenz einer neuen Gesellschaftsformation sichtbar wurde. Ähnlich wie es zuvor von Kirchen, Kathedralen, Schlössern und ähnlichen baulichen Manifestationen religiöser oder politischer Repräsentation bekannt war, wurden in die neuen Verkehrsstationen „alle Signaturen des Zeitgeistes“ (Schäfers 2003: 76) eingeschrieben, so dass sie heute als „Kultstätten der Moderne“ (Burckhardt 1997: 278) und „Traumhäuser der Moderne“ (Schwarz 1996) betrachtet werden – oder wie es der Kulturwissenschaftler und Architekturkritiker Hermann Glaser (1996: 281) formuliert:

„Es gibt kaum einen Topos des 19. und 20. Jahrhunderts, in dem sich der Geist der Zeit derart grandios (behaftet mit dem Hautgout des Kitsches) »versteinerte« – zum Leitfossil der Moderne werdend.“

Der Bahnhof fungierte als *Kristallisationspunkt* und *Seismograph* der modernen Gesellschaft, einer Gesellschaft, die, beginnend mit der industriellen und den bürgerlichen Revolutionen, den Idealen von Ökonomie, Vernunft und Autonomie verpflichtet war. Hier verdichteten sich Bedeutungsgehalte, die kaum ein anderer Raum auf sich zog. Der Kult der Geschwindigkeit und der Glaube an Fortschritt und Technik, welcher nicht nur die Produktion, sondern ebenso die Lebenswelt, Erfahrungs- und Erlebnisweisen der Menschen durchdrang, wurden hier ebenso spürbar wie neue Formen von Freiheit, Disziplin und Nationalstolz, Tradition und Moden und die Vorstellung eines guten (vor allem auf Warenkonsum beruhenden) Lebens. Die Welt der Moderne mit ihren neuen Tugenden wurde im Bahnhof „konzentriert erlebbar; hier überschritt man die Schwelle einer neuen Zeit, die, angefeuert vom Maschinenrhythmus, auf grenzenlose Expansion angelegt war“ (ebd.: 283).

Die Kunsthistorikerin Gerda Breuer (1998a: 215) spricht in diesem Zusammenhang von „künstlichen Paradiesen“, die mit den großen Bahnhöfen und ähnlichen real-imaginären Räumen der Industriekultur des 19. Jahrhunderts¹⁰⁹ geschaffen worden sind. Kennzeichen dieser „Paradiese“ ist ihre Durchzogenheit mit den „Wunschbildern“ der Moderne (im Sinne Walter Benjamins); an ihnen haftet die „mit Leitbildern einer Zeit besetzte *kollektive Imagination*“ (Breuer 1998a: 214; Hervorh. C.W.).

„In dieser Industriekultur wird der Glaube entwickelt, durch Technologie und Wissenschaft ein Paradies auf Erden errichten zu können, an dem alle teilhaftig werden. Es gehört zur Disposition dieser Zeit, daß sie ihre Erlösungsphantasien an Technik und Warenkonsum knüpfte und in ihren neuen Bautypen Erlösungsikonographien entwarf. [...] Die industriekulturellen Einrichtungen waren ein Bildäquivalent für den Traum, ein »Künstliches Paradies« für alle zu schaffen, das sich zuvor nur der Adel hatte leisten können.“ (ebd.: 215, 223)

In ähnlicher Weise lässt sich mit Detlev Ipsen (1997a) von einem neuen *Raumbild* sprechen, das sich in der Industriekultur des 19. Jahrhunderts und somit auch im Bahnhof manifestierte. Räume, Regionen und ‚Gegenstände‘¹¹⁰ können einen derart verdichteten Bedeutungsgehalt und so starke imaginative Energien auf sich ziehen, dass sie (stellvertretend) für eine bestimmte

109 Wintergärten, Stadtpalais, Passagen, Kaufhäuser etc.

110 Zum Beispiel Pyramiden, der Eiffelturm, die Freiheitsstatue oder auch das Einfamilienhaus mit seinem Zweitwagen im *carport*.

Entwicklungskonzeption stehen. Sie fungieren als Raumbilder, indem sich die Materialität des Raumes, dessen Nutzungsweisen und Atmosphären mit Bedeutungen und Entwicklungsutopien, den „Träumen der Gesellschaft“, verbinden (vgl. Ipsen 1997a: 7). Gemeinsam bringen sie den „sozialen Sinn“ von Räumen hervor.¹¹¹

Diesen Interpretationen folgend, zählten die (großen) Bahnhöfe mit ihren mächtigen und flüchtig anmutenden Perronhallen zu denjenigen Orten, an denen die *Poesie der Moderne* Wirklichkeit wurde. Eine neue Ästhetik wurde hervorbracht; Industrie und Kunst, Technik und Anmut gingen neue Verbindungen ein. In dieser Form schufen sie

„eine Art zweite Wirklichkeit, einen Imaginations- und Illusionsraum; die Hervorbringungen der industriellen Gesellschaft fingen an, ihren ökonomischen Tauschwert und ihren technischen Gebrauchswert zu überstrahlen. Ästhetische Züge treten an ihnen hervor, ästhetisch werden sie wahrgenommen. Das Ästhetische tritt über die Grenzen des traditionellen Kunstbereiches und greift auf die Erfahrungsgegenstände der Lebenswelt über. [...] So stellten die großen Bahnhöfe tatsächlich die architektonischen Wunder des Zeitalters dar und wurden immer wieder mit den Kathedralen des Mittelalters verglichen. Noch

111 Ipsens Konzept des Raumbildes lässt sich v.a. insofern in das im zweiten Teil dieser Arbeit vorgelegte Theoriegerüst eingliedern, als es den Blick auf den „sozialen Sinn“ (Ipsen 1997a: 8 u.a.) von *Raum* (und konkreten Räumen) und auf *Raumimaginationen* lenkt. Jedoch weist es auch einige Schwächen und Unschärfen auf. Diese liegen vor allem im zugrunde gelegten (ontologischen) Raum- und Kulturverständnis sowie in einem unscharfen Machtbegriff. In Anlehnung an Clifford Geertz (1991) definiert Ipsen (1997a: 8) *Kultur* als „ein Bedeutungsband, das alle Elemente einer Situation durchzieht“ bzw. als „das integrative Element, das eine Situation zu einem Bedeutungsganzen werden läßt“ (ebd.). Dabei weist er *Kultur* eine gewisse Eigenständigkeit, vor allem aber eine eigene Wirkkraft zu, wobei die Personen und Institutionen ‚dahinter‘ (Akteure, Menschen, Subjekte – wie auch immer sie gefasst werden mögen) und die Kräfteverhältnisse zwischen diesen leicht aus dem Blick geraten können. Ähnliches lässt sich für Ipsens Raumbegriff konstatieren. Zwar grenzt sich Ipsen (1997a: 7) mit Bezug auf Dieter Läßle (1991) vom *Behälterraum*-Begriff ab und betont die Geschichtlichkeit von *Raum* (Ipsen 1997a: 6, 8), jedoch scheint ‚der Raum‘ (im Übrigen gleichgesetzt) ‚einfach da‘ zu sein, um sodann durchschritten, eingerichtet etc. und mit einer bestimmten Kultur „„getränkt““ (ebd.: 33) zu werden. Noch deutlicher wird dieses Raumverständnis in einem Aufsatz aus dem gleichen Jahr. Hier ist (im Rahmen von Überlegungen zu Globalisierung und lokaler bzw. regionaler Identität) z.B. die Rede von einer „Homogenisierung des Raumes“ (Ipsen 1997b: 17), von der „Identität, die man gewinnt, indem man in einem bestimmten Raum lebt“ (ebd.: 20) und von einer „Kombination von Raum- und Zeitvergleich“. *Raum* erscheint hier als etwas Stares, Statisches (Passives), dem das Dynamische, Bewegliche und Verändernde (Aktive) der Zeit (oder auch der Kultur) anbei gestellt wird (zur Kritik an solch einem Kultur- und Raumverständnis vgl. Teil II (*Weichenstellung*); s. auch Sturm 2000: 185ff.).

Ende des 19. Jahrhunderts wurden Schaulustige in Bussen zu den Bahnhöfen gebracht, die keineswegs den Zug bestiegen, sondern das Spektakel des Bauwerks bewundern wollten.“ (Schwarz 1996: 290f.)

Im Laufe des 20. Jahrhunderts verblassten diese Wunschbilder allmählich und wurden von einem neuen Raumbild überprägt. Das Bildrepertoire, das sich in den „künstlichen Paradiesen“ ausdrückte, hat die strenge (funktionalistische bzw. fordistische) Moderne verworfen. Denn die Wunschbilder konnten ihr phantasmagorisches Versprechen nicht halten:

„Das [19.] Jahrhundert hat den neuen technischen Möglichkeiten nicht mit einer neuen gesellschaftlichen Ordnung zu entsprechen vermocht. So erhielten die trügerischen Vermittlungen des Alten und des Neuen die Oberhand, welche der Term seiner Phantasmagorien waren.“ (Benjamin 1982: 1257 zit. n. Schwarz 1996: 290f.)

Den Imaginationswelten des 19. Jahrhunderts wurde die Idee eines neuen, dem Industriezeitalter und seinem Zeitgeist ‚angemessenen‘, Paradieses entgegengesetzt. An die Stelle hoher Hallen und einer bildreichen Ornamentik trat vielfach eine durch formalen Purismus und strenge Askese geprägte reduktionistische Programmatik. Angestrebt waren (Konstruktions- und Material-) *Echtheit*, *Wahrheit*, *Gleichheit* und die *gute Form* (vgl. Breuer 1998a: 214ff.; Schwarz 1996). Ihr raumstrukturelles Äquivalent fanden diese neuen Werte im fordistischen Raumbild, dessen wichtigste Prinzipien *Zonierung* (*Funktionstrennung*), *Standardisierung* und *Egalisierung* hießen (vgl. auch Ipsen 1997a: 69). Zeitgleich stiegen das Automobil und das Flugzeug zu den neuen Ikonen des *modernen Geistes* und einer neuen Freiheit auf. Der zweite Weltkrieg und eine am Individualverkehr orientierte Verkehrspolitik der 1960er und 70er Jahre prägten der Eisenbahn und den Bahnhöfen ein Bild eines fossilen ‚Dinosauriers‘ auf, so dass sich nicht zuletzt mit dem Bedeutungsverlust der Eisenbahn ein Großteil der imaginativen Energie des „Kristallpalastes der Schienen“ verflüchtigte. Doch auch wenn die Aura vergangener Tage kaum noch spürbar war, behielt der (Groß)Bahnhof stets eine *ihm eigene* Aura bei. Gerade auch in seiner „ungeschminkten“ Form (Schwarz 1996: 287) blieb der Bahnhof – als Ort des Transits und Ort der Vielen – ein ‚besonderer Ort‘, an dem der ‚Puls der Zeit‘ spürbar war und an dem (stadt-) gesellschaftliches Leben in seinen vielfältigen Facetten erfahr- und erlebbar blieb.

IV Bahnhöfe an der Schwelle zum 21. Jahrhundert

1 Einleitung

Die 1990er Jahre bilden eine markante Zäsur in der Entwicklung der Eisenbahn und der Bahnhöfe in Deutschland. Vor dem Hintergrund vor allem der „Deutschen Wiedervereinigung“ und einer Neuordnung des Schienenverkehrswesens in der Europäischen Union wurden am 1. Januar 1994 die beiden deutschen Staatsbahnen *Deutsche Bundesbahn* (BRD alt) und *Deutsche Reichsbahn* (ehem. DDR) in das privatrechtlich organisierte Transport- und Dienstleistungsunternehmen *Deutsche Bahn AG* umgewandelt. Mit dieser ‚Geburt‘ der Deutschen Bahn AG ging eine umfassende Neuausrichtung der Unternehmensstruktur wie auch der Unternehmenspolitik einher. Zugleich wurde hiermit der zentrale Grundstein für eine umfassende Neupositionierung und Reorganisation der Bahnhöfe gelegt. Im Folgenden sollen kurz die Hintergründe und Verfahrensschritte der Bahnreform in Deutschland skizziert werden (Kap. 2), um sodann Grundzüge der heutigen Umstrukturierung von Bahnhöfen vorzustellen (Kap. 3). Diese Restrukturierung umfasst sowohl die Bahnhöfe selbst als auch deren Umfeldler sowie nicht mehr betriebsnotwendige Bahnflächen in den Städten. Damit ist sie nicht nur eine Angelegenheit der Bahn AG, sondern ebenso der Städte und Kommunen sowie der „Öffentlichkeit“. Die hieraus resultierenden Herausforderungen und Konfliktfelder werden im Anschluss dargestellt (Kap. 4). Ein Zwischenfazit (Kap. 5) leitet über zur Formulierung von Zielsetzungen für den folgenden empirischen Teil der Arbeit sowie zur Vorstellung des methodischen Vorgehens (Kap. 6).

2 Die ‚Geburt‘ der Deutschen Bahn AG

2.1 Ausgangsbedingungen der Bahnreform

Vor dem Hintergrund einer stärker ökologisch ausgerichteten Verkehrspolitik, vor allem aber aufgrund der defizitären wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bundesbahn, setzte die Bundesregierung im Juli 1989 die *Regierungskommission Bundesbahn* ein, welche Vorschläge zu einer grundlegenden Bahnreform erarbeiten sollte. Zur Zeit des ersten Zusammenkommens des 11-köpfigen Gremiums mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft war die Bundesbahn zum Sanierungsfall geworden. Auf dem Verkehrsmarkt spielte die Bahn mit einem Anteil von 22 Prozent im Güterverkehr und sechs Prozent im Personenverkehr eine nur noch untergeordnete Rolle (vgl. Tab. 3, Kap. III/2.3). Der Schuldenstand der Bundesbahn belief sich auf eine Summe von 43 Milliarden DM. Der Bahnhushalt galt als „Dauerbelastung mit gefährlichen Steigerungstendenzen“ (Schwarz 1999: 390; vgl. auch ebd.: 398ff.; Reinke 2001: 26ff., 133f.).

Anders als es vorherigen Ausschüssen und Kommissionen beschieden war¹¹², mündete das Reformkonzept, das die Regierungskommission im Dezember 1991 vorlegte, in einer umfassenden Umgestaltung der überkommenen Strukturen der Bahn in Deutschland.¹¹³ Es waren jedoch vor allem ‚äußere Umstände‘ – die „Deutsche Wiedervereinigung“ und die „Europäische Integration“ –, die den Reformprozess vorantrieben.

Im Zuge der „Wiedervereinigung“ wurden auch die beiden deutschen Staatsbahnen vereint. Gemäß dem Einigungsvertrag vom 3. Oktober 1990 wurden Bundes- und Reichsbahn in zwei (rechnerisch getrennte) Sondervermögen des Bundes überführt, mit der Zielvorgabe, sie technisch und organisatorisch

112 Seit Gründung der Bundesrepublik hatte es zahlreiche, laut DB AG (2004a: 8) „16 ernstzunehmende“, Versuche gegeben, die als unreformierbar und zunehmend unfinanzierbar geltende Staatsbahn umzustrukturieren. Diese gingen jedoch nicht über Partiaillösungen hinaus (vgl. Schwarz 1999: 377f., 388f.).

113 Im Verlauf der 1980er Jahre hatten bereits andere Länder, allen voran die USA, Japan, Schweden, Großbritannien und die Schweiz, tiefgreifende Maßnahmen zur Reformierung und Sanierung ihrer Bahnen ergriffen. Zu diesen Deregulierungs- und Privatisierungsprozessen, die z.T. Vorbildcharakter für die Bahnreform in Deutschland hatten, s. Moser 2004; Reinke 2001: 49ff.; Wolf 2004.

zusammenzuführen. Angesichts der negativen Wirtschaftsbilanz und des hohen Investitionsbedarfs der Reichsbahn bei einer kurz nach dem „Mauerfall“ einsetzenden beispiellosen Schrumpfung des Schienen-Marktanteils auch in der ehemaligen DDR wurde der Handlungsbedarf noch dringlicher. Im Jahr 1991 lag der Fehlbetrag der Bundesbahn bei 5,3 Milliarden DM, derjenige der Reichsbahn bei weiteren 4,3 Milliarden DM (vgl. Reinke 2001: 32f., 136; Schwarz 1999: 380ff.). In einem im Juni 1991 vorgelegten Zwischenbericht der Regierungskommission wurden Verluste in Höhe von rund 180 Milliarden DM errechnet, die die beiden Bahnen bei Beibehaltung des Status quo bis zum Jahr 2001 einfahren würden (Schwarz 1999: 377f., 391).

Durch die angestrebte Vollendung des Europäischen Binnenmarktes wurde der Reformdruck zusätzlich erhöht. Im Rahmen der Liberalisierung und „Harmonisierung“ des Schienenverkehrsmarktes in der Europäischen Union galt (und gilt) es, die Struktur der Bahnunternehmen an die Erfordernisse des Binnenmarktes anzupassen und durch mehr Wettbewerb die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene zu steigern. Diesen Zielvorgaben entsprechend sind die Mitgliedstaaten gemäß EU-Richtlinie *91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der EU* vom 29. Juli 1991 verpflichtet,

- eine betriebswirtschaftlich unabhängige Geschäftsführung der Eisenbahnen zu gewährleisten (formelle Privatisierung),
- in der Rechnungsführung die Bereiche Fahrweg (Schienen-Infrastruktur) und Betrieb (Transportdienstleistungen) zu trennen sowie
- die bislang national betriebenen Fahrwege im grenzüberschreitenden Verkehr für Benutzer aus dem EG-Raum zu öffnen (diskriminierungsfreier Zugang Dritter).
- Zudem sollen die Eisenbahngesellschaften nach den für Handelsgesellschaften geltenden Grundsätzen und somit markt- und gewinnorientiert geführt werden.

Diese Grundsätze gelten für alle Bahnen in den EU-Ländern, unabhängig davon, ob sie als Staats- oder Privatbahnen geführt werden. Darüber hinaus wurde in der Verordnung (EWG) 1191/69 bestimmt, dass die Verkehrsunternehmen nur noch sehr bedingt zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen verpflichtet sind. Deren Übernahme ist nunmehr an den Abschluss entsprechender Verkehrsverträge zwischen den Mitgliedstaaten und den Bahnunternehmen gebunden, mithin an den durch den Staat getätigten Ein-

kauf der Leistungen bei den Unternehmen (vgl. DB AG 2004a: 10f.; Hagedorn 1999: 8; Schwarz 1999: 411).¹¹⁴

2.2 Verfahrensschritte der Bahnreform und Unternehmensstruktur der Deutschen Bahn AG

Im Dezember 1993 wurden die (politisch hart umkämpften; vgl. DB AG 1994; Reinke 2001: 58ff.; Schwarz 1999) Bahnstrukturreformgesetze erlassen. In diese waren die Vorschläge der Regierungskommission Bundesbahn eingeflossen, die sie gemeinsam mit dem Bahnvorstand erarbeitet hatte. Kernpunkt der auf den Weg gebrachten Reform war eine mehrere Schritte umfassende (Teil)Privatisierung der Bahn in Form einer Umwandlung der Staatsbahnen in eine Aktiengesellschaft. Ein völliger Bruch mit der „Beamtenbahn“ war angestrebt. Voraussetzung hierfür war zum einen eine Konsolidierung des Haushalts, was wiederum die Entschuldung des Unternehmens durch den Bund voraussetzte. Zum anderen galt es, den Widerspruch zwischen Artikel 87 Grundgesetz (Gemeinwohl) und Paragraph 28 des Eisenbahngesetzes (Wirtschaften nach kaufmännischen Grundsätzen) aufzulösen.¹¹⁵

Der erste Schritt der Bahnreform erfolgte im Januar 1994 mit der Zusammenführung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn im *Bundeseisenbahnvermögen* (BEV), einem kurz zuvor gegründeten Sondervermögen des Bundes (vgl. Abb. 9). Unmittelbar darauf wurde das BEV in einen unternehmerischen Bereich mit den operativen Tätigkeitsbereichen *Fahrweg*, Transport und verwandten Geschäftsfeldern und in einen Verwaltungsbereich untergliedert. Aus dem unternehmerischen Bereich ging in einem zweiten

114 Die Bundesregierung setzte sich in den Brüsseler Gremien nachdrücklich für die Modernisierung des Bahnwesens und die Öffnung der Schienennetze ein. Zu den Kräfteverhältnissen innerhalb der EU vgl. Reinke 2001: 44ff.; Schwarz 1999: 411f.

115 Die gesetzlichen Grundlagen hierfür bildeten die Reformgesetze vom 20. Dezember 1993 (Grundgesetzänderung und -ergänzungen) und vom 27. Dezember 1993 (Eisenbahnneuordnungsgesetz, EneuOG). Durch die Änderung des Grundgesetzes wurde u.a. festgelegt, dass Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt werden (Art. 87e, Abs. 3, Satz 1 GG). Im EneuOG, einem umfangreichen Gesetzeswerk, in dem über 130 Gesetzes- und Verordnungsänderungen zusammengefasst sind, wurden alle weiteren gesetzlichen Regelungen und notwendigen Anpassungen bestehender Gesetze gebündelt (vgl. Beckmann/Perian/Wulfhorst 1999: 23f.; DB AG 1994: 42ff., 108ff.).

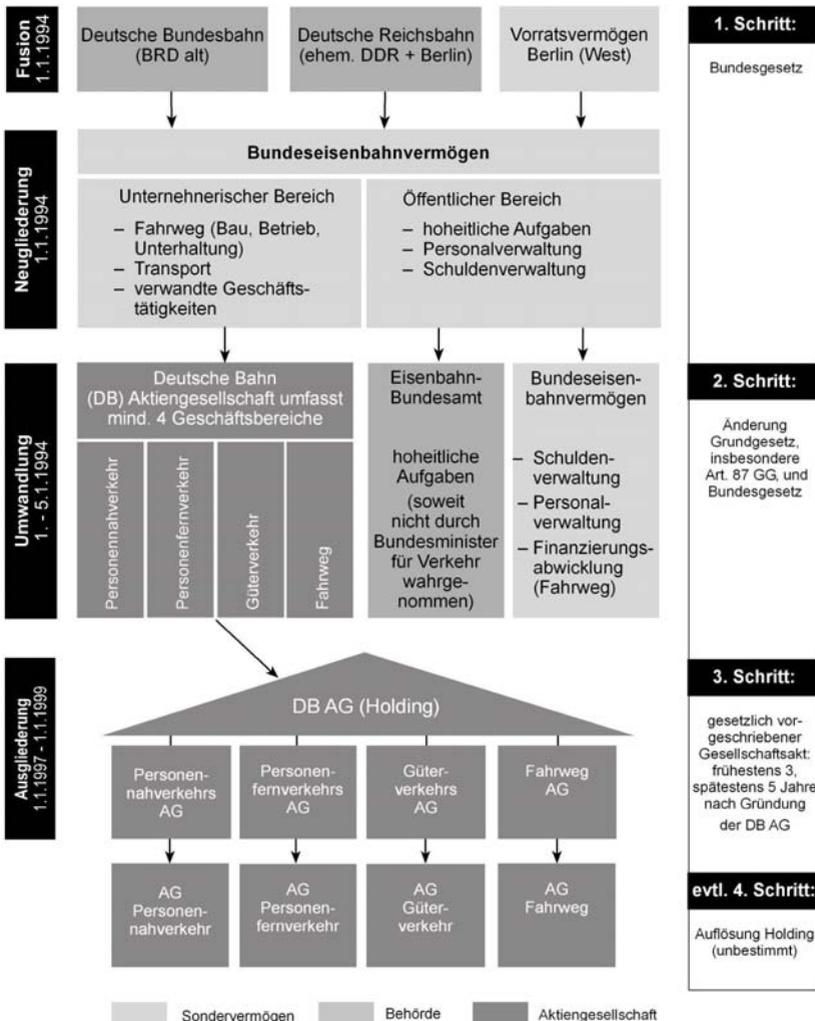


Abb. 9 Gesetzliche Verfahrensschritte und organisatorische Umsetzung der Umwandlung der Bahnen in eine Aktiengesellschaft (Bahnreform) (verändert nach: DB AG 1994: 102; Reinke 2001: 150, 153) (Graphik: U. Pareik)

Reformschritt die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hervor. Diese wurde in vier voneinander unabhängige Unternehmensbereiche (Personenahverkehr, Personenfernverkehr, Güterverkehr und Fahrweg) mit neun überwiegend selbstständigen, ergebnisverantwortlich handelnden Geschäftsbereichen unterteilt (DB AG 1994: 105; Schwarz 1999: 413). Der Verwaltungsbereich des BEV wurde wiederum in die beiden Organisationseinheiten Bundeseisenbahnvermögen (BEV) als öffentlich-rechtliches Restsondervermögen des Bundes und Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gegliedert. Während das EBA als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für hoheitliche Aufgaben zuständig ist (soweit diese nicht in den Verantwortungsbereich des Bundesverkehrsministeriums fallen), wurde dem BEV die Schulden- und Personalverwaltung sowie die Grundstücksverwertung übertragen. Guthabenseitig erhielt das BEV Liegenschaften der Bahnen, die als nicht mehr betriebsnotwendig eingestuft worden waren.¹¹⁶ Bei Verkauf sollen deren Erlöse für die Schuldentilgung aufgebracht werden (die Altschulden der Bahnen, die innerhalb von 30 Jahren zu tilgen sind, beliefen sich auf 66 Milliarden DM), des Weiteren für Pensionsleistungen an ehemalige Bahnbedienstete sowie für Lohnausgleichszahlungen, die sich aus der Differenz der Lohnzahlungen der ehemaligen Bundesbahn (Beamtenbezüge) und der heutigen Deutschen Bahn ergeben. Darüber hinaus sind aus diesem Topf jährliche Ausgleichszahlungen des Bundes an die Länder für den Schienenpersonennahverkehr zu leisten (DB AG 1994: 105; DB AG 2004a: 12f.; Hagedorn 1999: 10; Schwarz 1999: 413f.).

Aus der Bahn AG wurden am 1. Januar 1999 in einem dritten Reformschritt fünf Unternehmensbereiche ausgegliedert, die jeweils von einer eigenständigen Aktiengesellschaft unter dem Dach der Holdinggesellschaft Deutsche Bahn AG geführt werden. Zusätzlich zu den gesetzlich vorgeschriebenen

116 Per Rahmenvereinbarung wurden alle als *betriebsnotwendig* eingestuften Bahn-Liegenschaften der Bahn AG zugeteilt. Die von vornherein als entbehrlich festgestellten Bahnliegenschaften verblieben im BEV und somit im Eigentum des Bundes. Innerhalb des BEV wurde ein Immobilienpaket mit einem Gesamtwert von 13 Mrd. DM gebildet, das durch frei agierende Verwertungsgesellschaften, u.a. die *Eisenbahimmobilien Management GmbH* (EIM) und die *Vivico Real Estate GmbH*, betreut und wertoptimal vermarktet wird. Das Paket umfasst u.a. ehemalige Empfangsgebäude, Betriebs- und Ausbesserungswerke, Büro- und Verwaltungsgebäude und andere veräußerbare Bahnhofssareale. Wohnimmobilien, Liegenschaften mit Sozialeinrichtungen, Freizeit- und Sportanlagen sowie genossenschaftliche Grundstücke werden demgegenüber direkt durch das BEV verwaltet (vgl. Beckmann/Perian/Wulfhorst 1999: 10; Eichhorn 1998: 6; Sahrbacher/Hoinkis 2004: 616; www.bev.bund.de; 28.01.05).

Aktiengesellschaften¹¹⁷ wurde die DB Station&Service AG gegründet, die hauptverantwortlich für die Entwicklung und Unterhaltung sowie den Betrieb der Personenbahnhöfe ist.¹¹⁸ Kompetenzzentren für übergeordnete Aufgaben wurden im Verantwortungsbereich der Konzernleitung belassen.¹¹⁹ Ergänzt wird das Kerngeschäft durch weitere Konzernunternehmen, die zur Deutsche Bahn Gruppe gehören, und durch Beteiligungen der DB AG Holding an anderen Unternehmen (z.B. Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH DBImm, Eisenbahnmobilien Management GmbH EIM, DE Consult GmbH, MITROPA AG) (Beckmann/Perian/Wulfhorst 1999: 25; DB AG 2004a: 13; Dies. 2004b; Schwarz 1999: 413 ff.).

Alleiniger Eigentümer der Holding ist bis dato der Bund. Es wurde somit ein Mischsystem geschaffen aus Gemeineigentum, das als marktwirtschaftliches Großunternehmen geführt wird. Mittelfristiges Ziel des größten europäischen Verkehrsunternehmens ist der Börsengang, wobei gesetzlich vorgegeben die Mehrheit der Besitzanteile beim Bund verbleiben muss. Dieser zuletzt für das Jahr 2006 angesteuerte Schritt ist im September 2004 durch eine gemeinsame Entscheidung von Bahnvorstand, Bahn-Aufsichtsrat und Bund auf noch unbestimmte Zeit verschoben worden. Zwar konnte der Konzern im Jahr 2004 erstmals ein positives Betriebsergebnis erwirtschaften, Bundesregierung und Bundestag knüpften an den Börsengang jedoch eine mehrjährige positive Gewinnentwicklung. Das Bestreben des Konzerns, möglichst rasch die Kapitalmarktfähigkeit zu erreichen, lässt sich indes nicht nur mit der erwarteten Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit begründen, sondern ebenso mit der

117 DB Reise & Touristik AG (ehem. Geschäftsbereich (GB) Fernverkehr), DB Regio AG (GB Nahverkehr), DB Cargo AG (GB Güterverkehr) und DB Netz AG (GB Fahrweg). Die innere Struktur der Holding ist seitdem mehrmals neu gegliedert worden. Die jeweils aktuelle Konzernstruktur findet sich im Internet unter www.bahn.de und in den jährlich herausgegebenen Geschäftsberichten, die ebenfalls im Internet abrufbar sind (vgl. DB AG 2004b).

118 Der von der DB Station&Service AG geführte Unternehmensbereich *Personenbahnhöfe* wird aus den beiden Geschäftsfeldern *Verkehrsstation* und *Vermarktung* gebildet. Neben der Unterhaltung der Bahnhöfe umfasst der Aufgaben- und Verantwortungsbereich somit auch die Vermarktung von Flächen in Bahnhofsgebäuden für eine kommerzielle Nutzung und das Erbringen von Serviceleistungen gegenüber Reisenden sowie DB-eigenen und -fremden Schienenverkehrsunternehmen. Die wichtigsten Einnahmequellen von *Station&Service* sind Stationsgebühren für Züge, Erlöse aus der Vermarktung der kommerziellen Nutzflächen sowie die Miete für Fahrkartenverkaufsstellen (vgl. DB AG 2004b; DB Station&Service AG 2004: 7; www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/konzern/gesellschaften/personenbahnhoeft/personenbahnhoeft.html; 08.12.04).

119 Z.B. Dienstleistungszentrum Bildung (DZB), Forschungs- und Technologiezentrum (FTZ), Bahn-Umwelt-Zentrum (BUZ).

Aussicht, als börsennotiertes Unternehmen unabhängiger von politischen Vorgaben und Weisungen agieren zu können.

3 Von der Entdeckung des Kunden zur „Renaissance der Bahnhöfe“: Bahnhöfe als Immobilien der Mobilität

Mit der formellen Privatisierung ging eine deutliche Neuorientierung der Bahn hinsichtlich ihres Selbstverständnisses und ihrer Unternehmensphilosophie und -politik einher. Hatte die Behördenbahn noch flächendeckend Verkehrsdienstleistungen im Sinne des Gemeinwohls zu erbringen, so hat sich die Deutsche Bahn AG „das Ziel gesetzt, mehr Verkehr auf die Schienen zu bringen und auf Dauer erfolgreich zu sein“ (DB AG 1996: 3). Das „Unternehmen Zukunft“ (so ein Werbeslogan seit 1994) strebt an, sich auf dem Verkehrsmarkt „als Marke mit hohem Identifikationspotential“ (ebd.) zu positionieren.

Die Bahn AG gab sich stets überzeugt, dass sich der Verkehrsträger *Schiene* durch die Gründung des Unternehmens „vom vagen verkehrspolitischen Hoffnungsträger zu einem dynamischen und am Markt orientierten Verkehrssystem entwickeln“ werde (DB AG 1994: 107). Um dies voranzutreiben und um aus dem Staatsbetrieb den „Verkehrs- und Dienstleistungskonzern Nr. 1“ (Dürr 1996 zit. n. Schwarz 1999: 406) zu formen, folgten der „äußeren Bahnreform“ Reformen im Innern des Unternehmens. Eine der markantesten Neuerungen liegt in einer „konsequenten Kundenorientierung“, welche sich – so legt es der Nachdruck nahe, mit dem dies immer wieder in der Literatur und in Publikationen der Bahn AG betont wird – als *Entdeckung des Kunden* umschreiben lässt.

Neben besseren Serviceleistungen, neuen Informationssystemen und dem Einsatz neuer „Zugenerationen“ wird in diesem Rahmen der Modernisierung der Personenbahnhöfe ein besonders hoher Stellenwert zugesprochen, denn:

„Dort, wo die Menschen die Wahl zwischen mehreren Verkehrsmitteln haben, werden sie sich nur dann für die Bahn entscheiden, wenn sie auf der Schiene bequemer, schneller, pünktlicher und stressfreier

fahren, wenn der Zugang zum Bahnhof und zum Zug leicht, angenehm und sicher ist und wenn sie sich als Kunde gut bedient fühlen.“ (DB AG, Vorstand 1994 zit. n. Reinke 2001: 115)

Die Verkehrsstationen werden nunmehr als „Zugang zum System“ *Schiene* (DB AG 1996: 3) betrachtet, dessen Funktionalität und Aufenthaltsqualität eine nicht zu unterschätzende Bedeutung für die Kundenzufriedenheit habe. Darüber hinaus gelten sie als exponierte Imageträger des Unternehmens (wie auch der Städte und Kommunen). Die Bahn AG strebt an, ihre Bahnhöfe als „Markenprodukt“ (ebd.) nicht nur auf dem Verkehrsmarkt, sondern auch im städtischen Raum zu positionieren. 1996 kündigte sie eine „Renaissance der Bahnhöfe“¹²⁰ an, mit der eine umfassende (bauliche, verkehrliche, kommerzielle wie auch symbolische) „Aufwertung“ der Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder und eine städtebauliche „Inwertsetzung“ brachliegender Bahnareale angestrebt wird und eine „Vision vom Bahnhof als multifunktionales Zentrum urbanen Lebens“ (ebd.: 5) verbunden ist.

„Die Bahnhöfe der Zukunft werden [...] mehr als nur Verkehrsstationen sein. Sie sollen zunehmend zum vitalen Kommunikations- und Dienstleistungszentrum innerhalb des städtischen Gefüges“ ausgebaut werden.“ (ebd.: 4)

Dementsprechend hat das Unternehmen diverse Sanierungs- und Modernisierungsprogramme gestartet, die nach außen unter den Labels „*Bahnhof der Zukunft*“ und „*Die Marke Bahnhof*“ propagiert werden. Unter Gesichtspunkten der Gewinnmaximierung werden die derzeit 5.400 Personenbahnhöfe¹²¹ mit einem Durchschnittsalter von über 80 Jahren, einem zu Beginn der

120 Unter diesem Titel hat die Bahn AG ihre Entwicklungsstrategien und -konzeptionen für die Verkehrsstationen im Rahmen der Architektur-Biennale 1996 in Venedig vorgestellt. Im Anschluss daran präsentierte das Unternehmen seine Bahnhofskonzepte in einer gleichnamigen Wanderausstellung, die in mehreren deutschen Städten zu sehen war (vgl. auch BDA/DB AG/DAZ 1996). Im Kontext einer stärkeren Konzentration auf „kleinere“ Bahnprojekte ist bahntintern mittlerweile von der Idee einer „Renaissance der Bahnhöfe“ abgerückt worden; nach außen wird diese Formel weiterhin häufig verwendet.

121 Von den 1994 existierenden ca. 6.500 Bahnhöfen und Haltepunkten (DB AG 1996: 5; Marquardt-Kuron 1997: 6) sind heute noch etwa 5.400 im Besitz der Bahn AG, davon 2.400 mit Empfangsgebäude (Stand: 12/2003). Veräußert werden v.a. kleine Stationen an Nebentrecken. Bevorzugte KäuferInnen sind die Kommunen und bisherige MieterInnen. 2002 wurden zudem 1.000 Empfangsgebäude unterschiedlicher Größenordnung an den Großinvestor *First Rail Property* veräußert, der 600 davon wiederum an die Fondsgesellschaft *German Rail Estate 1* weiterreichte (DB AG 1996; Dies. 2004b: 155ff.; FR vom 30.03.2004a; FR vom 30.03.2004b).

Bahnreform kalkulierten Sanierungsbedarf von rund 30 Milliarden DM und einem allgemein negativen Image sukzessive umgestaltet. In Zusammenarbeit mit der „öffentlichen Hand“ sowie privatunternehmerischen Investoren, Immobilien- und Projektentwicklern werden die Gebäude renoviert, modernisiert und mit neuem Mobiliar im einheitlichen *corporate design* ausgestattet. Daneben halten neue bahnspezifische wie bahnfremde Service- und Dienstleistungsangebote Einzug in Verkehrsstationen unterschiedlicher Größenordnung. Zahlreiche Bahnhofsvorplätze werden umgestaltet und verkehrsberuhigt, vielerorts werden nicht mehr betriebsnotwendige Bahnflächen und -gebäude in zentralen städtischen Lagen vermietet oder veräußert und einer Umnutzung zugeführt. Nahezu flächendeckend wird der Zugang zu und der Aufenthalt in den Verkehrsstationen über restriktive Ordnungssysteme und Hausordnungen reguliert. Viele *Großbahnhöfe* werden schließlich zu „multifunktionalen Dienstleistungs- und Konsumzentren“ ausgebaut, in denen bis spät in den Abend hinein gebummelt und konsumiert werden kann.¹²²

In der ersten Dekade der Bahnreform waren die Anstrengungen vorwiegend auf größere Bahnhöfe konzentriert (s. z.B. Leipzig, Hannover und Köln¹²³, Nürnberg, Darmstadt, Erfurt, Halle und Mainz). Demgegenüber wurde im Jahr 2002 ein „Sofortprogramm“ gestartet, in dessen Rahmen „auch das Erscheinungsbild der kleineren und mittleren Bahnhöfe weiter verbessert“ werden soll (DB AG 2003c: 92f.; www.db.de...¹²⁴). Heute zieht die Bahn AG eine positive Zwischenbilanz:

„Im Jahr 2003 sind wir wieder ein gutes Stück vorangekommen auf unserem Weg, mehr und mehr Bahnhöfe zu Visitenkarten der Bahn und der Städte zu machen. Der Service rund um das Reisen und das Dienstleistungsangebot sind dabei genauso wichtige Kriterien wie Er-

122 Laut Bahn AG nutzen jährlich 1,7 Milliarden Reisende die Bahnhöfe für die An- und Abfahrt, zudem halten sich 2,4 Milliarden „Besucher“ in den Verkehrsstationen auf (DB AG 2004b: 155).

123 Die Umstrukturierung der Hauptbahnhöfe in Leipzig, Hannover und Köln gehört zu den deutschlandweit bekanntesten Bahnhofsprojekten der letzten Jahre, stellt aber insofern eine Ausnahme dar, als sie als sog. *ECE-Bahnhöfe* zu „Dienstleistungsbahnhöfen“ umgebaut worden sind, bei denen die Dienstleistungs- und Einzelhandelsfunktion stark betont wird. Für diese Zwecke wurden die Bahnhöfe an die zur *Otto-Gruppe* gehörende, international tätige *ECE Projektmanagement GmbH* (ECE) vergeben, die zu den Marktführern im Bereich der Entwicklung und Vermarktung von innerstädtischen *shopping centers* gehört (vgl. www.ece.de; 07.03.05).

124 www.db.de/site/bahn/de/geschaeft/infrastruktur_schiene/station/wohlfuehlbahnhoeft.html; 08.12.04.

scheinungsbild, Aufenthaltsqualität, baulicher Zustand und das Gefühl der Sicherheit sowie die Sauberkeit im Bahnhof.“ (DB Station&Service AG 2004: 2)

Von den Umstrukturierungen verspricht sich das Unternehmen nicht nur ein profitables Betreiben des Bahnhofs, sondern auch positive Effekte auf dessen Funktionalität und Image. Service und Komfort, Dienstleistungs- und Kaufangebote sollen mit den Angeboten an Flughäfen vergleichbar sein und konkurrieren können. Gegenüber potenziellen Kunden, Investoren und Dienstleistern wirbt die Bahn AG zugleich mit der zentralen Lage und den ausgedehnten Ladenöffnungszeiten der Verkehrsstationen. Die klassische Funktion des Bahnhofs als Verkehrsknotenpunkt soll um die neue Aufgabe „Konsum- und Erlebniszentrum“ ergänzt werden.¹²⁵

125 Auf die Umstrukturierung von Bahnhöfen in anderen Ländern soll hier nicht eingegangen werden; vgl. dazu bspw. die Beiträge in der Zeitschrift *Baumeister* H. 9/1995 sowie Bertolini/Spit 1998; Hoffmann-Axthelm 1996: 229ff.; Parissien 1997: 201ff.

4 **Bahnhöfe und Bahnliegenschaften als Entwicklungsflächen und „Visitenkarten“ der Städte und als Bühnen ordnungspolitischer Auseinandersetzungen**

Vor dem Hintergrund einer am Leitbild der „Nachhaltigkeit“ orientierten Stadtentwicklung und eines Stadtumbaus unter postfordistischen Prämissen¹²⁶ erkennen auch die Kommunen, der Bund und die Länder erhebliche verkehrliche, städtebauliche und stadtentwicklungspolitische Potenziale in der Neuordnung der Verkehrsstationen. Bahnhöfe und Bahnliegenschaften werden zunehmend als „Tor zur Stadt“ und als Standortfaktor betrachtet, die Bahn als Partnerin im Rahmen einer *public private partnership*.

„Bahnhöfe und deren Umfeld können wesentliche Impulse für die Stadtentwicklung setzen, Kristallisationskerne für eine urbane Stadtentwicklung sein und die Zentren- bzw. Mittelpunktsfunktion von Städten und insbesondere von Innenstädten stützen. Bei Fehlentwicklungen können die Standorte aber auch zu ernsthaften Konkurrenzstandorten für Innenstädte, Stadtteilzentren o.ä. werden.“ (Eichhorn 1998: 6)

Erklärtes Ziel der Kommunen ist es, „die Attraktivität der Personenbahnhöfe und ihres Umfeldes als Drehscheibe des Fern- und Nahverkehrs sowie als Mittelpunkt städtischen Lebens zu steigern“ (BDA/DB AG/DST 1998: 9). Im Zentrum der Aufmerksamkeit stehen zum einen die Bahnhöfe mit ihrer „identitätsstiftenden Architektur“, die über ihre verkehrliche Funktion hinaus

126 Zu den Kennzeichen von Stadtentwicklung und Stadtumbau unter postfordistischen Bedingungen zählen etwa eine erstarkte Städtekonkurrenz auf regionaler bis globaler Ebene, eine Entwicklung von Stadtentwicklungspolitik hin zur *Stadt als Unternehmen*, ein hoher Grad an image- und symbolträchtiger Stadt- und Standortpolitik (*Festivalisierung, Eventisierung, Ästhetisierung, flagship development* etc.) sowie verstärkte sozialräumliche Polarisations- und Exklusionsprozesse. Der in den 1970er Jahren einsetzende Übergang von einer fordistischen, durch Massenproduktion und -konsumption sowie sozialstaatliche Interventionen geprägten, Gesellschaftsformation zu einer postfordistischen mit flexiblem Akkumulationsregime ist in den vergangenen Jahren vor allem aus regulationstheoretischer Perspektive vielfach beschrieben und diskutiert worden, was in dieser Arbeit nicht wiederholt werden soll. Aus der Fülle an Literatur vgl. bspw. Harvey 1989; Hasse 1988; Krätke 1995; Wood 2003 sowie die Beiträge in Noller/Prigge/Ronneberger 1994 u. Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie H. 1-2/1996.

„oft ein zentrales städtisches Erfahrungsfeld vieler Menschen“ und „wesentliche Orte des urbanen Lebens“ darstellen, zum anderen ein „attraktives Bahnhofsumfeld“, das zur „Stärkung der Wohn- und Wirtschaftsfunktionen der Städte“ beitragen soll (ebd.: 10f.; vgl. auch Juchelka 2002).

Von großer Bedeutung sind in diesem Rahmen auch die Bahnliegenschaften. Dies nicht zuletzt, als die Bahn AG (hinter der katholischen Kirche) die zweitgrößte Grundstückseigentümerin in der Bundesrepublik ist (Lennertz 2004: 593). Infolge von Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen sowie veränderten Nutzungsanforderungen stieg in den letzten Jahren der Anteil an Bahnflächen und -gebäuden, der nicht dauerhaft für betriebliche Zwecke benötigt und nun von der Bahn und ihren Tochtergesellschaften veräußert wird¹²⁷ (s. auch Sahrbacher/Hoinkis 2004).

In fast jeder Kommune mit Bahnanschluss befinden sich heute „disponible Bahnflächen“ (Renner 2004a: 544). Gegenüber anderen Brachetypen weisen diese einige Besonderheiten auf. Neben der in der Regel zentralen Lage und der zumeist erheblichen Größe der Flächen sind dies der Fachplanungsvorbehalt und die Vielzahl der Akteure, die in die Umnutzungsprozesse einbezogen sind (ebd.: 541).¹²⁸ Aufgrund dieser Eigentümlichkeit der Bahnbrachen rücken vor allem drei Aspekte in den Mittelpunkt der planungspolitischen Aktivitäten und Debatten: Während einerseits große Potenziale hinsichtlich eines „nachhaltigen Flächenrecyclings“ und positive Effekte auf das Stadtbild und -image erwartet werden, stellen die komplexen planungsrechtlichen Bestimmungen andererseits große Herausforderungen dar, die besondere planungsrechtliche Kenntnisse seitens der Kommunalverwaltung sowie „partnerschaftliche Kommunikationsformen“ erfordern (vgl. Beckmann/Perian/Wulfhorst 1999; DSSW o.J.; Dass. 1998; Kiepe/Laitenberger 2004). Darüber hinaus geht mit den Umstrukturierungen vielerorts ein Wandel der Verkehrs-

127 Eigenen Angaben zufolge umfasst der Immobilienbestand des Konzerns Flächen von zirka 1,35 Milliarden Quadratmetern (www.db.de/site/bahn/geschaefte/immobilien/immobilien.html; 08.12.04). Einen zuverlässigen bundesweiten Gesamtüberblick über die Zahl und Größe der Bahnbrachen gibt es bis heute indes nicht (Renner 2004a: 544).

128 In vielen Städten sind auf den ehemaligen Brachflächen städtebauliche und/oder verkehrliche Projekte, zumeist in öffentlich-privater Zusammenarbeit, auf den Weg gebracht oder umgesetzt worden. Einen Überblick über die Projekte und die planungspolitischen Strategien, Wege und Herausforderungen liefern z.B. Beckmann/Tintemann 2004; Blase/Roos 2004; Schelte 1999; vgl. auch die Beiträge in STANDORT 1997 sowie die Beiträge in *Informationen zur Raumentwicklung* H. 9/10 2004, in denen eine Zwischenbilanz nach „10 Jahren Bahnreform“ gezogen wird.

stationen als „öffentlicher Raum“ einher, der in der Fachwelt wie in der Öffentlichkeit sehr kontrovers diskutiert wird.

4.1 Bahnflächenrecycling und Bahnhofsentwicklung ‚zwischen‘ Fachplanung und kommunaler Bauleitplanung

Aufgrund ihrer übergeordneten verkehrlichen (und damit eisenbahnrechtlichen) Widmung unterliegen Bahnflächen dem Fachplanungsvorbehalt (§ 38 BauGB), sind somit der kommunalen Bauleitplanung entzogen. Dies gilt auch, wenn sie de facto nicht mehr für bahnbetriebliche Zwecke genutzt werden. Eine „Mobilisierung“ von Bahnflächen und deren Umnutzung für städtebauliche Zwecke setzt eine bahninterne Entbehrlichkeitsprüfung und die förmliche Freigabe (i. d. R. Entwidmung) durch das Eisenbahn-Bundesamt voraus. In diesem Zusammenhang tritt vielfach

„ein Widerstreit auf zwischen den wirtschaftlichen Interessen der Rechtsnachfolger der Deutschen Bundesbahn als Eigentümer vieler Bahnflächen und den Gemeinden, die über ihr Gemeindegebiet ihre uneingeschränkte kommunale Planungshoheit ausüben wollen.“ (Kiepe/Laitenberger 2004: 625)

In der Vergangenheit haben die komplexe, zum Teil auch unklare Rechtslage, das oft langwierige Verfahren sowie mangelnde Information und Abstimmung zwischen Bahn und Kommunen vielfach zu Verzögerungen und Konflikten bei der Umwidmung und städtebaulichen „Inwertsetzung“ der Bahnimmobilien geführt, was insbesondere aus kommunaler und planologischer Perspektive als Dilemma betrachtet wird. Die große Zahl der an den Umwidmungs- und Umnutzungsverfahren beteiligten Akteure mit unterschiedlichen Nutzungs- und Verwertungsinteressen sowie eine oft beklagte unübersichtliche Zuständigkeits- und Organisationsstruktur der Bahn AG sorgt(e) zudem häufig für Intransparenz. Allein auf Vermarkterseite können an einem Standort fünf oder sechs FlächeneigentümerInnen (mit je eigenen wirtschaftlichen Interessen) auftreten. Neben der DB AG (Holding) und ihren Tochtergesellschaften *DB Netz AG*, *DB Station&Service AG* und *DB Services Immobilien GmbH* sind dies die *Vivico Real Estate GmbH*¹²⁹, *aurelis Real Estate*

129 Die 2001 gegründete *Vivico Real Estate GmbH*, eine zu rund 95 % dem BEV und 5 % dem Bund gehörende Immobilienentwicklungsgesellschaft, entwickelt und vermarktet Immobilien in „erstklassigen innerstädtischen Lagen“ (vgl. www.vivico.de).

*GmbH*¹³⁰, weitere private Eisenbahn- bzw. Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie das Bundeseisenbahnvermögen. Daneben sind die ‚üblichen‘ Akteure, das heißt Kommunen, Investoren und Projektentwickler, eventuelle ZwischennutzerInnen sowie Träger öffentlicher Belange und AnwohnerInnen beteiligt (vgl. DB AG 2004a: 10; DB AG 2004c; Dransfeld 2004; Renner 2004a: 542f.).

Um die komplexen Verfahren zu erleichtern und möglichen Fehlentwicklungen entgegenzusteuern, hat der Deutsche Städtetag eine Arbeitshilfe für die Kommunen mit Leitzielen der Bahnhofsentwicklung und einer Zusammenfassung wesentlicher Rechtsgrundlagen erstellt (DST 1999). Das Eisenbahn-Bundesamt hat 2003 in einer Präsidialverfügung Handlungsregeln zu den Verfahren aufgezeigt. In einigen Bundesländern wurden zudem Kooperationsprojekte zwischen Landesregierung, Kommunen und Bahn AG gestartet.¹³¹

4.2 Bahnflächenrecycling und Bahnhofsentwicklung ‚zwischen‘ „Nachhaltigkeit“ und symbolischer Politik

Angesichts der allgemein als problematisch angesehenen Effekte einer jahrzehntelangen Dominanz von Stadt- und Siedlungsentwicklung am Rande der Städte und im Umland werden in den stillgelegten Bahnliegenschaften „wichtige Flächenpotenziale“ (Renner 2004b) für eine „nachhaltige“ Stadtentwicklung gesehen:

„Die Revitalisierung von Bahnbrachen kann als ein Element der Innenentwicklung zu einer ressourcenschonenden und -sparenden Stra-

130 Die 2002 gegründete 100%ige Bahntochter *aurelis Real Estate GmbH* ist mittlerweile mehrheitlich an ein Bankenkonsortium veräußert worden. Das Portfolio der Vermarktungsgesellschaft besteht aus „den derzeit werthaltigsten Immobilien und Liegenschaften der Bahn mit einer Gesamtfläche von 30,5 Mio. m², die sich vorwiegend in den Zentren Deutschlands befinden“ (Sahrbacher/Hoinkis 2004: 616).

131 In Nordrhein-Westfalen bspw. wurde im April 2002 die *BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW* (BEG NRW) als gemeinsame Gesellschaft des Landes und der Bahn AG gegründet, welche (gemeinsam mit den Kommunen) rund 1.050 ha entbehrliche Bahnflächen in 100 Städten und Gemeinden entwickelt und vermarktet. Die Städte und Gemeinden haben sich darüber hinaus im Dezember 2000 im *Forum Bahnflächen NRW* zusammengeschlossen. Diese kommunale Vertretung, in der mehr als 100 Mitgliedskommunen ihre Ansprüche und Interessen gegenüber der Bahn bündeln, tritt bei Umnutzungsprozessen auf, um gemeinsam mit der BEG NRW „innovative Verfahrenswege“ und „konstruktive Lösungen“ zu entwickeln, zumeist über den Abschluss städtebaulicher Verträge gemäß Baugesetzbuch (vgl. Holtel 1994; Lennertz 2004; Renner 2004a: 541f.).

ategie der Stadtentwicklung beitragen und mithelfen, die nach wie vor stattfindende Flächenneuanspruchnahme im Außenbereich bzw. die Suburbanisierung [...] zu bremsen.“ (ebd.)

Der Umnutzung von Bahnflächen wird somit eine große Bedeutung hinsichtlich der Umsetzung zentraler Ziele heutiger Stadtentwicklungs- und Siedlungspolitik zugesprochen, wie sie auf kommunaler, regionaler und Bundesebene formuliert worden sind (bspw. Innen- vor Außenentwicklung, Funktions- und Nutzungsmischung, *kompakte und durchmischte Stadt*, *Stadt der kurzen Wege*, Freiflächenschutz und gesunde Lebensverhältnisse). Weitere stadtstrukturelle und verkehrliche Potenziale integrierter Bahnhofprojekte werden in Bezug auf die Stärkung der Zentren gesehen. Neben der Ergänzung und Erweiterung der Innenstadtfunktion durch neue Angebote in den Bereichen *Wohnen*, *Handel* und *Freizeit* werden Chancen hinsichtlich der Überwindung ‚bahninduzierter‘ städtebaulicher Barrieren und einer Verknüpfung von Stadtteilen gesehen.

Die durch eine vorhandene Brachensituation hervorgerufene Trennwirkung auf anliegende Stadtquartiere kann durch die Wiederbelebung aufgehoben und so die gestalterische und funktionale Anbindung an die Stadt wieder verbessert werden. [...] Eine gute, schienengebundene Verkehrsanbindung und eine effektive Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern des ÖV liefern weitere Vorteile für die Entwicklung dieser Flächen.“ (Renner 2004a: 545; vgl. auch Beckmann/Tintenmann 2004: 552f; Eichhorn 1998: 8; Töpfer 1998)

In Zeiten einer allgegenwärtigen Inszenierung und Ästhetisierung des Städtischen (vgl. bspw. die Beiträge in Becker 2001; Breuer 1998b; Hennings/Müller 1998) stehen vielfach aber auch spektakuläre und imagerträchtige Großprojekte im Fokus der Restrukturierungsmaßnahmen. Jenseits eines (nicht unumstrittenen) verkehrlichen und städtebaulichen ‚Gebrauchswerts‘ werden der Bahnhof und das Bahnhofsumfeld von Bahn und Kommunen mit neuen ‚Identifikationsankern‘ bestückt und als Orte mit hoher ‚Erlebnisqualität‘ präsentiert, nicht zuletzt um Distinktionsgewinne im Rahmen symbolischer Planungspolitik zu erzielen. Einige geplante (z.B. „*Stuttgart 21*“¹³²),

132 Im Zentrum des kombinierten Verkehrs- und Städtebauprojekts *Stuttgart 21* steht die Entwicklung eines 100 ha großen neuen innerstädtischen Stadtteils durch die Untertunnelung von Gleisflächen und eine ‚Tieferlegung‘ des Hauptbahnhofs (vgl. www.bahn.de/stuttgart21; 08.12.04).

verwirklichte (Leipzig *Hauptbahnhof*, „*Hundertwasser*“-*Bahnhof* in Uelzen, *Lehrter Bahnhof* in Berlin) und zwischenzeitlich verworfene Projekte (z.B. die „*21er-Projekte*“ in München und Frankfurt a.M.¹³³ sowie das „*UFO*“ in Dortmund¹³⁴) haben bundesweit für Aufsehen und äußerst kontroverse Debatten gesorgt. Nicht nur ‚vor Ort‘, sondern auch in den planungs- und raumbezogenen Gesellschaftswissenschaften werden diese Umstrukturierungsprozesse sehr unterschiedlich diskutiert und bewertet. Neben der Debatte um die ökonomischen Chancen und Risiken für die Stadt (und Region) steht die Frage nach der ‚soziokulturellen‘ Bedeutung der Projekte an prominenter Stelle. Diesbezüglich finden sich in der Literatur unterschiedlichste, von Begeisterung bis zu deutlicher Ablehnung reichende, Haltungen. Betonen einige AutorInnen beispielsweise den Erlebnischarakter solcher Bahnhofsgroßprojekte und die in ihnen angelegten Potenziale einer „konsumptiven Dienstleistungs-Zentralität“ für eine sich ausdehnende Erlebnisgesellschaft (so etwa Held 1999 für das geplante „*UFO*“ in Dortmund), befürchten andere aus einer kulturpessimistischen Perspektive eine Mutation des Bahnhofs „zum großen Einkaufscenter“ und den „Verlust an Prägnanz des genius loci“ qua „Überwucherung [des Ortstypischen] durch Kommerz“ (Krau/Romero 1998: 65).

4.3 Bahnhöfe ‚zwischen‘ Gemeinwohl und privatwirtschaftlichen Interessen

Im Mittelpunkt eines weiteren Konfliktpunkts steht der Bahnhof als „öffentlicher Raum“ – oder besser: der Bahnhof in seiner Funktion als „Lebens-, Erfahrungs- und Darstellungsraum“ (Hengartner 2001: 10), als Zufluchtsstätte, „Asylort und Marktplatz“ (Hermannes 2001). Neben dem Aspekt einer zunehmenden Kommerzialisierung des städtischen Raumes ist es vor allem eine systematische Ausgrenzung marginalisierter Gruppen und ethnischer Minderheiten durch die Bahn AG und ihre PartnerInnen, die (oft in verkürzter Weise als „Privatisierung des öffentlichen Raumes“) in die Kritik geraten ist.

Als Orte, die der Ankunft und Abfahrt von Zügen dienen und die eine Zentrumsfunktion in den Städten inne haben, gehören Bahnhöfe traditionell zu

133 Anders als in Stuttgart ist in München und Frankfurt a.M. von den *21er-Projekten* Abstand genommen worden; vgl. auch Hoffmann-Axthelm 1996; ISW 1998.

134 Das Label *UFO* steht für „Unbegrenztes Freizeitobjekt“. Gemeint ist damit das Ende der 1990er Jahre geplante Projekt, den Dortmunder *Hauptbahnhof* mit einem Multithemen-Center zu überbauen (vgl. Callies 1999; Held 1999; UFO-Arbeitsgruppe 1999).

denjenigen städtischen Räumen, die der Allgemeinheit zugänglich und durch ein heterogenes Bild der dort Anwesenden geprägt sind. Fern- und Handlungsreisende finden sich in (großen) Bahnhöfen heutzutage ebenso wie Fußballfans und Welt-Erretter, PendlerInnen und Menschen, die ihre Einkäufe getätigt haben. Jugendliche, ältere Menschen und Personen mit Migrationshintergrund, die den Bahnhof als Treffpunkt und Aufenthaltsort nutzen oder als Ort, um ‚unter Leute‘ zu kommen, prägen das Bild ebenso wie die (mehr oder weniger sichtbaren) sozial Deklassierten und Stigmatisierten, denen der Bahnhof als Aufenthalts- und Rückzugsraum dient – Obdach- und Arbeitslose, Arme und Schnorrer, Dealer, KonsumentInnen von Rauschmitteln und Menschen mit psychischen Problemen, Stricher und Prostituierte (vgl. FR vom 09.02.1998: 8; Hecker 2002; Hengartner 1994; Ders. 2001; Hermannes 2001). Im Rahmen der Umstrukturierung der Bahnhöfe wird von der Bahn AG versucht, dieses Bild zu ‚glätten‘, da es als unvereinbar mit der Vision vom *Bahnhof als Visitenkarte* betrachtet wird. Bestimmte Verhaltensweisen und Tätigkeiten werden als abweichend und störend definiert und verboten (neben Handlungen, die ohnehin unter Strafe stehen, wie z.B. der Handel mit und Konsum von Drogen, sind dies u.a. Betteln, Durchsuchen von Abfallbehältern und lautes Musik hören; vgl. Hausordnung der Bahn AG), zugleich werden unliebsame Personen, die sich nicht an die Ge- und Verbote halten oder allein durch ihre Erscheinung ‚auffallen‘, des Hauses verwiesen.

Auch hier zeigen sich unterschiedliche Reaktionen. Während einerseits die „Sicherheits-“ und Ordnungspolitik der Bahn AG auf Zustimmung trifft und die besondere Bedeutung „weicher Standortfaktoren“ wie *Sicherheit, Aufenthaltsqualität* und eine *angenehme Atmosphäre* für die Verkehrsstationen betont wird (so bspw. Rodemers 1998), wird andererseits von verschiedenen Seiten Kritik laut, wobei jeweils unterschiedliche Aspekte hervorgehoben werden. Im Mittelpunkt stehen hier beispielsweise „Konflikte zwischen privaten Ansprüchen und Gemeinwohlinteressen am öffentlichen Raum“ (www.bbr.bund.de...¹³⁵). In diesem Zusammenhang wird auf die besondere Rolle von „öffentlichen“ beziehungsweise öffentlich zugänglichen Räumen (so auch Bahnhöfen) „für die Funktionsfähigkeit und Lebensqualität der Städte“ hingewiesen und deren „Bedeutung von gesamtstädtischer und gesellschaftlicher Tragweite“ betont (www.bbr.bund.de...¹³⁶). Diese Perspektive, die unter anderem vom Bund eingenommen wird, ist mit der (implizit

135 www.bbr.bund.de/exwost/forschungsfelder/024_kurzbericht.html; 08.12.04.

136 www.bbr.bund.de/exwost/forschungsfelder/024_start.html; 08.12.04.

auch an die Bahn AG gerichteten) Forderung verbunden, „eine Hegemonie einzelner Funktionen bzw. Interessengruppen über einen öffentlichen Raum zu vermeiden“ (www.bbr.bund.de...¹³⁷) und eine „ausgeglichene Entwicklung zwischen den ökonomischen Anforderungen an öffentliche Räume einerseits und ihrer Funktion für Raumstruktur und Stadtbild andererseits zu erreichen“ (ebd.).¹³⁸ Angesprochen wird zudem die Funktion von Bahnhöfen, Bahnhofsumfeldern und der Stadt ‚an sich‘ als „soziale Auffangräume“ sowie (implizit) eine gesellschaftliche Verantwortung der Bahn AG:

„Der Verlust der Bahnhofsbereiche als »soziale Auffangräume« ist zu klären und zu bewältigen. Es kann nicht angehen, daß die Sozialprobleme einfach ausgekehrt, der Bahnhofsbereich zur privatwirtschaftlich organisierten Sicherheitszone umfunktioniert und die sozialen Probleme in den öffentlichen Raum der Innenstadt vertrieben werden.“ (Eichhorn 1998: 11)¹³⁹

In einer macht- und herrschaftskritischen Perspektive werden Bahnhöfe schließlich als Orte betrachtet, an denen „sich gegenwärtig die gesellschaftliche Restrukturierung der Städte materialisiert und verdichtet“ (spaceLab 1998: 152). Die Restrukturierung der Bahnhöfe und die Ausgrenzungspraktiken der Bahn AG werden als Teil und Ausdruck einer verstärkten Hierarchisierung und Fragmentierung des städtischen Raumes und einer parallel verlaufenden Zunahme restriktiver Ordnungs- und Kontrollstrategien der Dienstleistungsökonomie im Verbund mit staatlichen Organen betrachtet (s. bspw. Ronneberger/Lanz/Jahn 1999). Im Anschluss an Pierre Bourdieu (1991) wird die Regulation von Rauman eignung und Verhaltensweisen als eine Form der sozialen Auseinandersetzung um „Raumprofite“ aufgefasst. „Herrschaft über den Raum“ wird als „eine der privilegiertesten Formen der Machtausübung“ betrachtet (Ronneberger/Lanz/Jahn 1999: 198; FR v. 09.02.1998: 8). Zu-

137 www.bbr.bund.de/exwost/forschungsfelder/024_kurzbericht.html; 08.12.04.

138 „In den Städten gibt es unzählige Räume in privatem Eigentum respektive in privater Verfügung, die jedoch von ihrer Zweckbestimmung her an die Öffentlichkeit gerichtet sind, faktisch jedenfalls öffentlich zugänglich und nutzbar sind. Dies ist beispielsweise bei Bahnhöfen und Ladenpassagen der Fall. [...] In diesem Handlungsfeld besteht eine wesentliche Herausforderung darin, ein Optimum an öffentlicher Zugänglichkeit und Nutzbarkeit zu schaffen. Auf diese Weise sind Räume in privater Verfügung als Ergänzung und Bereicherung in das städtische System öffentlich nutzbarer Räume zu integrieren.“ (www.bbr.bund.de/exwost/forschungsfelder/024_kurzbericht.html; 08.12.04.); vgl. auch Seite u.a. 2002.

139 Gerhard Eichhorn spricht hier in seiner Funktion als Leiter der Unterabteilung *Städtebau, Forschung* des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau.

gleich wird auf eine große Bedeutung des Zusammen- und Wechselspiels von ordnungspolitischer Intervention und deren medialer Aufbereitung verwiesen (ebd.; Bareis 1999: 58ff., 75; www.bbooks.de/active_air/ innenstadtaktion; 07.03.05).

5 Zwischenfazit

Betrat im ausgehenden 19. Jahrhundert mit den Eisenbahngesellschaften ein neuer Akteur die Bühne der Stadtentwicklung (vgl. Kap. III/3), so lässt sich dies für das ausgehende 20. Jahrhundert auch für die neu gegründete Deutsche Bahn AG behaupten. Die Deutsche Bahn – als größtes europäisches Verkehrsunternehmen Eigentümerin von 5.400 Personenbahnhöfen und zweitgrößte Grundstückseigentümerin in der Bundesrepublik – strebt nicht nur an, sich selbst zu einer „Marke mit hohem Identifikationspotential“ und zum „Verkehrs- und Dienstleistungskonzern Nr. 1“ zu entwickeln, sondern ebenso die Verkehrsstationen als „Markenprodukt“ im städtischen Raum zu positionieren. Der Bahnhof soll künftig als „multifunktionales Zentrum urbanen Lebens“ und als „vitales Kommunikations- und Dienstleistungszentrum innerhalb des städtischen Gefüges“ fungieren (vgl. Kap. IV/3 u. IV/4). Damit weisen die Bemühungen des Unternehmens zur Restrukturierung der Verkehrsstationen in ihrer Bedeutung weit über den Bahnhof hinaus. Jenseits rein verkehrlicher, baulich-gestalterischer oder funktionaler Maßnahmen und Erweiterungen in den Bahnhöfen selbst und im unmittelbaren Bahnhofsumfeld greifen die Aktivitäten der Bahn AG (und ihrer PartnerInnen) in den (materialen) Stadtraum ein und berühren ebenso Vorstellungen von *Stadt* und *städtischem Leben*.

Mit Blick auf die in Kapitel III/4 (*Zwischenfazit: Bahnhöfe als (T)Raumbilder der Moderne*) angestellten Überlegungen zur Bedeutung des Raumes *Bahnhof* als Kristallisationspunkt und Seismograph gesellschaftlicher Entwicklungslinien und -konzeptionen lässt sich behaupten, dass heute – unter veränderten gesellschaftlichen Prämissen – von einer privatisierten Deutschen Bahn AG versucht wird, den Raum *Bahnhof* mit neuen imaginativen Energien zu besetzen. Nachdem der Bahnhof im 20. Jahrhundert vom Raumbild der strengen (funktionalistischen) Moderne überprägt worden ist, soll nun ein neues Raumbild entworfen und ‚eingrichtet‘ werden. Allein die in Kapitel IV/3 umrissenen Grundzüge der Bahnhofsumstrukturierung und die Konflikte, die sich daran entzündeten (vgl. Kap. IV/4), geben zu dieser Überlegung Anlass.¹⁴⁰ Das Raumbild, das die Bahn AG zu etablieren versucht, soll,

140 Wie Detlev Ipsen (1997a) betont, gehen mit der Durchsetzung neuer Raumbilder (und der Zerstörung alter) stets Konflikte einher.

so lässt sich weiter vermuten, sich merklich vom überkommenen Raumbild unterscheiden, zudem einer „postmodernen“ Gesellschaft ‚angemessen‘ sein und nicht zuletzt das Selbstverständnis des Unternehmens ‚spiegeln‘. Die unter dem Label „Renaissance der Bahnhöfe“ kommunizierte Restrukturierung der Bahnhöfe kann somit heuristisch als die Produktion eines „neuen Raumes“ *Bahnhof* umrissen werden, eines Bahnhofs, der sich deutlich vom ‚alten‘ abgrenzt.

Dem soll im Folgenden weiter nachgegangen werden. Auf Grundlage einer diskurstheoretisch orientierten Textanalyse werden Veröffentlichungen der Bahn AG zur Umstrukturierung ihrer Verkehrsstationen untersucht. Ziel ist es, aus den Darstellungen der Entwicklungskonzepte und -strategien die konstitutiven Elemente des „neuen Bahnhofs“ sowie die Bahnhofsrepräsentationen und -imaginationen der Deutschen Bahn AG herauszuarbeiten. In den Blick genommen werden materiale wie immaterielle Elemente des (prototypischen) „Bahnhofs der Zukunft“ und deren ‚gesellschaftliche Gehalte‘. Gefragt wird somit nicht nur nach konkreten Bahnhofs-konzeptionen und deren Umsetzung, sondern ebenso nach ikonographischen und ideologischen Bildern, die an den „neuen Bahnhof“ geknüpft sind, und nach Vorstellungen von *Stadt*, *städtischem Leben* und *Gesellschaft*, die mit den Restrukturierungsprozessen verbunden sind.

Wenn sich in Raumbildern die (stets umkämpften) Entwicklungsutopien und die „Träume“ einer Gesellschaft manifestieren und wenn sich in den Bahnhöfen des 19. und 20. Jahrhunderts die jeweiligen „Signaturen des Zeitgeistes“ eingeschrieben haben (vgl. Kap. III/4), dann ist davon auszugehen, dass sich auch in der heutigen Reorganisation des Raumes *Bahnhof* ‚Zeichen der Zeit‘ artikulieren. Auch eine Untersuchung von Bahnhofs-konzeptionen weist somit über den Bahnhof hinaus und lässt diesen als einen Schauplatz erscheinen, an denen sozioökonomische, politische und ‚weltanschauliche‘ Ideen, Kräfte und Widersprüche einer Gesellschaft ausgehandelt und sichtbar werden.¹⁴¹

141 Wenn sich die Untersuchung auf Veröffentlichungen der Deutschen Bahn AG beschränkt, so bleiben andere Institutionen sowie Aushandlungsprozesse und Kräfteverhältnisse zwischen diesen großteils außerhalb des Blickfeldes. Dennoch erscheint solch eine Konzentration als sinnvoll, dies nicht zuletzt aufgrund der großen gesellschaftlichen Bedeutung, die die Bahn AG als Großunternehmen und insbesondere als (Haupt)Eigentümerin der Bahnhöfe und Bahnliegenschaften in Deutschland innehat. Als solche ist sie nicht nur ‚Primärproduzentin‘ bei der Konstitution des „neuen Raumes“ *Bahnhof*, sondern auch von großer Bedeutung für die Stadtentwicklung.

6 Analyse von Bahnhofskonzeptionen der Deutschen Bahn AG – Empirisches Verfahren

6.1 Diskurstheoretisch orientierte Textanalyse – Begriffsbestimmung

Der für das empirische Verfahren gewählte Begriff der *diskurstheoretisch orientierten Textanalyse* fungiert im Rahmen dieser Untersuchung als ein Arbeitsbegriff, mit dem die eingenommene Forschungsperspektive charakterisiert werden soll. Mit dem Namen wird einerseits die diskurstheoretische Eingebundenheit des Forschungsvorhabens und die Nähe zur Diskursanalyse im Anschluss an Michel Foucault unterstrichen. Andererseits findet eine gewisse Abgrenzung zu ‚klassischen‘ Diskursanalysen statt. Diese leitet sich aus der in Kapitel II/3 (*Repräsentation*) gemachten Setzung ab, einen Diskurs nicht mit Sprache gleichzusetzen, wohl aber zwischen sprachlichen und nichtsprachlichen diskursiven Praktiken zu unterscheiden.

Eine Diskursanalyse unterscheidet sich von einer (z.B. sozialwissenschaftlichen) Text- oder Inhaltsanalyse zunächst primär durch das diskurstheoretische ‚Paradigma‘, in das sie eingebettet ist. Das konkrete diskursanalytische Verfahren kann darin sehr unterschiedliche Formen annehmen (vgl. bspw. Bublitz u.a. 1999b; Keller u.a. 2001; Dies. 2003; Titscher u.a. 1998). In der Regel wird sich in diesem Rahmen auf die Analyse von *Diskursen* als *Aussagepraktiken* in Form von (gesprochener und v.a. geschriebener) *Sprache* konzentriert. Es wird zwischen *diskursiven* (sprachlichen) und *nicht-diskursiven* Praktiken unterschieden und zum Beispiel von „nicht-textförmigen Bestandteilen von Dispositiven (Artefakte wie Gebäude, Maschinen, Technologien)“ (Keller 2004: 77) gesprochen.¹⁴² In der vorliegenden Arbeit werden

142 Unter einem *Dispositiv* wird im Anschluss an Foucault (1978) ein strategischer Wirkungszusammenhang von institutionalisierten und infrastrukturellen, sprachlichen wie nicht-sprachlichen Elementen verstanden (Institutionen, Technologien, architektonische Vor- und Einrichtungen, Gesetze, Anordnungen, wissenschaftliche und moralische Aussagen, Sanktionsinstanzen u.v.m.). Als solche sind sie Diskurs-Effekte und tragen zugleich zur (Re)Produktion, Aufrechterhaltung und Wirksamkeit eines Diskurses bei (vgl. Foucault 1978: 119f.; Keller 2004: 63; Jäger 2001a: 22f.). Jäger (2001b: 87f., 106f.) schlägt (aus einer sprachwissenschaftlichen Perspektive) vor, ein *Dispositiv* als das „Zusammenspiel“ dreier Elemente zu betrachten: a) diskursive Praxen (Sprechen und Denken auf der Grundlage von Wissen), b) nichtdiskursive Praxen (Handeln auf der Grundlage von Wissen) sowie c) Sichtbarkeiten und Vergegenständlichungen (von Wissen durch Handeln/ Tätigkeiten).

demgegenüber im Anschluss an Laclau/Mouffe (2000) und Hall (2000) jene ‚anderen‘ sozialen („nicht-diskursiven“) Praktiken ebenfalls als diskursive Praktiken gefasst. Ob eine Praxis als diskursive oder nicht-diskursive Praxis aufzufassen ist, ist weniger von der Sprachförmigkeit abhängig, sondern vor allem vom Kontext, in den diese eingebettet ist, sowie vom Blickwinkel, aus dem diese betrachtet wird (vgl. Kap. II/3).

Wenn hier von einer diskurstheoretisch orientierten Textanalyse gesprochen wird, so sind zunächst ‚nur‘ (geschriebene) Texte *im engen Sinne* gemeint, die *als Teil* von Diskursen verstanden werden (und somit das, was in den meisten Diskursanalysen als *Diskurs* betrachtet wird). Gegenstand der Untersuchung sind Veröffentlichungen der Bahn AG, die die Restrukturierung der Bahnhöfe zum Thema haben, diese begleiten und somit zu einem (*sprachlichen*) *Element* der Restrukturierung des Raumes *Bahnhof* werden. Parallel zur Analyse der Bahnveröffentlichungen wurden in unregelmäßigen Abständen Beobachtungen in Bahnhöfen durchgeführt (v.a. Frankfurt a.M. *Hauptbahnhof* u. Mainz *Hauptbahnhof*), die die konkreten Umstrukturierungsmaßnahmen sowie Alltagspraktiken (Nutzungsweisen und Aneignungspraktiken) zum Gegenstand hatten. Deren Ergebnisse sind als Kontextwissen in die Untersuchung eingeflossen.

6.2 Diskurstheoretisch orientierte Textanalyse – Methodisches Vorgehen

Die hier vorgenommene konzeptionelle Abgrenzung zur Diskursanalyse, die aus dem zugrunde gelegten Diskursverständnis resultiert, hindert selbstverständlich nicht daran, auf bestehende diskursanalytische Verfahren zurückzugreifen. Das in dieser Arbeit gewählte empirische Vorgehen ist an der von Siegfried Jäger (2001a; 2001b) entwickelten *Kritischen Diskursanalyse* orientiert. Der Analyseprozess ist in mehrere Schritte untergliedert. Nach der Festlegung des zu untersuchenden Themas (bzw. des Wissens- oder Diskursfeldes) und der Formulierung forschungsleitender Fragen erfolgt die Sammlung des Datenmaterials und die Erstellung eines Textkorpus. Hieran schließt sich die Materialaufbereitung an, auf die die Zusammenführung und Inter-

Diese hier vorgenommene Unterscheidung geht m.E. über eine analytische Trennung hinaus. Sie verleitet dazu, die „nichtdiskursiven“ Praktiken und „Vergegenständlichungen“ (gedanklich wie forschungspraktisch) lediglich den „diskursiven Praktiken“ ‚anzuhängen‘ und den produktiven Charakter materialer ‚Phänomene‘ zu vernachlässigen (dies zeigt sich bspw. bei Jäger/Jäger 2000 u. Jäger 2001b: 96ff.).

pretation der Ergebnisse folgt (ausführlich s. Jäger 2001a: 158ff.; Ders. 2001b; vgl. auch Keller 2004: 79ff.).¹⁴³ Im Folgenden sollen die Verfahrensschritte erörtert werden, wie sie im Einzelnen vorgenommen worden sind.

6.2.1 Forschungsleitende Fragen

Zu Beginn des Analyseverfahrens wurde ein Kriterienkatalog mit den für die Analyse relevanten Themen und Fragestellungen erstellt. Diese von der ‚Textoberfläche‘ zunehmend in die Tiefe führende Aufstellung diente vor allem der Strukturierung des Untersuchungsprozesses von der Materialbeschaffung und -aufbereitung bis zur Synthese und Interpretation der Ergebnisse. Folgende Aspekte sollten in der Untersuchung besondere Berücksichtigung finden:

- Bahnhofsentwicklung – Geschichte und Gegenwart der Bahnhöfe: Wie werden von der Bahn AG der ‚Werdegang‘ der Bahnhöfe und der Status quo zu Beginn der Bahnreform dargestellt (Ausgangsbedingungen der Restrukturierung, Problemfelder und Potenziale)?
- Bahnhofsentwicklung – antizipierte Zukunft der Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder: Welche Zielsetzungen, Zukunftsbilder und -visionen verbindet die Deutsche Bahn mit der Umstrukturierung ihrer Bahnhöfe? Welche Funktionen und Attribute werden dem Bahnhof in Zukunft (bzw. dem „Bahnhof der Zukunft“) zugeschrieben? Wie soll die Umsetzung erfolgen?
- Bahnhof und Stadt: Wie wird das Verhältnis von *Bahnhof* und *Stadt* in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft beschrieben? Welche Bedeutung wird dem Bahnhof für die Stadt zugesprochen?
- Akteure und Subjektpositionen: Welches sind die im Rahmen der Umstrukturierung relevanten Akteure? Wie ist das Selbstverständnis der Bahn AG, welche Subjektpositionierungen (Eigen- und Fremdpositionierungen) werden vorgenommen? Wie werden die Konstellationen und Relationen zwischen den ‚Akteuren‘ beschrieben?

¹⁴³ Dieser Ablauf ist selbstverständlich ein idealtypischer. Im Forschungsprozess finden unentwegt Pendel- und Schleifenbewegungen zwischen diesen Teilschritten statt, was z.B. bedeuten kann, dass gegen Ende der Untersuchung weiteres Material hinzugezogen wird oder dass die Fragestellung(en) im Laufe des Verfahrens modifiziert werden können; ggf. werden mehrere ‚Runden‘ durchlaufen.

- Themen, diskursive Verknüpfungen, Knotenpunkte: Welche Themen werden angesprochen? Wie werden diese (und einzelne Elemente darin) miteinander in Verbindung gesetzt? Welche Diskurse (bzw. Diskursstränge) werden damit aufgegriffen?
- Bildproduktionen und Kontextualisierungen: Welche Vorstellungen von Stadt, städtischem Leben und Gesellschaft werden artikuliert? Welche gesellschaftlichen Entwicklungskonzepte und -utopien werden von der Bahn AG in den Bahnhof eingeschrieben?

6.2.2 *Korpusbildung, Voranalyse und Auswahl des Datenmaterials*

Am Beginn der Textanalyse stand die Sichtung, Sammlung und Archivierung von relevantem Analysematerial (somit die Bildung eines Textkorpus) und eine Voranalyse des Materials.¹⁴⁴ Alle zur Verfügung stehenden Dokumente der Bahn AG zur Bahnhofsumstrukturierung (Broschüren, Zeitschriften und Artikel, Werbematerialien, Pressemitteilungen etc.) wurden systematisch archiviert und gelesen. In tabellarischer Form wurden zentrale Merkmale der Dokumente (Autor, Themen, Adressaten, ‚Besonderheiten‘, die beim ersten groben Lesen aufgefallen sind) festgehalten, um einen ersten Überblick über das Datenmaterial zu gewinnen und eine – den Fragestellungen entsprechende – Auswahl für die ‚eigentliche‘ Analyse zu treffen.

In den Textkorpus aufgenommen wurden Veröffentlichungen der Deutschen Bahn AG und solche, in denen im Namen oder für die Bahn AG gesprochen wurde.¹⁴⁵ Die öffentliche Zugänglichkeit der Materialien bildete das zentrale Kriterium für die Zusammenstellung des Textkorpus, da die Kommunikation der Zielsetzungen, Konzepte et cetera nach außen als ein wesentliches Element der Bahnhofsumstrukturierung und eines von der Bahn AG intendierten Bedeutungswandels von Bahnhöfen betrachtet wird. Darüber hinaus wurde bei der Auswahl der Texte vor allem auf ‚Schlüsselfunktionen‘ geachtet. Es wurden Texte ausgewählt, die einen hohen *Verbreitungsgrad* haben, Werbebroschüren und ähnliches, die sich an *potenzielle PartnerInnen* richten, sowie Texte, in denen ‚*Schlüsselpersonen*‘ zu Wort kommen oder die ‚*Schlüssel-*

144 Da es sich hier nicht um die Analyse eines vorher festgelegten, zeitlich fixierten Diskurses handelte, sondern um die Analyse von öffentlichen Verlautbarungen, die die Umstrukturierung der Bahnhöfe begleiten, ist das Material fortlaufend erweitert worden.

145 Auch wenn es innerhalb der Deutschen Bahn AG unterschiedliche Positionen und Sichtweisen geben mag, können die Materialien unter der Klammer *DB AG* betrachtet werden, da in den *Veröffentlichungen* eine *gemeinsame Diskursposition* eingenommen wird.

ereignisse' zum Thema haben (z.B. Gründung der Bahn AG, 10 Jahres-Jubiläum, Einweihung von Bahnhöfen). In die Untersuchung sind folgende Gruppen von Texten eingeflossen:

- Ausstellungskatalog „Renaissance der Bahnhöfe – Die Stadt im 21. Jahrhundert“ (Katalog zur gleichnamigen Wanderausstellung der Bahn AG; vgl. BDA/DB AG/DAZ 1996). Aus diesem Katalog, der die historische Entwicklung von Bahnhöfen sowie Bahnhofsvisionen und -konzeptionen für die Zukunft zum Thema hat, wurden alle programmatischen Beiträge (Vorworte, Hauptteil, Beitrag zur zukünftigen Bahnhofsgestaltung) für die Analyse herangezogen.
- Informations- und Imagebroschüren der Bahn AG, in denen Konzepte und Neuerungen präsentiert werden. Diese richten sich vor allem an (potenzielle) PartnerInnen und/oder an Bahnkunden (vgl. DB AG 1994-2003b; 2004a).
- Geschäftsberichte (DB AG 2003c; 2004b; DB Station&Service AG 2003; 2004).
- *DBmobil*. *DBmobil* ist die Kundenzeitschrift der Bahn AG, die in allen Fernzügen und in großen Bahnhöfen ausliegt. Als Zeitschrift im *lifestyle*-Format werden in ihr Themen aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen aufgegriffen, darunter auch Themen ‚rund um‘ Eisenbahn und Bahnhof.
- Alle weiteren Materialien (Zeitungsberichte, Pressemitteilungen, Internetseiten) wurden ergänzend hinzugezogen, insbesondere im Zusammenhang mit Schlüsselereignissen.

6.2.3 *Materialaufbereitung (Struktur- und Feinanalyse) und zusammenführende Interpretation*

Die Materialaufbereitung der Texte war in zwei große Teilschritte untergliedert, eine Struktur- und eine Feinanalyse. In der *Strukturanalyse* wurden die Grundstruktur und die *qualitative* Bandbreite des gesamten Datenmaterials (noch nicht einzelner Texte oder Textausschnitte) erfasst, somit die Themen und Unterthemen, die wiederholt in den Texten angesprochen werden. Für alle Dokumente wurden Tabellen erstellt, in denen alle Themen und Unterthemen erfasst wurden. Hieraus konnten Themenbereiche entwickelt und erste Themenverschränkungen ermittelt werden. Aufgenommen wurden zudem Textsorten und Kernbotschaften sowie Notizen zur Verwendung von

Bildsprache, Bebilderung und zu Themenhäufungen, die auf inhaltliche, rhetorische wie auch ‚ideologische‘ Schwerpunktsetzungen und Aufmerksamkeitsschwerpunkte verweisen können (vgl. Jäger 2001a: 191ff.).

Auf Grundlage dieser Analyse, mit der eine weitere Eingrenzung des Datenmaterials verbunden war, konnten die ausgewählten Texte einer *Feinanalyse* unterzogen werden. Hier wurden Satz für Satz und Absatz für Absatz alle relevanten Merkmale erfasst und schriftlich festgehalten, was ein mehrmaliges gründliches Lesen des Textes voraussetzt. Neben der inhaltlichen und formalen Struktur einzelner Dokumente konnten Argumentationsstrategien, Wirkungsmittel, Widersprüche, Fluchtlinien und ähnliche charakteristische Aspekte herausgearbeitet werden.

Nach einer ‚technischen Aufbereitung‘ des Textes (Zeilennummerierung¹⁴⁶, Markierung von graphischen Absätzen und Sinnabschnitten im Text) wurde eine allgemeine Charakterisierung des Textes formuliert, wobei auch formale Aspekte und vor allem der Ersteindruck berücksichtigt wurden. Sodann wurden im Dokument Abschnitt für Abschnitt alle Themen und Unterthemen notiert sowie einzelne Textelemente¹⁴⁷ farblich markiert. Der so aufbereitete Text wurde wiederum in eine Matrix überführt. Aufgenommen wurden hier: Themen, Unterthemen und Unter-Unterthemen, eine kurze Zusammenfassung des jeweiligen Inhalts, Leitsätze (wortgetreu zitiert), Themenverknüpfungen und Anknüpfungen an öffentliche Diskurse sowie (Hinweise auf) Subjektpositionierungen, Menschen- und Gesellschaftsbilder. Die im Text farblich markierten Textelemente sowie erste Vorinterpretationen wurden bei den einzelnen Textpassagen als Fußnoten notiert.¹⁴⁸

Im Rahmen dieser Materialaufbereitung kristallisierten sich allmählich sich wiederholende Themenverknüpfungen, Argumentationsfiguren, Narrationslinien und andere ‚wichtige‘ Elemente heraus. Hieraus konnten sukzessive einzelne ‚Knotenpunkte‘ herausgearbeitet werden, an denen verschiedene Dis-

146 Im Laufe des Forschungsprozesses erwies es sich als sinnvoll, die Texte nicht von der ersten bis zur letzten Zeile durchzunummerieren, sondern die Nummerierung auf jeder Seite neu zu beginnen, um bei der späteren Interpretation die Seitenzahlen direkt angeben zu können.

147 Hierzu zählen v.a. sprachlich-rhetorische Mittel wie Argumentationsstrategien, Verwendung von Bildsprache (Metaphern, Kollektivsymbolik, Redewendungen, ...), Anspielungen, Vergleiche, Pronomen, Benennung von Akteuren, Subjektpositionierungen sowie ‚auffällige‘ Adjektive und Adverbien; vgl. auch Jäger 2001a: 176ff.

148 Dies hat den Vorteil, dass die einzelnen Bemerkungen bei einer späteren Übertragung einzelner Passagen in inhaltlich ausgerichtete Themendateien direkt mitübertragen werden.

kurse oder Diskurselemente miteinander gebündelt werden.¹⁴⁹ Die in dieser Form vollständig aufbereiteten Texte konnten somit in Themendateien übertragen werden, die einzelne Themen, Diskurse sowie weitere zentrale Elemente (Bildsprache u.ä.) zum Gegenstand hatten. Nach einer Analyse und Interpretation der jeweiligen Inhalte konnten wesentliche Elemente in einer synoptischen Zusammenschau abschließend interpretiert werden. Die Ergebnisse der Untersuchung werden im folgenden Teil dargestellt.

149 Waren einige sehr offensichtlich, so schimmerten andere erst allmählich im Laufe des Materialaufbereitungs- und -interpretationsprozesses hindurch.

V **Der Bahnhof ist tot, es lebe der „neue Bahnhof“! Bahnhofsrepräsentationen und -imaginationen der Deutschen Bahn AG**

1 **Einleitung**

Die Darstellung der Untersuchungsergebnisse ist in vier große Abschnitte gegliedert. Das folgende Kapitel gibt einen Überblick über Themenfelder, die aus Sicht der Deutschen Bahn AG mit der Restrukturierung der Bahnhöfe in Zusammenhang stehen. Hierfür wird ein Text von Heinz Dürr, Vorstandsvorsitzender der DB AG zu Beginn der Bahnreform, zusammengefasst (Kap. 2). Erfolgt die Hervorbringung von etwas Neuem selten ohne Verweis auf das Alte, so gilt dies auch für die Entwicklung und Gestaltung des „neuen Bahnhofs“. Deshalb soll im Anschluss ein Streifzug durch die Bahnhofsge-
schichte unternommen werden, wie sie von der Deutschen Bahn erzählt wird. Im Zentrum steht die facettenreiche und wechselvolle Geschichte einer in den Bahn-Veröffentlichungen immer wieder benannten „Bahnhofskultur“ (Kap. 3). Im vierten Kapitel (*Knotenpunkte*) werden verschiedene Diskurse, Diskursstränge¹⁵⁰ und Elemente herausgearbeitet, die von der Bahn AG im Rahmen der Reorganisation ihrer Bahnhöfe aufgegriffen, gebündelt und miteinander verflochten werden. Zunächst wird ein *Erfolgs(dis)kurs* vorgestellt, den die Bahn AG als Unternehmen eingeschlagen hat (Kap. 4.1). Hier positioniert sich die Bahn als ein erfolgreiches und gesellschaftlich verantwortliches Unternehmen. Bahnhöfe und Bahnflächen werden in diesem Rahmen als Standortfaktoren, Image- und Renditeträger platziert. Im Anschluss wird der Bahnhof als „geschlossener Erlebnisraum“ präsentiert (Kap. 4.2). In diesem wird die Verkehrsstation als „Wohlfühlbahnhof“ artikuliert, in dem alle Kundenwünsche erfüllt werden. Atmosphären und die An- und Abwesenheit von ‚(Un)Sicherheitsfaktoren‘, die das Befinden des Kunden maßgeblich

150 Diskurse setzen sich aus verschiedenen Diskurssträngen zusammen. Diese haben jeweils ein bestimmtes Thema zum Gegenstand und können in verschiedenen Diskursen (und zu verschiedenen Zeiten) auf unterschiedliche Art miteinander verknüpft werden (vgl. Jäger 2001a: 117, 158ff.).

bestimmen, werden hier zu wesentlichen Momenten. Der nächste Schritt führt in die Stadt (Kap. 4.3). Der Bahnhof wird von der Bahn AG als ein öffentlicher Raum „im Herzen der Stadt“ positioniert, die Stadt wird gleichsam als „Organismus“ konzipiert, der ‚erkrankt‘ war und nun – mit Hilfe der Deutschen Bahn AG und einer „Renaissance der Bahnhöfe“ – ‚geheilt‘ werden kann. Im fünften Kapitel erfolgt eine abschließende Zusammenführung und Diskussion der Ergebnisse.

2 Erster Auftritt: Bahn frei für eine „neue Bahn“

„Durch die Gründung der Deutschen Bahn AG wird sich die Schiene vom vagen verkehrspolitischen Hoffnungsträger zu einem dynamischen und am Markt orientierten Verkehrssystem entwickeln. Zum Nutzen der Kunden, zum Nutzen der Umwelt und unserer Gesellschaft.“ (DB AG 1994: 107)

Als die Deutsche Bahn AG im Januar 1994 ihre Arbeit aufnahm, sah sie sich vor große bahnspezifische wie bahübergreifende Probleme und Herausforderungen gestellt. Einen ersten, nahezu umfassenden Überblick über die besonderen Konstellationen im Hinblick auf die Verkehrsstationen liefert der damalige Vorstandsvorsitzende, Heinz Dürr, im Vorwort zum Ausstellungskatalog *Renaissance der Bahnhöfe – Die Stadt im 21. Jahrhundert* (BDA/DB AG/DAZ 1996). In seinem mit dem Titel *Bahn frei für eine neue Stadt* überschriebenen Beitrag erinnert Dürr zunächst an die herausragende Rolle, die die Eisenbahn und der Bahnhof für die Stadt im 19. Jahrhundert inne hatten, um sodann auf problematische Aspekte der Verkehrs-, Bahnhof- und Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert aufmerksam zu machen und schließlich Lösungsansätze und Zukunftsvisionen der „neuen Bahn“ zu präsentieren.

Ein schlechtes Image von Eisenbahn und Bahnhof, welches der Konzern von seinen Vorgängerinnen geerbt hat¹⁵¹, zählte zu Beginn der Bahnreform ebenso zu den von Dürr beschriebenen Problemfeldern wie ökologische und städtebauliche Auswirkungen der Dominanz des Auto- und Flugzeugverkehrs sowie von Suburbanisierungsprozessen. In diesem Zusammenhang wird von einer Bahn gesprochen, die „zum Transportmittel für ärmere Bevölkerungsschichten degradierte“ (Dürr 1996: 14), von Bahnhöfen, die „oft zu städtischen Hinterhöfen herabgesunken sind“ und „in gesichtslose Zweckbauten umgewandelt“ wurden (ebd.), sowie von den negativen Folgen einer „Demokratisierung des Transports“ (ebd.) in Form einer an Individualverkehr und „Massenmobilität“ orientierten Verkehrspolitik der Nachkriegszeit. Diese

151 Aus Gründen der Lesbarkeit werden im Folgenden alle Aussagen, auch diejenigen in indirekter Rede, im Indikativ und nicht im Konjunktiv formuliert.

größtenteils von außen induzierten Problemlagen wurden ergänzt durch eine sich gegenseitig behindernde Entwicklung von Bahn und Stadt im 20. Jahrhundert, in deren Rahmen die „früher noch am Stadtrand gelegenen Bahnhöfe [...] von der Citybebauung“ eingeholt wurden und nunmehr „jede weitere Urbanisierung“ blockieren (ebd.: 13).

Wie Dürr zu verstehen gibt, werden die Probleme von der Rechtsnachfolgerin der beiden deutschen Staatsbahnen erkannt und als Herausforderung gesehen. Denn als ein dynamisches Unternehmen mit einer großen gesellschaftlichen Verantwortung kann die Deutsche Bahn AG Lösungen für eine ökologische Neuausrichtung des Verkehrs anbieten. Darüber hinaus liefert sie „einmalige Chancen“ für eine stadtverträgliche Umnutzung innerstädtisch gelegener Bahnbrachen und somit für eine „Re-Urbanisierung der Zentren“ (ebd.: 14). Das neue Selbstvertrauen der Bahn, ihren Tatendrang und die Aufbruchsstimmung, die sie verbreitet, verdeutlicht Dürr nachdrücklich im abschließenden Absatz seines Beitrags:

„Als der Historiker Werner Sombart 1927 schrieb, daß der »Eisenbahnbau die mit Abstand größte produktive Leistung ist, die die Menschheit bisher vollbracht hat«, hatte er vor allem die ungeheuren Anstrengungen der Ingenieure und Verkehrsplaner im Blick. Heute steht die Deutsche Bahn vor noch größeren Herausforderungen. Ihre künftige Bedeutung besteht nicht mehr allein darin, leistungsfähige Transportwege zu schaffen. Sie muß auch den ökologischen Umbau des heutigen Verkehrssystems vorantreiben. Vor allem aber leistet sie mit ihrem Flächenmanagement und Baupotential einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Städte und ihrer öffentlichen Räume. Damit kann die Bahn seit langem wieder Motor der Stadtentwicklung sein. Sie kann das, weil sie in ihrem Denken nicht mehr als Behörde in bürokratisches Regelwerk eingebunden ist, sondern als Unternehmen auch ihrer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht werden kann.“ (ebd.: 15)

Allein in dem knapp dreiseitigen Beitrag Dürrs, der an prominenter Stelle im Ausstellungskatalog und damit an bedeutender Stelle der Bahnveröffentlichungen steht, sind in dichter Form zahlreiche Themen angesprochen. Verkehrspolitische und ökologische Fragen werden ebenso aufgegriffen wie beispielsweise das Image von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern, historische Pfade und zukünftige Strategien der Stadtentwicklung oder Vorstellungen von Öffentlichkeit und Urbanität. Indem das Selbstverständnis und der gesellschaftliche Status von Bahngesellschaften angesprochen wird, werden

darüber hinaus Selbst- und Fremdpositionierungen vorgenommen und eine herausragende Stellung der Deutschen Bahn AG für die heutige Verkehrs- und Stadtentwicklung betont. Bereits hier zeigt sich, dass diese Themen nicht nur in direktem Zusammenhang mit der Restrukturierung der Bahnhöfe in Deutschland stehen, sondern auf übergeordnete gesellschaftliche Entwicklungen und Konstellationen verweisen, in die die Restrukturierung der Bahnhöfe eingebunden ist. Gibt der Beitrag von Dürr einen ersten Überblick über wichtige Aspekte der Bahnhofsumstrukturierung, so sollen in den folgenden Kapiteln mit Rückgriff auf weitere Dokumente solche und weitere Themen und Elemente der Konstitution des „neuen Bahnhofs“ detaillierter herausgearbeitet, diskutiert und kontextualisiert werden.

3 **Bahnhofsgeschichte(n) – oder: Vom Wesen und Werden der „Bahnhofskultur“**

In den Veröffentlichungen der Bahn AG wird die Entwicklung der Bahnhöfe in Deutschland in drei aufeinander folgende und sich jeweils ablösende Epochen – „Blütezeit“, „Verfall“ und „Renaissance der Bahnhöfe“ – unterteilt. Diese ‚Ausdifferenzierung‘ der Bahnhofsgeschichte bildet eine zentrale Narrationslinie, die sich wie ein roter Faden durch die Texte der Bahn AG zieht. Es existiert kaum ein Beitrag, in dem über die Entwicklung der Verkehrsstationen gesprochen wird, ohne explizit an ein *Damals* zu erinnern, an eine „Blütezeit“ der Bahnhöfe, die grob auf den Zeitraum zwischen 1870 und 1920 datiert wird. Diese „Blütezeit“ wurde, so die Bahn, im 20. Jahrhundert durch einen „Verfall“ abgelöst. Dieser wiederum soll nun, seit Mitte der 1990er Jahre, überwunden und durch eine „Renaissance der Bahnhöfe“ ersetzt werden (vgl. BDA/DB AG/DAZ 1996). Als zentrale Argumentationsfigur fungiert in diesem Rahmen die „Bahnhofskultur“. In der Lesart der Bahn lässt sich die Entwicklung der Bahnhöfe als *Auf- und Abstieg der „Bahnhofskultur“* beschreiben, welchem nun ein ‚Wiederaufstieg‘ folgen soll.

3.1 **Auf- und Abstieg der „Bahnhofskultur“**

Das Reisen mit der Bahn im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert wie auch die Bahnhöfe dieser Zeit werden von der Bahn AG in einem sehr positiven Licht beschrieben. Zwar ließ „der Reisekomfort für die meisten Bürger stark zu wünschen übrig“, so Steguweit (1996: 306), dennoch war die Bahnreise „überaus faszinierend“. Ihr „haftete ein Flair von Luxus an“ (ebd.). Die gesellschaftliche Wertschätzung, die der Eisenbahn und dem Bahnverkehr entgegengebracht wurde, spiegelte sich laut Bahn AG in den Verkehrsstationen wider. Zur „Blütezeit“ bildeten Bahnhöfe und Bahnhofsgelände „Zentren eines pulsierenden gesellschaftlichen Miteinanders“ (Wissmann 1996: 9). Dürr (1996: 14) zufolge waren sie „die Empfangssalons der Städte und begehrte Wohn- und Geschäftslagen, Handels- und Kulturzentren. Hier schlug das gesellschaftliche und kommerzielle Herz der Stadt“. Laut Meinhard von Gerkan – als Architekt, der maßgeblich an der Konzeptionierung des „neuen Bahnhofs“ beteiligt war, eine Art ‚Hofkünstler‘ der Bahn AG – waren die Verkehrsstationen

„die Tore zu einer Umgestaltung der Gesellschaft, Orte privilegierter Mobilität und persönlicher Selbstdarstellung. Sie zogen Kaufkraft an. Von dieser lebten die Ladengeschäfte und die feudalen Hotels. Es war ein in sich geschlossenes System von Anspruch und Wirklichkeit. Bahnhofsadressen waren erste Adressen.“ (von Gerkan 1996: 33)

Kennzeichen der Bahnhofsbauten waren *Großzügigkeit* und *Erhabenheit*. In ihnen manifestierte sich der „kollektive Wille“, „Erlebnisräume zu inszenieren, Wohlhabenheit zu demonstrieren und städtebauliche Dominanz zu beanspruchen“ (ebd.: 27). Gewagte Konstruktionen und nur die edelsten Werkstoffe prägten die majestätisch anmutenden Gebäude. Die *Centralbahnhöfe* der großen Städte beherbergten über Billetschalter, Betriebsbüros und nach Klasse getrennte Warte- und Speisesäle hinaus „Bade- und Toilettenräume sowie luxuriös ausgestattete Fürstenzimmer“ (DB AG 2002: 92). Bahnhofsvorsteher waren „Herren in prächtiger Gala-Uniform: [...] Hoheitsträger, die einen »esprit de corps« lebten und sich selbst als eigentliche Träger deutscher Kultur verstanden“ (DB AG 2001: 46).

In den 1920er Jahren jedoch, so die Bahn, setzte ein „Verfall“ der Bahnhöfe ein; die Bahnhofsentwicklung nahm eine „verhängnisvolle Wende“ (Steguweit 1998: 16). Den Beginn dieser Entwicklung markierte das Aufkommen des Automobils, verstärkt wurde sie durch den Zweiten Weltkrieg und die Verkehrspolitik der Nachkriegszeit. In dem Maße, in dem der „Volkswagen [...] zum deutschen Traum“ aufstieg (Ders. 1996: 306), wurde die Eisenbahn und mit ihr der Bahnhof „entpersonalisiert“ (ebd.). „Bahnhofskultur wurde vom Bahnhofsmilieu abgelöst“ (Wissmann 1996: 9).

Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder waren nun bestimmt durch ein „niedriges Sozialmilieu“ (von Gerkan 1996: 41). Frack, Zylinder und Spazierstock sind aus dem beschriebenen Bild verschwunden. Hier konzentrierte sich alles, was von Wohlstand und Norm abwich. Bahnhöfe entwickelten sich zur „Anlaufstelle von Kriegsheimkehrern, Obdachlosen und zu Zentren des städtischen Schwarzmarktes“ (Dürr 1996: 14). Sie wurden „Zentren der Rotlichtviertel, Brennpunkte der Drogenszene und Treffpunkte sozialer Außenseiter“ (von Gerkan 1996: 17).

„Da die Bahnhöfe gleichwohl die öffentlichsten Gebäude in der Stadt schlechthin blieben, die Klimaschutz boten – wenn auch zumeist sehr unwirtschaftlichen – und kostenlose Orte der Notdurft mehr oder weniger hygienisch kontrolliert bereithielten, wurden die Bahnhöfe zunehmend zum Anziehungspunkt all jener, die durch ihren gesellschaftlichen

Status ein Defizit an Sozialkontakten hatten und über kein Geld verfügten, sich diese durch einen Kneipenbesuch zugänglich zu machen. Die hohe Fluktuation von Menschen bot das Kontaktpotential und bewirkte, daß weit mehr Menschen den Bahnhof aufsuchten, als nur diejenigen, die ihn zum Aus- und Einsteigen benutzten. Anonymität bot die Plattform für zwielichtige Geschäfte, konspirative Treffen bis hin zur Verwahrung von Diebes- und Hehlergut.“ (ebd.: 41)

„Nur wer das Licht scheute, fand dort seine Nische.“ (DB AG 2003a: 38) Die Verkehrsstationen waren nicht nur in einer schlechten Verfassung, sondern auch in schlechter Gesellschaft. Dies offenbarte sich nicht zuletzt in den einst so vornehmen „Bahnhofsvierteln“:

„Wie ein in sich geschlossener Kreislauf, in dem Verfallenes neuen Verfall erzeugt, strahlte das Arme-Leute-Image auf die umliegenden Stadtbereiche aus. [...] Damit wurden aus den ehemals pulsierenden Herzen der Städte wahre Pestbeulen.“ (von Gerkan 1996: 41)

In dieser Lesart passten sich die Infrastruktur der Bahnhöfe und deren Sozialstruktur einander an. Die Entwicklung führte „zum Verfall des Bahnhofoambientes, der Ausstattung und der Architektur“ (Steguweit 1996: 306). Gehobene Gastronomie wurde durch „Kioske, Würstchenwagen und Automaten ersetzt [...] Läden des gehobenen Bedarfs [...] durch Billig- und Ramschangebote“ (von Gerkan 1996: 41). In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg bis in die 1980er Jahre hinein waren die ehemals erhabenen Bahnhofsgebäude zudem einer „architektonische[n] Profanisierung und ästhetische[n] Banalisierung“ (ebd.: 19) durch Funktionalisierung und Standardisierung ausgesetzt – „so als gäbe es eine programmatische Zielsetzung, allen Bahnhöfen ihre charakteristische Identität zu berauben“ (ebd.: 21). Statt in hohen Hallen mit anmutendem Lichtspiel fanden sich die Passanten nun in labyrinthartig verschachtelten Räumen mit niedrigen, „auf das funktionale Minimum und das wischlappenfreundliche Optimum zurechtgestutzt[en]“ Decken (ebd.: 43), „abwaschfreundlicher Verfliesung und gemütschädigender Lichtsoße“ (ebd.), in einer kalten, unwirtlichen Atmosphäre.

„Nirgendwo sonst in Architektur und Stadt haben sich höchster Bedeutungsanspruch, städtebauliche Dominanz und formal-ästhetische Überschwenglichkeit im Verlaufe von nur wenigen Jahrzehnten so abrupt in soziale Verachtung von Orten der Ungestalt gewandelt.“ (ebd.: 19)

Dies war die Situation, wie sie die Bahn AG zu Beginn der Privatisierung vorfand. Ihre Verkehrsstationen waren „in eine Art ästhetischen Dornröschenschlaf“ (Steguweit 1996: 307) gefallen. Sie fristeten ein tristes und ihrer unwürdiges Dasein. Der Bahnhof war zu einem als gefährlich geltenden ‚UnOrt‘ ohne jeglichen Charme und Anmut geworden. Er wurde „als notwendiges Übel betrachtet, das mit dem Antritt der Reise in Kauf genommen“ (Ders. 1998: 18) und zügig durchschritten wurde.

3.2 Back to the roots: Der „Bahnhof der Zukunft“ und die „neue Bahnhofskultur“

Die nun privatunternehmerisch operierende Bahn AG entdeckte ihre Bahnhöfe als „Kulturgut – nicht nur der Bahn, sondern auch der Städte“ wieder (DB AG 2003a: 39). Da das Unternehmen anstrebt, „dem Bahnverkehr wieder eine hohe gesellschaftliche Wertschätzung“ (von Gerkan 1996: 19) zukommen zu lassen, wird es als unerlässlich angesehen, auch die „verlorene Identität“ (ebd.: 21) der Verkehrsstationen „wiederzugewinnen“,

„das Milieu der Bahnhöfe grundsätzlich zu ändern und ihnen einen guten Teil dessen zurückzugeben, was sie in ihrer Bedeutung als öffentliche Räume vor 100 Jahren innehatten.“ (ebd.: 19)

Potenziale für eine „Neubestimmung“ der Verkehrsstationen ergaben sich aus der neuen unternehmerischen Ausrichtung des Verkehrsanbieters, aber auch aus veränderten gesellschaftlichen Bedingungen, wie sie von der Bahn AG erkannt worden sind. So ließ der damalige Leiter des Bereichs *Konzeption und Planung* der DB AG, Christian Steguweit, verlauten:

„Die Bahnhöfe müssen sich dem Bewusstsein einer Gesellschaft anpassen, die sich von einer Klassengesellschaft zu einer weitgehend mittelständischen Wohlstandsgesellschaft gewandelt hat. Die Kundenschaft der Bahn hat sich verändert. Galt die Eisenbahn lange Zeit hauptsächlich als Ausweichtransportmittel für die unteren Schichten, gehören heute mittelständische Gesellschaftsschichten und Geschäftsreisende zum Kundenkreis der Bahn. [...] Die Bahn hat jetzt die Chance, der Idee des kultivierten Reisens ein Gesicht zu geben.“ (Steguweit 1996: 307)

In diesem Sinne sollen die Bahnhöfe „einen hohen Milieuwert und gesellschaftliche Wertschätzung als attraktiver Ort von städtischer Öffentlichkeit wiedererlangen“ (von Gerkan 1996: 47) – kurz: „Bahnhofsmilieu muss wie-

der durch Bahnhofskultur abgelöst werden.“ (Wissmann 1996: 9) In den Mittelpunkt aller Aktivitäten rückte fortan „der Kunde“, seine Erlebnisfähigkeit und sein Wohlgefühl. Der „Bahnhof der Zukunft“ wurde definiert als „geschlossener Erlebnisraum, der alle Kundenbedürfnisse adäquat befriedigt“ (Steguweit 1996: 308): Ebenso wie die Reise mit der Bahn „angenehm und entspannend verlaufen“ soll, soll auch der Aufenthalt im Bahnhof „nicht als pure Notwendigkeit empfunden werden, sondern als eine Gelegenheit, etwas zu erleben.“ (DB AG 1996: 11; vgl. Dies. 1997: 4).

„Reiselustiger soll sich der Kunde der Deutschen Bahn fühlen. Mit dem Gebäude der Deutschen Bahn soll er die Vorfreude auf das Reisen verbinden, nicht Gefühle der Furcht, der Abscheu vor schmutzigen Ecken und den Eindruck der Eintönigkeit.“ (Steguweit 1996: 305)

Diesem Anspruch nach hat die Bahn AG zahlreiche Sanierungs- und Modernisierungsprogramme gestartet und damit den „Weg zu einer neuen Bahnhofskultur“ (DB AG 1996: 6) eingeschlagen. Zentrale Marksteine sind das „3-S-Programm“, die Ausstattung der Verkehrsstationen mit neuen „Systembausteinen“ im *corporate design* sowie das „Sofortprogramm Personenbahnhöfe“ (zu den folgenden Ausführungen vgl. auch Abb. 10-29 im Anhang).

3.2.1 Das „3-S-Programm“

„Regentschaft im Zeichen des dreifachen »S«: Service, Sicherheit, Sauberkeit. So lautet die Losung der Bahn.“ (DB AG 2001: 50)

Das „3-S-Programm“ wurde von der Bahn entwickelt, um „das Wohlbefinden und die Aufenthaltsqualität in den Bahnhöfen maßgeblich zu steigern“ (DB AG 1996: 11). Ziel ist es, dem Kunden „bestmöglichen Service, höchste Sicherheit und größte Sauberkeit“ (ebd.: 7) im Bahnhof und Bahnhofsumfeld zu bieten – und dies in einem umfassenden Sinne.

In der Broschüre *Die Marke Bahnhof* kündigte die Bahn AG die „Entwicklung einer neuen Servicekultur“ an, die alle Aspekte rund um die Reisekette umfasst und „eine neue Ära in der Betreuung ihrer Kunden“ markiert (ebd.: 12). Diese „Servicekultur“ reicht heute von verbesserten Wegeleitsystemen über die 2-Klassen-Lounges an großen Bahnhöfen und die „ServicePoints“, an denen „freundlich und kompetent“ Auskünfte erteilt werden, bis hin zu Gepäckträger- und Mietwagenservice, Parkplätzen am Bahnhof, Fahrradver-

leih und Kurierdiensten für Reisegepäck (vgl. DB AG 1996; Dies. 1997; Dies. 2004a).

Um auch im Bereich *Sauberkeit* neue Maßstäbe zu setzen, wurde ein Tochterunternehmen, die *BahnReinigungs GmbH* (BRG), gegründet, die „für einen gleichbleibend hohen Sauberkeitsstandard, die umweltorientierte Müllbeseitigung und präventive Müllvermeidung sorgt“ (DB AG 1996: 14; Dies. 1997: 15). Durch eine im Jahr 2001 gestartete „Sauberkeitsoffensive“ konnte in den Verkehrsstationen eine „deutliche Erhöhung des wahrgenommenen Komforts“ erzielt werden (Dies. 2003c: 92). Ergänzt werden die Anstrengungen durch das im Sommer 2002 initiierte Projekt „Rauchfreier Bahnhof“ mit der Ausweisung gesonderter „Raucherzonen“, das an Bahnhöfen unterschiedlicher Größenordnung umgesetzt wurde (ebd.; *DBmobil* 09/2001: 54).

Hinsichtlich des Aspekts *Sicherheit* macht die Bahn AG deutlich, dass sich laut Umfragen

„viele unserer Kunden in den vergangenen Jahren am Bahnhof subjektiv unsicher [fühlten]. Dem stehen Kriminalstatistiken entgegen, die beweisen, daß das Gefahrenpotential in Bahnhöfen nicht größer ist als an anderen öffentlichen Stellen. Natürlich haben wir die Bedenken unserer Kunden dennoch ernstgenommen und für die Bahnhöfe im Rahmen des 3-S-Programms ein neues Sicherheitskonzept entwickelt und in den Bahnhöfen etabliert.“ (DB AG 1997: 12)

„Flächendeckende Präsenz“ wurde zum obersten Prinzip erhoben. Um diese gewährleisten zu können, wurde die Bahntochter *BahnSchutz und Sicherheit GmbH* (BSG) gegründet, die seit 2002 unter dem Namen *DB Services Sicherheitsdienste GmbH* fungiert (Dies. 2003c: 92). Im Rahmen so genannter „Ordnungspartnerschaften“ agiert das „Sicherheitspersonal“ gemeinsam mit Polizei, Bundesgrenzschutz und Kommunen, um „Reisenden und Bahnhofsbesuchern ein Gefühl der Sicherheit“ zu vermitteln und die Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder „zu sicheren Orten“ zu machen (DB AG 1996: 16; Dies. 1997: 12; Dies. 2004a: 16). Flankiert wird dies durch die Hausordnung, die die Bahn verfasst hat, „damit auch alle Bahnhofsbesucher wissen, was an den Bahnhöfen erlaubt und verboten ist“ (DB AG 1996: 17). Unter Androhung von „Hausverweis, Hausverbot, Schadensersatz oder Strafverfolgung“ (ebd.) reichen die Verbote vom „Betteln, Herumlungern und Belästigen von Personen“ über das „Versperren von Rettungs- und Fluchtwegen“ und den „Handel mit und Konsum von Drogen und Betäubungsmitteln“ bis hin zum „Sitzen und Liegen auf dem Boden“ (Auszug aus der Hausordnung; Stand: 12/2004).

Das materielle Zentrum des „3-S-Programms“ bilden die „3-S-Zentralen“, die bis Ende 2003 in über 20 Großbahnhöfen installiert worden sind. Von diesen Videoüberwachungsstationen aus, die „über ein technisch höchst anspruchsvolles Kommunikations- und Überwachungssystem“ verfügen (DB AG 1997: 6), werden alle Bereiche des jeweiligen Bahnhofs sowie weitere kleine und mittlere Bahnhöfe überwacht und die Servicedienste, Reinigungs- und Kontrollgänge situationsbezogen koordiniert. So kann in jeder ‚Notsituation‘ sofort reagiert werden, etwa wenn „der Kundenberater auf einen hilfsbedürftigen Reisenden aufmerksam gemacht“ wird (ebd.), wenn im Bahnhof Verunreinigungen entstanden sind oder wenn „die Mitarbeiter in der 3-S-Zentrale auf der Monitoranlage auffällige Personen ausmachen“ (DB AG 1996: 16; Dies. 2004a: 16).

3.2.2 Die neuen „Systembausteine“ im corporate design

Eine zweite Säule der neuen „Bahnhofskultur“ bildet die (innen)architektonische Gestaltung, die dem Grundsatz einer „abgewogene[n] Zwiesprache zwischen Alt und Neu“ folgt (von Gerkan 1996: 21). Historische Bausubstanz wird saniert und akzentuiert und durch zeitgenössische Architektur ergänzt, um „neue ästhetische und sinnliche Qualitätsstandards am Bahnhof“ zu setzen (Steguweit 1998: 19). Die Verkehrsstationen werden zudem mit neuen „Systembausteinen“ (Serviceeinrichtungen wie „ReiseZentrum“, „Service-Point“, „DB ReiseMarkt“, Wegeleitsystem) in einem einheitlichen *corporate design* ausgestattet. Das *corporate design*, dem der Grundsatz „Einheit im Ganzen – Vielfalt im einzelnen“ (DB AG 1996: 9) zugrunde liegt, dient der Wiedererkennbarkeit der einzelnen Serviceleistungen, somit der Funktionalität der Bahnhöfe, und kommuniziert die neue *corporate identity* der Bahn AG. Die gestalterische Umsetzung erfolgt über eine gezielte Auswahl und Kombination von Materialien, Formensprache, Farb- und Lichtspiel. Auf diese Weise wird eine „subtile Ästhetik“ (Steguweit 1996: 310) geschaffen, die den einzelnen Serviceangeboten entspricht und adäquate Raumqualitäten ausstrahlt. Zentrale Gestaltungskriterien sind „Langlebigkeit, Sicherheit, Flexibilität und Authentizität“ (ebd.: 309).

Die „ReiseZentren“, „in denen Kunden bei der Reiseplanung kompetent beraten und betreut werden sollen“ (DB AG 1996: 5), stehen „symbolisch für die Verkehrsleistung und die Kompetenz der Deutschen Bahn AG“ (Steguweit 1996: 310). Bestimmendes Gestaltungselement für eine „zugleich sach-

liche und angenehme Atmosphäre“ sind „die hinterleuchteten Counter, deren Offenheit auf den Besucher einladend wirkt“ (ebd.).

An die Stelle der Bahnhofstoilette, die „nur ungern genutzt, von vielen Frauen gar grundsätzlich abgelehnt“ wurde (DB AG 1996: 31), tritt nun die „ReiseFrische“, „mit der die Bahn deutliche Maßstäbe im Bereich der Hygiene setzen will“ (ebd.: 5). Während die alten „sanitären Anlagen der Bahnhöfe [...] nur im »Notfall« benutzt und unverzüglich verlassen“ (Steguweit 1996: 311) worden sind, schafft die „helle, freundliche und gepflegte Atmosphäre“ (DB AG 1996: 31) der „ReiseFrische“ „Raum [...] für Hygiene und Körperpflege“ (Steguweit 1996: 311).

Mit der „ReisePause“ wurde ein neuer Aufenthaltsraum konzipiert, der „sich in der Qualität an Flughafen-Lounges orientiert“ (DB AG 1996: 30). Die „ReisePause“

„füllt ein Vakuum, das die Abschaffung der alten Wartesäle hinterließ. Der Kunde soll nicht mehr gezwungen sein, Wartezeiten in der zugigen Bahnhofshalle oder in Gastronomiebereichen zu verbringen. [...]. In der ReisePause werden die Grundbedürfnisse der Kunden befriedigt. Geboten werden Wärme, Menschlichkeit, Wohlbefinden, Bewegungsfreiheit und Bequemlichkeit. Im Bahnhof, dessen Hauptleistung schnelle und direkte Verbindungen darstellt, wird Raum und Zeit zur Entspannung geschaffen.“ (Steguweit 1996: 310f.)

Der „ReiseMarkt“ schließlich, der für Bahnhöfe in mittleren und kleinen Städten entwickelt wurde, „lehnt sich im Stil an die ICE-Kultur der Deutschen Bahn AG an“ (DB AG 1996: 32)¹⁵². Als „Dienstleistungspool“ (ebd.: 5) soll er das gesamte Dienstleistungsspektrum von Einzelhandels- über Verzehr- bis hin zu Informationsangeboten abdecken (ebd.: 5, 32).

Mit diesen neuen Serviceeinrichtungen und einer „völlig neue[n] Betonung der ästhetischen Ebene“ sollen „vielbeachtete, hohe Qualitätsstandards“ (Steguweit 1996: 311) gesetzt werden, die mit dem Unternehmen *Deutsche Bahn AG* assoziiert sind und den Bahnhof als Markenprodukt auszeichnen.

152 Was unter der „ICE-Kultur“ zu verstehen ist, wird indes an keiner Stelle expliziert.

3.2.3 *Das „Sofortprogramm Personenbahnhöfe“*

Einen dritten Eckstein auf dem „Weg zur neuen Bahnhofskultur“ bildet das im Jahr 2002 aufgelegte „Sofortprogramm Personenbahnhöfe“. Nach dem Motto „jede Station, sei sie noch so klein, ist unsere Visitenkarte“ (DB AG 2003a: 38) wurden für den Zeitraum 2002 bis 2004 600 Millionen Euro für eine sukzessive Sanierung und „ganzheitliche Aufwertung von rund 3.000 ausgewählten mittleren und kleinen Stationen“ bereit gestellt (ebd.: 42f.; DB Station&Service AG 2003: 2; *DBmobil* 07/2002: 36). Nachdem sich die Bahn AG in den ersten Jahren auf die Sanierung und Modernisierung großer Bahnhöfe konzentrierte, sollen nun auch die „Bahnhöfe in der Fläche [...] nicht länger die hässlichen Entlein der Bahn sein“ (*DBmobil* 07/2002: 36). Die Maßnahmen reichen hier von der Fassaden-Renovierung über die Modernisierung oder Erneuerung von WC-Anlagen, Wartezonen, Wegeleitsystem und Wetterschutz auf Bahnsteigen bis hin zu Duftspendern, verbesserter Beleuchtung und Musikbeschallung in Unterführungen. Ziel ist es, bereits mit jeweils geringem finanziellen Aufwand und einfachen Mitteln „merkliche Effekte“ zu erzielen; „oft reichen ja eine Generalreinigung und ein paar Eimer Farbe“ (DB AG 2003a: 38), damit „die Menschen sich dort sicher und wohl fühlen“ (DB Station&Service AG 2003: 2; Dies. 2004: 4). Zur Umsetzung und Finanzierung des „Sofortprogramms“ werden in Städte- und Länderpartnerschaften gemeinsame Modelle entwickelt. Die Kommunen können so „selbst entscheiden, welchen Standard sie an ihrem Bahnhof künftig wünschen und mit welcher Summe sie sich an der Finanzierung beteiligen wollen“ (*DBmobil* 04/2003: 47).

3.2.4 *„Bahnhofskultur“ reloaded*

Im „neuen Bahnhof“, dem „Bahnhof der Zukunft“, findet sich nun wieder „Bahnhofskultur“. Wenige Jahre nach Beginn der Bahnreform konnte die Bahn AG erste Erfolge vermelden: Die Verkehrsstationen funkeln „im neuen Licht“ (*DBmobil* 03/2000: 1). Sie „machen wieder Staat“ (*DBmobil* 08/2000: 1), präsentieren sich als „innerstädtische Attraktionen“ (DB AG 2003a: 38) und „als frisch renovierte Visitenkarten des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Eisenbahn“ (*DBmobil* 01/2004: 39). Bisweilen mutet dies gar märchenhaft an:

„Über Jahrzehnte stiefmütterlich behandelt, erstrahlen viele DB-Stationen wieder in neuem Licht. Was es schon einmal gab, erscheint allüberall wie wachgeküsst – die Bahnhofskultur. [...] Aussteigen, wo

auch immer. Und die Überraschung genießen, denn siehe da: Es gibt in Deutschland wieder Bahnhofskultur. Eine Dornröschengeschichte, zweifellos. Über Jahre, fast Jahrzehnte ruhten sie in sanftem Schlummer.“ (DB AG 2003a: 37f.)

...Doch der Bahnhof ward „wachgeküsst. Von Dornen, von Spinnweben befreit.“ (ebd.: 38) Das „Arme Leute-“ und „Schmuddelecken-Image“ gehört der Vergangenheit an. Die zentralen Tugenden des „neuen Bahnhofs“ heißen nicht mehr *Dreck* und *Vandalismus*, sondern „Service, Sicherheit und Sauberkeit“. „Schmuddelmilieus finden hier keine Bleibe...“ (DBmobil 01/1999: 15). Ein Rundgang durch den Bahnhof überzeugt:

„Freundlich grüßen Baguette-Verkäufer in der hellen Halle. Die zwei Männer vom BSG-Wachschutz melden: »Alles ruhig.« Seit der Sanierung des Bahnhofs gibt es nur noch selten Schwierigkeiten mit gesellschaftlichen Problemgruppen. Randalierer, Drogen- und Alkoholabhängige scheuen das Licht.“ (DB AG 2001: 50)

Auch das Warensortiment und Gastronomieangebot lässt sich wieder sehen. Im Hannoveraner *Hauptbahnhof*, der sich im „Zuge der Modernisierung [...] zur schicken Shopping Mall entwickelt“ hat (ebd.: 48), aber auch anderswo findet man nun Snack Bars und Restaurants mit lokalen wie internationalen kulinarischen Genüssen; daneben nicht nur Bücher und internationale Zeitschriften, sondern ebenso Trendmode, Kosmetika und elegantes Schuhwerk. „Das hat Stil, das ist ein wahrer Genuss.“ (DB AG 2002: 95) Man is(s)t wieder im Bahnhof. So auch im Bahnhof Westerland auf Sylt:

„Kein Urlaub beginnt wie dieser und keiner so unweigerlich am Bahnhof wie der in Westerland. Selbst für Autofahrer. [...] Glasüberdacht das Café »Entrée«. Mit Blick auf die Bahnsteige. Ankommen, innehalten. Zuerst ein Gläschen Champagner. Und schauen, wer noch kommt. Auf die Insel, nach Sylt. [...] Die Skulpturen auf dem Bahnhofsvorplatz. Im ewigen Wind. Hoch lebe die Kunst und bitte, Herr Ober, noch ein Gläschen Champagner.“ (DB AG 2003a: 38)

Purer Genuss im hohen Norden; etwas gediegener geht es in Leipzig zu:

„Gewiss: Der Dampf rauchender Kolosse hat sich verzogen, und doch weht an diesem Ort der Atem eines versunkenen Jahrhunderts. Man betrete nur den stilvoll und zugleich schnörkellos restaurierten ehemaligen preußischen Wartesaal. Heimstatt der DB Lounge. Pause. Ausruhen und rasten. »Was darf es sein? Cappuccino, ein Bier, viel-

leicht Champagner?« fragt ein freundlicher Mitarbeiter der Bahntochter Station & Service. Oder es erscheint Bahn-Hostess Petra Lenzen und begleitet den erster Klasse Reisenden in ein Entspannungs-Refugium aus Ledersesseln und -liegen. »Wie wäre es mit einem Magazin, einer Tageszeitung? So lässt sich kommod die Zeit verkürzen. Oder, in einer Nische, weiterarbeiten.« (DB AG 2001: 47f.)

„Wohin des Weges, Fremder? Menschen aus allen Kulturkreisen treffen sich täglich unter der gewaltigen Hallendachkonstruktion“ (DB AG 2002: 94) (nicht nur) des Kölner *Hauptbahnhofs*. Denn Großstadtbahnhöfe besitzen internationales Flair. Hier treffen sich

„[!]auter interessante Leute aus aller Herren Länder. Der DB-Service Point trägt dem Rechnung. Man gibt sich dort kosmopolitisch, spricht zumindest Englisch, Französisch. Und genießt die multikulturelle Stimmung.“ (DB AG 2003a: 45)

Am Bahnhof ist wieder *lifestyle* angesagt. „Kulturgut eben. Vielerorts gar mehr als das. Längst spielt der Bahnhof selbst einen aktiven Part im kulturellen Leben.“ (ebd.) Ob in „Leipzig oder Köln, Hannover, Nürnberg oder Hamburg“ (ebd.: 38), oder in Uelzen oder Weimar, Bredstedt oder Regensburg: Bahnhöfe unterschiedlichster Größenordnung bieten Raum für Hoch- und Populärkultur, Lesungen und Theaterstücke, für Jazz-Konzerte und Hip-Hop-Events und last but not least für Kindergeburtstage (ebd.: 45).

3.3 Zwischenhalt: Mythos „Bahnhofskultur“

Die Deutsche Bahn AG hat sich das Ziel gesetzt, dem Raum *Bahnhof* eine neue Identität zu verleihen. Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder sollen vom schmutzigen ‚Un-Ort‘ zum multifunktionalen ‚In-Ort‘ werden. Marketingstrategisch ging und geht es darum, das Selbstbild der Bahn AG als ein dynamisches, kompetentes und leistungsstarkes Dienstleistungsunternehmen in den Bahnhof und dessen Umfeld einzuschreiben. Der Bahnhof fungiert als ein zentrales Medium zur Herstellung einer Konvergenz zwischen der *corporate identity* der Bahn und ihrem *corporate image*, um so nicht zuletzt mehr Kundschaft, Kaufkraft und Investoren anzuziehen.

Aber nicht nur das Selbstbild, auch die Gesellschafts- und Ordnungsvorstellungen der Bahn werden in den Bahnhof eingeschrieben. So artikulieren sich in der Beschreibung der „Blütezeit“ der Bahnhöfe Träume einer feudal und

großbürgerlich geprägten urbanen (und in diesem Sinne auch patriarchalen) Gesellschaft. Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder sind hier Signifikanten für *Wohlstand*, *Prosperität* und eine bürgerliche „Öffentlichkeit“. Als Orte einer gehobenen ‚Bau-, Reise- und Stadtkultur‘ sind sie Träger von „Hochkultur“ in Reinform. In der Rede vom „Verfall“ manifestieren sich hingegen Gleichheitsvorstellungen und „Massenphänomene“ fordistischer Prägung, von denen es sich abzugrenzen gilt. Hier gibt es keine Kultur mehr, nur noch „Milieu“. Es wird ein Bahnhof hervorgebracht, der durchweg negativ besetzt ist und in den Bereich des Außerkulturellen verwiesen wird. Mit dem Bild einer „Renaissance der Bahnhöfe“ wird sodann ein Gegenentwurf zu „Verfall“ und „Milieu“ erdacht, dessen Identifikationsanker zu einem großen Teil in der „Blütezeit“ verwurzelt sind. „Kultur“ schillert hier polysemantisch in allen Ecken. Geboten werden *lifestyle* und „urbane Erfahrungen“ in einem gehobenen und garantiert störungsfreien Ambiente. Die polar gezeichneten Bilder von *Blütezeit* und *Verfall* dienen als emotional besetzte Kontrastfolien, um den Inthronisationsakt des „neuen Bahnhofs“, des „Bahnhofs der Zukunft“ einzuleiten (vgl. auch Bareis 1999; Belina 2003; Breuer 1998; Hellmann 2003; Ronneberger/Lanz/Jahn 1999).

Bahnhofsgeschichte wird hier eher *ge-* denn *beschrieben*. Dies bedeutet nicht, dass grundsätzlich alles falsch wäre, was die Bahn AG über die Bahnhöfe schreibt und der Öffentlichkeit unterbreitet. Anders aber, als dies vorgegeben wird, wird keine ‚äußere Realität‘ abgebildet oder wiedergespiegelt, sondern eine spezifische, interessengeleitete Wirklichkeit *hervorgebracht*, die das vermeintliche Abbild der Realität zum normativ aufgeladenen Zerrbild werden lässt. Die Kennzeichnung der Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder der „Blütezeit“ ausschließlich als repräsentativ und mondän entlarvt sich unter diesem Blickwinkel sehr schnell als lückenhaft und euphemistisch. Denn dort, wo in einseitiger und reduzierter Form auf die Vorderseiten der Bahnhöfe und die glänzenden Oberflächen verwiesen wird, wird zugleich von den Rückseiten abgelenkt. Lärm und Ruß der Eisenbahn, die ausgedehnten Betriebsanlagen und Industriewerke sowie Wohnquartiere mit widrigen Wohn- und Lebensverhältnissen, welche das Bahnhofsquartier ebenso prägten wie eine vornehme Bahnhofsstraße, werden geradezu unsichtbar. Ebenso bleibt unerwähnt und wird vergessen gemacht, dass Ordnungswidrigkeiten, Kriminalität (bzw. das, was im ordnungspolitischen und juristischen Diskurs jeweils als solches angerufen wird!) sowie Prostitution bereits zum frühen Erscheinungsbild der Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder gehörten. Das „zwielichtige“ Ansehen, das dem Bahnhof und „Bahnhofsviertel“ heute anhaftet, ist nicht erst der

Nachkriegszeit erwachsen. Auch im späten 19. Jahrhundert umfasste „Bahnhofs-kultur“ nicht nur die gehobenen Facetten bürgerlichen Lebens, wie es die Bahn AG zu vermitteln versucht, sondern die gesamte Bandbreite einer modernen, industriekapitalistisch geprägten Klassengesellschaft.

„Bahnhofs-kultur“ offenbart sich somit als ein *Mythos*, in dem davon gesprochen und zugleich bestimmt wird, was faktisch der Fall ist und wie dieses zu bewerten ist. Der Kulturbegriff dient hier nicht nur als Distinktionsbegriff, der wertet und *bewertet*, sondern ebenso als ein strategisches, ideologisches Instrument. Indem in der Rede von der „Bahnhofs-kultur“ gesellschaftliche (Miss)Verhältnisse und Widersprüche verschleiert werden, wird eine quasi-natürliche Ordnung eines auf *Tradition*, *Wohlstand* und *Distinktion* beruhenden, guten (städtischen) Lebens etabliert. Scheinbar dem allgemeinen Interesse dienend, wird diese Ordnung bemüht, um „Objektivität“ und *common sense* herzustellen, hegemoniale Ordnungs- und Normalitätsvorstellungen hervorzubringen und die eigenen ökonomischen Interessen und Moralvorstellungen durchzusetzen.

In der Konzeptionierung und Realisierung des „neuen Bahnhofs“ ist es so-dann auch weniger die „Bahnhofs-kultur“, die „wachgeküsst“ wird, denn der *Mythos der „Bahnhofs-kultur“*. Im gleichen Atemzug wird „(Bahnhofs)Kul-tur“ ontologisiert und naturalisiert, indem dieser eine Essenz und etwas Ursprüngliches zugeschrieben wird. „Bahnhofs-kultur“ wird als etwas ‚Wesen-haftes‘ (re)präsentiert, das dem Bahnhof ‚eigen‘ ist, gewissermaßen den ‚(Bahnhofs)Kern‘ und die ‚Ursprünglichkeit‘ von Bahnhof und Bahnhofsum-feld ausmacht und in dieser Essenz ‚wiederbelebt‘ werden soll.

4 Knotenpunkte

Wie sich in der Darstellung der Bahnhofsgeschichte(n) gezeigt hat, werden in den Erzählungen der Bahn AG sehr vielfältige Themen und Aspekte benannt, die für die Konstitution des „neuen Bahnhofs“ von zentraler Bedeutung sind. Es werden verschiedene öffentliche Diskurse (bzw. Elemente davon) aufgegriffen und gebündelt, um mit ‚bahneigenen‘ Themen und verschiedenen Aspekten des Bahnhofs verknüpft und so an diesen ‚angedockt‘ zu werden. Im Folgenden werden Knotenpunkte vorgestellt und diskutiert, an denen sich solche *Bahnhof konstituierende* Themen und Diskurse mit ihren sprachlichen wie nicht-sprachlichen Elementen bündeln.

4.1 Erfolgs(dis)kurs – Die Bahn AG im „Wettbewerb der Identitäten“¹⁵³

*„Die Bahnreform ist eine Erfolgsstory“
(DB AG 2004b: 20)*

Mit dem Start der Bahnreform begab sich die von den Schulden und Altlasten ihrer Vorgängerinnen befreite und in privatwirtschaftlicher Regie geführte Deutsche Bahn AG auf Erfolgskurs. War die Bahn zu Beginn der Privatisierung „auf dem Weg, sich zu einem modernen Dienstleistungsunternehmen zu entwickeln“ (DB AG 1996: 3), so sieht sie sich heute auf dem „Weg zur »Besten Bahn«“ (Mehdorn 2004: 2). Das Unternehmen präsentiert sich als weltweit agierender Anbieter und erfolgreicher *global player* in der Logistikbranche (DB*mobil* 01/2004: 40) und als erfolgreicher und verantwortungsbewusster Verkehrsdienstleister, dessen Produkt, eine „kunden- und umweltgerechte Mobilität auf Basis wirtschaftlich effizienter und leistungsfähiger Verkehrssysteme“, ein „immer wichtigerer Standortfaktor“ in Deutschland ist (Mehdorn 2004: 2).

In dem Erfolgs(dis)kurs, den das Unternehmen eingeschlagen hat, nehmen drei eng miteinander verknüpfte Elemente eine besondere Rolle ein: Der *Wettbewerb* bildet den Rahmen, in dem das Unternehmen erfolgreich, das heißt vor allem gewinnbringend, zu operieren hat. „*Der Kunde*“ und dessen

153 DB AG 1996: 3; Steguweit 1996: 303.

Zufriedenheit und Wohlgefühl werden in diesem Zusammenhang zum ‚Schlüssel zum Erfolg‘. Zugleich präsentiert sich die Bahn als ein Unternehmen, das sich in hohem Maße seiner gesellschaftlichen *Verantwortung* bewusst ist. Bahnhöfe fungieren in diesem Zusammenhang als Image- und Renditeträger wie auch als Standortfaktoren.

4.1.1 „Der Kunde“

„Wir stellen uns den wachsenden Anforderungen unserer Kunden mit einer völligen Umstrukturierung der Bahnhöfe. Denn wir wollen in Zukunft noch leistungsstärker und kundenorientierter sein.“ (DB AG 1996: 3)

Im Rahmen der Bahnhofsumstrukturierung nimmt *der (potenzielle) Kunde* zwar eine zentrale und bedeutsame Rolle ein, allerdings wird er selten näher charakterisiert. Deshalb soll er an dieser Stelle kurz vorgestellt werden. Erste nähere Kennzeichen finden sich in Form von Synonymen. So ist der Kunde zum Beispiel „der Mensch“ (DB AG 1997), „der Benutzer“ (von Gerkan 1996: 45) oder auch „der Reisende, sei er Geschäftsreisender, Besuchsreisender oder Tourist“ (Steguweit 1996: 305). An anderen Stellen wird vom „potentiellen Kunden, also der Öffentlichkeit“ (vgl. ebd.: 306) oder von „dem potentiellen Kunden, dem Einwohner oder Besucher einer Stadt“ (ebd.) gesprochen. Den gleichen Namen tragen „Geschäftsreisende wie Familien, Jugendliche wie Senioren“ (ebd.: 310). Allein dieser kurze Überblick lässt eine Eigentümlichkeit des Kunden der Bahn und – soziologisch gewendet – der Kundenstruktur erahnen, auf die auch Steguweit (1998: 19) verweist.

„Die Kundenstruktur der DB jedoch hat eine Besonderheit: jeder ist unser potentieller Kunde, d.h. Menschen jeden Alters, jeder Nationalität, jeder Schicht und vor allem jeden unterschiedlichen Typs, jeder unterschiedlichen Szene. Diese Struktur von Adressaten von Architektur findet sich so nirgendwo wieder, auch nicht bei öffentlichen Einrichtungen.“ (Steguweit 1998: 19; Hervorh. C.W.)

Bei genauerem Hinsehen lässt sich dieser „jeder“ weiter spezifizieren, was insbesondere ein Zeitvergleich ermöglicht, denn:

„Die Kundschaft der Bahn hat sich verändert. Galt die Eisenbahn lange Zeit hauptsächlich als Ausweichtransportmittel für die unteren

Schichten, gehören heute mittelständische Gesellschaftsschichten und Geschäftsreisende zum Kundenkreis der Bahn.“ (Ders. 1996: 307)

Überdies lässt sich der Kunde durch seine anspruchsvolle und zugleich sensitive Art kennzeichnen. So wird berichtet, dass er sich lange Zeit nicht wohl am Bahnhof fühlte. Dieser wurde von ihm „als notwendiges Übel betrachtet, das mit dem Antritt der Reise in Kauf genommen wird“ (Ders. 1998: 18). Da die Bahn es sich aber zum Ziel gemacht hat, eine „langfristige und vertrauensvolle Verbindung mit unseren Kunden“ einzugehen (DB AG 1996: 3), gilt es nun, auf das ästhetische Empfinden des Kunden einzugehen, es nicht nur anzusprechen, sondern ebenso anzuregen, etwa indem der Kunde schon beim Betreten des Bahnhofs „auf die bevorstehende Reise eingestimmt“ wird (Steguweit 1996: 305). Daraus resultiert zuweilen eine gewisse affektive Bindung zwischen der Bahn und ihrem Kunden. Dies deutet sich bei Steguweit (1998: 16) an, jenen Aspekt beschreibend, „der im Spannungsfeld von Funktion, Gestalt und Bedeutung so oft verloren zu gehen scheint: der Mensch, der Nutzer, unser Kunde!“.

Eine Besonderheit in der Kundenstruktur scheint allerdings zu bestehen, die „den Kunden“ dann doch in zwei Gruppen teilen lässt, was sonst bei aller Vielfalt kaum möglich erscheint. Diese Besonderheit zeigt sich bei kleineren Bahnhöfen und *in der Fläche*, also fernab der großen Verkehrsknoten:

„Bei den kleinen Bahnhöfen ist aufgrund des geringen Reisendenaufkommens für eine kundengerechte Verkehrsstation ein Empfangsgebäude nicht zwingend notwendig. Die Bahnhöfe liegen in Kleinstädten, Vororten oder außerhalb der städtischen Zentren.“ (ebd.: 23)

Die Ausstattung und Aufenthaltsqualität von Bahnhöfen unterschiedlicher Größenordnungen wird hier nicht nur in einen direkten Zusammenhang mit dem Reisendenaufkommen gestellt, sondern ebenso mit einer vermeintlichen ‚Kundengerechtigkeit‘. Implizit wird von einem proportionalen Verhältnis zwischen Reisendenaufkommen einerseits und Kundenbedürfnissen andererseits ausgegangen. Mag diese Überlegung der Bahn AG aus betriebswirtschaftlichen Gründen nachvollziehbar erscheinen, so wird in kritischen Berichten und Leserbriefen, die in unregelmäßigen Abständen in Tageszeitungen und TV-Magazinen erscheinen, jedoch ein etwas anderes Bild gezeichnet. Hier wird vielfach eine mangelnde und/oder mangelhafte Infrastruktur in kleinen Stationen und an Haltestellen ohne Empfangsgebäude thematisiert, welche den Kundenbedürfnissen keineswegs gerecht zu werden scheint.

4.1.2 *Bahnhöfe als Image- und Rentabilitätsträger ‚zwischen‘ Kundenorientierung und Marktförmigkeit*

In Folge der Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes in der EU sieht sich die Bahn AG in einer doppelten Konkurrenzsituation. Durch die Zulassung neuer Anbieter im Bereich des Schienentransports wurde der Wettbewerb mit anderen Transportmitteln (v.a. PKW, LKW und Flugzeug) durch denjenigen auf dem Schienenverkehrsmarkt ergänzt. Um sich in diesem verstärkten „internationalen »Wettbewerb der Identitäten« auch in Zukunft ausreichend profilieren zu können“ (DB AG 1996: 3), verfolgt der Konzern das Ziel, die *Deutsche Bahn AG* als „Markenartikel mit klaren Konturen und einem positiven Image“ (Steguweit 1996: 303) zu positionieren. Die „Marke“ *Bahn* soll mit Werten wie „Glaubwürdigkeit, Verlässlichkeit und kundenorientierte[m] Service“ (DB AG 1996: 3) assoziiert werden, die *Reise mit der Bahn* mit Werten, die deutlich an die *Eisenbahn* im Allgemeinen und die *Deutsche Bahn AG* im Besonderen geknüpft sind.

„Langfristig soll die Marke Bahn mit einer Verbesserung des Lebensstandards eines jeden Bürgers assoziiert werden. Unternehmenskultur, Unternehmenspersönlichkeit und gehobene Ansprüche des Kunden an die Bahn sollen eine neue Kultur des Reisens entstehen lassen. Wie kein anderes Verkehrsmittel schafft das Reisen in der Bahn Ruhe und Zeit zur Kommunikation, zur Entspannung oder zur Arbeit.“ (Steguweit 1996: 304)

Das *corporate design* wird hier zum strategischen Instrument, um „den Kunden an die Marke zu binden“ (ebd.: 303). Züge, Uniformen, Logos und Banner werden ebenso zu Werbeträgern, die die *corporate identity* der DB kommunizieren und „den Willen der Deutschen Bahn zur Innovation“ bezeugen (ebd.: 309), wie die Verkehrsstationen mit ihren Fassaden, ihrer Architektur und Innenarchitektur. Der Bahnhof, dessen zentrales Thema „das Reisen und alle damit assoziierten Aktivitäten“ ist (ebd.: 307), soll sich „als ein Produktversprechen artikulieren, dem der Kunde vertraut“ (ebd.: 304). Es sind vor allem „ästhetische und sinnliche Qualitätsstandards“ (vgl. ebd.: 308; Ders. 1998: 19), denen hier eine herausragende Rolle zugesprochen wird. Als emotional-sensitiven Instrumenten wird mit ihnen darauf abgezielt, dem Kunden „wieder eine Nähe zur Bahnreise und somit zum Bahnhof »verspüren« zu lassen (Ders. 1996: 308).

„Unter Zielsetzung des Bauwerks verstehen wir deshalb vor allem die auf den Benutzer des Bahnhofs unmittelbar einwirkende semantische

Ebene von Bahnhofsarchitektur. Denn das ist Faszination von Architektur. Sie wirkt als gestaltbildendes System unmittelbar auf das, was wir in Deutschland »Gemüt« nennen. Architektur und Räume sind hier stellvertretende Symbole für Empfinden.“ (Ders. 1998: 18)

Wenn die Bahn AG stets ihre konsequente Orientierung am Kunden und dessen Wohlgefühl betont, so verweist sie (oft im gleichen Atemzug) ebenso nachdrücklich auf ihre Gesellschaftsform als *Unternehmen*. Immer wieder unterstreicht sie ihr zuoberst ökonomisches Interesse, das mit allen Aktivitäten verbunden ist. So macht etwa der Vorstandsvorsitzende der Bahn AG, Hartmut Mehdorn, deutlich:

„Die Bahn ist jetzt eine ganz normale Aktiengesellschaft. Und den Politikern, die Forderungen an uns stellen, rufe ich nur zu: An allem, was die Bahn macht, baumelt jetzt ein Preisschild.“ (Mehdorn zit. in DB AG 2003b: 34)

Besagtes Preisschild „baumelt“ nun auch an den Verkehrsstationen, die auf dem Verkehrs- und Immobilienmarkt als Renditeträger platziert werden:

„Wie überall in der Wirtschaft müssen Investitionen auf Dauer auch eine Aussicht auf Gewinn haben, um für die Investoren attraktiv zu sein. So auch der Bahnhof der Zukunft. Das Investitionsvolumen [...] erfordert ein tragfähiges Finanzierungskonzept, das von der Deutschen Bahn AG nicht allein getragen werden kann, ohne auf Kosten der Bahnbenutzer zu gehen. Die Finanzierung durch Dritte ist daher zwingend notwendig, da der Bahnhof und das Reisen mit der Bahn in Zukunft noch mehr Menschen begeistern soll.“ (DB AG 1996: 44)

Bahnhöfe werden zu Immobilien der Mobilität. Damit sich Investitionen rechnen, sind sie vor allem auf die *Konsum- und Erlebnisfähigkeit* der (potenziellen) Kunden gerichtet. Diese Verknüpfung tritt auch beim „Bahnhofs-paket“ der Bahn AG hervor. Im Rahmen dieses leasingfinanzierten Umbau- und Modernisierungsprogramms wurden zirka 25 Bahnhöfe unterschiedlicher Größenordnung und Wirtschaftlichkeit an (z.T. international operierende) Projektentwickler vergeben, die die Verkehrsstationen „zu kommerziellen Rentabilitätsträgern mit kultureller Identität“ (ebd.: 5) ausbauen sollen. Neben dieser Vermarktung von Bahnhofsflächen zu kommerziellen Zwecken wird in einer parallel verfolgten Strategie an die Verantwortung der „öffentlichen Hand“ appelliert.

„Unsere Bahnhofsgebäude sind im Durchschnitt 85 Jahre alt, viele von ihnen stehen unter Denkmalschutz. Wir haben es mit repräsentativen Bauten aus wilhelminischer Zeit zu tun, deren Unterhalt Unsummen verschlingt. Wir können diese Kosten nicht im Alltagsbetrieb verdienen, denn unsere Kunden wollen nicht für den Erhalt 100 Jahre alter Kacheln zahlen. [...] Wir bitten die öffentliche Hand, ihre Verantwortung wahrzunehmen.“ (Siebert zit. in *DBmobil* 04/2003: 48)¹⁵⁴

Ob eine Aktiengesellschaft, die (noch) vollständig im Eigentum des Bundes ist, eine „ganz normale Aktiengesellschaft“ (Mehdorn) ist, erscheint zwar durchaus diskussionswürdig, soll an dieser Stelle aber nicht weiter erörtert werden. Von Interesse ist hier vielmehr die *ökonomische Verantwortung* des Unternehmens, die in diesem Zusammenhang sehr deutlich herausgestellt wird.

Das ‚Bekenntnis‘ zum Markt, das sich nicht nur in Imagebroschüren findet, welche an (potenzielle) PartnerInnen gerichtet sind, sondern ebenso in Schriften, die die „interessierte Öffentlichkeit“ zur Adressatin haben, mag auf den ersten Blick verwundern, erscheinen die Bemühungen der Bahn um ihren Kunden doch in einem anderen Licht. Jedoch ist mit der Betonung der unternehmerischen Ausrichtung zum einen eine Betonung der *Leistungsfähigkeit* und der *Zuverlässigkeit* der Bahn als Dienstleisterin und (potenzieller) Geschäftspartnerin verbunden, zum anderen eine Abgrenzung von der alten „Behördenbahn“. Diese beiden Aspekte – Betonung der Zuverlässigkeit und Unternehmensfähigkeit einerseits, Abgrenzung von den Vorgängerinnen andererseits – treten in den Schriften der Bahn AG häufig gemeinsam auf, wobei sich die Verantwortung beziehungsweise das kommunizierte Verantwortungsbewusstsein nicht auf ökonomische Belange beschränkt. Denn den ökonomischen Erfolg zum obersten Prinzip zu erheben, bedeutet in dieser Lesart stets auch, gesellschaftliche Verantwortung zu übernehmen, was im Folgenden ausgeführt werden soll.

154 Wolf-Dieter Siebert ist Vorstandsvorsitzender der für die Personenbahnhöfe zuständigen DB Station&Service AG.

4.1.3 *Die Bahn AG als verantwortungsbewusstes Unternehmen und der Bahnhof als ein dem Allgemeinwohl dienender Standortfaktor*

Die ökonomische Verantwortung, mithin der ökonomische Erfolg, wird bei der Bahn als Grundlage sozialer Verantwortung definiert. Deutlich herausgestellt wurde dies vom ehemaligen Bahnvorsitzenden Dürr im Rahmen der Übergabe der Bahn-Gründungsurkunde am 10. Januar 1994:

„Wie jedes größere Unternehmen ist auch die Deutsche Bahn AG eine gesellschaftliche Veranstaltung. [...] Jetzt gilt auch für uns das alles entscheidende Kriterium, ob diese gesellschaftliche Veranstaltung auch erfolgreich ist: Daß die Einnahmen größer als die Ausgaben sind, daß also Gewinn gemacht wird. Denn sozial ist ein Unternehmen nur, wenn es Gewinn macht. Andernfalls greift es irgend jemand anderem in die Tasche, und das ist unsozial.“ (Dürr 1994 zit. in DB AG 1994: 106)

Die ökonomische Verantwortung geht aber über das Einfahren von Gewinnen und eine implizit benannte Entlastung des Steuerzahlers hinaus. So hebt das Unternehmen ebenso seine Rolle als Arbeitgeber, Ausbilder und Investor hervor, wobei gelegentliche Seitenhiebe nicht ausbleiben. Steguweit (1996: 303) betont die Verpflichtung der Bahn, sich zu einem profitablen Unternehmen zu entwickeln, „nicht zuletzt deshalb, weil sie als Arbeitgeber von ca. 270.000 Mitarbeitern und als Betreiber eines flächendeckenden Infrastrukturnetzes große volkswirtschaftliche Verantwortung trägt“. Ähnlich argumentiert Mehdorn, wenn er – für einen konsequenten Sanierungskurs werbend – mit Blick auf das Erreichen der Kapitalmarktfähigkeit und Verweis auf einen „knallharte[n], nicht immer ehrliche[n] Wettbewerb“ zu Bedenken gibt: „Selbst die katholische Kirche entlässt Leute. Wir bisher nicht.“ (Mehdorn zit. in DB AG 2003b: 33)

Bahnhöfe erweisen sich in diesem Zusammenhang als Standortfaktoren. Durch ihre Funktion als „Verkehrs- und Dienstleistungszentren“ sind in ihnen bundesweit mehrere Tausend Personen im technischen, Dienstleistungs- und Servicebereich der Bahn AG und bei weiteren kommerziellen Dienstleistungs- und Gastronomieanbietern beschäftigt. Zudem werden durch die Umstrukturierungsprojekte Arbeitsplätze geschaffen, worauf mit ironischem Unterton verwiesen wird:

„Etwas geht schließlich voran in diesem Land. Etwas ändert sich. Im Kleinen wie im Großen. [...] Stationen im Wandel. Maler am Werk. Maurer, Stuckateure, Fliesenleger und Elektriker. Die ganze Breite

des Handwerks. Arbeit in Hülle und Fülle und ein wichtiger Wirtschaftsimpuls dazu. Am Standort Deutschland.“ (DB AG 2003a: 38)

Voran geht es vor allem in denjenigen Städten, in denen die Bahn AG nicht nur die Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder, „die oft zu städtischen Hinterhöfen herabgesunken sind“ (Dürr 1996: 14), zu „multifunktionalen Zentren urbanen Lebens“ entwickelt. Denn mit der Umnutzung nicht mehr betriebsnotwendiger Bahnflächen, die „auch ein Geschenk der Bahn an die jeweilige Stadt und ihre Bürger“ sind (von Gerkan 1996: 59), kann die Bahn „den Städten, die sich entwickeln wollen, wertvolle Gebiete zur Erweiterung der City anbieten“ (Dürr 1996: 13). Dies schafft Potenziale für die heute allgemein gültige städtebauliche Lösung *Innen- vor Außenentwicklung*, womit die Stadtsanierung „auf eine der stadtgeschichtlich ältesten Form von urbanem Wachstum zurückgreifen kann: die Binnenverdichtung“ (ebd.: 14). Auf den freigemachten Flächen, die in Zusammenarbeit mit privaten Partnern entwickelt werden, sollen „gemischte Stadtteile für Wohnen, Leben und Arbeiten“ entstehen.

„Es sollen Gebiete sein, die an die qualitätsvollen Bahnhofsquartiere der Gründerzeit anknüpfen, aber mit architektonisch und ökologisch zeitgemäßen Bauformen zeigen, welche Entwicklungspotentiale eine Stadt des 21. Jahrhunderts haben kann.“ (ebd.)

Die Bahn AG stimmt hier in den Nachhaltigkeitsdiskurs ein und beweist zugleich Weitsichtigkeit, Qualitäts- und Geschichtsbewusstsein. Bei all diesen komplexen Planungs- und Abstimmungsprozessen wie auch bei der Finanzierung der Maßnahmen werden die Städte und Kommunen als ernstzunehmende PartnerInnen betrachtet, „die selbstverständlich ganz intensiv in den Entwicklungsprozeß mit eingeschaltet sein müssen“ (Steguweit 1998: 25). Anders als die „Behördenbahn“, bei der „sich die Bahnplaner ihrer städtebaulichen Verantwortung nie so recht bewußt gewesen“ sind, „strebt die Deutsche Bahn im Rahmen von Regionalpartnerschaften einen neuen Planungsdialog mit den Ländern, den Kommunen und den verschiedensten regionalen Interessenverbänden an“ (Dürr 1996: 13).

In den hier vorgestellten Beiträgen kommt neben der Betonung des Verantwortungsbewusstseins der Bahn AG sehr deutlich die Abgrenzung zur Vorgängerin *Deutschen Bundesbahn* zum Ausdruck, die (nicht zuletzt aufgrund ihrer hoheitlichen, am Gemeinwohl orientierten Aufgaben) „im Laufe der Jahrzehnte zum teuersten Kostenträger des Staates“ (von Gerkan 1996: 48)

wurde. Die Bahn AG weist immer wieder darauf hin, dass sie dort Verantwortung übernimmt (und das scheint überall zu sein), wo es ihre Vorgängerin *Deutsche Bundesbahn*¹⁵⁵ nicht getan hat. Von der sprichwörtlichen „guten alten Tante Bahn“ lässt sich in den Veröffentlichungen der Bahn AG an keiner Stelle etwas finden. Dienten in der Erzählung der Bahnhofsgeschichte der „Verfall“ der Bahnhöfe und das „Milieu“ als Kontrastfolien für die Inthronisation des „neuen Bahnhofs“, so ist es hier die Deutsche Bundesbahn, vor deren Bild die unternehmerische Identität besser glänzen kann. „Die Bahn“ tritt als ‚Retterin‘ mit hoher (stadt)gesellschaftlicher Verantwortung auf. Bahnhöfe und Bahnbrachen werden im „Wettbewerb der Identitäten“ nicht nur als Image- und Renditeträger und als Standortfaktoren positioniert, mehr noch werden ökonomische Verwertungsinteressen als dem Wohle der Allgemeinheit, der Stadt und der Umwelt dienend herausgestellt.

4.2 Der Bahnhof als „geschlossener Erlebnisraum“

4.2.1 Konsum, Erlebnis, Wohlgefühl

„Der neue Bahnhof wird definiert als geschlossener Erlebnisraum, der alle Kundenbedürfnisse adäquat befriedigt.“ (Steguweit 1996: 308)

Im „neuen Bahnhof“, wie der von der Bahn AG entworfen und vorgestellt wird, fügen sich vielfältige Qualitäten zusammen, die ‚zeitgemäß‘ sind und sich grundlegend vom ‚alten‘ Bahnhof der Nachkriegszeit unterscheiden. Da die Aktivitäten der Bahn darauf ausgelegt sind, dem Bahnverkehr und den Bahnhöfen „wieder eine hohe gesellschaftliche Wertschätzung zuzumessen“ (von Gerkan 1996: 19), sollen bei der Gestaltung der Bahnhöfe nicht nur die Bedürfnisse und Wünsche des Kunden im Vordergrund stehen; mehr noch müssen sich die Bahnhöfe „dem Bewußtsein einer Gesellschaft anpassen, die sich von einer Klassengesellschaft zu einer weitgehend mittelständischen Wohlstandsgesellschaft gewandelt hat“ (Steguweit 1996: 307). Bei der Umsetzung dieses Anspruchs wird auf eine *Gemeinsamkeit* Bezug genommen, die „der Kunde“ – trotz der sehr heterogenen Kundenstruktur, mit der differente Interessen, Vorlieben und Ansprüche verknüpft sind – in sich vereint:

155 Die Deutsche Reichsbahn der ehem. DDR wird in solchen Verweisen i.d.R. nicht genannt.

„Der kleinste gemeinsame Nenner von Lebensauffassungen in unserer Gesellschaft ist“, wie Steguweit mit Bezug auf den Soziologen Gerhard Schulze¹⁵⁶ deutlich macht, „die Gestaltungsidee eines schönen, interessanten, subjektiv als lohnend empfundenen Lebens“ (Schulze 1992: 34ff. zit n. Steguweit 1996: 307).

Die Bahn will neue „Produkte und Leistungsversprechen“ (Steguweit 1996: 307) liefern, die „vom Kunden als bequem, praktisch, angenehm, schlicht [...] aufgefaßt werden“ (ebd.). Der „Bahnhof der Zukunft“ soll sich als „Wohlfühlbahnhof“ präsentieren, wie er seit 2002 auch genannt wird: „Wir wollen Wohlfühl-Bahnhöfe. Unsere Fahrgäste sollen sagen: Hier fühle ich mich wohl und sicher.“ (Siebert zit. in *DBmobil* 07/2002: 37) Auch auf der Homepage der Bahn ist mittlerweile zu lesen: „Eine moderne Station sollte von allem etwas in sich vereinigen. Bahnhöfe zum Wohlfühlen schaffen: Das ist das Ziel von DB Station&Service“ (www.bahn.de...¹⁵⁷). Das Unternehmen beabsichtigt, einen Bahnhof zu schaffen,

„in dem sich viele Facetten des menschlichen Lebens widerspiegeln – einen menschlichen Bahnhof. Nur in einem solchen Bahnhof – davon sind wir überzeugt – werden sich unsere Kunden und Besucher auf Dauer wohl fühlen.“ (DB AG 1997: 15)

Dieser „menschliche Bahnhof“ soll sich zum einen von den „isolierten Dienstleistungs- und Konsumzentren der großen Flughäfen [abheben], die fernab der Innenstädte zu wahren Ersatzstädten heranwachsen“ (Dürr 1996: 14). Zum anderen setzt die Bahn AG eine deutliche Zäsur zu den 1980er Jahren, als die Deutsche Bundesbahn und die Kommunen „fast gleichzeitig ihre vernachlässigten Zentralstationen als urbane Visitenkarten“ wiederentdeckten (Dürr 1996: 14), sie aber zu „»Erlebniswelten mit Gleisanschluß«“ umbauten (ebd.). Dessen Folge war, so Steguweit (1998: 16), „der fast völlige Verlust von Bahnhofsidentität“.

Neben „Vermarktungen in den Bereichen Gastronomie, Unterhaltung, Gesundheit, Freizeit, Jugendkultur und Kunst“ (DB AG 1996: 45) sollen demgegenüber im „neuen Bahnhof“ auch Elemente präsent sein, die „eine soziale Funktion [haben], wie beispielsweise Vermittlungsservice oder Ausstellungen und Kunstaktionen“ (ebd.). Zudem sollen sich hier „innovative Tenden-

156 Schulze, Gerhard (1992): Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart Frankfurt a.M./New York.

157 www.bahn.de/pbhf/view/subhome/startseite.shtml; 08.12.04.

zen und Trends im Freizeit- und Konsumverhalten junger Menschen konzentrieren, die einen großen Teil der Bahnkunden ausmachen“ (ebd.). Am Markt orientierte Angebote im Bereich *Einzelhandel* und *Gastronomie* sind von großer Bedeutung, da sie eine Säule für ein gewinnorientiertes Betreiben des Bahnhofs bilden (ebd.: 5). Gleichwohl soll vermieden werden, „daß Bahnhöfe zu reinen Einkaufszentren mutieren“ (ebd.: 42).

„Die Distanz zum »Einkaufszentrum mit Gleisanschluß« darf dabei niemals aus dem Blickfeld geraten“ [...] Die Festlegung der Grenzen zur Ökonomisierung des öffentlichen Raums wird bei der Deutschen Bahn AG Chefsache bleiben müssen, um die Chance einer gesellschaftlichen Renaissance des Bahnhofes nicht kommerziell zu diskreditieren.“ (von Gerkan 1996: 54)

Ebenso soll die Architektur der Bahnhöfe

„nicht nur funktionelle Aufgaben wahrnehmen, sondern im Besonderen den Empfindungen der Menschen, die sich dort aufhalten – unseren Kunden – Rechnung tragen und dies auch durch die Wirkung der Gestaltung repräsentieren. Bloße Renommierarchitektur, die in erster Linie reinen Selbstzweck inszeniert, macht für uns als Dienstleister keinen Sinn. [...] Unumstritten ist für unser Unternehmen, daß sich die Menschen im Bahnhof wohlfühlen sollen.“ (Steguweit 1998: 19)

Mit dem „neuen Bahnhof“ greift die Bahn AG Gestaltungs- und Vermarktungsstrategien auf, wie sie in den vergangenen zwanzig Jahren im Kontext einer zunehmenden Ästhetisierung und Eventisierung des Städtischen zu beobachten sind. Der „neue Bahnhof“ wird als eine (einer „mittelständischen Wohlfahrtsgesellschaft“ entsprechenden) *Erlebniswelt* konzipiert, die „alle Kundenbedürfnisse adäquat befriedigt“ (Ders. 1996: 308), Geborgenheit vermittelt sowie Dynamik, Jugendlichkeit und Zukunftsfähigkeit ausstrahlt. Geboten wird eine Art *Rundum-sorglos-Paket*, das Reisezentrum, Informations- und Treffpunkt, „Dienstleistungs- und Kommunikationskompetenz“ (DB AG 1996: 6), „Reisekomfort und Reiseerlebnis“ (von Gerkan 1996: 17), „Service, Sicherheit und Sauberkeit“ und „Shopping-Erlebnis“ (www.bahn.de...¹⁵⁸) in einer angenehmen, entspannten Atmosphäre in sich vereinigt.¹⁵⁹ Dass diese

158 www.bahn.de/pbhf/view/subhome/startseite.shtml; 08.12.04.

159 Einige Beschreibungen des antizipierten „Bahnhof der Zukunft“ lassen gar Assoziationen zu einer Situation im Mutterleib aufkommen; s. bspw. Siebert (zit. in *DBmobil* 07/2002:

Atmosphäre zugleich eine störungsfreie ist, wie sich bereits in den Ausführungen zur „Bahnhofskultur“ andeutete, soll im folgenden Kapitel vertieft werden.

4.2.2 *Eure Suppe ess' ich nicht! – Der Bahnhof, die Bahnmissionsmission und das (Un)Sicherheitsempfinden des Kunden*

Bei der Konzeptionierung und Realisierung des „Bahnhofs der Zukunft“ steht der Aspekt *Sicherheit* an zentraler Stelle. Neben einer ‚objektiven‘ Sicherheit im Sinne des *Schutzes von Gesundheit und Leben*, für den die Bahn zu sorgen hat und auf die von Zeit zu Zeit verwiesen wird, ist es aber vor allem das *Sicherheitsempfinden* des Kunden, das hier im Zentrum steht. Auf diesen *soft factor* verweist die Bahn unter anderem, wenn sie betont,

„daß das persönliche Sicherheitsgefühl unserer Kunden zu den sensibelsten Themen des neuen Bahnhofskonzeptes gehört. Obwohl das Gefahrenpotential in Bahnhöfen nicht größer ist als an anderen öffentlichen Orten, betreten in der Vergangenheit viele den Bahnhof mit einem »mulmigen« Gefühl.“ (DB AG 1996: 16)

Dieser Zusammenhang wurde bereits im Kontext des „3-S-Programms“ deutlich, insbesondere beim zitierten Hinweis der Bahn auf die Schräglage von subjektivem Unsicherheitsgefühl der Kunden und ‚realem‘ Gefahrenpotential (vgl. Kap. V/3.2.1). Hier ließe sich nun einwenden: „Na, dann klärt Euren Kunden doch auf!“ Doch ‚aufklärerische‘, gar ‚intellektuelle‘ Strategien scheinen hier nicht angebracht und/oder erwünscht zu sein. Auch wenn Kriminalstatistiken „beweisen“, wie es die Bahn AG formuliert, „daß das Gefahrenpotential in Bahnhöfen nicht größer ist als an anderen öffentlichen Stellen“ (DB AG 1997: 12), hat die Bahn „natürlich“ die Bedenken ihrer Kunden „dennoch ernstgenommen und für die Bahnhöfe im Rahmen des 3-S-Programms ein neues Sicherheitskonzept entwickelt und in den Bahnhöfen etabliert“ (ebd.). *Sicherheit* wird in diesem Rahmen re-artikuliert. Sie wird mit *Sauberkeit* und *Ordnung* verknüpft, wie mit Bezug auf die Besiegelung der „Ordnungspartnerschaft“ zwischen Deutschen Bahn AG und dem Bundesgrenzschutz betont wird: „Unser gemeinsames Anliegen ist es, dass sich Benutzer und Reisende auf ordentlichen und sauberen Bahnanlagen sicher fühlen können.“ (DBmobil 04/2001: 58)

37): „Wir wollen Wohlühl-Bahnhöfe. Unsere Fahrgäste sollen sagen: Hier fühle ich mich wohl und sicher.“

Sicherheit – oder besser: ein *persönliches Sicherheitsgefühl* – impliziert in diesem Rahmen nicht nur die *Anwesenheit* von ‚Sicherheitsfaktoren‘ (Wegeleitsystem, Notrufsäulen, Überwachungskameras, Wachschatz, BGS und Polizei sowie gestalterische ‚Wohlfühlelemente‘, die eine helle, freundliche Atmosphäre schaffen), sondern vor allem auch die *Abwesenheit* von ‚Unsicherheitsfaktoren‘ respektive ‚störenden Elementen‘. Laut Hausordnung der Bahn AG (Stand: 12/2004) zählen zu diesen ‚Störelementen‘ zum Beispiel unbeaufsichtigt stehen gelassenes Gepäck; besprühte, bemalte, beschriftete, beschmierte, verschmutzte oder beschädigte Ausstattungsgegenstände, Flächen, Decken und Wände; weggeworfene Abfälle, Zigarettenkippen und Kaugummis außerhalb der vorgesehenen Behälter und in den Gleisbereichen sowie das „Sitzen und Liegen auf dem Boden, auf Treppen und Zugängen“, „Betteln und Belästigung von Personen“, ein „[ü]bermäßiger Alkoholgenuss“ oder der „Handel mit und Konsum von Drogen und Betäubungsmitteln“. Zur *Abwesenheit* der ‚Unsicherheitsfaktoren‘ gehört zudem all das, was das „Bahnhofsmilieu“ und „Arme Leute-Image“ der besagten „Verfallszeit“ ausgemacht hat. In der Summe sind dies all jene, die das gediegene, glänzende und störungsfreie Ambiente des „neuen Bahnhofs“ allein durch ihr Erscheinen und ihre Erscheinung trüben könnten.

In sehr eindringlicher Form macht dies ein Ereignis deutlich, das im Oktober 2001 bundesweit für Aufsehen sorgte: In einem in indirekter Form abgedruckten Interview in der *BILD am Sonntag* gab „Bahnchef“ Hartmut Mehdorn zu verstehen, er wolle Obdachlose nicht länger in den Bahnhöfen dulden. Vier Wochen nachdem er ausdrücklich die gute Zusammenarbeit zwischen Bahn und Bahnhofsmision gelobt hatte¹⁶⁰, forderte Mehdorn die Bahnhofsmissionen auf, keine warme Mahlzeiten mehr im oder am Bahnhof auszugeben, um das unerwünschte Klientel nicht ‚anzulocken‘; denn:

„Wenn es regnet und bei der Bahnhofsmision wird Suppe verteilt, geht doch kein Obdachloser mehr nach draußen in den Regen. Die setzen sich dann in den Bahnhofsgang und sagen: »Haste mal ‚ne Mark?« Das haben unsere Kunden nicht so gern. Obdachlose sind keine böartigen Leute, aber sie gehören nicht in den Bahnhof.“ (Mehdorn zit. in *BILD am Sonntag* vom 14.10.2001)

160 Vgl. Pressemitteilung der Deutschen Bahn AG vom 21.09.2001: „Deutsche Bahn und Bahnhofsmision vereinbaren die weitere Zusammenarbeit“; www.bahn.de/presse/die_bahn/bhf/die_bahn20010921.shtml; 09.10.01.

Im Weiteren wies Mehdorn darauf hin, dass Obdachlose in Flughäfen „sogar erbarmungslos weggetragen“ werden, um schließlich klarzustellen:

„Ich habe manchmal das Gefühl, dass die Behörden die Junkies am Bahnhof haben wollen, weil sie sie da auf einem Fleck haben. Der Bahnhof ist aber nicht für die sozialen Probleme der Stadt zuständig.“ (ebd.)

Die Übernahme sozialer Verantwortung, die die Bahn AG an anderen Stellen für sich beansprucht, wird hier auf den Bahnhof übertragen und diesem so gleich wieder ‚entzogen‘. Denn *der Bahnhof* (nun in personifizierter Form) ist nicht für die sozialen Belange der Stadt zuständig und soll – um in diesem Bild zu bleiben – nicht jene Suppe auslöffeln müssen, die ihm die Stadt mit ihren Problemen ‚eingbrockt‘ hat. Die Auslassungen Mehdorns, in denen er unverblümt die jahrelange Ausgrenzungspraxis der Bahn gleichermaßen auf den Punkt brachte, rechtfertigte und zuspitzte, stießen auf breite Kritik. VertreterInnen von *Caritas* und *Diakonisches Werk* als Träger der Bahnhofsmissionen stellten klar, dass die Arbeit der Bahnhofsmission in erster Linie aus Dienstleistungen für die Bahn bestehe (Wegebegleitung u.v.m.), dass in vielen Bahnhofsmissionen nicht oder sehr selten warme Mahlzeiten verteilt würden und dass sich die Bahnhofsmission überdies von der Bahn nicht wehren lasse, bedürftigen Menschen Hilfe anzubieten. Ebenso wurde Mehdorns Vorstellung widersprochen, Obdachlose würden durch Essensausgaben an Orte wie die Bahnhofsmissionen gezogen. Es gab keine überregionale deutsche Tageszeitung, in der nicht über Mehdorns Vorstoß berichtet und dieser kommentiert wurde.¹⁶¹ Neben wenigen verhaltenen Kommentaren (s. z.B. F.A.Z. vom 19.10.2001: 73) dominierte deutliche Kritik. So war von „sozialer Apartheid“ die Rede und (mit Blick auf die „Sicherheits-“ und Sauberkeitspolitik eines Ronald Schill in Hamburg) von einem „Schill-Effekt“, daneben von einer „Komödie“, die Mehdorn aus „dieser zutiefst urbanen Tragödie“ *Bahnhof* mache, welche „auch von der Stadtgesellschaft und ihren unlösbaren Problemen handelt“ (FR vom 16.10.2001: 31, 33; SZ vom 17.10.2001). Die Bahn AG antwortete, Mehdorn habe „zu keinem Zeitpunkt auch nur angedeutet, dass er die Bahnhofsmissionen aus den Bahnhöfen entfernen will“ (wie dies aus dem BILD-Artikel herausgelesen werden konnte und auch wurde) (Stellungnahme der Bahn AG vom 16.10.2001¹⁶²).

161 Bei einer stichprobenartigen Internetrecherche in den Tagen nach Erscheinen des Artikels in der Bild-Zeitung konnte zumindest keine derartige Tageszeitung ausgemacht werden.

162 Vgl. www.bahn.de/presse/die_bahn/holding/die_bahn_20011014; 16.10.01.

Klargestellt wurde aber auch, dass Mehdorn „sich allerdings dafür ausgesprochen [hat], dass die Bahnhofsmissionen nicht in oder am Bahnhof Essensausgaben für die Obdachlosen und Junkies der ganzen Stadt organisierten“ (ebd.).

Die *Bundesarbeitsgemeinschaft (BAG) Wohnungslosenhilfe* antwortete im Februar 2002 auf Mehdorns Interview mit einer bundesweiten Plakataktion, die (in Anlehnung an einen Werbeslogan der Bahn) mit dem Motto *Die Entdeckung Bahnhof – Wer nicht konsumiert muss raus!?* überschrieben wurde. Hiermit protestierte sie „gegen den Versuch der BAHN AG missliebige Personengruppen aus den Bahnhöfen zu vertreiben“ (www.die-entdeckung-bahnhof.de; 29.01.05). Auf das Bestreben der BAG Wohnungslosenhilfe, die Protestplakate auf Werbeflächen in Bahnhöfen zu kleben und eine diesbezügliche Verweigerung durch die Bahntochter *Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH (DERG)* folgte ein Rechtsstreit. Ein Antrag der BAG Wohnungslosenhilfe auf einstweilige Anordnung gegen die DERG wurde im März 2002 zunächst im Sinne der BAG entschieden. Im Rahmen eines Berufungsverfahrens nahm die BAG ihren Antrag zurück, eigenen Angaben zufolge vor allem, um nicht gezwungen zu sein, hohe Kosten für einen langwierigen Rechtsstreit tragen zu müssen (ebd.; vgl. auch Stellungnahme der Bahn AG vom 21.02.02¹⁶³).¹⁶⁴

163 Erklärung der Deutschen Bahn AG zur Plakataktion der Bundesarbeitsgemeinschaft Wohnungslosenhilfe; www.bahn-net.de/presse-informationen/bahnhoefe/pi_20020221.htm; 27.03.02.

164 Die öffentliche Aufmerksamkeit, die Mehdorns Vorstoß, inklusive der Plakataktion und des Gerichtsverfahrens, über Wochen auf sich zog, war so groß und schien so „nachhaltig“ zu wirken, dass dies zunächst wie ein *diskursives Ereignis* erscheinen konnte. – Unter *diskursiven Ereignissen* werden ‚Ereignisse‘ verstanden, „die medial groß herausgestellt werden und als solche *medial groß herausgestellten* Ereignisse die Richtung und die Qualität des Diskursstrangs, zu dem sie gehören, mehr oder minder stark beeinflussen. [...] Ob ein Ereignis, etwa ein [...] schwerer Chemieunfall, zu einem diskursiven Ereignis wird oder nicht, das hängt von jeweiligen politischen Dominanzen und Konjunkturen ab.“ (Jäger 2001a: 162; Hervorh. C.W.) – Das öffentliche Interesse an den Exklusionsstrategien der Bahn verhalte jedoch allmählich geradezu unbemerkt, ohne dass sich in der „Sicherheits-“ und „Saubereits-“Politik der Bahn AG und ihrer PartnerInnen nennenswerte Änderungen oder eine Wende ergeben hätten. Insofern ist hinsichtlich der Einordnung Vorsicht geboten. Interessant wäre es, dem Nachlassen des öffentlichen Interesses genauer nachzugehen, u.a. indem nach anderen, ‚konkurrierenden‘ Themen oder Ereignissen gesucht wird, die in jenem Moment das Interesse auf sich zogen und in diesem Sinne ‚wirksamer‘ waren (allein die Beendigung der Protestaktion der *BAG Wohnungshilfe* in den Bahnhöfen scheint als Grund nicht ausreichend zu sein). Solch eine Untersuchung wäre ein eigenständiges Forschungsprojekt, das neben der Analyse von Bahnmaterialien auch diejenige von Printmedien (z.B. von überregionalen Tages- und Wochenzeitungen) sowie Interviews mit Schlüsselpersonen umfassen würde.

Mit Blick auf die Exklusionspraktiken der Bahn AG im Allgemeinen und auf Mehdorns Bekundungen im Besonderen könnte nun vorgebracht werden, dass Obdachlose und ähnliche „Randgruppen“ ‚ja irgendwie‘ zum Bahnhof dazu gehören würden, schließlich seien sie ‚schon immer‘ da gewesen, und ein Bahnhof sei immerhin ein „öffentlicher Raum“. Ebenso könnte an das soziale Gewissen oder an eine (wie auch immer spezifizierte) soziale Verantwortung der Aktiengesellschaft des Bundes *Deutsche Bahn AG* appelliert werden. Darüber hinaus könnte gefragt werden, ob solch ein Bahnhof denn überhaupt noch ein Bahnhof sei, ob er nicht einen Teil seines *genius loci* verlore – oder auch, wo die Obdachlosen denn sonst hin sollten. Es könnte auch diagnostiziert werden, dass sich „das Problem“ damit lediglich in andere Stadtteile verschiebe. Umgekehrt könnte aber auch gesagt werden: „Gut so. Das war ja kein Zustand mehr...“ oder: „Wenn die Eisenbahn als ökologisch verträgliches Verkehrsmittel eine Chance haben soll, dann nur, wenn auch ihre Bahnhöfe ‚kundenverträglich‘ sind“. Keine dieser Auffassungen, die in unterschiedlichen Nuancen in öffentlichen wie in wissenschaftlichen Debatten häufig vertreten werden, soll hier eingehender diskutiert werden (vgl. dazu, nicht allein auf Bahnhöfe beschränkt, bspw. Belina 2003; Mattissek 2002; Rodemers 1998; StadtRat 1998; Wucherpfennig 2002). Dagegen soll der Blick auf den *produktiven, konstitutiven Charakter* des Sicherheitsdiskurses, wie er von der Bahn AG und ihren PartnerInnen (sowie in unterschiedlichem Maße in den skizzierten Haltungen) ‚mitgestrickt‘ wird, gelenkt werden.

Wie in jedem Diskurs werden auch im Rahmen des hier aufgegriffenen Sicherheitsdiskurses und des darin eingewobenen „3-S-Programms“ Subjektpositionierungen vorgenommen. Seitens der Bahn AG (und ihrer PartnerInnen in einer Diskurskoalition¹⁶⁵) wird definiert, was als *Recht und Ordnung* und wer als *willkommen* oder *störend* gilt. Mittels sprachlicher wie nicht-sprachlicher diskursiver Praktiken (Benennungen, Gleichsetzungen, gezielte Kontrollen, Platzverweise, Unter-Strafe-Stellen vorher legitimer Handlungen,

165 Unter einer Diskurskoalition wird eine (nicht zwangsläufig institutionalisierte) Gruppe von Akteuren bezeichnet, die innerhalb eines Diskurses eine ähnliche Diskursposition einnimmt und ähnliche Aussagen trifft, etwa die gleiche *story line*, Argumentationsfiguren u.ä. verwendet. Diskurskoalitionen können sich zu (zeitweise fixierten) *power blocks* formieren. Im hier beschriebenen Fall setzt sich die Diskurskoalition v.a. aus Bahn AG, staatlichen Sicherheits- und Ordnungsorganen (v.a. BGS, Polizei, kommunale Ordnungsämter), privatwirtschaftlichen „Sicherheitsgesellschaften“, international operierenden Investoren und Projektentwicklern, lokalen Einzelhandels- und Hotelbetreibern sowie Teilen der (v.a. Print)Medien zusammen.

Aussprechen von Hausverboten und das Schaffen kontrollierter Atmosphären etc.) werden „*die Anderen*“ hervorgebracht. Sie werden dem „*Kunden*“ mit einem „mulmigen Gefühl“ gegenübergestellt, der nicht nur einer Gesellschaft der „Wohlständigen“, sondern ebenso der „Wohlanständigen“ entspringt (vgl. Ronneberger 1998). Die „*Anderen*“, oft unter dem Begriff *Milieu* zusammengefasst, werden als störend klassifiziert, stigmatisiert und zum Teil kriminalisiert, um sodann aus dem schönen Bild verbannt zu werden.¹⁶⁶ Stigmatisierungen und Kriminalisierungen können in diesem Rahmen auf expliziten, direkten Wegen stattfinden, aber auch auf implizite Weise, so beispielsweise über die häufig verwendete und in ihrer scheinbaren Harmlosigkeit recht eingängige Formel des *Licht Scheuens*¹⁶⁷. Mit dieser Phrase, die in ihrer Bedeutungsgeschichte auf den Beginn der Durchsetzung einer öffentlichen Straßenbeleuchtung in den Städten Westeuropas zurückgeht,¹⁶⁸ werden die Benannten unter Generalverdacht gestellt. Erstens wird hier behauptet, (nur) wer etwas ‚zu verbergen‘ habe, mithin ‚kriminell‘ sei, versuche sich dem ‚Licht‘ respektive dem (überwachenden) ‚Auge des Gesetzes‘ zu entziehen. Zweitens wird bar jeder empirischen Grundlage schlichtweg unterstellt, Obdachlose, Rauschmittel konsumierende Personen et cetera würden sich bevorzugt ‚im Dunkeln‘ aufhalten. Aus dieser Verknüpfung folgt drittens eine direkte Verknüpfung von Obdachlosigkeit, Sucht und ähnlichen „*Andersartigkeiten*“ mit Kriminalität.¹⁶⁹

Bei genauer Betrachtung, und erkenntnistheoretisch formuliert, findet im Rahmen dieses Sicherheits- (oder vielleicht besser: Angst-)Diskurses eine Verkehrung von *Explanandum* (dem zu erklärenden Phänomen) und *Explanans* (dem Erklärenden, der Erklärung) statt. Anstatt zu fragen, woher das „mulmige Gefühl“ und das „Unsicherheitsempfinden“ des Kunden bei der Konfrontation mit Armut, Obdachlosigkeit, dem Anblick von Rauschmittel

166 „Der Kunde“ und „die Anderen“ treten hier sowohl als *Realpersonen* auf wie auch als ‚*Figuren*‘ bzw. *Subjektpositionen*, die in ihrer spezifischen ‚Eigenart‘ den Erzählungen der Bahn AG Sinn verleihen und entsprechende Praktiken als ‚sinnvoll‘ erscheinen lassen.

167 Vgl. z.B. DB AG (2003a: 38): „Nur wer das Licht scheute, fand dort [im Bahnhof] seine Nische.“ oder DB AG (2001: 50): „Randalierer, Drogen- und Alkoholabhängige scheuen das Licht.“

168 Als sich zu Beginn der Neuzeit sukzessive eine (zunächst mobile, dann fest installierte) kontinuierliche Beleuchtung öffentlicher Straßen bei Dunkelheit durchsetzte, galt jede Person als verdächtig, die sich nachts ohne Beleuchtung auf der Straße aufhielt. Sie konnte sofort und ohne ‚weitere‘ Verdachtsmomente festgenommen werden (vgl. Breyvogel 1998; Lindner 1998; Schivelbusch 2004: 81ff.).

169 Bernd Belina (2003) hat darauf hingewiesen, dass hiermit *Süchtige* und *Arme* an Stelle von *Sucht* und *Armut* bekämpft werden.

konsumierenden Personen et cetera rührt¹⁷⁰, und anstatt (je nach ‚Geschmack‘ mit Rückgriff auf z.B. medientheoretische, sozialpsychologische, psychoanalytische oder diskurs- bzw. repräsentationstheoretische Ansätze) Erklärungen bereitzustellen, wird das Unsicherheitsempfinden (und damit das eigentlich zu Erklärende) herangezogen, um Obdachlose (und ‚*andere Andere*‘) auszugrenzen und diese Exklusionspraktiken als verantwortungsvolles Handeln zu legitimieren. Das zu Erklärende wird also zur Erklärung und dient als solches als ein *Instrument* zur Herstellung von Affirmation und *common sense*.

Hieraus lässt sich ableiten, dass die Bahn AG die polare, pauschalisierte und überzeichnete Gegenüberstellung von *Kunde* und *Milieu/die Anderen* bewusst inszeniert, um auf dieser Grundlage ein spezifisches ‚Vertrauensverhältnis‘ zwischen *Bahn* und *Kunde* entstehen zu lassen. Denn das „Sicherheitsbedürfnis“ des Kunden ist *der Ort*, an dem das Unternehmen als ‚*beschützender*‘ *Anwalt des Kunden* auftreten kann. Konstruktionslogisch handelt es sich hier also um ein ‚Dreiecksverhältnis‘: Der als anspruchsvoll und sensitiv entworfene *Kunde* mit seinem (Un)Sicherheitsempfinden, die Bahn AG als *Anwalt des Kunden* und *die Anderen*, die als potenziell gefährlich oder kriminell, zumindest aber als störend angesehen und kommuniziert werden, sind hier co-konstitutiv. Erst in dieser Relation, die als ein (Un)*Sicherheitsverhältnis* artikuliert wird, können die Elemente in ihrem vermeintlich ‚wahren Wesen‘ erscheinen und in dieser Form wirkungsmächtig werden.

170 Hier würde sich ein Blick der Bahn AG in die eigenen Veröffentlichungen durchaus lohnen. In der Soziologie und Kriminologie werden solche Formen von *Angst* und *Unsicherheitsempfinden* vor allem als *Effekt* der Installation von Sicherheitsinfrastruktur im „öffentlichen Raum“ (Überwachungskameras, permanente Polizeipräsenz u.ä.) und von Strategien der *Dramatisierung von Gefahren* betrachtet. Die öffentliche Thematisierung und die ‚Bereitstellung‘ von „*Sicherheit*“ sowie der Ruf bzw. die Nachfrage nach „*Sicherheit*“ bilden hier einen in sich geschlossenen Kreislauf (vgl. bspw. Neitzke 2000).

4.3 Der Bahnhof „im Herzen“ der Stadt

4.3.1 *Urbanität und Öffentlichkeit – Der Bahnhof als „offener Mikrokosmos“ und „Mittelpunkt städtischen Lebens“*

„Die doppelte Pflicht der Bahn: Ökonomie und öffentlicher Raum“ (von Gerkan 1996: 48)

Aufgrund der Verkehrsfunktion, der zumeist zentralen Lage und der Bedeutung als Transitraum und Treffpunkt kommt (städtischen) Bahnhöfen eine besondere Bedeutung für die Stadtentwicklung und städtisches Leben zu. Diese Allgemeinformel, die sicherlich als unumstritten bezeichnet werden kann, wird auch von der Bahn AG geltend gemacht.

Dies umso mehr, als die Bahn AG mit den Umstrukturierungsprozessen Stadtentwicklungs-, Urbanitäts- und Öffentlichkeitsdiskurse aufgreift und in diese aktiv und zielgerichtet eingreift. Allein der Titel des Ausstellungskatalogs *Renaissance der Bahnhöfe – Die Stadt im 21. Jahrhundert* hebt diesen Zusammenhang hervor. Hierin wird unmissverständlich die *Bedeutung* der proklamierten „Wiedergeburt“ der Bahnhöfe für die *Zukunft der Stadt* wie auch für die *Stadt der Zukunft* klargestellt. Das gleiche gilt für die Titel der beiden zentralen Beiträge von Heinz Dürr und Meinhard von Gerkan. Während Dürr mehrdeutig *Bahn frei für eine neue Stadt* fordert¹⁷¹, ruft von Gerkan die *Renaissance der Bahnhöfe als Nukleus des Städtebaus* aus. Deutlicher lassen sich die Bedeutsamkeit, die der Restrukturierung der Bahnhöfe und Bahnflächen zugemessen wird, und der daran geknüpfte *Anspruch auf* und *Wille zur Gestaltung* wohl kaum zum Ausdruck bringen. Es sind Visionen für die („europäische“) Stadt des 21. Jahrhunderts, die hier artikuliert

171 Dieser polysemantische Titel mit appellativem Charakter kann auf verschiedene Weise gelesen werden. Zum einen wird der enge Zusammenhang von Eisenbahn- und Stadtentwicklung betont und die Wirkrichtung der Entwicklungsimpulse benannt. Des Weiteren erinnert der Titel stark an den aus Fernsehen, Kino und Printmedien bekannten Werbeslogan *Wir machen den Weg frei* eines Geldunternehmens, ist somit implizit mit Schaffenskraft, Innovation und vor allem Seriosität und Zuverlässigkeit konnotiert (vgl. auch Hellmann 2003). Beide Aspekte zusammen verweisen auf die große Bedeutung, die die „neue Bahn“ als Akteur auf der Bühne der Stadtentwicklung(spolitik) für sich beansprucht. Schließlich wird mit der Phrase *Bahn frei* aus RezipientInnen-Perspektive ein Impuls geweckt, als Antwort auf ein vernommenes *Weg da (jetzt komme ich!)* beiseite zu treten. Dies verweist wiederum auf die (vorgetragene) Größe und Bedeutung der Bahn AG, kann durchaus aber auch als Warnung an alle verstanden werden, die der „neuen Bahn“ und ihren Visionen im Wege stehen (wollen).

werden. Auch die zahlreichen Bezeichnungen, mit denen die Position des Bahnhofs ‚an sich‘ in der Stadt bestimmt wird, tragen eine ähnlich positive, vitale Färbung. Benennungen des Bahnhofs als „Mittelpunkt des städtischen Lebens“ (DB AG 1997: 4), als „Abbild einer Stadt – ein offener Mikrokosmos“ (Steguweit 1998: 18) oder als „integraler Faktor des öffentlichen Lebens, Treffpunkt der Bürger und »Tor zur Stadt«“ (DB Station& Service AG 2003: 2) finden sich in den Veröffentlichungen der Bahn AG zuhauf. Die *zukünftige* Rolle des „neuen Bahnhofs“ *in der* und *für die* Stadt umschreibt Steguweit (1996: 306) wie folgt:

„Der Bahnhof als materielle Manifestation dauerhafter Art ist nicht nur für den Kunden im Inneren des Gebäudes von Bedeutung. Der Bahnhof ist immer zentraler Bestandteil urbanen Lebens. In den meisten Fällen hat der Bahnhof einen konkurrenzlosen Standortvorteil, er befindet sich mitten in der Stadt oder an einem zentralen Ort, angebunden an weitere Transportnetze. Geschäftsreisende wie auch Touristen passieren fast immer den Bahnhof einer Stadt. Der Bahnhof soll in Zukunft einladend wirken [...]. Er soll die Chance erhalten, wieder lebendiger Teil eines polyzentralen Stadtgefüges zu werden, eingebunden in die soziokulturelle und wirtschaftliche Infrastruktur.“

Antizipiert ist ein Bahnhof, der sich harmonisch in das Stadtbild einfügt (DB AG 1996: 7), multifunktionale Verkehrsstation ist und sich vor allem „durch seine Kundenorientierung und seine interessanten Zusatzangebote“ (ebd.: 5) auszeichnet, ein Bahnhof, von dem „in Zukunft nicht nur die Bahnreisenden, sondern auch die Bürger der Städte und Gemeinden [...] profitieren“ (ebd.: 4). Während die Neubauten der Nachkriegszeit „ihren eigentlichen Charakter und die spezifische Nutzung eher verleugnet[en]“, indem sie „eher Bürohausnutzung als den Charakter eines öffentlichen Verkehrsgebäudes“ suggerierten (von Gerkan 1996: 19), gilt es nun, dem Bahnhof „in Analogie zu dem Wertesystem vor hundert Jahren“ die „dominante Bedeutung“ zuzugestehen, „die ihm als dem öffentlichsten aller Gebäude zukommt“ (ebd.: 21). Ebenso gilt es, mit der Umnutzung brachliegender Bahnflächen in der Stadt

„komplexe und ganzheitliche Projekte zu entwickeln, die den Bahnhof als Brennpunkt integrieren, das Projekt gleichsam am Bahnhof »aufhängen«. Das ist nicht nur ökonomisch, sondern auch gesellschaftlich geboten, da unsere Städte durch Auto und Fernsehen an Urbanitätsverlust leiden. Bahnhöfe sind jedoch die vitalsten Orte der Urbanität. Deswegen kommt ihnen eine zentrale Rolle zu, um die Stadt zu beleben.“ (ebd.: 63)

Dass das Rad dabei nicht neu erfunden werden muss, wird an Erfahrungen vor allem aus England und Frankreich verdeutlicht, auf die bei der Umsetzung zurückgegriffen werden kann. Mit „einer neuen Generation von multifunktionalen Bahnhöfen mitten im Stadtkern“ konnte hier gezeigt werden, „wie sehr diese großen Verkehrsstationen nicht nur an ihre Blütezeit im 19. Jahrhundert anknüpfen, sondern es heute sogar schaffen, ganze Stadtviertel ringsum wiederzubeleben“ (Dürr 1996: 15).

Dem Bahnhof wird in diesem Zusammenhang nicht nur ein besonderer Status als „öffentlicher Raum“ zugemessen, vielmehr noch werden daraus spezifische ‚Aufgaben‘ des Bahnhofs abgeleitet, die dieser für die Stadt zu erfüllen habe. Die Rolle des Bahnhofs im städtischen Raum fasst von Gerkan wie folgt zusammen:

„Weil Bahnhöfe über ihre primäre Verkehrsfunktion hinaus die öffentlichsten Gebäude in unseren Städten sind, haben sie – sowohl historisch bedingt als auch stadtstrukturell begründet – Verpflichtungen einzulösen, die sich nicht ausschließlich aus der Abwicklung von Verkehr herleiten. [...] Auch wenn es naheliegt, den Bahnhof als eine sprudelnde Quelle von Kaufkraft zu verstehen [...], bleibt immer noch ein Tribut an die Öffentlichkeit und Stadtstruktur, der sich betriebswirtschaftlicher Betrachtung entzieht. Deswegen darf sich der Bahnhof niemals aus Gründen eines besseren Betriebsergebnisses gegenüber dem Stadtraum verschließen oder gar seine Verpflichtung vernachlässigen, Verknüpfungen von Stadtteilen herzustellen, die durch die Bahntrassen zerschnitten wurden. Der Bahnhof muß ein öffentlicher Ort par excellence bleiben. Er hat die Aufgabe, seine gesellschaftliche Bedeutung im Angebot von Fläche, Raum, Übersichtlichkeit, Orientierung und öffentlicher Zugänglichkeit auszubilden. Der Bahnhof muß es nicht nur hinnehmen, sondern aktiv offerieren, daß in seinen Räumen betriebswirtschaftlich sich nicht rechnende Dienstleistungen öffentlich zur Verfügung stehen, wie Toiletten, Informationstafeln und Verweilzonen.“ (von Gerkan 1996: 48)

Betont wird somit eine „öffentliche Verantwortung“ des Bahnhofs. Diese ist mit spezifischen Funktionen und Aufgaben verbunden, welche sich als diejenigen einer (in Stadtentwicklungsdiskursen der 1990er Jahre viel zitierten) *neuen Mitte* zusammenfassen lassen. Als „lebendiger Teil eines polyzentralen Stadtgefüges“ (Steguweit) und als „ein öffentlicher Ort par excellence“ (von Gerkan) soll der „neue Bahnhof“ „multifunktionaler Treffpunkt“ und „zentraler Bestandteil urbanen Lebens“ (Steguweit) sein, der die umliegenden Stadt-

teile „belebt“ und miteinander verbindet, der offen gegenüber dem Stadtraum ist und aktiv Dienstleistungen anbietet, auch wenn diese sich betriebswirtschaftlich nicht rechnen. Als „die vitalsten Orte der Urbanität“ (von Gerkan) haben Bahnhöfe gar die Pflicht, sich nicht unter ein rein ökonomisches Primat stellen zu lassen. Dass diese Pflicht des Bahnhofs gegenüber der Stadt gleichsam eine gesellschaftliche Verpflichtung ist, verdeutlicht von Gerkan (1996: 29f.):

„Vielmehr war es damals nicht anders als heute: Die Werke der Architekten reflektieren das gesellschaftliche Bewußtsein. [...] Wenn uns die Renaissance der Bahnhöfe als große architektonische Aufgabe für die nächsten Jahrzehnte bevorsteht, muß man der Tatsache Rechnung tragen, daß Bahnhöfe die öffentlichsten Bauten in unseren Städten schlechthin sind und diejenigen, in denen am unmittelbarsten gesellschaftliches Leben öffentlich wird. Wenn wir ihnen architektonische Bedeutung im Hinblick auf Raumerlebnis und Gestaltqualität versagen, dann wäre das auch ein Stück Selbstdarstellung einer Gesellschaft, in der der öffentliche Raum buchstäblich »nichts wert« ist.“

Mit Blick auf die an anderen Stellen zugewiesenen Eigenschaften und Aufgaben des „neuen Bahnhofs“ (vgl. v.a. Kap. V/4.2.1 u. V/4.2.2) ist es jedoch eine „gefilterte Öffentlichkeit“ (Neckel zit. in Neitzke 2000: 103), die – auch und vor allem im Hinblick auf ein profitables Betreiben des Bahnhofs – inszeniert und architektonisch ausgekleidet wird. Denn der für die Stadt des 21. Jahrhunderts entworfene „öffentliche Raum“ *Bahnhof* artikuliert sich als ein schicker, cleaner Wohlfühlraum, in dem ein Großteil gesellschaftlichen Lebens nicht „öffentlich wird“, sondern vielmehr verheimlicht, indem jeglicher Störfaktor bestmöglich beseitigt wird. Wenn – wie es im urbanistischen Diskurs üblich ist, in den die Bahn AG einstimmt – *Urbanität*, *Öffentlichkeit* und *Stadt* mit Eigenschaften wie Vielfalt, Dichte, Anonymität, „Unübersichtlichkeit, Risiken, auch Gefahren“ (Neckel zit. in Neitzke 2000: 102) assoziiert werden, so ist es ein „Stadtersatz“ (ebd.), den die Bahn AG „in Analogie zu dem Wertesystem vor hundert Jahren“ (von Gerkan) imaginiert. Der Bürger dieser Stadt, mithin die BewohnerInnen und NutzerInnen der Stadt und des Bahnhofs, somit auch deren MitgestalterInnen, werden in diesem Bild als *Kunden*, *Klienten* und *Konsumenten* definiert, denen die Rolle von „Laienschauspieler[n]“ (ebd.: 108f.) bei der Inszenierung des „Bahnhofs der Zukunft“ in der „Stadt des 21. Jahrhunderts“ zugeschrieben wird.

4.3.2 Die Stadt als „Organismus“

Als ein weiteres raumkonstituierendes Element soll abschließend die Metapher der „*Stadt als Organismus*“ diskutiert werden, in der sich die Bahnhof- und Stadtimaginationen der Bahn AG weiter verdichten und konkretisieren. Diese Metapher, in der die Stadt als ein (Stadt)Körper beziehungsweise als ein lebendiger Organismus gedacht wird, ist implizit wie explizit in zahlreichen Texten der Bahn zur Bahnhofsentwicklung zu finden. Sie wird immer wieder herangezogen, um das Verhältnis von Stadt und Bahnhof zu beschreiben und nimmt in der Narrationsstruktur der Bahnveröffentlichungen eine ähnliche Stellung ein wie die Figur der „Bahnhofskultur“. Analog zu dieser ‚durchlebte‘ auch der „Organismus *Stadt*“ zwei diametral entgegengesetzte Phasen („Blütezeit“, „Verfall“), auf die nun eine dritte („gesundende“) Phase folgen soll. In diesem Bild war der „städtische Organismus“ gegen Ende des 19. Jahrhunderts noch intakt, wie am Beispiel des Frankfurter *Centralbahnhofs* und dessen Eingebundenheit in die Landschaft gezeigt wird:

„600 m vom geschlossenen Stadtkern entfernt, entstand 1883 bis 1888 nach den Plänen des Architekten Eggert der neue Eisenbahnpalast inmitten von landschaftlich-dörflicher Struktur zwischen Kuhweiden und landschaftlichen Äckern.“ (von Gerkan 1996: 33)

Das hier gezeichnete Bild ist durch ein friedliches Miteinander von ländlicher Struktur einerseits und technischem Fortschritt andererseits geprägt. Die Äcker sind noch „landschaftlich“, die Stadt ist von den Errungenschaften der Industrialisierung kaum berührt. Der weitere Aufschwung der Eisenbahn hatte einen positiven, sprichwörtlich vitalisierenden Effekt auf die Stadt. War der Bahnhof der (viel zitierte) „Motor der Stadtentwicklung“, so schlug in den Bahnhofsgeländen „das gesellschaftliche und kommerzielle Herz der Stadt“ (Dürr 1996: 14).

Das intakte Bild sollte sich im 20. Jahrhundert wandeln, der „Organismus *Stadt*“ allmählich ‚erkranken‘. Der von der Bahn AG beschriebene „Verfall“ von Bahnhof und Bahnhofsumfeld vor allem seit dem Zweiten Weltkrieg liest sich in Teilen wie deren *Befall* mit ‚Parasiten‘ oder ‚Bakterien‘, die einzelne Regionen des Organismus nach und nach infizierten: „Wie ein in sich geschlossener Kreislauf, in dem Verfallenes neuen Verfall erzeugt, strahlte das Arme-Leute-Image auf die umliegenden Stadtbereiche aus“ (von Gerkan 1996: 41). ‚Infektionsherd‘ und ‚Erreger‘ sind klar benannt. Es sind „soziale Außenseiter“ (ebd.: 17), diejenigen, „die durch ihren gesellschaftlichen Sta-

tus ein Defizit an Sozialkontakten hatten“ (ebd.: 41), und die „Ausgestoßenen, die Vergessenen, die an den Rand Gedrückten unserer Gesellschaft“ (DB AG 2003a: 38), kurz: diejenigen, die „das Licht scheuen“ (ebd.; vgl. Kap. V/3.1 u. V/4.2.2). In dem Maße, indem dieser ‚Ansteckungs-‘ und ‚Verfallsprozess‘ fortschritt, wurden Bahnhof und Bahnhofsquartier zunehmend „ästhetisch verwahrlost und verunstaltet“ (von Gerkan 1996: 49), bis „aus den ehemals pulsierenden Herzen der Städte wahre Pestbeulen“ wurden (ebd.: 41).¹⁷² Da es kaum eine Infektion ohne Nebenwirkungen und weitere Ansteckungsgefahr gibt, blieben diese auch hier nicht aus:

„Um sich diesen bedrückenden, täglichen Erfahrungen nicht aussetzen zu müssen und um persönlicher Gefährdung zu entgehen, wurde so mancher Bahn- zum Autofahrer, wann immer er es sich leisten konnte. Die Nebenwirkungen des Trends verstärkten den Trend zusätzlich.“ (ebd.)

Nebenwirkungen können Krankheitsverläufe bekanntermaßen verschlimmern und Genesungsprozesse blockieren. Eben dies wird auch für den „Organismus *Stadt*“ beschrieben. Denn das Automobil, das mit dem „Wirtschaftswunder“ für große Teile der Bevölkerung erschwinglich wurde und sich zunehmender Beliebtheit erfreute, gleichsam zum Statussymbol avancierte, zeitigte ‚symptomverstärkende‘ Folgen für den „städtischen Organismus“. Mit zunehmendem Individualverkehr breiteten sich die Straßen und Siedlungen aus. Bald ‚litt‘ das städtische Umland unter „Flächenfraß“ (Dürr 1996: 14), da „die modernen Städte auseinanderbrachen und sich ungehemmt ins Umland ausdehnten“ (ebd.). In den städtischen Zentren selbst trat als Begleitsymptom derart beschriebener (Suburbanisierungs- und Tertiärisierungs-) Prozesse eine Entwicklung „zu reinen Büro-, Konsum- und Dienstleistungsgebieten“ auf, wodurch „der Lebensnerv der Städte bedroht“ war (ebd.). Der Autoverkehr in den Städten führte zu Asthma- und verstopfungsartigen Erscheinungen. Diagnostiziert wurden „überfüllte Straßen und verstopfte Städte“ (vgl. von Gerkan 1996: 47) und ein „Ersticken der Städte am fahrenden

172 In diesem Zusammenhang wird immer wieder auf das Bild der „*broken windows*“ zurückgegriffen. Eine der Kernthesen des *broken windows*-Ansatzes, der von den US-amerikanischen Kriminologen James Q. Wilson und George L. Kelling, entwickelt wurde, lautet, dass die Akzeptanz geringfügiger Ordnungswidrigkeiten zur Ausbreitung schwerer Straftaten und Verbrechen führe. In Form einer daraus abgeleiteten *zero tolerance*-Strategie der New Yorker Ordnungspolitik erlangte der Ansatz international Prominenz. Ende der 1990er Jahre wurde er auch in den bundesdeutschen Sicherheitsdiskurs hineingetragen (vgl. bspw. Ronneberger/Lanz/Jahn 1999: 133ff.; Smith 1996).

den und ruhenden Auto“ (ebd.: 17). Den ‚Krankheitsverlauf‘ fasst von Gerkan (1996: 39) wie folgt zusammen:

„Ist der Städtebau des 19. Jahrhunderts von der Bahn determiniert worden, so ist der des 20. Jahrhunderts fast völlig der Dominanz des Autos anheimgefallen. Gewachsene europäische Städte haben sich mit schmerzlichen Schäden dem Auto mehr oder weniger angepaßt.“

Doch nicht nur der Individualverkehr schwächte den „städtischen Organismus“, auch die Eisenbahn und deren Infrastruktur setzte ihm zu. Bereits das ‚Zusammenwachsen‘ von Stadt und Bahnhof hatte erste negative Auswirkungen, denn „breite Verkehrsadern zerschnitten [...] das Beziehungsgeflecht von Bahnhof und Stadt“ (Steguweit 1998: 16). Wurden erste Anzeichen bereits im beginnenden 20. Jahrhundert erkannt, so sind die Ursachen doch nie so recht behoben worden. Symptomatisch steht hierfür die ehemalige Bundeshauptstadt: „Bonn leidet noch heute unter dieser Zweiteilung seines Stadtorganismus.“ (von Gerkan 1996: 25) Ähnliche ‚Störungen‘ werden von den Bahnhöfen selbst, insbesondere den Kopfbahnhöfen, berichtet. Da diese „durch das Wachstum der Städte nunmehr in deren Zentren liegen, haben sie den Stadtorganismus fast immer zertrennt und übergeordnete Entwicklungen behindert“ (ebd.: 21). Mehr noch bilden sie „entweder einen neuen Entwicklungskern für die Stadt [...] oder sie stoßen, sich dem Stadtgrundriß widersetzend, als Fremdkörper in die gewachsene Struktur ein“ (ebd.: 25). Letzteres wird unter anderem für den Hamburger *Bahnhof Altona* diagnostiziert, der „die Stadt [...] wie ein Keil zweiteilt“ (ebd.). Einen letzten ‚Krankheitsherd‘ bildeten schließlich die ‚ausgedienten‘ Bahnliegenschaften, die „teilweise schon seit Jahrzehnten als ungenutzte Brachen wie Fremdkörper im Stadtorganismus [liegen] und [...] städtebauliche Entwicklungen [behindern]“ (ebd.: 21). Die Entwicklung von Stadt und Eisenbahn vergrößerte schließlich auch die Atemnot:

„[I]nzwischen schnürt die Bahn der Stadt immer mehr die Luft ab. Die früher noch am Stadtrand gelegenen Bahnhöfe wurden von der Citybebauung längst eingeholt und blockieren jede weitere Urbanisierung.“ (Dürr 1996: 13)

Die Bahn erkennt in den Entwicklungen aber auch Zukunftspotenziale, zumal „die Zerstörung von Natur, das Ersticken der Städte am fahrenden und ruhenden Auto, der Lärm der Flugzeuge und der Flächenverbrauch der Flughäfen der Bahn [...] eine erneute gesellschaftspolitische Bedeutung verschafft“

haben (von Gerkan 1996: 17). Der Therapieplan des Unternehmens zur ‚Gesundung‘ des ‚städtischen Organismus‘, der an zwei Stellen, der ‚Revitalisierung‘ der *Bahnhöfe* und der *Bahnbrachen*, ansetzt, zielt darauf ab, der Stadt eine Art Herzschrittmacher zu implantieren und sie einer Frischzellenkur zu unterziehen. Der ‚Bahnhof der Zukunft‘ soll so ‚als vitales Zentrum‘ (Steguweit 1996: 308) fungieren und zum *Zellkern*, zum ‚Nukleus [...] für die Stadtplätze des 21. Jahrhunderts‘ (Dürr 1996: 15) werden. ‚Der Bahnhof des 21. Jahrhunderts soll [...] dazu beitragen, daß das Herz der City kräftig schlägt‘ (DB*mobil* 01/1999: 14).

Als für den ‚städtischen Organismus‘ ebenso bedeutsam werden die Potenziale betrachtet, die sich aus der Umwidmung, Veräußerung und Umnutzung ehemaliger Bahnflächen in den Städten ergeben. Insbesondere die so genannten ‚21er-Projekte‘, bei denen auf mehreren Kilometern die Schienenstränge in Tunnellage geführt und die Flächen für die Stadtentwicklung ‚frei gemacht‘ werden, werden hier hervorgehoben. Am deutlichsten ist das (Therapie)Konzept für das in Planung befindliche Projekt ‚Stuttgart 21‘ formuliert, in dessen Mittelpunkt die Idee steht, eine ‚Fläche von ca. 100 ha zum Gegenstand einer neuen Stadtentwicklung im Herzen Stuttgarts zu machen. Damit war die Idee zu einem Stuttgart des 21. Jahrhunderts geboren.‘ (von Gerkan 1996: 56) Im Mittelpunkt der Planungen stehen die Umwandlung des Stuttgarter *Hauptbahnhofs* in einen Durchgangsbahnhof und die Anlage einer großen städtebaulichen Achse, der ‚»Avenue 21«‘ (ebd.). Dieser etwa 80 Meter breite ‚Grünraum‘ soll ‚neben seiner Funktion als Klimaschneise das städtebauliche Rückgrat für die Erschließung und Entwicklung auf der 100 ha großen Fläche bilden‘ (ebd.: 57).

Mit der biologistischen Metapher der ‚Stadt als *Organismus*‘, welche im 17. Jahrhundert erstmals Verwendung fand und seitdem in unterschiedlichsten Zusammenhängen aufgegriffen wurde¹⁷³, greift die Bahn AG (zumeist ohne es explizit auszusprechen) in die aktuelle Diskussion um die ‚europäische Stadt‘ ein. Für diese ist bezeichnend, dass die ‚europäische Stadt‘ vielfach

‚als Kampfbegriff und positives Leitbild der »nordamerikanischen Stadt« gegenübergestellt [wird]. Diesem Typus werden dagegen vor-

173 Das Spektrum reicht von humanökologischen Ansätzen bis zum Städtebau des Nationalsozialismus, wo das Bild weiter auf den ‚Volkskörper‘ übertragen worden ist; vgl. auch de Marinis 2000: 232ff. Zur Verknüpfung solcher Stadtvorstellungen mit Geschlechterbildern vgl. Frank 2003.

wiegend negative Eigenschaften zugeschrieben. Urban Sprawl, Unplanbarkeit, Hyper Ghettos, Landschaftsverbrauch, Siedlungsbrei, krebsartige Wucherungen, Zersiedlung und Smog sind nur einige Merkmale, die ein Zerrbild antiurbaner Steinwüste entwerfen. Vor allem aber wird in der Stadt- und Raumplanerdiskussion auf die morphologische Dimension abgehoben. Die amerikanische Stadt frisst sich endlos ins Umland, suburbane Wohngebiete prägen die Stadtregion, während die Innenstädte herunterkommen und verslumen.“ (Schubert 2001: 271)

Während die „europäische Stadt“ in dieser Diskussion oft als „heile Welt“ dargestellt wird, die es vor einer „Amerikanisierung (der Verhältnisse)“ zu schützen gelte (und die gleichsam zum Mythos stilisiert wird¹⁷⁴), haben in der Erzählung der Bahn AG die „amerikanischen Verhältnisse“ die „europäische Stadt“ längst eingeholt. Hier sind es allerdings die ‚fordistischen Verhältnisse‘, die das ‚Übel‘ (re)präsentieren. Die Bahn AG greift die Rhetorik dieser Diskussionen auf und zeichnet Schreckensszenarien, um sich sodann als Retterin der „europäischen Stadt“ und ihrer Werte zu präsentieren.

Mit den Bildern, die die Bahn AG von der Vergangenheit und der Zukunft von Stadt und Bahnhof zeichnet, und mit den Werten, die sie durchzusetzen versucht, greift sie überdies zentrale Momente des *neotraditionalistischen Städtebaus* auf.¹⁷⁵ In seiner Kernaussage stellt dieser die moderne Stadt als einen „Irrweg“ dar, welchem die „vormoderne Stadt“¹⁷⁶ als ein bewährtes Modell entgegengesetzt wird (Bodenschatz 1998: 302). Zentrales Kennzeichen ist der (oft von nostalgisierenden Rückblicken und Verlustängsten begleitete) Versuch, im Rahmen der Anlage von neuen Siedlungen und Stadtteilen sowie der Restauration historischer Viertel eine identitätsstiftende

174 „Die Nostalgie der Stadt im 19. Jahrhundert mit ihren vorgeblich kompakten, dichten und nutzungsgemischten Strukturen hat sie inzwischen zu einem Mythos werden lassen, der Probleme systematisch ausblendet.“ (Schubert 2001: 286)

175 Diese Städtebaubewegung, in der sich Architekten und Stadtplaner, Politiker, Investoren, Sozialwissenschaftler sowie Umwelt- und Sozialaktivisten zusammenfinden, hat sich in den 1990er Jahren zunächst unter dem Namen „*new urbanism*“ in den USA herausgebildet. Dort stellte sie eine Antwort auf die *Stadt der Moderne*, vor allem auf *suburbia*, *urban sprawl*-Erscheinungen und die Ausbreitung von *gated communities* (vgl. Glasze 2001) dar. In den vergangenen Jahren ist der neotraditionalistische Städtebau auch in Europa zunehmend populär geworden.

176 „Die historische Orientierung ist keineswegs eindeutig: manchmal [wird] auf die klassische Referenzzeit »um 1800« [verwiesen], oft aber auch auf die Produkte des fieberhaften spekulativen Städtebaus in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, gerne auch auf die Reaktion auf diesen Städtebau: die realisierten Gartenstädte.“ (Bodenschatz 1998: 302 Anm. 4)

„heile und gesunde Stadt“ für eine „gute Gesellschaft“ herzustellen (ebd.: 312). Als gute Tugenden und Leitdimensionen gelten vor allem eine städtebauliche Betonung des „öffentlichen Raumes“ und des Zentrums, architektonische Vielfalt im Rahmen eher traditioneller Bauformen und lokaler Traditionen, Nutzungsvielfalt und Dichte, (eine begrenzte) soziale Mischung und der *community*-Gedanke. Seine AdressatInnen und BewohnerInnen findet der neotraditionalistische Städtebau, der wirtschaftspolitisch mit einer „neoliberalen Forcierung der Marktökonomie, der Deregulierung und der Erosion des industriegesellschaftlichen Konsens“ korrespondiert (Sewing 1998: 360), vor allem in einer breiten, weitgehend akademischen, Mittelschicht¹⁷⁷, deren Lebensstil sich durch eine Mixtur aus ökologischem Bewusstsein, großer Wertlegung auf Bildung sowie konservativen und traditionellen Vorstellungen von Familie und Ordnung auszeichnet (vgl. Bodenschatz/Schultheiß 1998: 298; *Die alte Stadt*, H. 4/1998; Sethmann 2001; Sewing 1998: 358ff.; Ders. 2003).

Die Bahn AG eignet sich in ihrer Imagination und Konzeption des „Bahnhofs der Zukunft“ und der „Stadt des 21. Jahrhunderts“ zentrale Leitideen und Werte des neotraditionalistischen Städtebaus an. Ein vermeintlich ursprünglich-natürlicher („guter“) Zustand des Bahnhofs soll ‚wiederhergestellt‘ werden und den Weg in die Zukunft weisen. Damit versucht die Bahn AG ein (*Stadt- und Bahnhofs-*)*Bild* zu reanimieren, das nicht nur von anderen Wirklichkeiten überprägt worden ist, sondern in dieser Form nie Wirklichkeit war. Dies leitet über zum abschließenden Kapitel, in dem die hier herausgearbeiteten Knotenpunkte und deren Elemente zusammenfassend interpretiert werden sollen.

177 Auch wenn der Idee nach eine soziale Mischung angestrebt ist, bleibt diese zumeist auf verschiedene Gruppen innerhalb der Mittelschicht begrenzt. Reiche und arme Gesellschaftsschichten werden nicht angesprochen (Bodenschatz 1998: 302).

5 **Bahnhof exklusiv – Schöne heile Welt in der „europäischen Stadt“ des 21. Jahrhunderts**

„Mag die zeitliche Distanz auch manche Begleiterscheinungen unterschlagen und damit eine vielleicht unangemessene Glorifizierung der städtebaulichen und architektonischen Entwicklung befördern – Tatsache ist: Die Kaiserstraße, auf den Frankfurter Bahnhof orientiert, als monumentale Verbindungsachse zu den Wallanlagen der Altstadt angelegt, wurde binnen kürzester Frist zu einer Prachtstraße. Man muß diesen ehemals grandiosen Boulevard in seinem heutigen Zustand aufsuchen mit den Secondhandshops, den Peepshows, Kebab-buden, der zwielichtigen Drogenszene und dem die »Leistungsträger der Gesellschaft« vertreibenden Ambiente, um ermessen zu können, welche gravierenden Veränderungen vom Schienenverkehr auf die Stadtstruktur und dessen Verweil- und Anmutungsqualität ausgegangen sind. Die Frankfurter Kaiserstraße dokumentiert in ihrer Geschichte die gesamte Spannweite vom Gipfel städtischer Pracht bis zum Abgrund unseres sozialen Schuldgefühls gegenüber Randgruppen der Gesellschaft – dies alles vollzogen in weniger als 100 Jahren. Gibt es ein triftigeres Beispiel, um auf die Bedeutung der Bahnhöfe, ihre gesellschaftliche Wertstellung und soziale Position im Stadtorganismus aufmerksam zu machen? Gibt es andere Orte in unseren Großstädten als die der Bahnhöfe und ihres Umfeldes, an denen der Hebel einer Resozialisierung,

einer Aufwertung der Milieuqualität in den Innenstädten und eines Veränderungspotentials für die Zukunft besser angesiedelt wären?“ (von Gerkan 1996: 35)

Mit der Restrukturierung der Bahnhöfe in Deutschland, in Zuge dessen der Raum *Bahnhof* umfassend re-artikuliert wird, wurde ein weitreichender Resignifikationsprozess in Gang gesetzt. Die Verkehrsstationen werden mit neuen semantischen und imaginativen Energien aufgeladen; in ihnen materialisiert sich der ‚*neue Geist*‘ der ‚neuen Bahn‘. Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder werden heute zur *neuen Mitte* und zu ‚multifunktionalen Zentren urbanen Lebens‘. Sie avancieren zu ‚Wohlfühl-Bahnhöfen‘ und fungieren als Standortfaktor, Image- und Renditeträger. Im Rahmen dieses Resignifikationsprozesses bedient sich die Bahn AG des gängigen Mechanismus der Herstellung von *Identität* und *Bedeutung* mittels Differenz. Dies manifestiert sich insbesondere in Grenzziehungen, die in den öffentlichen Verlautbarungen wie auch bei der Realisierung der Bahnhofskonzepte immer wieder vorgenommen werden. Wird sich einerseits durchweg positiv auf eine ‚Blütezeit‘ der Bahnhöfe im ausgehenden 19. Jahrhundert ‚bezogen‘¹⁷⁸, so sind es andererseits vor allem fordistische Werte, Tugenden und Figuren sowie ‚Massenphänomene‘ fordistischer Prägung, von denen es sich abzugrenzen gilt (vgl. auch Bareis 1999). Eben diese polar gezeichneten Bilder sind es, vor deren Hintergrund der ‚neue Bahnhof‘ und seine Subjekte emporsteigen können. Die als verstaubte und schwerfällige ‚Behördenbahn‘ gezeichnete *Deutsche Bundesbahn* dient als Kontrastfolie zur Konstitution des erfolgreichen, dynamischen und verantwortungsvollen Unternehmens *Deutsche Bahn AG*. Die ‚neue Kultur des Reisens‘, der mit der ‚neuen Bahn‘ und ihrem ‚Kunden‘ ein ‚neues Gesicht‘ gegeben wird, hebt sich fühlbar ab vom ‚arme Leute-Image‘, das der Bahnreise der Nachkriegszeit anhaftete. Entworfen wird sie in Anlehnung an eine Bahnreise des späten 19. Jahrhunderts, welche ein ‚Flair von Luxus‘ umgab (und dies bei nahezu 99 Prozent aller Reisenden, die in der 3. und 4. Klasse transportiert wurden; vgl. Kap. III/ 3.3.1). ‚Der Kunde‘, dem die ganze Aufmerksamkeit des Unternehmens gebührt, entspringt erklärtermaßen einer ‚mittelständischen Wohlstandsgesellschaft‘. Als solcher unterscheidet er sich merklich von ‚den Anderen‘, welche zuvor das Bahnhofsbild prägten – vom ‚Milieu‘ und den Armen, ‚den Ausgesto-

178 Auch diese wird hierdurch erst konstituiert.

Benen, den Vergessenen, den an den Rand Gedrückten unserer Gesellschaft“ (vgl. DB AG 2003a: 38). Die Bahnhöfe sind nun nicht mehr mit „wischlappenfreundlichen“ Fliesen und einer „gemüttschädigenden Lichtsoße“ aus Leuchtstoffröhren ausgestattet (vgl. von Gerkan 1996: 43), sondern mit neuem Mobiliar in einem ansprechenden *corporate design*. An die Stelle von Würstchenwagen und Broilerbuden treten nun Snackbars und Restaurants, in denen kulinarische Genüsse feilgeboten werden. Stand die „Bahnhofskultur“ im 19. Jahrhundert in voller Pracht, und war sie im Verlauf des 20. Jahrhunderts zum Schreckensbild eines „Bahnhofsmilieus“ „herabgesunken“, so wird sie nunmehr von einer „neuen Bahn“ „wachgeküsst“.¹⁷⁹

In den neuen Bahnhofskonzeptionen wird eine prächtige Zukunft gezeichnet. Deren zentrale Werte sind einerseits in einer „postmodernen Erlebnisgesellschaft“ verankert, andererseits in der sprichwörtlichen „guten alten Zeit“ (der beschworenen „Blütezeit“). Es wird ein Bahnhof imaginiert, der ein neues „Paradies auf Erden“ verspricht. Als eine zentrale Strategie dient hier die Verknüpfung von „Zweck- und Illusionsraum“ (Schaper 1988 zit. n. Ronneberger/Lanz/Jahn 1999: 105), in dem das Notwendige mit dem Angenehmen verbunden wird. Versprochen wird die „Erfahrung einer perfekten Illusion“ (Voglmayr 2000): eine ästhetisierte ‚*Stadt in der Stadt*‘, die Ablenkung von der Beschränktheit des eigenen Lebens und maximale Gefühle von Entspannung bietet und in der jede Begegnung mit dem Fremden und Unvorhergesehenen ausgeschaltet ist (vgl. auch Ronneberger 2001). Geboten werden Konsum und Erlebnis, größtmöglicher Komfort, „Service, Sicherheit und Sauberkeit“. Hier können alle Vorzüge der Stadt ohne deren Unbilden genossen werden – und das mitten im multifunktionalen Zentrum, im „Herzen“ der Stadt. Der „Bahnhof der Zukunft“ avanciert zum in jeglicher Hinsicht ansprechenden Habitat und zum ‚*sicheren Hafen*‘ (vgl. auch Bareis 1999; Bodenschatz 1998: 313). Es wird das Bild einer idyllischen suburbanen Kleinstadt gezeichnet, in dem die Kinder unter kontrollierten Bedingungen aufwachsen, Mädchen und junge Frauen von den Gefährdungen der Großstadt ferngehalten werden und eine sozial homogene Nachbarschaft garantiert

179 Selbst die „Nischen“, die laut DB bis vor wenigen Jahren noch von „Schmuddelmilieus“ besetzt waren, werden heute von 1. Klasse-Reisenden in Besitz genommen, so z.B. in der 1. Klasse-Lounge im Leipziger *Hauptbahnhof* (vgl. DB AG 2001: 47f.). Dass es sich bei der vermeintlichen „Bahnhofskultur“ um einen Mythos handelt, der von der Bahn AG beschworen wird, konnte in Kap. V/3.3 gezeigt werden.

ist.¹⁸⁰ – Es ist das Bild einer Stadt, für die es keine gesellschaftliche Entsprechung gibt.

Großbahnhöfe steigen in die Liga der postmodernen *Flaniermeilen*, *Konsumlandschaften* und *Erlebnisswelten* auf. In diesen artikulieren sich eine konsumorientierte Funktionalisierung des städtischen Raumes als (stadt)unternehmerische Marketingstrategie, operative Kapitalverwertungsstrategien globalisierter Projektentwickler und eine Ausdifferenzierung von Konsummustern, in denen längst nicht mehr nur Gebrauchsgüter konsumiert werden, sondern zunehmend auch Dienstleistungen, Zeichen und Atmosphären (vgl. auch Hasse 1998; Hennings/Müller 1998; Ronneberger 2001). Die Deutsche Bahn AG macht sich zu einer zentralen Akteurin und ‚Vor-bild-nerin‘ der Ästhetisierung und Inszenierung des Städtischen.¹⁸¹ Sie zieht in die *culture wars* (Mitchell 2000) der neoliberalen Restrukturierung der Stadt¹⁸², deren Strategien sich auf imageträchtiges *flagship development*¹⁸³ und kurzfristige Rendite konzentrieren. Bahnhöfe werden in diesem Rahmen zum Feld hegemonialer Kräfteverhältnisse, somit zum *Gegenstand* und zur *Bühne* ökonomischer

180 Auch die Bahnhofsmissionen, in denen laut Mehdorn (zit. in *BILD am Sonntag* vom 14.10.01) „barmherzige und liebe Menschen“ arbeiten, scheinen wieder ihre ursprüngliche Aufgabe wahrnehmen zu sollen, nämlich Mädchen und junge Frauen (heute in Form des „Kunden“) vor den Gefahren der Großstadt schützen, indem sie das unerwünschte Klientel fernhalten, anstatt es durch Suppenmahlzeiten ‚anzuziehen‘ (vgl. Kap. III/3.3.3 u. V/4.2.2).

181 Es zeichnet sich ab, dass durch solche Ästhetisierungen, die auf die Oberfläche und den schönen Schein abzielen und für die *postmoderne Stadt* charakteristisch sind, Blickregimes, die allein auf diesen Schein gerichtet sind, sowie Vorstellungen vom „öffentlichen Raum“ als *schöne heile Welt* hegemonial werden. In der Soziologie und Geographie wird dies v.a. unter dem metaphorisch verwendeten Begriff des *touristischen Blicks* (*tourist gaze*) diskutiert (vgl. bspw. Mitchell 2000: 129ff.; Neitzke 2000: 103; Ronneberger/ Lanz/ Jahn 1999: 70ff.; Rose 2001; Steinert 2000; Urry 2003).

182 Tatsächlich wird in den Veröffentlichungen der Bahn AG häufig der Eindruck vermittelt, das Unternehmen befinde sich im Krieg – in einem Krieg, der nicht nur auf dem ökonomischen Feld des (Schienen)Verkehrsmarktes ausgefochten wird, sondern ebenso als eine Art Glaubenskrieg gegen die ‚strenge‘, funktionalistische Moderne und ihre Bilder. Dies manifestiert sich auch in einer entsprechenden Kriegs-Rhetorik. So wird von einem „Siegeszug des Autos“ gesprochen, der der Bahn eine „Niederlage bereitet“ hat (von Gerkan 1996: 39), von einer Bahn, der „der gesellschaftliche Status geraubt“ wurde (ebd.) sowie von einer scheinbar „programmatische[n] Zielsetzung, allen Bahnhöfen ihre charakteristische Identität zu berauben und sie dem Schematismus einer ästhetischen Nivellierung auf niedrigstem Niveau zu unterwerfen“ (ebd.: 21). Neue Projekte werden heute „in Angriff genommen“ (Dürr 1996: 14), wobei die Durchflutung der Verkehrsstationen mit Tageslicht als „die schärfste Waffe gegen den Verfall“ (von Gerkan 1996: 55) betrachtet wird.

183 Mit dem Begriff des *flagship development* wird eine Konzentration städtischer ‚und‘ unternehmerischer Investitionen auf Großprojekte mit großer Symbolkraft bezeichnet (Vgl. auch Zukin 1995).

mischer und politischer Kämpfe, in deren Rahmen auch Vorstellungen von *Urbanität* und *Öffentlichkeit* sowie *Normalität* und *Konformität* neu verhandelt werden. „*Öffentlichkeit*“ und „*Urbanität*“ werden zu reinen Imagefaktoren und Wohlgefühlversprechen aufgeladen.¹⁸⁴ Die beschworene „Bahnhofs-kultur“ und die mit ihr verbundenen semantischen Verknüpfungen und Subjektpositionierungen bilden die zentralen Demarkationslinien zwischen dem, was als gut, angemessen und legal gilt und was nicht, und zwischen denjenigen, die dazu gehören oder auszuschließen sind. In *broken windows*-Manier werden Schreckensbilder und Horrorszenarien gezeichnet. Es wird die Figur der „gefährlichen Klassen“¹⁸⁵ aufgegriffen, welche in stark reduktionistischer und stigmatisierender Weise Personengruppen in das Gegensatzpaar *gefährlich/ungefährlich* und Orte in das Gegensatzpaar *sicher/unsicher* einteilt – und *als solche* erst konstituiert. Wer nicht dem Bild des „Kunden“ und der schönen heilen Welt entspricht, welches als Modell für die Stadt des 21. Jahrhunderts konzipiert wird, hat hier keine Daseinsberechtigung. Die Rück- oder Schattenseiten, die jeder glänzenden (und in dieser Form gerne präsentierten) Oberfläche inhärent sind, werden nicht nur verdeckt, sondern (im Wortsinn) zur *Kehrseite*, indem all das, was als störend gilt, ausgekehrt wird. Die gesellschaftliche Verantwortung, die die Bahn AG für sich beansprucht, entpuppt sich hier als eine neoliberale. Soziale Verhältnisse und soziale Verantwortung werden individualisiert, Armut und Sucht werden pathologisiert und/oder kriminalisiert, abgeurteilt und unsichtbar gemacht. Raumproduktion wird zur *Bildproduktion*, in der es (auch) um die Macht *über* und Kontrolle von Images und Verhaltensstandards und um den Entwurf einer ‚intakten‘ (Stadt)Gesellschaft geht (vgl. Lindner 1998: 41; Ronneberger/Lanz/Jahn 1999). Das „3-S-Programm“ der Bahn AG, und hier besonders

184 Vor allem in der Steigerungsform von Bahnhöfen als „die vitalsten Orte der Urbanität“ und als „die öffentlichsten Gebäude in unseren Städten“ (vgl. Kap. V/4.3.1) offenbart sich die Hülsenhaftigkeit und der ideologische Charakter dieser Terme.

185 Unter dem Begriff der „gefährlichen Klassen“, der im späten 19. Jahrhundert im Kontext von *Industrialisierung*, *Urbanisierung* und *Pauperisierungsprozessen* entstand, wurde zunächst der (sehr heterogene) Teil der städtischen Bevölkerung zusammengefasst, der (noch) nicht in die neu herausgebildeten Produktionsverhältnisse integriert war, von bürgerlichen Arbeits- und Moralvorstellungen abwich und gemeinhin als Bedrohung für die soziale Ordnung betrachtet wurde. Heute wird die Figur im städtischen Sicherheitsdiskurs wieder verstärkt aufgegriffen, um Überwachungs-, Kontroll- und Ausschließungspraktiken zu begründen und zu legitimieren; es wird eine Kategorie der von der Norm Abweichenden konstruiert (Obdachlose, Drogendealer und -konsumentInnen, (männliche) Jugendliche mit Migrationshintergrund u.a.) und der so genannten „Normalbevölkerung“ mit ihrem „Sicherheitsbedürfnis“ gegenübergestellt (vgl. auch de Marinis 2000: 209ff.).

der Faktor „*Sicherheit*“, wird (wie es auch aus anderen Bereichen der Erlebnis- und Entertainment-Industrie bekannt ist) zu einem zentralen Element der Unternehmensstrategie, sich erfolgreich auf dem Markt zu platzieren.

„Man hat etwas zu befürchten im geschäftlichen Sinne. Jede neu eröffnete Plaza, jedes neue Urban Entertainment Center lebt von der Illusion einer intakten Stadtgesellschaft. Allein aus ökonomischen Gründen ist es notwendig, die *Intaktheit dieser Illusion* zu garantieren. Da stören natürlich gesellschaftliche Elemente, die dieses Bild beschädigen könnten.“ (Neckel zit. in Neitzke 2000: 107; Hervorh. i. Orig.)

Sicherlich wird kaum jemand etwas gegen bequeme, schnelle und pünktliche Zugverbindungen oder gegen frisch gestrichene Wände und wohltemperierte Aufenthaltsräume mit bequemen Sitzmöglichkeiten im Bahnhof einzuwenden haben, ebenso wenig gegen einen freundlichen Service, schnelle und umfassende Information sowie Einkaufsmöglichkeiten im Bahnhof oder in Bahnhofsnähe. All dies mag dem eigenen Reisen mit der Bahn und dem Aufenthalt im Bahnhof, welchen Zwecken dieser auch immer dienen mag, vielleicht sogar dem Alltag, eine (weitere) angenehme Note verleihen. Darüber hinaus sind hierin Potenziale für einen ökologisch verträglichen Verkehrsumbau angelegt, wie er mittlerweile konsensuell gefordert wird.

Die als „Renaissance der Bahnhöfe“ propagierte Reorganisation der Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder geht aber weit über eine Umstrukturierung unter solch operativen Gesichtspunkten hinaus. Mit dieser Form der Restrukturierung des Bahnhofs ist die Durchsetzung eines neuen Raumbildes verbunden. Mit diesem wird unter Ausschließung aller Störfaktoren, welche in erster Linie *Armut* und *Andersartigkeit* heißen, ein „neues Paradies“ und eine schöne heile Welt in einer postmodernen „Wohlstandsgesellschaft“ inszeniert. Wird den Bahnhöfen des ausgehenden 19. Jahrhunderts von der Bahn AG zugesprochen, „die Tore zu einer Umgestaltung der Gesellschaft, Orte privilegierter Mobilität und persönlicher Selbstdarstellung“ (von Gerkan 1996: 33) gewesen zu sein, so sollen heute genau diese Orte und die mit ihnen verbundenen Wertesysteme zitiert und ‚re-vitalisiert‘ werden. Im und am Bahnhof verdichtet sich der postfordistische Umbau des Städtischen unter nicht nur „nachhaltigen“, sondern ebenso neoliberalen ‚und‘ neotraditionalen Vorzeichen. Dieser Umbau, der strukturell und institutionell international eingebunden und ‚verankert‘ ist und auf jeweils lokaler Ebene in vielen kleinen Kämpfen ausgetragen wird, wird von einer Neuausrichtung von „*power geometries*“ (Massey) auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen begleitet. In

solch einem Kampf um Bilder, Zukunftsimaginationen, Gesellschaftsvorstellungen und um ökonomischen Profit gelingt es der Bahn AG (und ihren PartnerInnen), von einem „Bahnhof für den Menschen“ (DB AG 1997) und einem „menschlichen Bahnhof“ (ebd.: 15) zu sprechen, sich selbst als ein gesellschaftlich und sozial verantwortungsvolles Unternehmen zu positionieren und zugleich *sozial*politische Probleme auf staatlicher wie kommunaler Ebene in *sicherheits-* und *ordnung*spolitische zu transformieren und soziale Verantwortung zu individualisieren.

VI „Nur“ Bahnhof verstehen? – Rückzug mit Ausblick

Wer heutzutage von sich behauptet, er oder sie verstehe „nur Bahnhof“, gibt damit zu verstehen, dass er/sie *überhaupt nichts* versteht. Dies war nicht immer so. Denn in ihrer ursprünglichen Bedeutung wurde mit dieser Redewendung, die im Kontext des Ersten Weltkriegs entstanden ist, jedes Gespräch unter Soldaten abgebrochen, das nicht *Heimat*, *Front-Urlaub* und/oder *Rückkehr* zum Inhalt hatte. *Nur Bahnhof verstehen* hieß in dieser Form also *nur an zu Hause denken*. Wie in dieser Arbeit gezeigt werden konnte, kann *Bahnhof verstehen* aber ebenso bedeuten, („ein Stück“) Gesellschaft zu verstehen – und dies ist eine ganze Menge, womit das „nur“ vor dem Bahnhof verworfen werden könnte. *Bahnhof verstehen* hieße in dieser Lesart, den Raum *Bahnhof* als einen polysemantischen, somit vielschichtigen und vieldeutigen, *Text* zu verstehen, der von sich und seinem Werdegang erzählt; als einen Text, in den sich gesellschaftliche Strukturen, Prozesse und Ereignisse eingeschrieben haben und der unentwegt von einer Vielzahl von ‚AutorInnen‘ fortgeschrieben wird. Der *Bahnhof* gibt Auskunft über die ökonomischen, politischen, sozialen und ‚weltanschaulichen‘ Zeichen der Zeit, die sich hier überlagert haben – in seiner je spezifischen Gestalt und Funktion, in der Art, wie er (durch wen und für welche Zwecke) geformt, genutzt und angeeignet wird, in der Art, wie über ihn ‚gesprochen‘ wird und über die Bilder und Vorstellungen, die von ihm in einer Gesellschaft dominant sind. ‚Umgekehrt‘ können Bahnhöfe aber auch als Orte verstanden werden, an denen in vielen kleinen und großen Auseinandersetzungen und Kämpfen Geschichte und Gesellschaft ‚mitgeschrieben‘ werden.

Ging beispielsweise die *Eisenbahn*, die die feudalistisch geprägte Kutsche ablöste, bereits in ihren ersten Jahren auf „Klassen-Fahrt“ (Wolf), so fand diese im und am Bahnhof ihre stationäre Entsprechung. Mit der (An)Ordnung von Warte- und Speisesälen im Bahnhof wie auch mit der Positionierung des Bahnhofs im Stadtraum wurde die Ausdifferenzierung der industriellen Gesellschaft als Klassengesellschaft in diese Räume eingeschrieben. Gesellschaftliche (Klassen)Verhältnisse wurden hier ‚nachgezeichnet‘. ‚Umgekehrt‘ wurden diese Verhältnisse in Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern institutionalisiert und über alltägliche Gebrauchspraktiken verfestigt.

Dieses Beispiel ist eines von vielen, an denen in dieser Arbeit das Wechselverhältnis von räumlichen ‚und‘ gesellschaftlichen Strukturen und Prozessen herausgearbeitet und veranschaulicht werden konnte. Es wurde ein Entwurf erarbeitet, *Raum* als ein dynamisches und stets im Wandel befindliches gesellschaftliches Konstrukt zu begreifen, das Manifestation (Ausdruck), Gegenstand *und* Austragungsort (Bühne) gesellschaftlicher Kämpfe (auch) um Macht und Bedeutung ist. Zentrale methodologische Denkweisen und Werkzeuge hierfür liefert die Neue Kulturgeographie, die in dieser Arbeit weniger als eine neue Teildisziplin der Geographie verstanden wird, denn als eine gesellschafts- und erkenntnistheoretische Perspektive in der Geographie, die mit einer (macht- und herrschafts-)kritischen Haltung verbunden ist. Aus der großen Werkzeugkiste der Neuen Kulturgeographie respektive der *new cultural geography* wurde unter Rückgriff auf die *cultural studies* und auf repräsentationstheoretische Überlegungen ein relationales Raumverständnis erarbeitet. Aus dieser Perspektive ist die Produktion von *Raum* stets mit der *Konstruktion von Bedeutung(en)* verbunden und so mit der *Konstitution von Wirklichkeit* im Kontext lokal bis global ‚wirkender‘ Kräfteverhältnisse. Hieraus abgeleitet wurde die Produktion von *Raum* als eine gesellschaftliche Artikulationspraxis beschrieben, in deren Rahmen verschiedene materiale wie immaterielle und sprachliche wie nicht-sprachliche Elemente miteinander verknüpft und auf diese Weise wirkungsmächtig werden.

Unter diesem Blickwinkel konnte der Raum *Bahnhof* in seiner historischen Artikulation als ein Kristallisationspunkt gesellschaftlicher (Trans)Formationsprozesse beschrieben und diskutiert werden. Im 19. und 20. Jahrhundert bündelten sich im Bahnhof zentrale Werte und Tugenden der modernen Gesellschaft. Waren Eisenbahn und Bahnhöfe „Motor“ von Industrialisierung und Verstädterung, so manifestierte sich im bipolaren Erscheinungsbild der Verkehrsstationen (industrialisierte Perronhalle und repräsentatives Empfangsgebäude, „*mi-usine mi-palais*“; Schivelbusch) die Ambivalenz einer neuen Gesellschaftsformation. In der Gestaltung der Verkehrsstationen, insbesondere der kühnen Eisen-Glas-Konstruktionen, in neuen Dimensionen städtischen Lebens wie auch in Formen staatlicher und bürgerlicher Repräsentation wurden am Bahnhof der Glaube an Fortschritt und Technik ebenso spürbar wie bisher un-erfahrene Geschwindigkeiten und neue Formen von Disziplin und Nationalstolz. Bewahrend und fortstrebend, beharrlich und erneuernd zugleich, wurden Bahnhöfe bald zum Seismographen und zum „Leitfossil“ (Glaser) der Moderne.

In der Zusammenschau der vielfältigen gesellschaftlichen Aspekte und ‚Themen‘, die sich hier bündelten, konnte gezeigt werden, dass sich im Bahnhof ein neues Raumbild manifestierte, in welchem sich die kollektiven Imaginationen, die soziale Ordnung und die (Re)Produktionsbedingungen der modernen Gesellschaft artikulierten. Lebte dieses Raumbild im 19. Jahrhundert von der Idee, auf Grundlage von Technik, ‚Fortschritt‘ und Warenkonsum ein „neues Paradies auf Erden“ errichten zu können (Breuer), so wurde dies im 20. Jahrhundert vom *neuen Geist* der ‚strengen‘ (fordistischen bzw. funktionalistischen) Moderne mit ihren puristischen Ausdrucksformen überprägt.

Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen führte ein Blick auf die Umstrukturierungsprozesse an Bahnhöfen, welche Mitte der 1990er Jahre mit der Privatisierung der Bahn in Deutschland eingeleitet worden sind, zu der Überlegung, mit dieser Reorganisation des Raumes *Bahnhof* gehe die Durchsetzung eines neuen Raumbildes einher. Es wurde die These aufgestellt, die Bahn AG versuche ein neues Raumbild zu installieren, um ihre Verkehrsstationen mit neuen imaginativen Energien und Entwicklungsutopien zu besetzen. Diese Raumbilder, so wurde weiter vermutet, sollen nicht nur dem neuen Selbstverständnis der Deutschen Bahn AG als einem privatunternehmerisch agierenden Transport- und Dienstleistungsunternehmen entsprechen, sondern mit neuen, ‚postmodernen‘ Gesellschaftsbildern korrespondieren und sich somit vom vorherigen Raumbild deutlich abgrenzen.

Auf Basis einer diskurstheoretisch orientierten Textanalyse, die Veröffentlichungen der Bahn AG zu ihren Verkehrsstationen zum Gegenstand hatte, konnte gezeigt werden, dass mit der Reorganisation der Bahnhöfe ein umfassender Resignifikationsprozess eingeleitet wurde. In den Bahnhofskonzeptionen und in der Realisierung der Konzepte materialisiert sich der ‚Geist‘ der Deutschen Bahn AG. Die Verkehrsstationen werden auf dem Verkehrs- und Immobilienmarkt als Image- und Renditeträger platziert, sie avancieren zu Immobilien der Mobilität und zu „geschlossenen Erlebnisräumen“ und „Wohlfühl-Bahnhöfen“. Wurde der Auftritt von Eisenbahn und Bahnhof im 19. Jahrhundert auf den Brettern der Industrialisierung uraufgeführt, so vollzieht sich die heutige Reorganisation und Resignifikation der Bahnhöfe auf der Bühne des neoliberalen und neotraditionalen Umbaus des Städtischen. Mit ‚Rückgriff‘ auf ‚bewährte‘ traditionelle Werte wird die Idee einer schönen, heilen Welt inszeniert und als Modell für die „europäische Stadt“ des 21. Jahrhunderts entworfen. Hier werden neue ‚Traumwelten‘ und ‚Paradiese‘ geschaffen, die unter Ausschaltung aller Störfaktoren (die vor allem in

Form von Armut, Sucht und „Andersartigkeit“ auftreten) ein angenehmes, bequemes und sicheres Leben versprechen. In diesem Sinne bilden Bahnhöfe Knotenpunkte, an denen Vorstellungen von *Urbanität* und *Öffentlichkeit*, *Konformität*, *Normalität* und *Zugehörigkeit* neu verhandelt werden. Über Subjektpositionierungen (Deutsche Bahn AG vs. Deutsche Bundesbahn, „der Kunde“ vs. das „Milieu“/die Anderen) und Mythenbildungen („Bahnhofs-kultur“, „europäische Stadt“) und über damit verbundene Naturalisierungen werden interessengeleitete ‚Identitäten‘ und Bedeutungen hervorgebracht und gesellschaftliche (Miss)Verhältnisse als quasi naturgegebene und somit ‚normale‘ und ‚gute‘ Verhältnisse präsentiert. Auf diese Weise wird seitens der Bahn AG versucht, *common sense* herzustellen und restriktive Ordnungs- und Moralvorstellungen durchzusetzen, um Stigmatisierungs- und Exklusionsprozesse zu legitimieren und ökonomische Verwertungsinteressen zu verschleiern. Ob sich die Entwürfe der Bahn AG für die „Stadt des 21. Jahrhunderts“ durchzusetzen vermögen, die Bahn AG mit ihren Visionen und Projekten also zu einer zentralen *Vorbildnerin* der zukünftigen Stadtentwicklung avanciert, kann heute sicherlich nicht abschließend beantwortet werden. Was sich jedoch deutlich abzeichnet, ist eine neue Rolle der Bahn AG als *Bühnenbildnerin* des heutigen Umbaus des Städtischen.

Aus den in dieser Arbeit angestellten theoretisch-konzeptionellen Überlegungen, dem Herausarbeiten der Position von Bahnhöfen als Kristallisationspunkten gesellschaftlicher (Trans)Formationsprozesse und aus den empirischen Ergebnissen leiten sich weitere Fragestellungen, ‚Untersuchungsgegenstände‘ und mögliche Forschungsvorhaben ab, die sich auf den Raum *Bahnhof* beziehen, aber auch auf andere Räume gerichtet sind. In Fallstudien könnte beispielsweise der Blick auf Aushandlungsprozesse unterschiedlicher Art im Rahmen konkreter Bahnhofs-Umstrukturierungsprojekte gelenkt werden. Eine Analyse der „Mobilisierung“ und „Inwertsetzung“ von Bahn-Immobilien einschließlich der Akteurskonstellationen, Eigentums- sowie ökonomischen und politischen Kräfteverhältnisse könnten vermutlich ebenso den Kampf um die Neuausrichtung von *power geometries* (Massey) aufzeigen wie etwa die (lokale) mediale Aufbereitung von Bahnhofprojekten einschließlich der dort vorgenommenen Bedeutungszuschreibungen, Positionierungen und Ver-Ortungen. Wenn die Mysterien im Hauptbahnhof stattfinden, wie es der (auf einer Wandtafel festgehaltene) Ausspruch von Joseph Beuys nahe legt, so würde dies nicht nur zu den ‚Regisseuren‘ des „neuen Bahnhofs“ und des Stadtumbaus führen, sondern ebenso zu den BewohnerInnen, NutzerInnen und Angestellten, welche am Gewebe dieser Räume ‚mitstricken‘. Der Fokus würde hier auf das alltägliche Konstituieren des Raumes

Bahnhof gelenkt und somit auf Alltägliches, ganz ‚Normales‘ und doch oft Unvorhergesehenes. Nutzungsweisen und Aneignungspraktiken könnten hier ebenso von Interesse sein wie ‚subversive Praktiken‘, die nicht mit den Vorgaben der Bahn AG konform gehen, oder auch ‚Revierkämpfe‘ und Subjektivierungsweisen im Rahmen der Aneignung des Bahnhofs als *Bühne*. Hier könnte auch ein weiterer Aspekt vertieft werden, der sich im Rahmen der in dieser Arbeit durchgeführten Analyse immer wieder in Form eines ‚*unausgesprochenen Diskurses*‘ andeutete: der Zusammenhang zwischen der Reorganisation von Bahnhöfen und Geschlechterverhältnissen. In den Veröffentlichungen der Bahn AG werden im Kontext der Bahnhofsumstrukturierung ein Mal Frauen explizit benannt, nämlich als diejenigen, von denen die Bahnhofstoilette „grundsätzlich abgelehnt“ wurde (vgl. Kap. V/3.3.2). Jedoch zeigt sich immer wieder, dass auch Geschlechterverhältnisse respektive Geschlechter-Vorstellungen und -Artikulationen in den „neuen Bahnhof“ mit eingeschrieben werden. In Fallstudien könnte der Aufmerksamkeitsschwerpunkt z.B. auf verschiedene Formen der Inszenierung von Männlichkeit und Weiblichkeit gerichtet werden, was atmosphärische Arrangements im Bahnhof ebenso beinhalten würde wie den Aspekt des Bahnhofs als Bühne von Selbstdarstellungen und -inszenierungen sowie die (Un)Sichtbarkeit von Armut, die in den Bahnveröffentlichungen wie auch am Bahnhof selbst eine deutliche Geschlechterdifferenzierung aufzuweisen scheint. Zu denken ist etwa an Formen der Darstellung von Geschlecht(lichkeit) bei Jugendlichen im Kontext von Rauman eignungs-Prozessen oder an differente Sichtbarkeiten zum Beispiel von obdachlosen Männern und Frauen.

Diese grob umrissenen Forschungsfragen und -felder sind nur einige, die sich aus der vorliegenden Arbeit ergeben. Ebenso können die hier erarbeiteten theoretisch-konzeptionellen Prämissen und die Art, *Raum* zu denken und zu ‚lesen‘ auf andere Räume übertragen werden. Mit je eigenen Schwerpunkten und neuen Aspekten, die ‚im Feld‘ sichtbar werden, könnte dies ebenso ein Park (oder der Park ‚an sich‘) sein wie ein Flughafen, ein Fußballstadion ebenso wie eine Pilgerstätte, ein ‚Finanzstandort‘ oder ein Geburtshaus.

Wenn sich die hier entwickelten Vorschläge, *Raum* ‚und‘ *Bahnhof* zu denken und zu analysieren, auf andere Räume übertragen lassen, und wenn *Bahnhof verstehen* bedeuten kann, Gesellschaft (besser) zu verstehen, dann leitet sich aus dieser Art des Raum-Verstehens auch die Möglichkeit ab, (in einem gewissen Rahmen) *Raum* und *Gesellschaft* mitgestalten, mithin auch verändern zu können.

VII Literatur und Datenmaterial

1 Literatur

- Achen, Matthias & Klein, Kurt (2002): Retail Trade in Transit Areas: Introduction to a New Field of Research. In: Die Erde, 133, 19-36.
- Agnew, John; Livingstone, David N. & Rogers, Alisdair (Eds.) (1996): Human Geography. An essential Anthology. Oxford/Cambridge.
- Antipode, 34 (2) 2002: Themenheft „*culture wars*“.
- Bareis, Ellen (1999): Städtischer Raum und Geschlecht. Frankfurt a.M. (= Unveröff. Diplomarbeit, FB Gesellschaftswissenschaften der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt a.M.).
- Bartetzko, Dieter (1996): Reise in die Vergangenheit. Bahnhofsbau im Dritten Reich. In: BDA; DB AG & DAZ (Hrsg.), a.a.O., 209-215.
- Barthes, Roland (1964): Mythen des Alltags. Frankfurt a.M. (franz. Original: 1957).
- Baumeister, (9) 1995: Themenheft „Bahn und Stadt“.
- BDA; DB AG & DST (Bund Deutscher Architekten; Deutsche Bahn AG & Deutscher Städtetag) (1998): Zukunft der Personenbahnhöfe. Gemeinsame Erklärung von BDA, DB AG und DST. In: DST (1999), a.a.O., 9-15.
- BDA; DB AG & DAZ (Bund Deutscher Architekten; Deutsche Bahn AG & Förderverein Deutsches Architektur Zentrum) (Hrsg.) in Zusammenarbeit mit Meinhard von Gerkan (1996): Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert. Braunschweig/Wiesbaden.
- Becker, Jochen (Hrsg.) (2001): *bignes? Size does matter. Image/Politik. Städtisches Handeln. Kritik der unternehmerischen Stadt.* Berlin.
- Beckmann, Klaus J.; Perian, Thomas & Wulfhorst, Gebhard (1999): Städtebauliche Chancen und Risiken bei der Entwicklung von Bahnflächen. Handlungserfordernisse des Bundes. Aachen (= Expertise im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen unter Betreuung des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung).

- Beckmann, Klaus J. & Tintemann, Inken (2004): Umnutzung von Bahnbrachen – Schlussfolgerungen aus innovativen Projektbeispielen. In: Informationen zur Raumentwicklung, 9/10, 551-565.
- Belina, Bernd (2003): Kultur? Macht und Profit! – Zu Kultur, Ökonomie und Politik im öffentlichen Raum und in der *Radical Geography*. In: Gebhardt, Hans; Reuber, Paul & Wolkersdorfer, Günter (Hrsg.), a.a.O., 83-97.
- Berger, Manfred (1999): Hauptbahnhof Leipzig. Geschichte, Architektur, Technik. Stuttgart.
- Bertolini, Luca & Spit, Tejo (1998): Cities on Rails. The redevelopment of railway station areas. London/New York.
- Bickel, Wolfgang (1996): Der Siegeszug der Eisenbahn. Zur Bildsprache der Eisenbahn-Architektur im 19. Jahrhundert. Worms.
- Bickel, Wolfgang (1997): Der Mainzer Hauptbahnhof. In: PZ Information, 5, 25-37.
- Binder, Elisabeth (1989): Männerräume – Männerträume. Ebenen des Androzentrismus in der Geographie. Wien (= Materialien zur Didaktik der Geographie und Wirtschaftskunde 4).
- Blase, Dieter & Roos, Daniel (2004): Die „aw hallen“ in Saarbrücken-Burbach – Gewerbepark auf einer ehemaligen Bahnfläche. Neue Arbeit in historischem Ambiente. In: Informationen zur Raumentwicklung, 9/10, 567-576.
- Bodenschatz, Harald (1998): Alte Stadt – neu gebaut. In: Die alte Stadt, 4, 299-317.
- Bodenschatz, Harald & Schultheiß, Hans (1998): Die stille Revolution. In: Die alte Stadt, 4, 297-298.
- Boelcke, Willi A. (1996): Städtewachstum und Eisenbahnentwicklung in deutschen Bundesstaaten. In: Matzerath, Horst (Hrsg.), a.a.O., 23-39.
- Böhme, Gernot (1995): Atmosphäre. Frankfurt a.M.
- Böhme, Gernot (1998): Die Atmosphäre einer Stadt. In: Breuer, Gerda (Hrsg.), a.a.O., 149-162.
- Bollhöfer, Björn (2003): Stadt und Film – Neue Herausforderungen für die Kulturgeographie. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, 147 (2), 54-59.

- Bourdieu, Pierre (1991): Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In: Wentz, Martin (Hrsg.), a.a.O., 25-34.
- Breuer, Gerda (1998a): Déjà vu – „Künstliche Paradiese“ und postmoderne Themen-Architektur. In: Hennings, Gerd & Müller, Sebastian (Hrsg.), a.a.O., 213-234.
- Breuer, Gerda (Hrsg.) (1998b): Neue Stadträume. Zwischen Musealisierung, Medialisierung und Gestaltlosigkeit. Frankfurt a.M./Basel (= Wuppertaler Gespräche 2).
- Breyvogel, Wilfried (1998): Der „gefährliche Jugendliche“ auf der „Bühne der Sichtbarkeit“. Sicherheit und Transparenz in der Mediengesellschaft. In: Ders. (Hrsg.): Stadt, Jugendkulturen und Kriminalität. Bonn, 84-111.
- Bromley, Roger; Göttlich, Udo & Winter, Carsten (Hrsg.) (1999): Cultural Studies. Grundlagentexte zur Einführung. Lüneburg.
- Bublitz, Hannelore u.a. (1999a): Diskursanalyse – (k)eine Methode? Eine Einleitung. In: Dies. (Hrsg.), a.a.O., 10-21.
- Bublitz, Hannelore u.a. (Hrsg.) (1999b): Das Wuchern der Diskurse. Perspektiven der Diskursanalyse Foucaults. Frankfurt a.M./New York.
- Burckhardt, Martin (1997): Metamorphosen von Raum und Zeit. Eine Geschichte der Wahrnehmung. Studienausgabe, Frankfurt a.M./New York.
- Callies, Christian (1999): Das geplante Multi-Themen-Center am Dortmunder Hauptbahnhof. Chance oder Risiko für die Innenstadt als Einzelhandelsstandort? Dortmund (= Arbeitspapier 170).
- Certeau, Michel de (1988): Kunst des Handelns. Berlin (franz. Original: 1980).
- Cook, Ian u.a. (Eds.): Cultural Turns/Geographical Turns: Perspectives on Cultural Geography. Harlow u.a.
- Crang, Mike (1998): Cultural Geography. London/New York.
- DB AG (Deutsche Bahn AG) (Hrsg.) (1994): Die Bahnreform. Frankfurt a.M.
- DB AG, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe (Hrsg.) (1996): Die Marke Bahnhof. Frankfurt a.M.
- DB AG (Hrsg.) (2003c): Geschäftsbericht 2002. Berlin.
- DB AG (Hrsg.) (2004a): 10 Jahre Deutsche Bahn AG. Hamburg.

- DB AG (Hrsg.) (2004b): Geschäftsbericht 2003. Berlin.
- DB AG (2004c): Bahnreform und Immobilieneigentum. Eine Kurzübersicht zur Entwicklung der Eigentümer von Bahnimmobilien. www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/praesentation/bahnreform_immobilieneigentum.pdf (08.12.04).
- DB Station&Service AG (2004): Geschäftsbericht 2003. Berlin.
- Dethier, Jean (1980): Die Welt der Bahnhöfe. Hrsg. von Centre George Pompidou, Centre de Création Industrielle und Staatliche Kunsthalle Berlin. Berlin.
- Diakonisches Werk in Hessen und Nassau (Hrsg.) (o.J. [2003]): Bahnhofsmission Frankfurt am Main. Jahresbericht 2002. Frankfurt a.M.
- Die alte Stadt, (4) 1998: Themenheft „Alte Stadt – neu gebaut“.
- Dransfeld, Egbert (2004): Flächenmanagement und Wertermittlung zur Reaktivierung von Bahnbrachen. In: Informationen zur Raumentwicklung, 9/10, 577-591.
- DSSW (Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft) (Hrsg.) (o.J. [1997]): Bahnhöfe – Eintrittstor zur Stadt. DSSW-Bahnhofsrounden in Eisenach, Brandenburg a.d. Havel und Halle a.d. Saale. Bonn (= DSSW-Schriften 23).
- DSSW (Hrsg.) (1998): Trägerschaft und Finanzierung von Regionalbahnhöfen. Fachtagung am 2. und 3. September 1998 in Potsdam. Berlin (= DSSW-Schriften 29).
- DST (Deutscher Städtetag) (1999): Die Städte und die Bahn. Bahnhöfe und Bahnliegenschaften. Köln, 9-15 (= DST-Beiträge zur Stadtentwicklung und zum Umweltschutz, Reihe E, 31).
- DUDEN (2002): Das große Buch der Zitate und Redewendungen. Hrsg. von der Dudenredaktion. Mannheim u.a.
- Eichhorn, Gerhard (1998): Stadtentwicklung und Bahn – aus der Sicht des Bundes. Bonn (= Unveröff. Manuskript; Fachtagung „Neue Bahnhöfe in kleinen Großstädten und Mittelstädten – Strategien zur Aufwertung von Städten und Regionen“ des Instituts für Städtebau und Wohnungswesen München, Erfurt 26.-27.03.1998).
- Elias, Norbert (1997): Über die Zeit. 6. Auflage, Frankfurt a.M.

- Engelmann, Jan (Hrsg.) (1999): Die kleinen Unterschiede. Der Cultural Studies Reader. Frankfurt a.M.
- F.A.Z. (Frankfurter Allgemeine Zeitung) vom 31.05.2003, 38: Wider alle, die wider die Bahn sind. Stück für Stück gewinnt ein vielgescholtenes Unternehmen unser Lebensgefühl zurück: Ein Plädoyer für den Eisenbahnverkehr. Von Michael Gassmann.
- Fiske, John (2000): Lesarten des Populären. Wien (= Cultural Studies 1).
- Fleischmann, Katharina (2005): Botschaften mit Botschaften. Zur Produktion von Länderbildern durch Berliner Botschaftsbauten. Ein Beitrag zu einer Neuen Länderkunde. www.diss.fu-berlin.de/2005/287/.
- Fleischmann, Katharina; Strüver, Anke & Trostorff, Britta (2004): „Jeder nur erdenkliche Aberglaube ist unter dem hufeisenförmigen Zuge der Karpaten zu Hause“ – zum Mythos Transsilvanien und Dracula. In: Gernerth, Werner u.a. (Hrsg.): Alpenwelt – Gebirgswelten. Inseln, Brücken, Grenzen. Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen. 54. Deutscher Geographentag Bern 2003. Heidelberg/Bern: 447-456.
- Flick, Uwe u.a. (Hrsg.) (1995): Handbuch Qualitative Sozialforschung. Grundlagen, Konzepte, Methoden und Anwendungen. Weinheim.
- Fliedner, Dietrich (1993): Sozialgeographie. Berlin/New York (= Lehrbuch der allgemeinen Geographie 13).
- Flitner, Michael (1999): Im Bilderwald. Politische Ökologie und die Ordnungen des Blicks. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, 43 (3/4), 169-183.
- Flitner, Michael (2003): Kulturelle Wende in der Umweltforschung? – Ausichten in Humanökologie, Kulturökologie und Politischer Ökologie. In: Gebhardt, Hans; Reuber, Paul & Wolkersdorfer, Günter (Hrsg.), a.a.O., 213-228.
- Föhl, Axel (1996): Der Kern gigantischer Sterne mit Strahlen aus Eisen. In: BDA; DB AG & DAZ (Hrsg.), a.a.O., 191-199.
- Foucault, Michel (1978): Dispositive der Macht. Michel Foucault über Sexualität, Wissen und Wahrheit. Berlin.
- Foucault, Michel (1981): Archäologie des Wissen. Frankfurt a.M. (franz. Original: 1969).

- Foucault, Michel (1983): *Der Wille zum Wissen. Sexualität und Wahrheit* Bd. I. Frankfurt a.M. (franz. Original: 1976).
- Foucault, Michel (1987): *Das Subjekt und die Macht*. In: Dreyfus, Hubert L. & Rabinow, Paul (1994): *Michel Foucault. Jenseits von Strukturalismus und Hermeneutik*. 2. Auflage, Frankfurt a.M., 243-261.
- FR (Frankfurter Rundschau) vom 23.12.1995, 14: *Mädchen, in fremder Stadt sucht Rat bei der Bahnhofsmission. Zum 100. Jahrestag in Hamburg: Großstadtbahnhöfe als Drehscheiben und Knotenpunkte der dramatischen Wanderungsbewegungen*. Von Bernd Jürgen Wendt.
- FR vom 09.02.1998, 8: *Die Erosion des Sozialstaats und der Wandel der Stadt. Gefährliche Orte und unerwünschte Gruppen*. Klaus Ronneberger über den Zusammenhang von postmoderner Entwicklung und „law-and-order“-Politik. Von Klaus Ronneberger.
- FR vom 08.05.2001, 20: *Die kleinen Siege der Schwachen. Michel de Certeau und die Cultural Studies – zu neueren Deutungsangeboten*. Von Rainer Winter.
- FR vom 11.11.2004, 14: *Mit Softdrinks gegen Baumwollschädlinge. Indische Bauern nutzen Coca-Cola als billiges Spritzmittel. Der Konzern ist jedoch alles andere als begeistert*. Von Lucian Haas.
- FR vom 30.03.04a: *Endstation für Bahnhöfe. Deutsche Bahn verkauft Empfangsgebäude in vielen Städten*. Von Winfried Wolf.
- FR vom 30.03.04b: *Fondsgesellschaft möchte Empfangsgebäude beleben. Käufer will Immobilien aufwerten und verspricht Anlegern »erste Rendite-Klasse«*. Deutsche Bahn sieht keine Nachteile für Kunden. Von Cora Gutierrez.
- Frank, Susanne (2003): *Stadtplanung im Geschlechterkampf. Stadt und Geschlecht in der Großstadtentwicklung des 19. und 20. Jahrhunderts*. Opladen (= Stadt, Raum und Gesellschaft 20).
- Gall, Lothar (1999): *Eisenbahn in Deutschland: Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg*. In: Ders. & Pohl, Manfred (Hrsg.), a.a.O., 13-70.
- Gall, Lothar & Pohl, Manfred (Hrsg.) (1999): *Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*. München.
- Gebhardt, Hans; Reuber, Paul & Wolkersdorfer, Günter (Hrsg.) (2003): *Kulturgeographie. Aktuelle Ansätze und Entwicklungen*. Heidelberg/Berlin.

- Geertz, Clifford (1991): Dichte Beschreibung. Beiträge zum Verstehen kultureller Systeme. Frankfurt a.M.
- Gerkan, Meinhardt von (1996): Renaissance der Bahnhöfe als Nukleus des Städtebaus. In: BDA; DB AG & DAZ (Hrsg.), a.a.O., 17-63.
- Glaser, Hermann (1996): Topos Bahnhof. In: BDA; DB AG & DAZ (Hrsg.), a.a.O., 281-285.
- Glasze, Georg (2001): Privatisierung öffentlicher Räume? Einkaufszentren, Business Improvement Districts und geschlossene Wohnkomplexe. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, 75 (2/3), 160-177.
- Göttlich, Udo (1999): Unterschiede durch Verschiebungen. Zur Theoriepolitik der Cultural Studies. In: Engelmann, Jan (Hrsg.), a.a.O., 49-63.
- Göttlich, Udo & Winter, Rainer (Hrsg.) (2000): Die Politik des Vergnügens. Zur Diskussion der Populärkultur in den Cultural Studies. Köln.
- Gottwaldt, Alfred (1996): Berlin Stadtbahn. In: BDA; DB AG & DAZ (Hrsg.), a.a.O., 242-249.
- Hackelsberger, Christoph (1996): Nicht mehr Glanzpunkte, eher blinde Flecken des Verkehrs. Bahnhöfe der Nachkriegszeit. In: BDA; DB AG & DAZ (Hrsg.), a.a.O., 217-221.
- Hagedorn, Thomas (1999): Der Bahnhof in der Großstadt. Ein Leitfaden zur Entwicklung des Standortes. Wien (= Unveröff. Diplomarbeit, Fakultät für Architektur und Raumplanung der TU Wien).
- Haggett, Peter (2004): Geographie. Eine globale Synthese. Hrsg. von Robert Geipel. 3. Auflage, Stuttgart.
- Hall, Stuart (1997a): The Work of Representation. In: Ders. (Ed.), a.a.O. 13-74.
- Hall, Stuart (Ed.) (1997b): Representation. Cultural Representations and Signifying Practices. London.
- Hall, Stuart (1999): 2 Paradigmen. In: Bromley, Roger; Göttlich, Udo & Winter, Carsten (Hrsg.), a.a.O., 113-138 (engl. Original: 1981).
- Hall, Stuart (2000): Cultural Studies. Ein politisches Theorieprojekt. Hamburg (= Ausgewählte Schriften 3).
- Harvey, David (1989): The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change. Oxford/Cambridge.

- Hasse Jürgen (1988): Die räumliche Vergesellschaftung des Menschen in der Postmoderne. Karlsruhe (= Karlsruher Manuskripte zur Mathematischen und Theoretischen Wirtschafts- und Sozialgeographie 91).
- Hasse Jürgen (1998): Cocktailbar & Centerparc. Erlebnisorientierung in kulturtheoretischer Sicht. In: Breuer, Gerda (Hrsg.), a.a.O., 127-147.
- Hasse, Jürgen (2002a): Zum Verhältnis von Stadt und Atmosphäre. Wo sind die Räume der Urbanität? In: Ders. (Hrsg.): Subjektivität in der Stadtforschung. Frankfurt a.M., 19-40 (= Natur – Raum – Gesellschaft 3).
- Hasse, Jürgen (2002b): Die Atmosphäre einer Straße. Die Drosselgasse in Rüdesheim am Rhein. In: Ders. (Hrsg.): Subjektivität in der Stadtforschung. Frankfurt a.M., 61-113 (= Natur – Raum – Gesellschaft 3).
- Hecker, Wolfgang (2002): Bahnhöfe – Öffentlicher Raum für alle? Zur rechtlichen Stellung der Bahnhöfe, dem Recht auf Zugang und Aufenthalt sowie der Zulässigkeit von Hausverbot. Rechtsgutachten im Auftrag der Bundesarbeitsgemeinschaft Wohnungslosenhilfe e.V. Hrsg. von der BAG Wohnungslosenhilfe e.V. Bielefeld.
- Heine, Heinrich (1843): Lutetia. Zweiter Teil. In: Ders.: Sämtliche Schriften in zwölf Bänden. Hrsg. von Klaus Briegleb. Bd. 9: Schriften 1831-1855. Hrsg. von Karl Heinz Stahl. Frankfurt a.M./Berlin/Wien, 396-461.
- Heineberg, Heinz (2000): Grundriß Allgemeine Geographie: Stadtgeographie. Paderborn u.a.
- Heinritz, Günter; Klein, Kurt & Popp, Monika (2003): Geographische Handelsforschung. Berlin/Stuttgart.
- Helbrecht, Ilse (1998): „Stadtmarketing“. Konturen einer kommunikativen Stadtentwicklungspolitik. 3. Auflage, Basel/Boston/Berlin (= Stadtforschung aktuell 44).
- Held, Gerd (1999): Großer Bahnhof und neue Zentralität. In: UFO-Arbeitsgruppe der Fakultät Raumplanung, a.a.O, 37-57.
- Hellmann, Kai-Uwe (2003): Soziologie der Marke. Frankfurt a.M.
- Hengartner, Thomas (1994): Der Bahnhof als Fokus städtischen Lebens. Volkskundliche Überlegungen zu einem urbanen Phänomen par excellence. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde, 90 (2), 187-206.

- Hengartner, Thomas (2001): Bahnhöfe und ihre Menschen. In: Arbeitsstelle Kirche und Stadt (Hrsg.): Bahnhofswelten. Hamburg, 9-20 (= Jour Fixe der Arbeitsstelle Kirche und Stadt, Werkstattheft fünf).
- Hennings, Gerd & Müller, Sebastian (1998): Kunstwelten. Künstliche Erlebniswelten und Planung. Dortmund (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 85).
- Hepp, Andreas (1999): Cultural Studies und Medienanalyse. Eine Einführung. Opladen/Wiesbaden.
- Hepp, Andreas & Winter, Rainer (Hrsg.) (1999): Kultur – Medien – Macht. Cultural Studies und Medienanalyse. 2. Auflage, Opladen/Wiesbaden.
- Hermannes, Ulrich (2001): Der Hauptbahnhof. Asylort und Marktplatz. In: Arbeitsstelle Kirche und Stadt (Hrsg.): Bahnhofswelten. Hamburg, 23-26 (= Jour Fixe der Arbeitsstelle Kirche und Stadt, Werkstattheft fünf).
- Hildebrand, Klaus (1999): Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933-1945. In: Gall, Lothar & Pohl, Manfred (Hrsg.), a.a.O., 165-243.
- Hoffmann-Axthelm, Dieter (1996): Stadtunterfahrung. Zu einer modischen Wendung im Verhältnis von Stadt und Bahn. In: BDA; DB AG & DAZ (Hrsg.), a.a.O., 225-231.
- Holtel, Ulrike (2004): Forum Bahnflächen NRW – Kooperation der nordrhein-westfälischen Städte und Gemeinden mit der Deutschen Bahn AG. In: Informationen zur Raumentwicklung, 9/10, 603-613.
- Informationen zur Raumentwicklung, (9/10) 2004: Themenheft „Revitalisierung von Bahnbrachen“.
- Ipsen, Detlev (1997a): Raumbilder. Kultur und Ökonomie räumlicher Entwicklung. Pfaffenweiler (= Stadt, Raum und Gesellschaft 8).
- Ipsen, Detlev (1997b): Was trägt der Raum zur Entwicklung der Identität bei, und wie wirkt sich diese auf die Entwicklung des Raumes aus? In: Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (Hrsg.): Raum und Identität. Potentiale und Konflikte in der Stadt- und Regionalentwicklung. Erkner bei Berlin, 17-27 (= Graue Reihe 15).
- ISW (Institut für Städtebau und Wohnungswesen München der Dt. Akademie für Städtebau und Landesplanung) (Hrsg.) (1998): Stadt und Bahn. München (= Veröffentlichungsreihe Planung 2).

- Jäger, Margarete & Jäger, Siegfried (2000): Von der Diskurs- zur Dispositivanalyse. Überlegungen zur Weiterführung eines Stadtteilprojekts (= Vortragsmanuskript Workshop des DISS am 27. Mai 2000 in Freudenberg). www.uni-duisburg.de/DISS/Internetbibliothek/Artikel/Diskurs-_Dispositivanalyse.htm (11.11.02).
- Jäger, Siegfried (2001a): Kritische Diskursanalyse. Eine Einführung. 3. Auflage, Duisburg.
- Jäger, Siegfried (2001b): Diskurs und Wissen. Theoretische und methodische Aspekte einer Kritischen Diskurs- und Dispositivanalyse. In: Keller, Rainer u.a. (Hrsg.), a.a.O., 81-112.
- Jackson, Peter (1989): Maps of Meaning. An Introduction to Cultural Geography. London.
- Johnson, Richard (1999): Was sind eigentlich Cultural Studies? In: Bromley, Roger; Göttlich, Udo & Winter, Carsten (Hrsg.), a.a.O., 139-185 (engl. Original: 1986).
- Jordan, Terry G.; Domosh, Mona & Rowntree, Lester (1997): The Human Mosaic. A Thematic Introduction to Cultural Geography. 7. Auflage, New York u.a.
- Juchelka, Rudolf (2002): Bahnhof und Bahnhofsumfeld – ein Standortkomplex im Wandel. In: STANDORT, 21 (2), 12-16.
- Kähler, Gert (1996): „... die Fläche unseres Landes zur Größe einer einzigen Metropole zusammenschrumpfen“. Eisenbahn und Stadt im 19. Jahrhundert. In: BDA; DB AG & DAZ (Hrsg.), a.a.O., 201-207.
- Keller, Reiner (2004): Diskursforschung. Eine Einführung für SozialwissenschaftlerInnen. Opladen (= Qualitative Sozialforschung 14).
- Keller, Reiner u.a. (Hrsg.) (2001): Handbuch Sozialwissenschaftliche Diskursanalyse. Band 1: Theorien und Methoden. Opladen.
- Keller, Reiner u.a. (Hrsg.) (2003): Handbuch Sozialwissenschaftliche Diskursanalyse. Band 2: Forschungspraxis. Opladen.
- Kemper, Franz-Josef (2003): Landschaften, Texte, soziale Praktiken – Wege der angelsächsischen Kulturgeographie. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, 147 (2), 6-15.

- Kiepe, Folkert & Laitenberger, Petra (2004): Ehemalige Bahnflächen – Strategisches Flächenmanagement aus Sicht des Deutschen Städtetages. In: Informationen zur Raumentwicklung, 9/10, 625-630.
- Knox, Paul L. & Marston, Sallie A. (2001): Humangeographie. Hrsg. von Hans Gebhardt, Peter Meusburger und Doris Wastl-Walter. Heidelberg/Berlin.
- Kolb, Eberhard (1999): Die Reichsbahn vom Dawes-Plan bis zum Ende der Weimarer Republik. In: Gall, Lothar & Pohl, Manfred (Hrsg.), a.a.O., 109-163.
- Krabbe, Wolfgang R. (1996): Frühindustrielle „Altlasten“ in der Blütezeit der Urbanisierung: Städtische Eisenbahn- und Bahnhofsprobleme um 1900. In: Matzerath, Horst (Hrsg.), a.a.O., 109-129.
- Krätke, Stefan (1995): Stadt Raum Ökonomie. Einführung in aktuelle Problemfelder der Stadtökonomie und Wirtschaftsgeographie. Basel/Boston/Berlin.
- Krau, Ingrid & Romero, Andreas (1998): Bahnhöfe als Einkaufs- und Dienstleistungszentren. In: ISW (Hrsg.), a.a.O., 62-72.
- Krieg, Stefan W. (1996): Bahnhöfe und Denkmalpflege. In: BDA; DB AG & DAZ (Hrsg.), a.a.O., 233-241.
- Krings, Ulrich (1985): Bahnhofssarchitektur. Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus. München.
- Krüger-Lorenzen, Kurt (o.J. [ca. 1970]): Deutsche Redensarten und was dahinter steckt. Ungekürzte Sonderausgabe in einem Band, Wiesbaden.
- Kubinszky, Mihály (1969): Bahnhöfe Europas. Ihre Geschichte, Kunst und Technik. Für Eisenbahnfreunde, Architekten und kulturgeschichtlich Interessierte. Stuttgart.
- Laclau, Ernesto & Mouffe, Chantal (2000): Hegemonie und radikale Demokratie. Zur Dekonstruktion des Marxismus. 2. Auflage, Wien.
- Lang, Barbara (1994): Unter Grund. Ethnographische Erkundungen in der Berliner U-Bahn. Tübingen (= Studien & Materialien des Ludwig-Uhland-Instituts der Universität Tübingen 14).
- Läpple, Dieter (1991): Essay über den Raum. In: Häußermann, Hartmut u.a. (Hrsg.): Stadt und Raum. Soziologische Analysen. Pfaffenweiler, 157-207.

- Lefèbvre, Henri (1991): *The Production of Space*. Oxford/Malden (franz. Original: 1974).
- Lennertz, Thomas (2004): Aufgaben und Erfahrungen der BahnflächenEntwicklungsGesellschaft Nordrhein-Westfalen. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, 9/10, 593-601.
- Lichtenberger, Elisabeth (2002): *Die Stadt. Von der Polis zur Metropolis*. Darmstadt.
- Lindner, Werner (1998): Die „sichere“ Stadt zwischen *urban control* und urbaner Kompetenz. In: Breyvogel, Wilfried (Hrsg.): *Stadt, Jugendkulturen und Kriminalität*. Bonn, 37-61.
- Lossau, Julia (2002): *Die Politik der Verortung. Eine postkoloniale Reise zu einer ANDEREN Geographie der Welt*. Bielefeld.
- Lossau, Julia & Lippuner, Roland (2004): Geographie und *Spatial Turn*. In: *Erdkunde*, 58 (3), 201-211.
- Löw, Martina (2001): *Raumsoziologie*. Frankfurt a.M.
- Lutter, Christina & Reisenleitner, Markus (1998): *Cultural Studies. Eine Einführung*. Wien (= Cultural Studies 0).
- Marinis, Pablo de (2000): Überwachen und Ausschließen. Machtinterventionen in urbanen Räumen der Kontrollgesellschaft. Pfaffenweiler.
- Marquardt-Kuron, Arnulf (1997): Kundenorientierte Bahnhöfe und ihre Umfelder. In: *STANDORT*, 21 (2), 5-6.
- Massey, Doreen (1992): *Politics and Space/Time*. In: Dies. (1994): *Space, Place, and Gender*. Minneapolis, 249-272.
- Massey, Doreen (1996): *Politising space and place*. In: *Scottish Geographical Magazine*, 112 (2), 117-123.
- Massey, Doreen (1999): *Philosophy and politics of spatiality: some considerations*. In: Department of Geography, University of Heidelberg (Ed.): *Power-Geometries and the Politics of Space-Time*. Hettner Lecture 1998 with Doreen Massey. Heidelberg, 27-42.
- Mattisek, Annika (2002): *Postmoderne Bilder von Bahnhöfen. Eine semiotische Analyse*. Heidelberg (= Unveröff. Diplomarbeit, Geographisches Institut der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg).
- Matzerath, Horst (1996a): *Verkehr und Stadtentwicklung. Stand und Möglichkeiten historischer Forschung*. In: Ders. (Hrsg.), a.a.O., VII-XX.

- Matzerath, Horst (Hrsg.) (1996b): Stadt und Verkehr im Industriezeitalter. Köln/Weimar/Wien (= Städteforschung: Reihe A, Darstellungen 41).
- McDowell, Linda (1994): The Transformation of Cultural Geography. In: Gregory, Derek; Martin, Ron & Smith, Graham (Eds.): Society, Space and Social Science. Houndsmills u.a., 146-173.
- Mennicken, Thomas (1998): Revitalisierung von Bahnhöfen und ihren Umfeldern in Deutschland – ein Beitrag zu einer integrierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung? Darstellung am Beispiel Thüringens. Bonn (= Unveröff. Diplomarbeit, Geographische Institute der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn).
- Miggelbrink, Judith (2002): Der gezähmte Blick. Zum Wandel des Diskurses über „Raum“ und „Region“ in humangeographischen Forschungsansätzen des ausgehenden 20. Jahrhunderts. Leipzig (= Beiträge zur regionalen Geographie 55).
- Mitchell, Don (1995): There's no such Thing as Culture. Towards a Reconceptualization of the Idea of Culture in Geography. In: Transactions of the Institute of British Geographers, 20, 102-116.
- Mitchell, Don (2000): Cultural Geography. A Critical Introduction. London.
- Mohrmann, Ruth-E. (1996): Stadterfahrung und Mentalität. In: Matzerath, Horst (Hrsg.), a.a.O., 261-275.
- Monheim, Heiner (1996): Die Bahn – Stütze einer ökologischen Verkehrsentwicklung. In: BDA; DB AG & DAZ (Hrsg.), a.a.O., 293-301.
- Monk, Janice & Hanson, Susan (1982): On not excluding Half of the Human in Human Geography. In: Professional Geographer, 34 (1), 11-23.
- Moser, Walter (2004): Die Bahnstrategie der Schweiz und der SBB. Mit Systemdenken zum Erfolg. In: Monheim, Heiner & Nagorni, Klaus (Hrsg.): Die Zukunft der Bahn. Zwischen Bürgernähe und Börsengang. Karlsruhe, 70-82 (= Herrenalber Protokolle 116).
- Mouffe, Chantal (2001): Feministische kulturelle Praxis aus anti-essentialistischer Sicht. In: Dies. & Trinks, Jürgen (Hrsg.): Feministische Perspektiven. Wien, 11-22.
- Naumann, Peter & Pachl, Jörn (2002): Leit- und Sicherungstechnik im Bahnbetrieb. Fachlexikon. Hamburg (= Schriftenreihe für Verkehr und Bahntechnik 2).

- Neitzke, Peter (2000): Was nach Ansicht der etablierten Klassen gefährlich ist, läßt sich nicht gewaltsam aus der städtischen Realität entfernen. Ein Gespräch mit dem Soziologen Sighard Neckel. In: Neitzke, Peter; Steckweh, Carl & Wustlich, Reinhart (Hrsg.): *Centrum. Jahrbuch Architektur und Stadt 2000-2001*. Basel u. Gütersloh/Berlin, 102-109.
- Neuer, Birgit & Thieme, Günter (2000): Fremde Verwandte – Deutschlandbilder in den USA. In: *Geographische Rundschau*, 52 (3), 30-34.
- Noller, Peter; Prigge, Walter & Ronneberger, Klaus (Hrsg.) (1994): *Stadt-Welt*. Frankfurt a.M./New York (= Die Zukunft des Städtischen 6).
- Norton, William (2000): *Cultural Geography. Themes, Concepts, Analyses*. Oxford u.a.
- Parissien, Steven (1997): *Bahnhöfe der Welt. Eine Architektur- und Kulturgeschichte*. München.
- Petermanns Geographische Mitteilungen, 147 (2) 2003: Themenheft „Neue Kulturgeographie“.
- Philo, Chris (2000): More words, more worlds. Reflections on the »cultural turn« and human geography. In: Cook, Ian u.a. (Eds.), a.a.O., 26-53.
- Reckwitz, Andreas (2000): Die Transformation der Kulturtheorien. Zur Entwicklung eines Theorieprogramms. Weilerswist.
- Reinke, Niklas (2001): *Bahnstrukturreform. Politische Entscheidungsprozesse zur Deregulierung und Privatisierung der Deutschen Bahnen*. Sinzheim.
- Renner, Mechthild (2004a): Revitalisierung von Bahnflächen – Zum Sachstand. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, 9/10, 539-549.
- Renner, Mechthild (2004b): Revitalisierung von Bahnflächen. Einführung. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, 9/10, I.
- Renner, Ursula (2001): „Für eine kleine kulturwissenschaftliche Literatur“ (der Kommentare): Marie Herzfeld. In: Musner, Lutz; Wunberg, Gotthart & Lutter, Christina (Hrsg.): *Cultural Turn. Zur Geschichte der Kulturwissenschaften*. Wien, 111-133 (= Cultural Studies 3).
- Richards, Jeffrey & MacKenzie, John M. (1986): *The Railway Station. A Social History*. Oxford/New York.
- Rodemers, Jakob (1998): Sicherheit in Bussen und Bahnen, an Haltestellen und an Bahnhöfen. In: Topp, Hartmut H. (Hrsg.): *Verkehr aktuell*:

- Sicherheit im öffentlichen Raum. Kaiserslautern, 19-40 (= Grüne Reihe 41).
- Rodenstein, Marianne (1991): Städtebaukonzepte – Bilder für den baulich-räumlichen Wandel der Stadt. In: Häußermann, Hartmut u. a. (Hrsg.): Stadt und Raum. Soziologische Analysen. Pfaffenweiler, 31-67.
- Ronneberger, Klaus (1998): Die Stadt der „Wohlanständigen“ und die neuen „gefährlichen Klassen“. Der Umbau der Innenstädte zu „Konsumfestungen“. In: Breyvogel, Wilfried (Hrsg.): Stadt, Jugendkulturen und Kriminalität. Bonn, 16-36.
- Ronneberger, Klaus (2001): Konsumfestungen und Raumpatrouillen. Der Ausbau der Städte zu Erlebnislandschaften. In: Becker, Jochen (Hrsg.), a.a.O., 28-41.
- Ronneberger, Klaus; Lanz, Stephan & Jahn, Walther (1999): Die Stadt als Beute. Bonn.
- Rose, Gillian (2001): Visual Methodologies. An Introduction to the Interpretation of Visual Materials. London/Thousand Oaks/New Delhi.
- Ruckhaberle, Dieter (1980): Vorwort. In: Dethier, Jean, a.a.O., 5.
- Sahr, Wolf-Dietrich (2002): New Cultural Geography. In: Brunotte, Ernst u.a. (Hrsg.): Lexikon der Geographie in vier Bänden. Bd. 2. Heidelberg/Berlin, 439-440.
- Sahr, Wolf-Dietrich (2003a): Zeichen und RaumWELTEN – zur Geographie des Kulturellen. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, 147 (2), 18-27.
- Sahr, Wolf-Dietrich (2003b): Der *Cultural Turn* in der Geographie. Wendemanöver in einem epistemologischen Meer. In: Gebhardt, Hans; Reuber, Paul & Wolkersdorfer, Günter (Hrsg.), a.a.O., 231-249.
- Sahrbacher, Bernd & Hoinkis, Alf (2004): Revitalisierung von Bahnbrachen aus Sicht der Deutschen Bahn AG – Praxisbeispiele aus Baden-Württemberg. In: Informationen zur Raumentwicklung, 9/10, 615-624.
- Salzmann, Bertram (1994): Eiserne Wege. Die deutsche Nachkriegszeit (1945-1948) im Spiegel des literarischen Eisenbahnmotivs. Stuttgart.
- Sauer, Carl O. (1925): The Morphology of Landscape. In: Agnew, John; Livingstone, David N. & Rogers, Alisdair (Eds.) (1996), a.a.O., 296-315.

- Schäfers, Bernhard (2003): Architektursoziologie. Grundlagen – Epochen – Themen. Opladen.
- Schelte, Jeannette (1999): Räumlich-struktureller Wandel in Innenstädten. Moderne Entwicklungsansätze für ehemalige Gewerbe- und Verkehrsflächen. Dortmund (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 97).
- Schenk, Winfried (2002): „Landschaft“ und „Kulturlandschaft“ – „getönte“ Leitbegriffe für aktuelle Konzepte geographischer Forschung und räumlicher Planung. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, 146 (6), 6-13.
- Schivelbusch, Wolfgang (2004 [1983]): Lichtblicke. Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt a.M.
- Schivelbusch, Wolfgang (1995): Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Aufl. 9.-10. Tausend, Frankfurt a.M.
- Schubert, Dirk (2001): Mythos „europäische Stadt“. Zur erforderlichen Kontextualisierung eines umstrittenen Begriffs. In: Die alte Stadt, 4, 270-290.
- Schwarz, Hans-Peter (1999): Wiedervereinigung und Bahnreform. In: Gall, Lothar & Pohl, Manfred (Hrsg.), a.a.O., 377-418.
- Schwarz, Ullrich (1996): „Motion and Emotion“. Bahnhöfe als Traumhäuser der Moderne. In: BDA; DB AG & DAZ (Hrsg.), a.a.O., 287-291.
- Seier, Andrea (2001): Macht. In: Kleiner, Marcus S. (Hrsg.): Michel Foucault. Eine Einführung in sein Denken. Frankfurt a.M., 90-107.
- Selle, Klaus u.a. (2002): Forschungsvorhaben Städte als Standortfaktor: Öffentlicher Raum. Kurzfassung. Im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung. www.bbr.bund.de/exwost/pdf-files/werkstatt_praxis_02-03.pdf (26.01.05).
- Sethmann, Jens (2001): „New Urbanism“. Downtown Kitsch-Town. In: MieterMagazin 09/2001, 24. www.berliner-mieterverein.de/magazin/online/mm0901/090124.htm (14.02.05).
- Sewing, Werner (1998): Zwischen Hochkultur und Populärkultur. Neotraditionalismus in den USA und Großbritannien. In: Die alte Stadt, 4, 359-371.

- Sewing, Werner (2003): Bildregie. Architektur zwischen Retrodesign und Eventkultur. Basel/Boston/Berlin (= Bauwelt Fundamente 126).
- Shurmer-Smith, Pamela (Ed.) (2002): Doing Cultural Geography. London/Thousand Oaks/New Delhi.
- Simmel, Georg (1903): Die Großstädte und das Geistesleben. In: Ders. (1998): Soziologische Ästhetik. Hrsg. von Klaus Lichtblau. Bodenheim, 119-133.
- Smith, Neil (1996): The new urban frontier. Gentrification and the revanchist city. London/New York.
- Soyez, Dietrich (2003): Kulturlandschaftspflege: Wessen Kultur? Welche Landschaft? Was für eine Pflege? In: Petermanns Geographische Mitteilungen, 147 (2), 30-37.
- spaceLab (Bareis, Ellen u.a.) (1998): Auf der Suche nach dem Subjekt. Einleitung zum Schwerpunkt. In: Widersprüche, 20 (4), 5-12.
- StadtRat (Hrsg.) (1998): Umkämpfte Räume. Hamburg/Berlin/Göttingen.
- STANDORT – Zeitschrift für Angewandte Geographie, 21 (2) 1997: Themenschwerpunkt „Bahnhof“.
- Steinert, Heinz (2000): Kulturindustrie in der Architektur: E-U-Kultur und die Autonomie des Publikums. In: Zeitschrift für kritische Theorie, 6 (10), 73-87.
- Stiftung Lesen (Hrsg.) (2003): Netzwerk: Unternehmen Eisenbahn. Mainz.
- Sturm, Gabriele (2000): Wege zum Raum. Methodologische Annäherungen an ein Basiskonzept raumbezogener Wissenschaften. Opladen.
- Titscher, Stefan u.a. (Hrsg.) (1998): Methoden der Textanalyse. Leitfaden und Überblick. Opladen.
- Töpfer, Klaus (1998): Stadtentwicklung und Bahn. In: ISW (Hrsg.), a.a.O., 7-15.
- Turner, Graham (1996): British Cultural Studies. An Introduction. 2. Auflage, London/New York.
- UFO-Arbeitsgruppe der Fakultät Raumplanung (1999): Die Überbauung des Dortmunder Hauptbahnhofs – Raumplanerische Beiträge zu einem Großprojekt. Dortmund (= Arbeitspapier 169).

- Urry, John (2003): *City Life and the Senses*. In: Bridge, Gary & Watson, Sophie (Eds.): *A Companion to the City*. Oxford, 388-397.
- Voglmayr, Irmtraud (2000): *Erlebnisgesellschaft – Freizeit – Gender*. www.univie.ac.at/OEGS-Kongress-2000/On-line-Publikationen/Voglmayr.pdf (12.04.03).
- Wolf, Winfried (1986): *Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße. Geschichte, Bilanz, Perspektiven*. Hamburg/Zürich.
- Wolf, Winfried (1988): *Sackgasse Autogesellschaft. Höchste Eisenbahn für eine Alternative*. Frankfurt a.M.
- Wolf, Winfried (2004): *Die Bahn im Spannungsfeld zwischen Privatisierung und öffentlichem Eigentum. Erfahrungen aus den USA, Großbritannien und Deutschland*. In: Monheim, Heiner & Nagorni, Klaus (Hrsg.): *Die Zukunft der Bahn. Zwischen Bürgernähe und Börsengang*. Karlsruhe, 16-50 (= Herrenalber Protokolle 116).
- Wood, Gerald (2003): *Die postmoderne Stadt: Neue Formen der Urbanität im Übergang vom zweiten ins dritte Jahrtausend*. In: Gebhardt, Hans; Reuber, Paul & Wolkersdorfer, Günter (Hrsg.), a.a.O., 131-147.
- Wucherpfennig, Claudia (2002): *Den städtischen Raum beleben? Kulturtheoretische Konzeptionen der Cultural Studies als Impulsgeber für eine machtkritische subjektorientierte Stadtforschung*. In: Hasse, Jürgen (Hrsg.): *Subjektivität in der Stadtforschung*. Frankfurt a.M., 277-313 (= *Natur – Raum – Gesellschaft* 3).
- Wucherpfennig, Claudia (2005): *Vom Schmuddelmilieu zum Kulturerlebnis: „Bahnhofskultur“ exklusiv*. In: Flitner, Michael & Lossau, Julia (Hrsg.): *Themenorte*. Münster, 27-44 (= *Geographie* 17).
- Wucherpfennig, Claudia; Strüver, Anke & Bauriedl, Sybille (2002): *Wesens- und Wissenswelten. Eine Exkursion in die Praxis der Repräsentation*. In: Hasse, Jürgen & Helbrecht, Ilse (Hrsg.): *Menschenbilder in der Humangeographie*. Oldenburg, 55-87 (= *Wahrnehmungsgeographische Studien* 21).
- www.bahn.de/stuttgart21 (08.12.04).
- www.bbooks.de/active_air/innenstadtaktion (07.03.05).
- www.bbr.bund.de/exwost/forschungsfelder/024_kurzbericht.html (08.12.04).

- www.bbr.bund.de/exwost/forschungsfelder/024_start.html (08.12.04).
- www.bev.bund.de (28.01.05).
- www.db.de/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur_schiene/station/wohlfuehlb_ahnhoefe.html (08.12.04).
- www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/bahnwelt/dbmuseum/dbmuseum.html (05.03.05).
- www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/konzern/gesellschaften/personenbahnh_oeefe/personenbahnhoefe.html (08.12.04).
- www.db.de/site/bahn/geschaefte/immobilien/immobilien.html (08.12.04).
- www.ece.de (07.03.05).
- www.industriemuseen-emr.de/industrialisierung/verkehr/kapitel_3.html (14.10.04).
- www.vivico.de (07.03.05).
- Zahnen, Barbara (2004): Innerstädtische Grünflächen = kühl = entlastend? Eine Skizze zu klimatologischem Denken. In: *Erdkunde*, 58, 349-362.
- Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*, (1/2) 1996: Themenschwerpunkt „Regulationstheorie“.
- Zukin, Sharon (1995): *The Cultures of Cities*. Malden/Oxford.

2 Datenmaterial

2.1 Artikel, Monographien und Sammelbände

- BDA; DB AG & DAZ (Bund Deutscher Architekten; Deutsche Bahn AG & Förderverein Deutsches Architektur Zentrum) (Hrsg.) in Zusammenarbeit mit Meinhard von Gerkan (1996): Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert. Braunschweig/Wiesbaden.
- DB AG (Deutsche Bahn AG) (Hrsg.) (1994): Die Bahnreform. Frankfurt a.M.
- DB AG, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe (Hrsg.) (1996): Die Marke Bahnhof. Frankfurt a.M.
- DB AG, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe (Hrsg.) (1997): Der Bahnhof für den Menschen. Frankfurt a.M.
- DB AG (2001): Schaufenster Bahnhof. In: Dies. (Hrsg.): Die Bahn. Menschen bei der Bahn. Berlin, 44-51.
- DB AG (2002): Drehscheibe des Westens. Hauptbahnhof Köln. In: Dies. (Hrsg.): Die Bahn. Die Bahn in Europa. Berlin, 90-95.
- DB AG (2003a): Bahnhöfe. Einladende Visitenkarten. In: Dies. (Hrsg.): Die Bahn. Die Bahn in Bewegung. Berlin, 36-47.
- DB AG (2003b): Hartmut Mehdorn. Sturm und Drang. In: Dies. (Hrsg.): Die Bahn. Die Bahn in Bewegung. Berlin, 32-35.
- DB AG (Hrsg.) (2003c): Geschäftsbericht 2002. Berlin.
- DB AG (Hrsg.) (2004a): 10 Jahre Deutsche Bahn AG. Hamburg.
- DB AG (Hrsg.) (2004b): Geschäftsbericht 2003. Berlin.
- DB Station&Service AG (2003): Geschäftsbericht 2002. Berlin.
- DB Station&Service AG (2004): Geschäftsbericht 2003. Berlin.
- Dürr, Heinz (1996): Bahn frei für eine neue Stadt. In: BDA/DB AG/DAZ (Hrsg.), a.a.O, 13-15.
- Gerkan, Meinhard von (1996): Renaissance der Bahnhöfe als Nukleus des Städtebaus. In: BDA/DB AG/DAZ (Hrsg.), a.a.O, 17-63.

- Mehdorn 2004: Vorwort des Vorstandsvorsitzenden. In: DB AG (Hrsg.) (2004b), a.a.O., 2
- Steguweit, Christian (1996): Die neue Bahn – eine komplexe Gestaltungsaufgabe. In: BDA/DB AG/DAZ (Hrsg.), a.a.O, 303-311.
- Steguweit, Christian (1998): Die Bahn und die Zukunft ihrer Bahnhöfe. In: Institut für Städtebau und Wohnungswesen München der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (Hrsg.): Stadt und Bahn. München, 16-28 (= Veröffentlichungsreihe Planung 2).
- Wissmann, Matthias (1996): Vorwort des Bundesministers für Verkehr. In: BDA/DB AG/DAZ (Hrsg.), a.a.O, 9.

2.2 Zeitungs- und Zeitschriftenartikel, Internetseiten

- BILD am Sonntag vom 14.10.2001, 96: Bahnchef Mehdorn: Obdachlose raus aus den Bahnhöfen! Von Stefan Ernst und Hans-Wilhelm Saure.
- DB*mobil* 01/1999, 12-17: Das neue Bild vom Bahnhof.
- DB*mobil* 03/2000, 1 (Titelblatt): Station in neuem Licht. Kölner Hauptbahnhof strahlt wieder.
- DB*mobil* 08/2000, 1 (Titelblatt): Die neuen Bahnhöfe. Stationen machen wieder Staat.
- DB*mobil* 04/2001, 58: Blau + Grün = Sicherheit. Die Sicherheit der Fahrgäste und der Schutz ihrer Anlagen sind bei der Bahn Chefsache. Von Olaf Krohn.
- DB*mobil* 09/2001, 54: „No Smoking“ im Bahnhof.
- DB*mobil* 07/2002, 34-36: Sofortprogramm für schönere Bahnhöfe. In einem Europa-weiten Test des ADAC haben die großen deutschen Hauptbahnhöfe Bestnoten erhalten. Von Olaf Krohn.
- DB*mobil* 07/2002, 37: „Wir wollen Wohlfühl-Bahnhöfe“. Wolf-Dieter Siebert, Vorstandsvorsitzender der DB Station&Service AG, über das Vorhaben der Bahn, Tausende Empfangsgebäude, Bahnsteige und Unterführungen zu renovieren. Interview: Olaf Krohn.
- DB*mobil* 04/2003, 46-47: Teures Erbe der Vergangenheit. Die Sanierung von 5800 Bahnhöfen ist eine Herausforderung, die von der Bahn allein nicht zu bewältigen ist. Partnerschaften mit Ländern und Kommunen könnten das Problem lösen. Von Olaf Krohn.

- DB*mobil* 04/2003, 48: Einladung zum Dialog. Wolf-Dieter Siebert, Vorstandsvorsitzender der DB Station&Service, sprach mit *mobil* über die Probleme und Pläne der Bahn mit ihren Bahnhöfen. Interview: Olaf Krohn.
- DB*mobil* 01/2004, 38-40: Reform bei voller Fahrt. Die Deutsche Bahn AG feiert ihren ersten runden Geburtstag: Anfang 2004 wird sie zehn Jahre alt. Von Olaf Krohn.
- F.A.Z. (Frankfurter Allgemeine Zeitung) vom 19.10.2001, 73: „Es gibt keine Ecken mehr, wo man sich ungestört aufhalten kann“. Drogenabhängige und Obdachlose werden im Hauptbahnhof nicht geduldet. Einstige Schmutzwinkel sind heute hell und sauber. Von Barbara Schoppelreich.
- FR (Frankfurter Rundschau) vom 16.10.2001, 31: Helfer werfen Mehdorn „soziale Apartheid“ vor. Obdachlosen-Vertreibung des DB-Chefs stößt auf Kritik. Von Martin Müller-Bialon.
- FR vom 16.10.2001, 31: Falsches Signal. Von Martin Müller-Bialon (Kommentar).
- FR vom 16.10.2001, 33: Die Bahnhofsmission als Schmutzlecke der DB-Welt. Zahl der Betreuten steigt – Mehdorns Wohlwollen sinkt. Von Martin Müller-Bialon.
- SZ (Süddeutsche Zeitung) vom 17.10.2001: Bahnhof verstehen. Eine Mission: Warum wir die dunklen Seiten der Stadtgesellschaft nicht aussperren können.
- www.bahn.de/pbhf/view/subhome/startseite.shtml (08.12.04).
- www.bahn.de/presse/die_bahn/bhf/die_bahn20010921.shtml (09.10.01): Pressemitteilung der Deutschen Bahn AG vom 21.09.2001: „Deutsche Bahn und Bahnhofsmission vereinbaren die weitere Zusammenarbeit“.
- www.bahn.de/presse/die_bahn/holding/die_bahn_20011014 (16.10.01): Stellungnahme der Bahn AG vom 16.10.01.
- www.bahn-net.de/presse-informationen/bahnhoefe/pi_20020221.htm (27.03.02): Erklärung der Deutschen Bahn AG zur Plakataktion der Bundesarbeitsgemeinschaft Wohnungslosenhilfe.
- www.die-entdeckung-bahnhof.de (29.01.05).

Anhang



Abb. 10 Uelzen Hauptbahnhof („Hundertwasser-Bahnhof“)



Abb. 11 Leipzig Hauptbahnhof



Abb. 12 Leipzig Hauptbahnhof, Wandelhalle



Abb. 13 Leipzig Hauptbahnhof, Gleishalle



Abb. 14 Mainz Hauptbahnhof, Wiedereröffnungs-Feier 2003



Abb. 15 Mainz Hauptbahnhof, Wiedereröffnungs-Feier 2003, Empfangshalle



Abb. 16 Leipzig Hauptbahnhof, shopping mall



Abb. 17 Frankfurt a.M. Hauptbahnhof, „Markt im Bahnhof“ (MIB)



Abb. 18 Frankfurt a.M. Hauptbahnhof, ReiseZentrum



Abb. 19 Frankfurt a.M. Hauptbahnhof, Fahrkarten-Automaten



Abb. 20 Mainz Hauptbahnhof: Uhr, Überwachungskamera, Engel



Abb. 21 Mainz Hauptbahnhof, Dinosaurier-Ausstellung



Abb. 22 Werbeplakat der Deutschen Bahn AG



Abb. 23 Protestaktion der Bundesarbeitsgemeinschaft Wohnungslosenhilfe e.V.



Abb. 24 Leipzig Hauptbahnhof, ServicePoint



Abb. 25 Frankfurt a.M. Hauptbahnhof, Müllcontainer im corporate design



Abb. 26 Mainz Hauptbahnhof, Raucherbereich



Abb. 27 Mainz Hauptbahnhof, WC-Center



Abb. 28 Leipzig Hauptbahnhof, Eingang Lounge



Abb. 29 Mainz Hauptbahnhof, Wegeleitbeschilderung

Abbildungsnachweise

Es wurde versucht, alle Urheberrechte der Abbildungen ausfindig zu machen. Dies ist nicht in allen Fällen gelungen. Die davon Betroffenen mögen sich mit der Autorin in Verbindung setzen.

Abb. 1-7: Kubinszky 1969

Titelfoto, Abb. 10, 14, 15, 17-21, 25-27, 29: C. Wucherpfennig

Abb. 11-13, 16, 24, 28: U. v. Nathusius

Abb. 22, 23: A. Matissek