

IDENTITÄT UND ÖFFENTLICHER RAUM SOZIALE BEZIEHUNGEN UND RAUMSTRUKTUREN

EINE INTERDISZIPLINÄRE FORSCHUNGSWERKSTATT

MECHTHILD BERESWILL
GABRIELE FRANZISKA GÖTZ

kassel
university
press

IDENTITÄT UND ÖFFENTLICHER RAUM SOZIALE BEZIEHUNGEN UND RAUMSTRUKTUREN

MECHTHILD BERESWILL

GABRIELE FRANZiska Götz

Linie 1 verkehrt jeweils nach jedem 5 Minutenintervall, an Sonntagnachmittagen
fahrt sie nicht am 24.06.12 und 07.10.12.
W verkehrt nur zwischen dem 01.05 und dem 08.10.2011.
x steht in allen Betriebsboten Wilhelmshöhe als
Bereitstellung.

8 fährt ins Rolandviertel
9 fährt nur an Schultagen

Verkehrsaufstellen
Am Berggarten, Kreuz, 34390 Hannover, Bismarckstraße 10

Service-Telefon
0180 - 234 - 0180

WEITERE PROJEKTTEILNEHMER IM WISE 10/11

FRIEDERIKE GEITHNER / DANIELA WITZEL

STUDENTISCHE UND WISSENSCHAFTLICHE HILFSKRÄFTE

LILLY NIKOLIC / VALERIE OUEDRAOGO SOMNOMA /
JULIAN SCHAMBACH

© 2012 Alle Autorinnen und Autoren

ISBN 978-3-86219-288-5
www.upress.uni-kassel.de

SOZIALE BEZIEHUNGEN – MOBILER RAUM

Wer in der Kasseler Innenstadt in einen Wagen der Tram [Linie 1](#) einsteigt, fährt entweder in Richtung Wilhelmshöhe (Park) oder in Richtung Holländische Straße. Die Endhaltestellen

[Holländische Straße](#) im Norden der Stadt und [Wilhelmshöhe](#) (Park) im Westen von Kassel bilden einen scharfen Kontrast: in der Nordstadt die Industrielandschaft und die Parklandschaft in Wilhelmshöhe. Zwischen diesen Orten durchkreuzen die Fahrgäste der Linie 1 die soziale Topographie der Stadt und passieren bis zu [22 Stationen](#). Starten wir im Norden, an der Haltestelle Holländische Straße, ziehen ein Industriepark, der Hauptfriedhof, der Universitäts-Campus, die Fußgängerzone, das Rathaus, ein Krankenhaus, der ICE-Bahnhof, die Kurhessen-Therme und eine Parklandschaft an uns vorbei, bevor wir vor dem historischen Bahnhof am Rand des Bergparks ankommen.

Die Linie 1 fährt täglich im 15- bis 30-Minuten-Takt durch Stadtteile, die sich sozialräumlich deutlich voneinander unterscheiden. Homogene und heterogene Wohn- und Lebenswelten sowie soziale Ungleichheiten im urbanen Raum werden spürbar, wenn das Erscheinungsbild der Fahrgäste im Verlauf der etwa 30-minütigen Fahrt wechselt, begleitet von den sich verändernden städtebaulichen Bildern und Eindrücken entlang der Strecke. [Das wohl bekannte Phänomen der sozialräumlichen Grenzziehungen im Urbanen](#) verdichtet sich in der Tram, die wir im Anschluss an Marc Augés Überlegungen zur Pariser Metro als einen „sozialen Parcours“ erleben können (1988: 10). Augés Bild bezieht sich auf die Verflechtungen zwischen seiner eigenen Biographie und dem Streckennetz der Metro, dessen Stationen für ihn (wie für andere Fahrgäste) ein Netz von Erinnerungen und sozialen Interaktionen bilden. Greifen wir dieses Bild für unsere Überlegungen zur Kasseler Linie 1 auf und erweitern es, begegnen sich hier alltäglich Menschen aus unterschiedlichen sozialen Milieus, die alle ihren eigenen, unverwechselbaren sozialen Parcours verfolgen und diesen zugleich miteinander entwickeln und aushandeln. Je nach Uhrzeit und Haltestellen treffen Schulkinder, Studierende, Kaufhausangestellte, Wohnungslose, Jugendliche, Frauen mit Kindern, ältere Menschen, RollstuhlnutzerInnen, Hunde, TouristInnen, Betrunkene, Feierabendreisende und viele andere aufeinander.

Die Straßenbahn bildet dabei eine „Fortbewegungseinheit“ (Goffman 1971/1982: 27), deren räumliche Struktur das Ergebnis eines Wechselspiels zwischen technisch-pragmatischen und sozial-interaktiven Regelsystemen ist. Anders gesagt, wir erleben in der Straßenbahn, wie alltäglich soziale Ordnung im öffentlichen Raum hergestellt, durchbrochen, durchgesetzt und ausgehandelt wird.

Die Wechselwirkung zwischen den vorgegebenen Formen und Strukturen eines öffentlichen Verkehrsmittels einerseits und der intersubjektiven Ausgestaltung von sozialen Beziehungen im mobilen Raum andererseits haben wir, eine Soziologin und eine Gestalterin, gemeinsam mit Studierenden aus verschiedenen Studiengängen in den Mittelpunkt einer interdisziplinären Forschungswerkstatt zum öffentlichen Raum gerückt (zu unserer Zusammenarbeit vgl. auch Bereswill/Götz 2009). Warum haben wir die Straßenbahn als Forschungsfeld gewählt? Die Tram bietet Zugang zu den alltäglichen Raumerfahrungen und Interaktionen in urbanen Räumen. Eine Tram fährt von A nach B (und wieder zurück), ihre Strecke ist eingebunden in einen gesellschaftlich vereinbarten „Verkehrskodex“ (Goffman 1971/1982: 27), der die Regeln der Fortbewegung im öffentlichen Raum bündelt und Zusammenstöße zwischen FußgängerInnen wie Fahrzeugen verhindert. Damit verbunden ist die Unterstellung der zielorientierten Nutzung von öffentlichen

Verkehrsmitteln, als Möglichkeit der individuellen Fortbewegung gemeinsam mit (vielen) anderen Menschen. Hier finden alltägliche Begegnungen zwischen Fremden statt, die ihre Unterschiede und Gemeinsamkeiten zumeist erkennen und einordnen können, ihre Wahrnehmungen voneinander aber nur selten thematisieren. In der Tram wird die für die soziale Ordnung der bürgerlichen Gesellschaft so bedeutsame Grenze zwischen dem Öffentlichen und dem Privaten sichtbar und sie wird zugleich prekär. Diese Grenze wird irritiert, verschoben und wieder neu gezogen. Es handelt sich um fein aufeinander abgestimmte Interaktionsleistungen von Menschen, die zumeist erst bewusst werden, wenn ihre Routine durchbrochen wird und eine Krisensituation entsteht (wobei der Begriff Krise hier keine dramatischen Vorfälle, sondern kurze Irritationen der alltäglichen Handlungsgewohnheiten von Menschen meint).

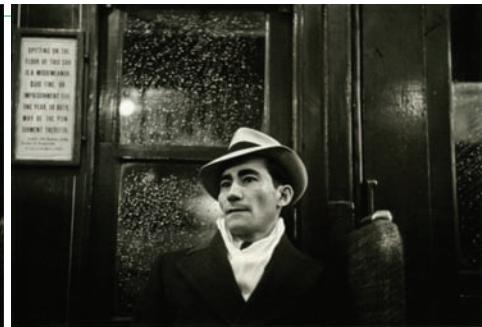
Die Fortbewegungseinheit Straßenbahn bietet einen ausgezeichneten Ort, um Fragen des öffentlichen Raums zu untersuchen. Soziologisch sind solche Fragen auch mit Debatten zum Verfall der bürgerlichen Öffentlichkeit verbunden, beispielsweise in Richard Sennetts Überlegungen zur „Tyrannie der Intimität“ (1986). Aus seiner Sicht sehen wir eine historische Entwicklung, in deren Verlauf das Wohlbefinden des Selbst in seinen privaten,

intimen Beziehungen in den Vordergrund rückt und die Bedeutung des öffentlichen Raums – als Raum des Politischen – verloren geht. Ob Sennetts pessimistische Zeitdiagnose vom Verlust des Öffentlichen zutrifft? Seine Überlegungen lenken die Aufmerksamkeit auf jeden Fall auf Grenzziehungen und Grenzüberschreitungen zwischen dem Öffentlichen und dem Privaten, wie wir sie alltäglich beobachten und erleben können. Dies gilt auch für das Fahren in der Tram, beispielsweise, wenn die einen sich laut über Persönliches unterhalten und die anderen konsterniert wegschauen. Solche Interaktionsdynamiken der Aushandlung von Grenzen sind eng verbunden mit dem Erlernen dessen, was als „urbane Kompetenz“ (Pernack 2005) bezeichnet wird: die Fähigkeit mit sozial heterogenen Situationen umzugehen.

Roman Pernack unterscheidet zwischen der Möglichkeit, den „Aufenthalt im öffentlichen Raum bzw. im Großraumgefäß“ zu erleben oder nur auszuhalten (2005: 39). Diese Unterscheidung ist allerdings nicht so einfach: Wie stellen wir fest, wann jemand eine Situation nur passiv zu erdulden – auszuhalten – scheint statt sich mit ihr auseinanderzusetzen? Was ist mit „erleben“ im Vergleich zu „aushalten“ genau gemeint? Könnte es nicht sein, dass die Kapazität, eine Situation auszuhalten, eine wichtige Kompetenz ist, um sich in urbanen Räumen bewegen zu können? Welche Kriterien legen wir zugrunde, wenn die urbane Kompetenz von Menschen thematisiert wird? Um die feinen Unterscheidungen zwischen den verschiedenen Haltungen und Handlungen von Menschen in öffentlichen

Räumen zu erfassen, lohnt sich der genaue Blick auf ihre sozialen Interaktionen und auf die Räume, die dabei entstehen. Das veranschaulichen die in diesem Band versammelten Forschungserfahrungen von Studierenden des Fachbereichs Humanwissenschaften und der Kunsthochschule Kassel, die über zwei Semester hinweg im Rahmen einer Forschungswerkstatt eine interdisziplinäre Feldforschung in der Kasseler Straßenbahnenlinie 1 durchgeführt haben. Im folgenden Abschnitt stellen wir zunächst Überlegungen zum Zusammenhang von gesellschaftswissenschaftlichen Perspektiven und Ansätzen der Gestaltung vor. Anschließend beschreiben wir unser methodisches Vorgehen und die Zusammenarbeit mit den Studierenden der Forschungswerkstatt.

Die Abbildungen sind 2 Beispiele für künstlerische Positionen. Diese Fotografen sind interessiert von den fließenden Grenzen im täglichen Leben zwischen Privatheit und Öffentlichkeit. \\\\ WALKER EVANS aus „Many Are Called“ [1966]. Subway Fotos in New York City in den späten 30er und frühen 40er Jahren. Er hat sich bemüht so unauffällig wie möglich zu fotografieren, die Kamera hatte er unter seiner Jacke versteckt und den Auslöser durch den Arm geführt. Die Personen präsentieren sich selbst, sie konnten/wurden nicht gefragt, einer wie der andere nicht besser oder schlechter, alle gleich in Theorie. \\\\ REINIER GERRITSEN aus „Wall Street Stop“ [2010]. Subway Fotos > in New York City 2009 > Wallstreetstop, der Welt grösstes Finanzzentrum zur Zeit der Krise. Diese nicht inszenierten Porträts reflektieren ein kollektives Gefühl von einer Welt im Schock, der historische Wendepunkt in der Wirtschaft. Er macht die Fotos von der Station aus in die Bahn hinein, gerade in dem Moment, wenn das Signal zum Türen schliessen kommt, viele Fotos hintereinander, und setzt sie dann nachträglich zusammen.



\\\\ WALKER EVANS



\\\\ REINIER GERRITSEN

INTERDISziPLINÄRE ZUGÄNGE ZUM ÖFFENTLICHEN RAUM

Wird das Verhältnis zwischen Öffentlichem und Privatem soziologisch untersucht, rückt der alltägliche Umgang mit dem Eigenen und dem Fremden in den Blick. Die Mobilität in öffentlichen Verkehrsmitteln wird zum Prototyp des Urbanen als Ort der ständigen

Begegnung von Fremden, die sich als solche gegenseitig anerkennen. Eine Fahrt mit der Linie 1 in Kassel dokumentiert, dass wir in einer gesellschaftlichen Situation leben, die durch soziale Heterogenität und kulturelle Pluralität gekennzeichnet ist. Der Philosoph Wolfgang Welsch betont, dass „inter- wie intrakulturelle Pluralität“ zur Alltagserfahrung von Menschen der postmodernen Gesellschaft zählt (2010: 206). Mit anderen Worten: Urbane Räume – zu denen wir auch die Tram, die eine Stadt durchquert, zählen – sind durch den alltäglichen Umgang mit Differenz und Vielfalt geprägt. Die damit verbundene Erfahrung von vielfältigen Differenzen betont Welsch auch für das einzelne Individuum, wenn er davon ausgeht, dass die Identitäten von allen Menschen in der postmodernen

Gesellschaft nicht einheitlich, sondern hybride, also kulturell gemischt sind. Mit Blick auf die gesellschaftliche Rolle des Design fordert er deshalb, Gestaltung solle sich „auf diese einschneidende Pluralität auf internationaler, sozialer wie intra-individueller Ebene ... einlassen“ (ebenda: 206f.). Damit ist die Frage nach der Funktion und dem Einfluss von Gestaltung auf den öffentlichen Raum und auf die Handlungs- und Interaktionsmuster der Menschen, die Raum aktiv herstellen (Löw 2001), angesprochen. Aus der Sicht von Welsch hat Gestaltung gesellschaftliche Verantwortung und sollte in diesem Zusammenhang die Chancen von gesellschaftlicher Diversität herausarbeiten (2010: 207).

Was bedeuten solche Überlegungen für die Verknüpfung von gesellschaftswissenschaftlichen und gestalterischen Zugängen zum öffentlichen Raum? In den Fokus der Aufmerksamkeit rücken die Relationen zwischen den sozialen Interaktionen von Menschen, die interaktive Konstruktion von Räumen und ihre gestalterische Strukturierung – eine Wechselwirkung zwischen räumlicher Struktur und alltäglichem Handeln. Raum begreifen wir im Anschluss an Martina Löw (2001) als etwas, das durch Interaktion hergestellt und mit Bedeutung versehen wird. Die standardisierte Fortbewegungseinheit Straßenbahn verdeutlicht zugleich, dass und wie das Handeln von Menschen durch die materielle Struktur

von Räumen beeinflusst, begrenzt oder ermöglicht wird (Schroer 2006). Diesen Zusammenhang veranschaulichen alle Forschungserfahrungen, die in diesem Band versammelt sind.

Ein wichtiger Aspekt, der die gestalterische Seite des öffentlichen Raums betrifft, ist die mögliche Veränderung unserer räumlichen Wahrnehmung durch Interventionen des Design. So wird wiederholt betont, dass die Bedeutung des Bildes für den öffentlichen Raum zugenommen hat und unsere Wahrnehmung entsprechend beeinflusst. Sind wir mit einem Überangebot von Bildern konfrontiert? Wie wird das eigene Sehen gelenkt? Was nehmen

wir bewusst wahr? Was blenden wir aus? Wie werden Bilder umgedeutet? Wer sieht welche Bilder? Was nehmen wir gar nicht mehr bewusst wahr? Diese Fragen verweisen auf die große Bedeutung, die Artefakte für die Gestaltung sozialer Beziehungen und für die Herstellung von als privat oder öffentlich wahrgenommenen Räumen haben. Die Interventionsmacht und die damit verbundene gesellschaftliche Verantwortung von Gestaltung liegen auf der Hand.

Entscheidend ist, dass der öffentliche Raum kein konflikt- und machtfreier Raum der ästhetischen Gestaltung ist. Im Gegenteil: Die Gestaltung von Raum durch Zeichensysteme

ist mit dem Ein- und Ausschluss verschiedener sozialer Gruppen, also mit der Abschließung oder der Durchlässigkeit von Räumen verbunden. Raumsoziologisch betrachtet nimmt Gestaltung an den skizzierten Konstruktionsprozessen teil, indem sie die Wahrnehmung von Menschen beeinflusst, anregt, irritiert oder in bestimmte Bahnen zu lenken sucht. Vor diesem Hintergrund verweist unsere interdisziplinäre Zusammenarbeit auf grundsätzliche Fragen zum Zusammenhang von Gestaltung und Gesellschaft, wie Gui Bonsiepe (2010: 44) sie in seinen Arbeiten zu Design und Demokratie postuliert: Er plädiert für die Hinwendung des Design zu den Bedürfnissen verschiedener sozialer Gruppen. Die Aufgabe von Gestaltung ist demnach, materielle und semiotische Artefakte zu schaffen, in denen emanzipatorische Entwürfe von Gesellschaft zum Ausdruck gebracht werden. Bonsiepe verbindet damit die Hoffnung, ein kritisches Bewusstsein über die enormen Ungleichgewichte zwischen gesellschaftlichen Machtzentren und den Menschen, die dieser Macht unterliegen, zu fördern. Sein Verständnis von Gestaltung – als eine kritische Intervention in gesellschaftliche Verhältnisse – korrespondiert mit sozialwissenschaftlichen Traditionen, die beanspruchen, Gesellschaft nicht einfach zu beschreiben, sondern die in ihr wirksamen Mechanismen von Gewalt, sozialer Ungleichheit oder Ausgrenzung aufzudecken. Es passt auch zu Welschs Postulat der Verantwortung von

Gestaltung, die zur Entfaltung von gesellschaftlicher Pluralität beitragen kann. Dass (urbane) Diversität kein konfliktfreier Zustand, sondern ein spannungsreicher und durch soziale Ungleichheiten geprägter Prozess ist, liegt auf der Hand.

DIE KOMPLEXITÄT DES ALLTÄGLICHEN – BEOBACHTUNGEN IN DER TRAM

Wie gelangen wir von den anspruchsvollen und zugleich abstrakten Prämissen kritischer Wissenschaft zurück zu den konkreten Arbeitsweisen einer interdisziplinären Forschungswerkstatt, in deren Mittelpunkt die teilnehmende Beobachtung in der Kasseler Linie 1 steht? Eine Straßenbahnfahrt gibt den Blick frei auf einen Mikrokosmos des Sozialen und die damit verbundenen Aushandlungsprozesse von Ordnung und Unordnung im öffentlichen Raum. Vermeintlich banale Alltagsvorgänge wie Handytelefonate, das Besteigen einer Tram unter den Augen der Mitreisenden, die Suche nach einem Platz oder dessen fluchtartige

Aufgabe verweisen auf die interaktive Auseinandersetzung mit einem gestalteten und klar vorstrukturierten öffentlichen Raum. Ihn zu benutzen, erfordert die Befolgung ganz bestimmter expliziter und impliziter Regeln, die die meisten Menschen kennen und praktizieren, ohne sich dessen ständig bewusst zu sein. Solche Regeln erschöpfen sich nicht im Erwerb einer Fahrkarte und der Suche nach einem Platz für die Fahrt. Sie umfassen vielmehr die Fähigkeit, mit eigenen und fremden Körperrändern umzugehen, auf Grenzüberschreitungen nicht sofort aggressiv zu reagieren, Rücksichtnahme und Eigeninteresse auszubalancieren sowie Gleichgültigkeit und Empathie im Umgang mit Fremden abzuwägen.

Die beschriebenen Alltagsvorgänge haben auf den ersten Blick wenig mit der durch Sennett und Bonsiepe beschworenen Demokratie zu tun. Auf den zweiten Blick hängen die Fähigkeit des Individuums, sich Räume anzueignen und die Möglichkeit von Menschen, sich aktiv an gesellschaftlichen Entwicklungen zu beteiligen, eng zusammen.

Diese Korrespondenz zwischen den alltäglichen Interaktionsleistungen von Menschen im urbanen Raum und grundsätzlichen Fragen eines Gemeinwesens verdeutlichen auch die

	<p>Arbeiten der sieben Forschungsteams, die wir in diesem Band vorstellen. In interdisziplinär zusammengesetzten Gruppen von maximal vier Studierenden haben sie die alltägliche Fähigkeit von Fahrgästen der Linie 1 beobachtet, sich auf andere Menschen zu beziehen und sich gleichzeitig von ihnen abzugrenzen, die eigenen Emotionen zu zügeln, ohne abzustumpfen, und sich an einem Ort mit anderen zu bewegen, der sehr unterschiedliche Räume gleichzeitig umfassen kann, je nachdem, welche Menschen sich in der Straßenbahn begegnen. Die vorliegenden Texte dokumentieren solche Prozesse aus der Perspektive von Studierenden der Kunsthochschule und von Master-Studierenden des Fachbereichs Humanwissenschaften. Eigene Forschungsfragen und Forschungsansätze werden entwickelt und mit interdisziplinären Methoden dokumentiert und reflektiert.</p> <p>Als wir uns zu Beginn des Wintersemesters 2010/11 das erste Mal mit der gesamten Gruppe trafen, entwickelte sich in den von uns initiierten Kleingruppengesprächen ein lebhafter Austausch über die Erfahrung, in Kassel mit der Tram zu fahren. Unser Auftrag, in interdisziplinär zusammengesetzten Teams Beobachtungen in der Linie 1 durchzuführen, stieß zunächst auf Befremden: Was würden die BeobachterInnen wohl sehen, was nicht sowieso schon alle kennen? Warum sollte dafür eigens eine Forschungsfahrt von Endhaltestelle zu Endhaltestelle unternommen werden? Wäre es nicht möglich, die Forschungsaufgabe in die alltägliche Fahrt zur Universität zu integrieren? Wie würden wohl die sozialwissenschaftlich sozialisierten Studierenden des Masters Soziale Arbeit und Lebenslauf und die Studierenden der verschiedenen Studiengänge der Kunsthochschule zusammenfinden?</p> <p>Mit der Frage nach der interdisziplinären Zusammenarbeit stand auch die Frage nach den gegenseitigen Bildern und Bewertungen im Raum, die sich mit Fragen der Definitionshoheit einer Arbeitsweise verbindet: Sollten die Arbeit mit Texten und das Schreiben plötzlich wichtiger werden als die Arbeit mit Zeichensystemen, Fotografien, Zeichnungen und gestalterischen Abstraktionen – oder umgekehrt? Würde die Zusammenarbeit dazu führen, dass die Perspektive der Einen die der Anderen nur illustrierte? Oder sollte es möglich sein, eine Beziehung zwischen den verschiedenen Denk-, Wahrnehmungs- und Arbeitsweisen zu entwickeln, so dass gemeinsame, neue Ausdrucksformen entstehen könnten? Solche Fragen stellten sich bereits nach den ersten beiden Ausflügen in das Forschungsfeld Linie 1, als die einzelnen Forschungsgruppen ihre ersten Eindrücke und Ergebnisse vorstellten und wir über die Beobachtungen in der Tram und die Zusammenarbeit der Forschungsteams sprachen.</p>

BEOBACHTUNGEN, INTERVENTIONEN UND EXPERIMENTE

Wie sah die konkrete Zusammenarbeit in der Forschungswerkstatt aus? Zunächst erteilten wir den Forschungsteams den Auftrag, von einer Endstation zur anderen zu fahren, die alltäglichen Vorgänge in der Tram zu beobachten und diese Beobachtungen ausführlich zu dokumentieren. Das bedeutete, dass die eigenen Beobachtungen in Form von Feldnotizen, Zeichnungen, Tonaufnahmen, Fotos, Mindmaps und grafischen Abstraktionen festgehalten werden sollten. Die individuellen Beobachtungen wurden anschließend im jeweiligen Team zusammengetragen, reflektiert und in einer ersten kurzen Präsentation in der gesamten Werkstatt zur Diskussion gestellt.

Im nächsten Schritt erarbeitete jedes Team einen Forschungsfokus und methodische Schritte, mit deren Hilfe die **jeweiligen Forschungsfragen** weiter verfolgt werden konnten. Der Forschungsprozess entwickelte sich in allen Gruppen von einer anfänglich zurückhal-

tenden, unspezifischen Beobachtung der Vorgänge während einer Tramfahrt zu einer fokussierten, durch Interventionen und Selbstexplorationen strukturierten Untersuchungssituation. In den Mittelpunkt des Interesses rückten **die Gespräche der Mitreisenden** (Handelt es sich um private Gespräche?) oder ihre **Reaktionen auf Störungen** (Was sind Störungen und wie werden sie ausgehalten und erlebt?). Die Frage nach den **eigenen und fremden Emotionen** im öffentlichen Raum wurde ebenso untersucht wie die **wechselnden Stimmungen und Befindlichkeiten** während einer längeren Fahrt. Die **Unterschiede zwischen den Fahrgästen** sprangen ins Auge: Welchem sozialen Milieu ordnen wir Menschen zu, wenn wir sie an den Haltestellen oder in der Tram sehen? Ebenso stellte sich die Frage, wann Menschen die **anonyme Situation** in der Straßenbahn durchbrechen und sich hilfsbereit zeigen. Auch die **räumliche Anordnung** der Fortbewegungseinheit wurde untersucht: Wie beeinflusst die räumliche Anordnung der Sitze und die Gestaltung des Fahrzeugs die Handlungsmuster der Menschen, die die Tram benutzen?

Jedes Forschungsteam entwickelte einen eigenen methodischen Zugang. Zum Einsatz kamen Krisenexperimente, bei denen die anderen Fahrgäste in eine Interaktion verwickelt wurden oder in ihrer Kommunikation unterbrochen werden sollten. Andere Gruppen führten

kurze Befragungen mit Fahrgästen durch oder erzählten und sich fotografieren zu lassen. Experten der Kasseler-Verkehrs-Gesellschaft (KVG) wurden zur Planungslogik der Sitzgruppen und die Passagiere zu ihren Wünschen nach möglichen Veränderungen interviewt. Ein Team recherchierte die Geschichte der Tram in Kassel. In allen Ansätzen verknüpfen sich sozialwissenschaftliche und gestalterische Zugänge zum öffentlichen Raum in Form einer gemeinsamen Darstellung der Ergebnisse.



TEXTE LESEN UND EINE EIGENE TEXT-BILD-SPRACHE ENTWICKELN

Parallel zu den regelmäßigen Aufenthalten im Forschungsfeld Tram diskutierten wir in der gesamten Gruppe Texte von [Goffman und Augé](#) und stellten künstlerische Positionen zum öffentlichen Raum und Urbanität vor. Wir baten alle, kurze Essays zu Auszügen aus Sennetts Text zum „Verfall des öffentlichen Lebens“ zu schreiben und regten mit Übungen aus dem Kreativen Schreiben dazu an, die eigenen wissenschaftlichen Schreibgewohnheiten zu reflektieren. Im Mittelpunkt der Arbeit stand von Beginn an die Herausforderung der eingeschliffenen disziplinären Denk- und Sehgewohnheiten, mit dem Ziel zu einem gemeinsamen Text-Bild-Ausdruck zu gelangen.

<p>Sennett, Richard: Der Verfall des öffentlichen Lebens. Die Tyrannie der Intimität. Frankfurt am Main, 1977/1998 /// Essays zu Textauszügen, S. 60 und S. 392.</p> <p>Es folgt eine Auswahl von Zitaten aus den Essays der Studierenden:</p> <p>////</p> <p><i>Kommt es nicht darauf an, welche Gefühle vergemeinschaftet werden oder führt jede Vergemeinschaftung von Gefühlsregungen egal welcher Art zwangsläufig zur Verstärkung von Angst und Unsicherheit?</i> Susanne Kersten</p> <p>////</p> <p><i>Sennett beschreibt damit ein Denken, dass durch richtig oder falsch gekennzeichnet ist.</i></p> <p><i>Dieses Verständnis von Welt vereinfacht natürlich das Klassifizieren und Stigmatisieren von Menschen, je nachdem ob sie zu dieser Gemeinschaft gehören oder nicht.</i> Susann Betker</p> <p>////</p> <p><i>Ich glaube man gerät ganz unwissend und schleichend in eine Gemeinschaft und entdeckt erst durch ihren Bruch deren Existenz. ... Und man kann nichts dagegen tun, dass eine Gemeinschaft letztendlich reine Fiktion ist, da Individuen nicht zu jedem Zeitpunkt in allen sozialen Beziehungen gemeinsame Ziele verfolgen können - und trotzdem auf sie eingehen.</i></p> <p>Sheree Betz</p> <p>////</p>	<p><i>Oft wird man als „Künstler“, von Außenstehenden erkannt, da wir uns scheinbar in die Klischee-Rolle des Künstlers fügen bzw. uns darin sehen. Wenn ich in solch eine Situation komme, in der man meine Rolle erkennt, frage ich mich oft, ob ich mit voller Absicht diese Klischee-Gedanken über kreative Menschen erfülle oder ob meine Umgebung, die Kunstuni und meine Kommilitonen, mich beeinflussen eine Rolle zu spielen, die vielleicht mit meinen Gefühlen nicht übereinstimmt.</i> Ilknur Kocer</p> <p>////</p> <p><i>Im meiner Vorstellung von Gemeinschaft - die zugebenermaßen eine naive ist - gibt es nur eine Gemeinschaft: die Menschheit.</i> Yasin Yilmaz</p> <p>////</p> <p><i>Ich stimme Sennett darin zu, dass Situationen für die Akteure erst zu öffentlichen Situationen werden, wenn sie von den Akteuren auch als solche aktiv definiert werden, z.B. als Welt außerhalb von Loyalitätsbeziehungen und Intimität. Gleichwohl gibt es aber auch keine Loyalitätsbeziehungen „an sich“, sondern sie werden erst zu Loyalitätsbeziehungen, wenn die Akteure sie aktiv als solche definieren, z.B. als besonders vertrauensvolle und intime Beziehung in Abgrenzung von der Welt außerhalb von Loyalitätsbeziehungen, d.h. Öffentlichkeit und Privatheit bedingen sich gegenseitig.</i> Max Schäfer</p>
--	--

Dennoch stellt sich mir die Frage, ob oder wo eine Gruppe eine Gemeinschaft darstellt und wo nicht. Hanna Stabrey

////

Ist mein Eintritt in eine Gemeinschaft eine Flucht aus der Realität? Burcu Türker

////

Das „gleiche Gefühl“ oder die „gleiche Ansicht“ zu haben entscheidet, ob man dazugehört oder nicht und produziert im gleichen Zug immer Aus- und Abgrenzung. Anne Kurrat

////

Im Mittelpunkt der gemeinsamen Beziehung steht das Verbünden gegen die ungerechte

Außenwelt, wobei andere Aspekte einer Beziehung mitunter verloren gehen. Die Vielfältigkeit einer Beziehung kann folglich einer Einfältigkeit und einer einseitigen Denkweise weichen. Beate Krüger

////

Das Spannende an diesen „Reisenden“ ist, dass sie nach außen hin für einen kurzen Moment eine Einheit bilden, es jedoch nach innen nur selten sind. Olga Holzschuh

////

In der Position des Ausgeschlossenen zu sein, ist kein Vergnügen. Maren Gärtner

////

Ich kann nicht meine morgendliche schlechte Laune am nächsten Fahrgäst auslassen oder jemandem, den ich nicht kenne, meine persönlichen Probleme mitteilen. Tue ich es doch, führt dies zu Irritationen, verletze ich auf diese Weise die unausgesprochenen Regeln des öffentlichen Raums, des öffentlichen Miteinanders. Miriam Zapp

////

Die kollektive Abkehr von der Außenwelt hin zur inneren Gemeinschaft und der Solidarisierung mit den gleich Denkenden war mir zuvor nicht in diesem Ausmaß bewusst.

Sarah Wirkner

////

Du sitzt mir gegenüber. Du schaust mich an. Ich überprüfe meine Haltung. Ich warte, bis es so weit ist. Bist Du aufstehst und mir Deine Performance zeigst. Julia Bavyka

////

Um in dieser „idealen“ Gemeinschaft wohnen zu dürfen, musste man einen großen Preis zahlen: keine individuelle Abweichung, komplette Unterordnung unter das System, keine differenten Gefühle und Gedanken. Permanente Beobachtung und Prüfung des einzelnen Mitglieds der Gemeinschaft mit dem Ziel, die kleinste Bedrohung der „Stärke des Ganzen“ zu verhindern. Und dies im Namen des „Wohlergehens“ jedes einzelnen Mitglieds. Malika Karimova



Im März 2011 unternahmen wir eine Exkursion nach Den Haag (NL), eine Stadt, deren öffentliches Verkehrssystem auch durch verschiedene Tramlinien geprägt ist. Wieder erteilten wir die Aufgabe, Beobachtungen in einer Linie durchzuführen, die verschiedene Stadtteile und soziale Milieus durchquert. Als wir uns nach der ersten Beobachtungseinheit zu einem Forschungsgespräch in der Kunsthochschule in Den Haag trafen, waren alle in einer aufgeräumten, euphorischen Stimmung: Sind die Menschen in dieser Stadt nicht ruhiger, vielleicht auch freundlicher als zu Hause? Herrscht hier in der Tram weniger Stress? Ist diese nicht viel transparenter gestaltet als „unsere“ in Kassel? Ist diese Stadt nicht viel schöner? Sind die Menschen hier gelassener und viel besser in der Lage, mit Vielfalt umzugehen?

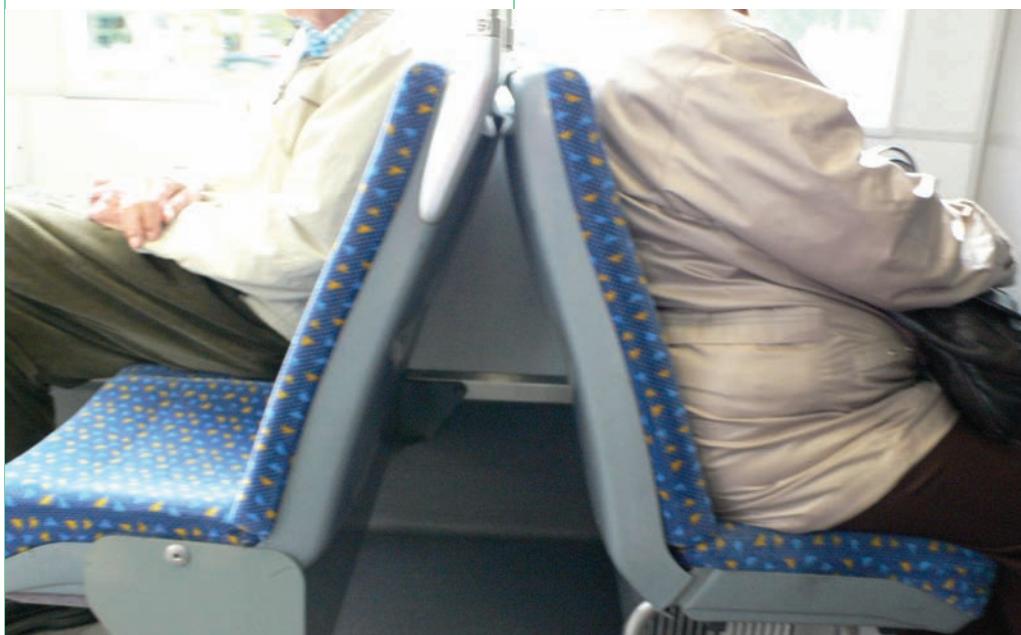
Die Reflexion auf die ersten Eindrücke verdeutlicht, wie die eigene Reisestimmung und die Erfahrung, sich in ein neues, fremdes Feld zu bewegen, den eigenen Blick lenkt und welche Bedeutung vergleichendes Denken und Bewerten für eine Untersuchungssituation gewinnt. Zugleich dokumentierten die meisten auch ihre Eindrücke zur räumlichen Struktur der Tram in Den Haag, weil ihnen sofort Unterschiede zur Kasseler Straßenbahn auffielen, über deren räumliche Aufteilung wir bereits diskutiert hatten: Hier gibt es keine Vierer-Sitzgruppen wie in Kassel, die Ticket-Kontrolle funktioniert anders, die Fahrpreise sind

deutlich höher, es scheinen weniger Menschen die Tram zu nutzen. Hinzu kommt der Eindruck, dass die Fassaden der Häuser in der Stadt alle gleich aussehen und sozialräumliche Unterschiede auf der von uns beobachteten Strecke nicht so leicht zu erkennen sind. Für die nächste Beobachtungsphase lenkten wir die Aufmerksamkeit auf die soziale Konstruiertheit des Raums und forderten dazu auf, die Tram nicht einfach als einen Behälter zu betrachten, in dem Menschen durch die Stadt fahren. Diese Phase der Beobachtung führte zu einem veränderten Blick auf die Tram in einer fremden Stadt und die Forschungsteams konzentrierten sich auf die räumlichen Strukturen, die während einer Fahrt entstehen. Diese Beobachtungen wurden wieder mit Hilfe von Feldnotizen, Zeichnungen, Fotografien etc. festgehalten.

Unser Ausflug nach Den Haag setzte wichtige Impulse für die Reflexion der eigenen Wahrnehmungs- und Bewertungsmuster. Die Exkursion hatte im Zusammenhang unserer Forschungswerkstatt die Funktion, einen Perspektivwechsel anzuregen, der auch nach der Rückkehr nach Kassel und in die dortige Linie 1 wirkte, indem Raum nun stärker als konstruiert untersucht und thematisiert wurde als zuvor. Alle Gruppen blieben auch nach der Exkursion bei ihrem Forschungsfokus, da für eine vergleichende Betrachtung beider

Tramlinien und Städte eine mehrtägige Exkursion zu kurz ist – die gemeinsame Forschungserfahrung in Den Haag war für das gesamte Projekt trotzdem sehr wertvoll.

Die folgenden sieben Beiträge dokumentieren die intensive Arbeit, die jedes Team in unserer Forschungswerkstatt geleistet hat. Über zwei Semester hinweg haben alle fortlaufend daran gearbeitet, einen regelgeleiteten und zugleich offenen Forschungsprozess zu strukturieren. Von Anfang an hatten sie dabei im Hinterkopf, dass eine Publikation entstehen soll. Die Ergebnisse dieses anstrengenden und kreativen Prozesses zeigen, dass die Überwindung der disziplinären Gewohnheiten sich lohnt.



LITERATURVERZEICHNIS

Augé, Marc

Der Ethnologe in der Metro. Frankfurt am Main, 1988

Bereswill, Mechthild/Götz, Gabriele Franziska (Hg)

Repräsentation und System. Stadt – Sozialer Raum. Kassel, 2009

Bonsiepe, Gui

Civic City Cahier 2. Design and Democracy. London, 2010

Goffman, Erving

Das Individuum im öffentlichen Austausch. Frankfurt am Main, 1982

Pernack, Roman

Öffentlicher Raum und Verkehr. Eine sozialtheoretische Annäherung. Berlin, 2005

Löw, Martina

Raumsociologie. Frankfurt am Main, 2001

Schroer, Markus

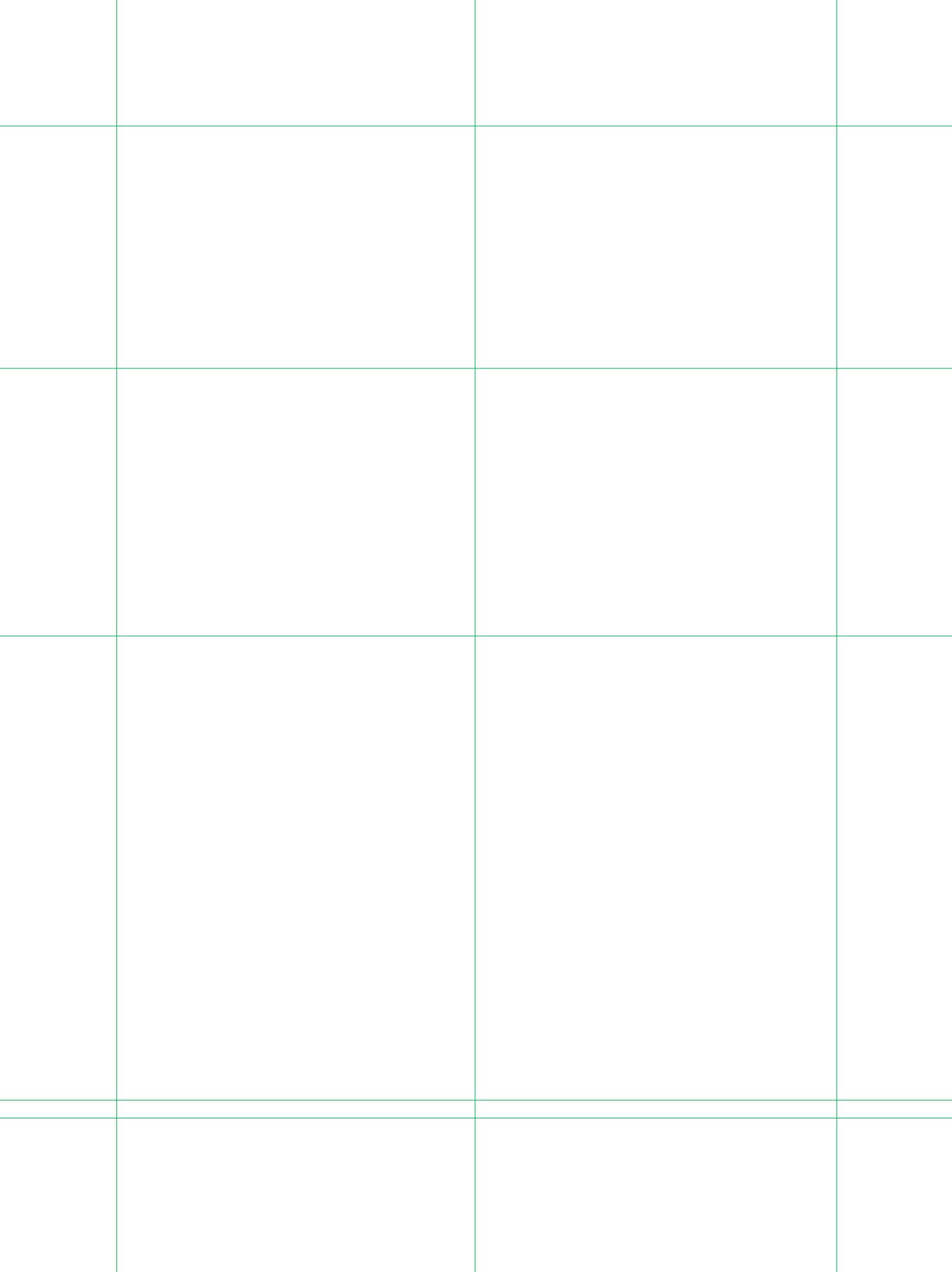
Räume, Orte, Grenzen. Auf dem Weg zu einer Soziologie des Raumes. Frankfurt am Main, 2006

Sennett, Richard

Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannie der Intimität. Frankfurt am Main, 1986

Welsch, Wolfgang

Perspektiven für das Design der Zukunft. In: Ders.: Ästhetisches Denken. Stuttgart, 2010, S. 201-218



A photograph of the interior of a tram. The seats are arranged in rows, facing towards the front of the vehicle. The seats are a dark red color. In the background, through the large windows, a street scene is visible with buildings, trees, and parked cars. The lighting is natural, coming from the windows.

STRUKTUR IN
BEWEGUNG

Wo setze ich mich hin?
frei? Jetzt hab ich die ganze
mir! Pass ich wirklich auf
dieser Person? Alle werden
aber ganz doll! Was ist das?
Ich bleibe lieber stehen!
Kinderwagen! Hoffentlich
In der Mitte ist noch freier?
drei? Will der sich neben
meine Tasche daneben. Vor
Jetzt wäre ich viel lieber

n? Ist mein Lieblingsplatz
ze Fahrt sein Gesicht vor
den halben Platz neben
g! In dieser Ecke stinkt es
enn hier auf dem Sitz?
Wieder kein Platz für den
steigen gleich viele aus!
ei. Gibt es ein Platz für uns
mich setzen? Ich stelle
rne fühle ich mich sicherer.
ber in einem Cabrio!

Wie in jedem anderen öffentlichen Raum handeln Menschen in der Tram unbewusst, entsprechend ihren Lebenserfahrungen und Überlebensstrategien.

Die jeweiligen Handlungsstrategien werden unterschiedlich motiviert: sowohl aus dem natürlichen Bedürfnis den Privatraum zu schützen als auch aus der aktuellen Stimmung heraus. Das menschliche Verhalten im öffentlichen Raum ist für Forscher seit langem zum Untersuchungsgegenstand geworden. Dabei wurden bestimmte Tendenzen und Regelmäßigkeiten menschlichen Verhaltens festgestellt. Auch wir beobachten mit offenen Augen Handlungsmuster der Menschen, um uns das unterbewusste Handeln bewusst zu machen.

Unsere Aufmerksamkeit gilt der so genannten „Wahrscheinlichkeitsverteilung“ der Tramfahrenden, die von bestimmten räumlichen und persönlichen Kriterien beeinflusst wird.

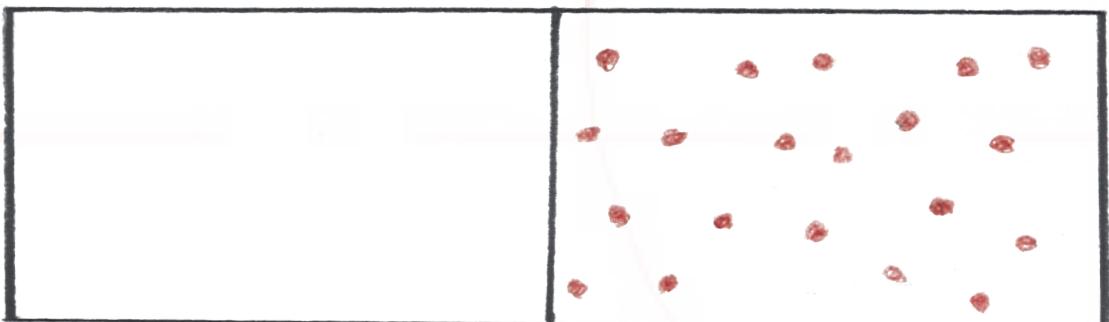
Räumliche Kriterien spielen für den Menschen dann eine Rolle, wenn die Tram nicht voll ist: Man hat die Wahl seinen Lieblingsplatz auszusuchen und einen beliebigen Abstand von den anderen zu halten. Wenn aber die Tram voll ist, werden persönliche Kriterien wichtig und sichtbar: Man hat weniger Auswahl an Sitzplätzen und entscheidet sich für einen vorhandenen Platz je nachdem, ob man sich neben jung oder alt, Mann oder Frau, attraktiv oder unattraktiv hinsetzen oder gar stehen bleiben möchte.

Ein Ausflug in die Naturwissenschaft weist ein sehr ähnliches Phänomen auf:

WIKIPEDIA Entropie (Thermodynamik)

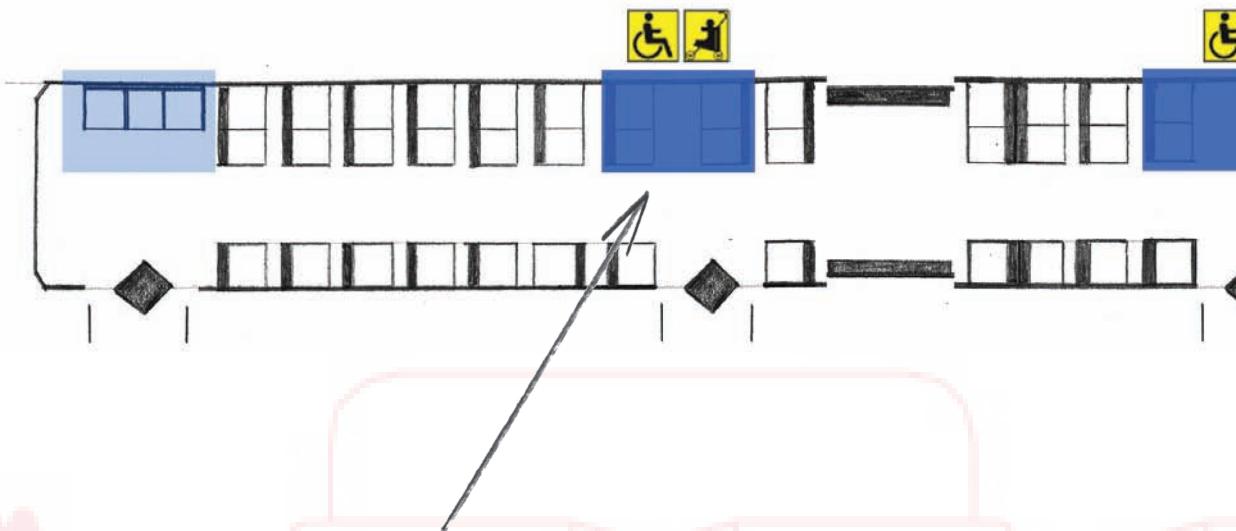
Entropie und die Verteilung im Raum

Frei bewegliche Moleküle verteilen sich gleichmäßig über einen Raum. Dieser Zustand weist die maximale Entropie auf, oder, anders ausgedrückt, er ist am wahrscheinlichsten. (...)



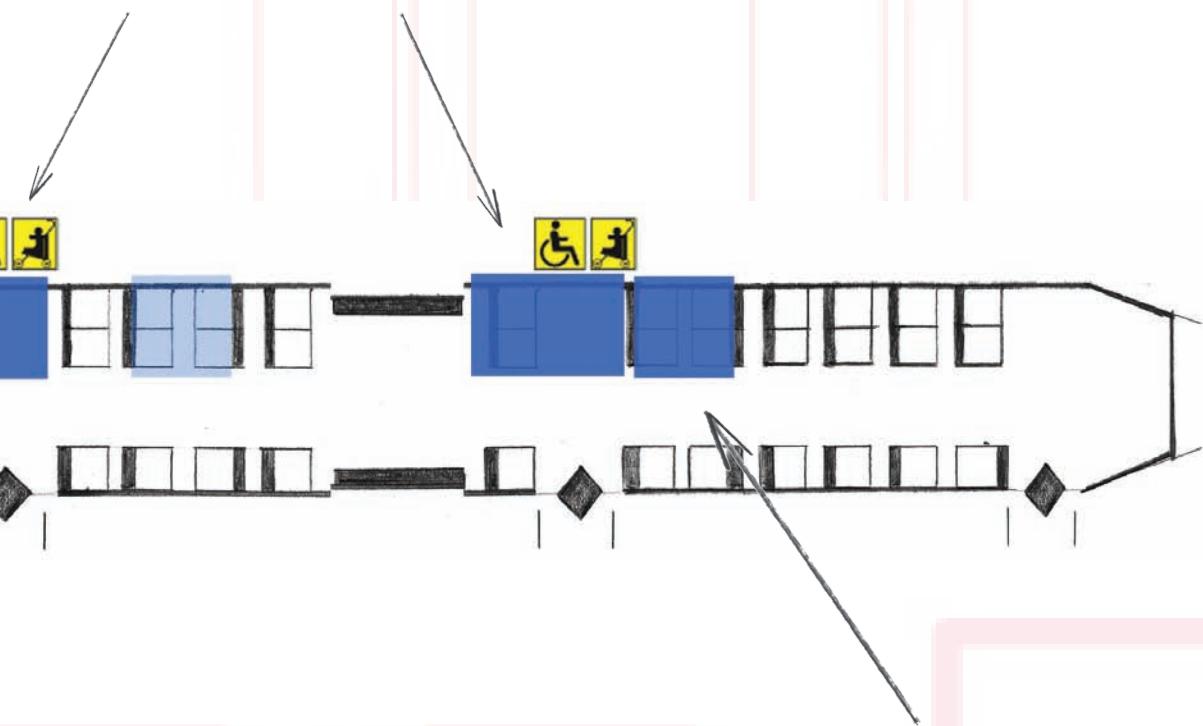
Dem Gas steht nach dem Entfernen der Zwischenwand ein größerer Raum zur Verfügung. Es existieren nach der Expansion also mehr Mikrozustände und das System besitzt eine höhere Entropie.

Um unsere Beobachtungen genauer zu bestimmen, richten wir sie auf ein bestimmtes Ziel: die Mehrzweckfläche und die Vierer-Sitz-Gruppen. Diese kommen in der Tram vier Mal vor. Drei davon sind unterschiedlicher Struktur und haben als Folge unterschiedliche Funktionen.



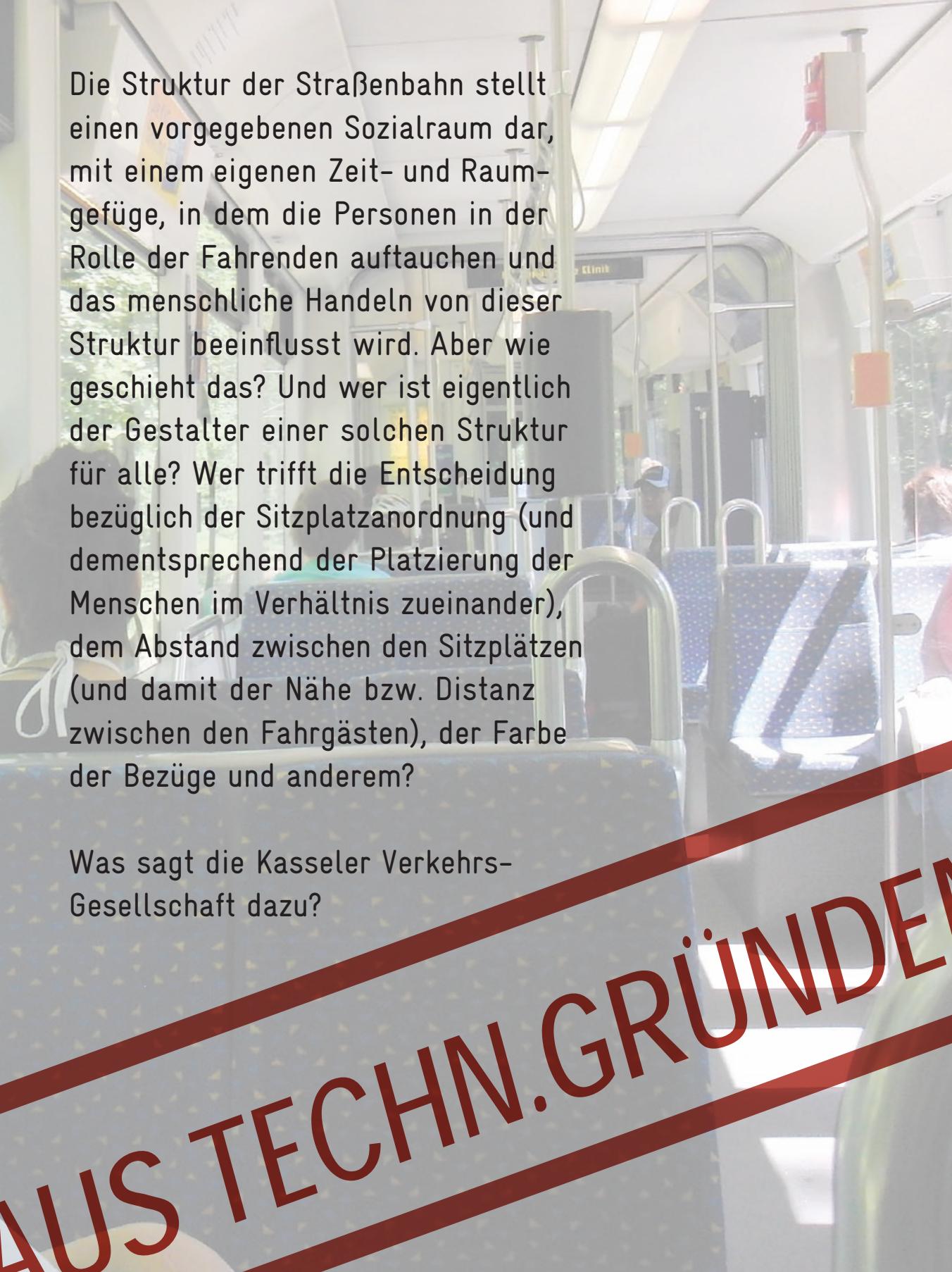
Die erste Vierer-Sitz-Gruppe lässt sich kaum als solche erkennen: Sie wird nur illusorisch dargestellt. Wer nutzt diesen Raum? Welche Verhaltensmuster lassen sich dort beobachten? Passagiere mit ausgeprägtem Platzbedarf sind da gerade richtig: Sie platzieren dort gerne ihre auffälligen Körper und langen Beine. Diese Stelle ähnelt einer Bahnhofshalle, wo auch mehr als vier Personen einen Sitz- oder Stehplatz finden können. Darüber hinaus sind hier die Grenzen der persönlichen Bereiche lockerer.

Diese Flächen werden eher nicht bevorzugt und bleiben bei genügend Platzauswahl leer. Rollstühle und Kinderwagen finden ordnungsgemäss hier ihren Platz. Aber auch Passagiere mit Hund, Fahrrad oder Einkaufstrolley genießen es hier mitfahren zu dürfen. Dabei entsteht oft gewünschter und ungewünschter Kontakt und Kommunikation.



Dieser Bereich wird von Gruppchen, wie Freunden, Liebespaaren, Kollegen favorisiert. Was macht diesen Vierer so attraktiv?

Er ist räumlich abgegrenzt und scheint dadurch persönlich, sogar intim. Die Abgrenzung von fremd und bekannt ist dort am stärksten zu beobachten.



Die Struktur der Straßenbahn stellt einen vorgegebenen Sozialraum dar, mit einem eigenen Zeit- und Raumgefüge, in dem die Personen in der Rolle der Fahrenden auftauchen und das menschliche Handeln von dieser Struktur beeinflusst wird. Aber wie geschieht das? Und wer ist eigentlich der Gestalter einer solchen Struktur für alle? Wer trifft die Entscheidung bezüglich der Sitzplatzanordnung (und dementsprechend der Platzierung der Menschen im Verhältnis zueinander), dem Abstand zwischen den Sitzplätzen (und damit der Nähe bzw. Distanz zwischen den Fahrgästen), der Farbe der Bezüge und anderem?

Was sagt die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft dazu?

AUS TECHN. GRÜNDE

TREFFEN MIT DER KVG

Nach welchen Kriterien bauen Sie bzw. suchen Sie die Straßenbahn-Modelle aus?

Die KVG baut die Straßenbahn nicht selbst. Wir bekommen von einigen Herstellern jeweils ein Angebot. Und der günstigste Vorschlag gewinnt dann. Dabei beachten wir Faktoren wie: Preis, Ersatzteilebeschaffung, Möglichkeit zur Selbstreparatur oder Energieeffizienz. Wir haben Modelle die Bombardier anbietet. Man begegnet ähnlichen oder gleichen Modellen z.B. in Dortmund.

Welche Überlegungen stecken hinter der 4er-Platz-Anordnung? Wie wird entschieden wo die „Grüppchenplätze“ hinkommen?

Das hat rein technische Gründe. Da wo Sie die Lehne-an-Lehne-Sitze sehen, darunter befinden sich die Räder. Hier in Kassel haben wir Niederflurbahnen im Einsatz, den 6- oder 8NGTW, also Fahrzeuge mit insgesamt 6 oder 8 Achsen. Und dessen Räder ragen nunmal ins Innere des Salons.

Es gibt ja auch Lehne-an-Lehne-Einzelplätze, mit einer Ablage an der Seite, die zum Taschenabstellen geeignet ist. Hat das auch technische Gründe?

Ganz genau.

Und was ist mit den kleinen Treppen im Inneren? Wir haben festgestellt, dass durch die Erhöhung der Sitze eine Art Wand entsteht und es ergibt sich dort eine recht kuschelige Vierer-Sitz-Ecke. Wir hatten beobachtet, dass sich dort vor allem Grüppchen wohlfühlen.

Ja, das ist auch aus technischen Gründen. Eine Erhöhung des Salons ist wegen der Unterbringung des Fuhrwerks notwendig.

Und was ist mit der Sitzplatzanordnung, wer bestimmt wo die hinkommen?

Oder wieviele Plätze es gibt?

Also unter Anbetracht der Position der Räder und der Fahrtechnik sind die Sitze logisch angeordnet. Wie sollten sie denn sonst stehen?

Uns ist auch aufgefallen, dass die Leute, die am Abend mehr ihre Ruhe haben möchten, gerne ganz vorne sitzen, wo die Beleuchtung gedämmter ist.

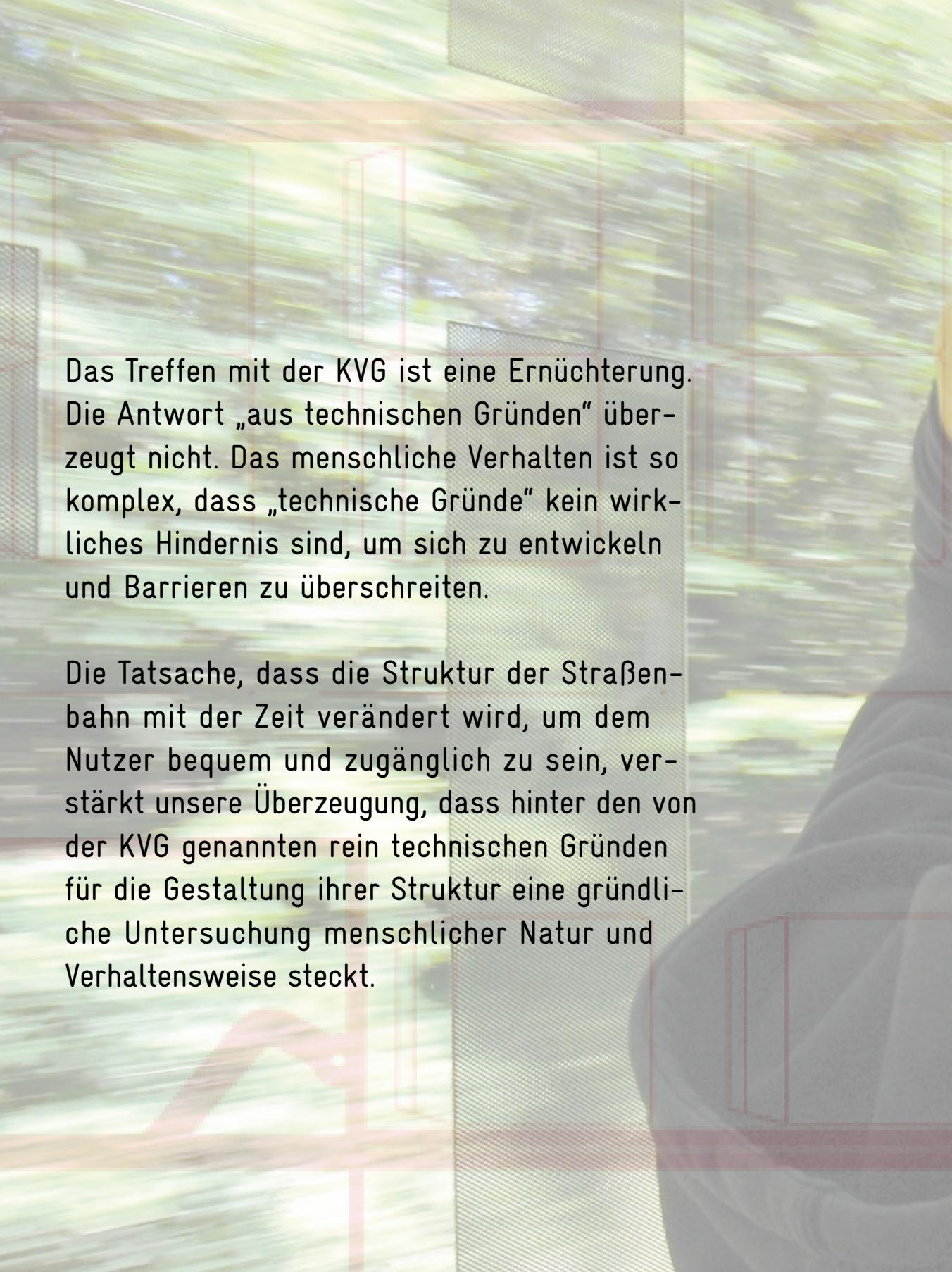
Ja, die Beleuchtung wird vorne schwach gehalten, damit es den Fahrer nicht stört.

Eine letzte Frage. Wenn die Anordnung der Sitze und Mehrzweckflächen technische Gründe hat, wie ergibt sich die Wahl der Sitzbezüge?

Das ist eine Sache der Corporate Identity. Die KVG und NVV trägt Blautöne, das versucht man natürlich beizubehalten. Und über den Stoff und das Muster entscheidet dann der Vorstand. Wobei hier der Aspekt der Finanzierung ebenfalls eine Rolle spielt.

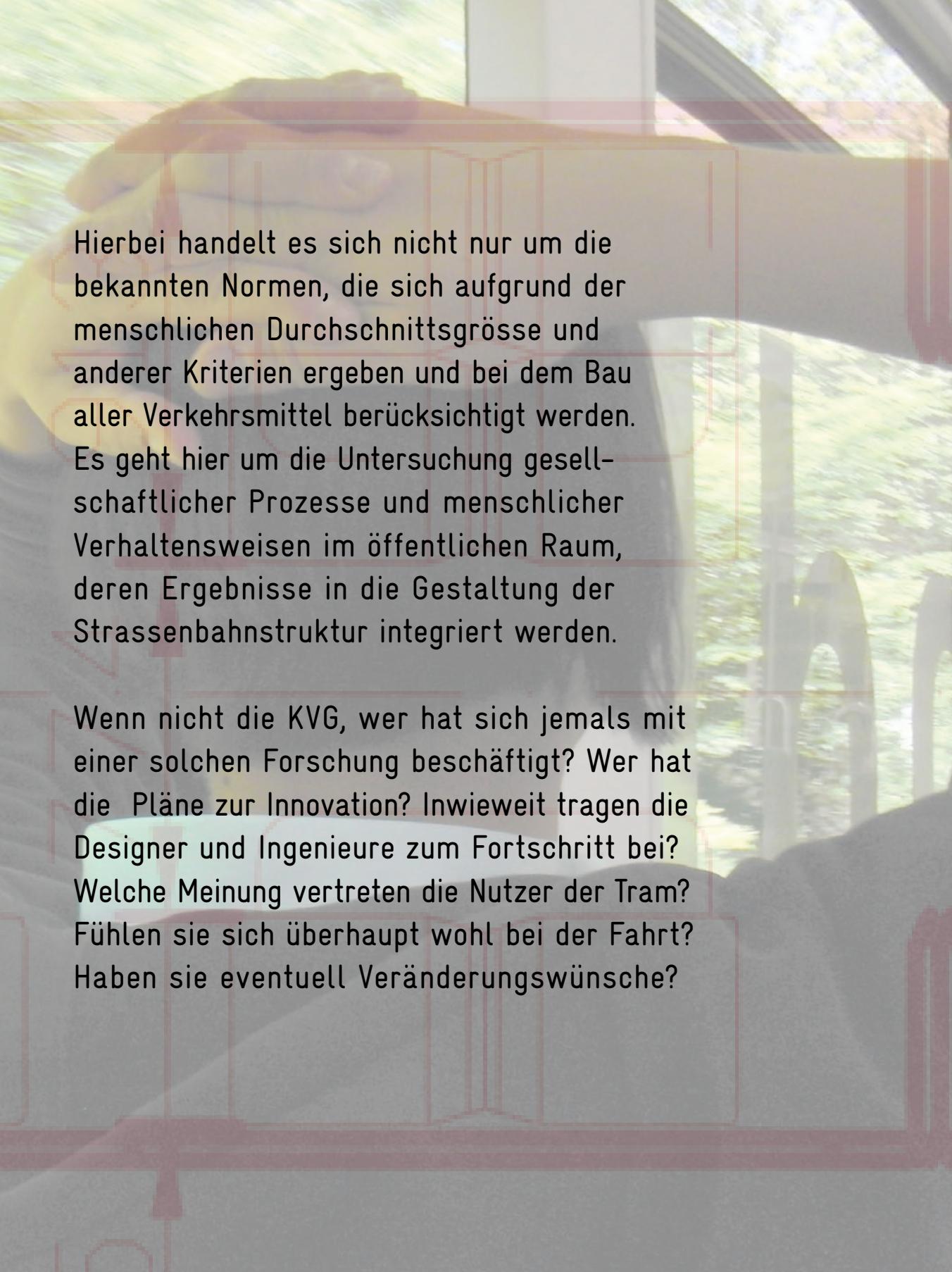
Aber was ist der Vorstand genau oder wer?

Das sind... 5 Leute.



Das Treffen mit der KVG ist eine Ernüchterung. Die Antwort „aus technischen Gründen“ überzeugt nicht. Das menschliche Verhalten ist so komplex, dass „technische Gründe“ kein wirkliches Hindernis sind, um sich zu entwickeln und Barrieren zu überschreiten.

Die Tatsache, dass die Struktur der Straßenbahn mit der Zeit verändert wird, um dem Nutzer bequem und zugänglich zu sein, verstärkt unsere Überzeugung, dass hinter den von der KVG genannten rein technischen Gründen für die Gestaltung ihrer Struktur eine gründliche Untersuchung menschlicher Natur und Verhaltensweise steckt.



Hierbei handelt es sich nicht nur um die bekannten Normen, die sich aufgrund der menschlichen Durchschnittsgrösse und anderer Kriterien ergeben und bei dem Bau aller Verkehrsmittel berücksichtigt werden. Es geht hier um die Untersuchung gesellschaftlicher Prozesse und menschlicher Verhaltensweisen im öffentlichen Raum, deren Ergebnisse in die Gestaltung der Straßenbahnstruktur integriert werden.

Wenn nicht die KVG, wer hat sich jemals mit einer solchen Forschung beschäftigt? Wer hat die Pläne zur Innovation? Inwieweit tragen die Designer und Ingenieure zum Fortschritt bei? Welche Meinung vertreten die Nutzer der Tram? Fühlen sie sich überhaupt wohl bei der Fahrt? Haben sie eventuell Veränderungswünsche?

„Ich sitze nicht gerne an der Tür, weil da immer viel los ist. Ausserdem finde ich die Plätze zu eng. Und einige Fahrer sind giftig“ (w, 70).

„Setze mich gerne nach hinten, weil da vorwiegend Jugendliche sitzen“ (m, 14).

„Ich wünschte mir größere Fenster, die man aufmachen kann“ (m, 14).

„Ich fühle mich unsicher am Abend wegen den jungen Leuten“ (m, 40).

„Nehme 'nen Platz an der Tür, weil es Aussteigen einfacher ist“ (w, 70).

„Setze mich egal wohin, da wos frei ist“ (m, 40).

„Fühle mich nicht wohl in der Bahn, weil sie oft überfüllt ist“ (m, 20).

„Fühle mich nicht so wohl in der Tram. Die Leute haben immer so schlechte Laune“ (w, 25).

„Sitze so, wie es zum Aussteigen am praktischsten ist“ (w, 20).

„Ich suche mir am liebsten einen Einzelsitz. Sonst schau ich wo es frei ist“ (w, 65).

„Da wo Platz ist“ (m, 35).

„Größere Bahn wäre nicht schlecht. Mehr Platz“ (m, 15).

„Die neuen Sitze sind zu eng, Gänge enger als beim Vormodell. Mehr Platz wäre schon gewünscht“ (m, 30).

aus der Presse

Der Regio CITADIS für die RegioTram Nordhessen

(...) Die RegioTram vereint die Vorteile beider Systeme und wird den Fahrgästen einen sehr hohen Komfort bieten: Neben dem vollklimatisierten Fahrgastraum und dem modernen Heizungssystem, dem niederflurigen Einstieg und Boden, den Schiebetüren an jeder Fahrgasttür, einem geräumigen Mehrzweckbereich und Gepäckablagen finden die Reisenden im Mittelteil einen beruhigten Sitzbereich mit großem Sitzkomfort für die längeren regionalen Fahrten vor. Die doppelverglasten Fenster tragen zur Ruhe im schallgedämpften Innenraum bei.

(...) In den beiden Endteilen des Wagens sind auf jeder Seite jeweils zwei Türen, die den Zugang zu einem großen Mehrzweckbereich mit Platz für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder ermöglichen. In diesem Bereich befinden sich auch ein Fahrscheinautomat und die Fahrscheinentwerter. An einer Seite gibt es hier drei Klappsitze. Hinter dem Fahrerstand, der durch eine Glaswand mit Tür vom Fahrgastraum abgetrennt ist, befinden sich im Hochflurbereich 16 Sitzplätze. Diese Anordnung ist möglich, da in den RegioTram- Triebwagen der Fahrer keine Fahrscheine mehr verkaufen wird. Der mittlere Wagenteil, der keine Tür besitzt, bietet 52 mit dunkelgrünem Stoff bezogene, bequeme Sitze. Die Wände sind weiß gehalten, was dem vollklimatisierten Fahrgastraum mit seiner wirtschaftlichen Komfortausstattung ein angenehmes Ambiente verleiht (...)

Quellen: Pressemitteilungen ALSTOM LHB GmbH, Salzgitter
http://www.tram-kassel.de/rtn/rtn_fz/regio-citadis/regcita_f.htm

Straßenbahnen fahren künftig „oben ohne“

(...) Der Bahnkonzern entwickelt Elektro-Fahrzeuge, die keine Oberleitungen mehr brauchen. Sie holen sich den Saft aus dem Gleisbett. (...)

(...) Denn diese Woche präsentiert der Bahn-technikhersteller Bombardier, woran die Branche seit langem arbeitet: ein System für Bahnen und Busse, die sauber und lautlos mit Elektromotoren fahren und eben keine Drähte und Abnehmer mehr benötigen.

„Der Vorteil unseres Systems ist, dass es sicherer ist, weil an der Oberfläche kein Strom fließt“, sagt Harry Seiffert, Product Director Primove bei Bombardier. Die neue Stromtechnik sei zudem nicht nur ein Gewinn fürs Stadtbild, sondern robust, auch bei Schnee und Eis, heftigem Regen oder Verunreinigungen durch Salz oder Sand einsetzbar und zudem wartungsfrei, sagt Seiffert.“ (...)

Bombardier 11.04.2011

<http://www.welt.de/wirtschaft/article13143251/Strassenbahnen-fahren-kuenftig-oben-ohne.html>

Mit dem Combino in die Zukunft

(...) Eine großzügige Flexibilität hinsichtlich der Gestaltung der Zugeinheiten wird durch modularen Aufbau aus Kopf-, Mittel- und Fahrwerkmodulen erzielt.

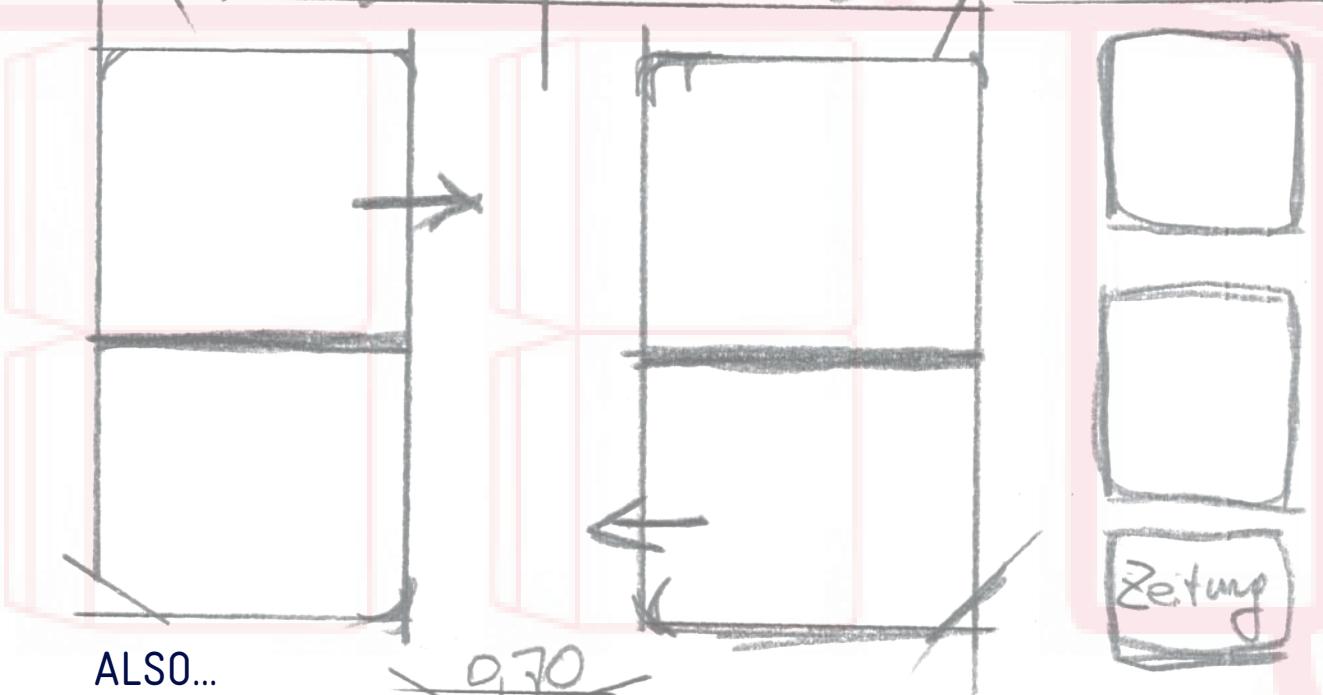
Ein Baukastensystem aus hochwertigen und erprobten Systemen und Komponenten ermöglicht darüber hinaus ohne Änderungen an dem Fahrzeuggrundkonzept die individuelle Anpassung für Leistung, Kapazität und Einsatzzweck. Weitere Optionen sind z.B. zusätzliche Fahrgastinformationen, redundantes Bordnetz und Klimaanlage. (...)

Mit dem Combino in die Zukunft

<http://www.g-st.ch/trambasel/spezial/doku/combino/comzukun.pdf>

Fenster

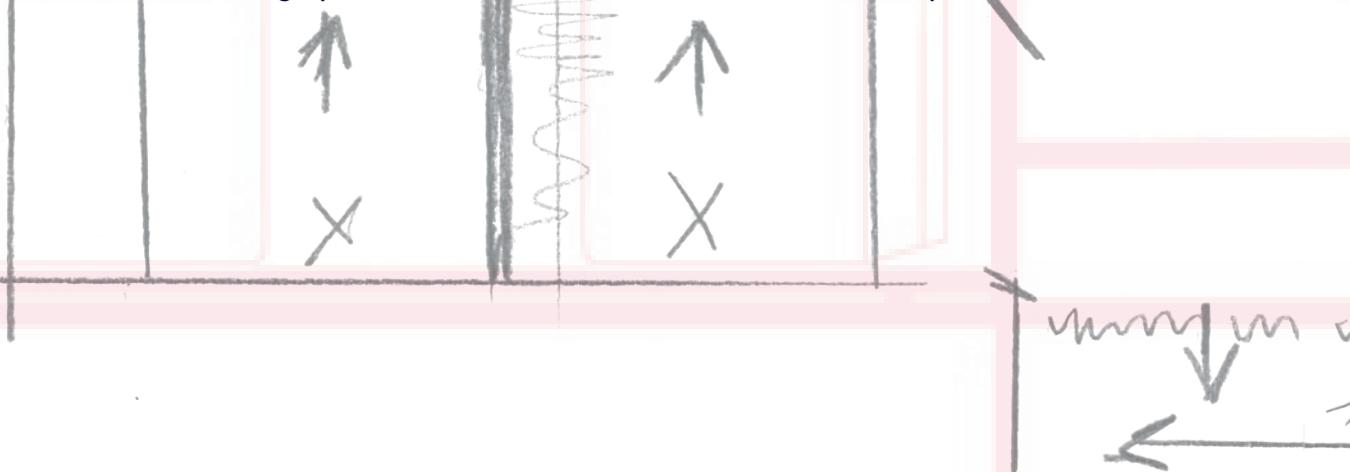
Visionen



ALSO...

~~0,70~~

Wenn man sich die Fotos von Straßenbahnen in der Zeitperspektive ansieht, wird deutlich: Die ständigen Veränderungen in der Gesellschaft bewirken eine Veränderung der Struktur der Straßenbahn. Dass diese Wechselwirkung auch weiterhin bestehen wird, ist nicht zu bezweifeln. Wird es irgendwann möglich sein, dass diese Struktur völlig der Vision und den Wünschen der Nutzer angepasst wird? Und ist das überhaupt das Ziel?



Wenn man die Überlegungen der Designer und die Wünsche der Nutzer betrachtet und sie in Zusammenhang bringt, entwickelt man lediglich unterschiedliche Annahmen, wie die Struktur der Straßenbahn in der näheren Zukunft aussehen wird und welche neuen Formen menschlichen Handelns sich in diesem öffentlichen Raum entwickeln werden.

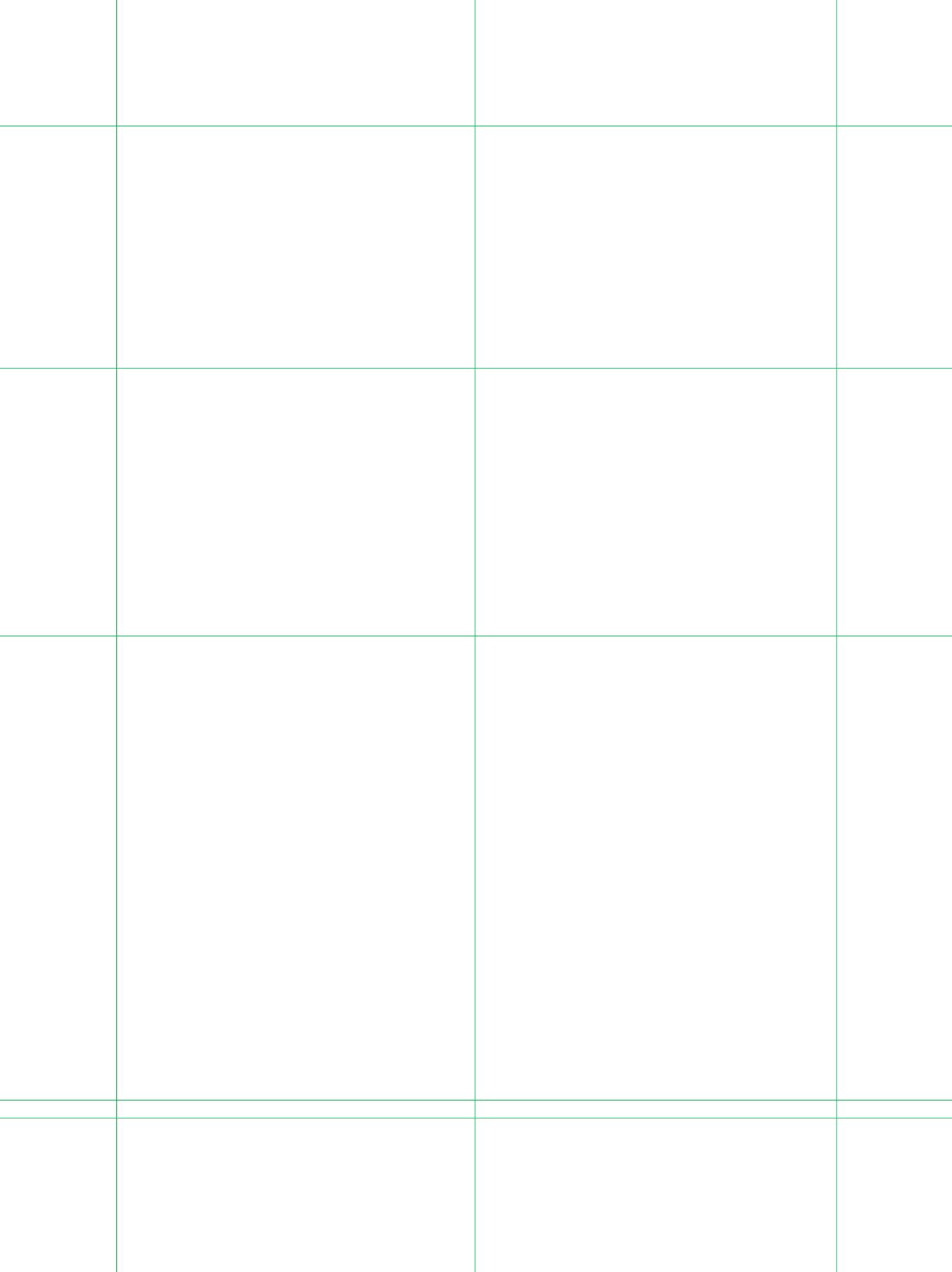
Eine der Annahmen spiegelt sich in der Idee wieder, ob es nicht einfach ein Experiment ist, in dem unterschiedliche Räume künstlich geschaffen werden, um Menschen darin interagieren zu lassen und ihre Welt durch die Vielfalt entstehender Handlungsmuster zu untersuchen. Wenn diese Idee überhaupt einen Anspruch auf Existenz hat, dann tauchen die nächsten Fragen auf: Wer steht dahinter? Sind das nicht die Menschen, die sich selbst in allen ihren möglichen Äußerungen tiefer begreifen wollen?

Wie auch immer das sein mag, eines ist klar: Die Wechselwirkung zwischen der Gesellschaft und der Struktur der Straßenbahn existiert und ist ein unvermeidlicher und unendlicher Prozess.

3004

MALIKA KARIMOVA
JULIA BAVYKA
KATI LIEBERT

2011



WER BIST DU EIGENTLICH?

ERSTE STATION: WIR SCHAUEN UNS UM

ZWEITE STATION: TRAMFASHION

DRITTE STATION: WIR NÄHERN UNS DER WIRKLICHKEIT

VIERTE STATION: ZIEL ERREICHT?!

WIR SCHAUEN UNS UM

1. Station unserer Fahrt / 03.11.2010:

Am 3. November ziehen wir los, wir, eine Gruppe von vier Studentinnen, mit dem Auftrag, das Geschehen in der Straßenbahnlinie 1 zu beobachten. Die Möglichkeiten, etwas Neues und Fremdes zu erleben, scheinen uns zunächst begrenzt, fahren wir schließlich nicht zum ersten Mal mit dieser Linie. Alltägliches werden wir zu sehen bekommen, so viel zu unserer Annahme. Dennoch ist klar, dieses Mal wird es anders sein, denn unser Blick ist durch den einer Beobachterin geschärft, die mit anderen Augen in der Tram das sieht, was sich ihr bietet. Und so ist es auch, denn während der Fahrt demonstrieren sich für uns zwei Auffälligkeiten, denen wir bei privaten Fahrten keinerlei Beachtung geschenkt hatten: zum einen das Platzwahlverhalten der Fahrgäste und zum anderen ihr äußeres Erscheinungsbild. Der zweite Aspekt weckt unsere nachhaltige Aufmerksamkeit. Und so fangen wir an, zu sammeln, was wir während der Fahrt über unsere Mitfahrerinnen und Mitfahrer erfahren, ohne aktiv mit einer Person in Kontakt zu treten. Daraus erstellen wir eine Liste mit Kriterien, anhand derer wir Informationen erhalten, wer unsere Mitreisenden sind:

- › Kleidung
- › Mimik, Gestik
- › kurze Gespräche/Interaktionen mit Mitfahrern
- › Verhalten (Was macht jemand in der Fahrzeit und warum?);
Beispiel: Eine Person stempelt zu spät ihr Ticket ab, absichtlich gespielt, das wirkt theaterreif
- › Essen und Trinken während der Fahrt (Was wird gegessen und getrunken?)
- › Bücher, Magazine, Zeitschriften, die gelesen werden
- › Telefonate, Gespräche (Privatsphäre wahren oder mit der Öffentlichkeit teilen?)
- › Dauer der Straßenbahnfahrt und Endhaltestelle
- › Musikhören (iPod, mp3-Player)
- › Dauer der Straßenbahnfahrt und Endhaltestelle

Sachen man -
- zu den
· Handy
· Essen
· Musik



Beispiel: Ältere Dame steht für jüngeren Mann mit Krücke auf

Schreibt mir Rall des Bahn.
füllt mich im 2. Drittel schnell
1. Hälfte schnell
Unten der "Penis"



11
"Das will ich gerade nicht erahle,
denn ich bin gerade in der Bahn. Obwohl
es mir gerade rausgezupft wäre."

Und nun? Jetzt sind wir also eingestiegen, haben uns zunächst umgeschaut und etwas bemerkt, aber damit ist unsere Orientierung noch nicht abgeschlossen, denn: Was haben wir vor uns und wo möchten wir hin? Was ist das Ziel unserer Suche und worauf wollen wir den Fokus legen? Viele Fragen, die uns durch Gespräche aber doch näher an unser eigentliches Thema bringen. Wir stellen fest, dass unser Interesse doch vornehmlich den Straßenbahnfahrern selbst gilt. Wer sind sie? Und wo kommen sie her? Wen haben wir hier eigentlich vor uns?

TRAMFASHION

2. Station unserer Fahrt / 01.12.2010:

Mit dem Vorsatz mehr über die Fahrgäste der Linie 1 zu erfahren, setzen wir unsere Forschungsfahrt fort. Wieder stellen wir uns verschiedene Fragen:

Wie viel können wir durch Beobachtungen über einzelne Personen herausfinden?

Ist es möglich, dabei aktiv einzugreifen? Was passiert, wenn wir intervenieren?

Wie sehr dürfen wir in den privaten Raum einer Person eindringen? Passagiere anzusprechen und über Persönliches zu befragen, ist uns erst einmal zu heikel. Wir beschränken uns zunächst darauf, einzelne Mitfahrende zu beobachten und diese Beobachtungen möglichst genau festzuhalten. Schnell wird uns bewusst, dass es nicht einfach ist, vom äußerem Erscheinungsbild einer Person auf ihren Lebensstil zu schließen. Wir stellen Spekulationen über die Hintergründe der Menschen an, die auf unseren eigenen Klischeevorstellungen beruhen.

Dabei kommen uns Zweifel. Inwieweit ist es vertretbar, unsere Mitmenschen so zu stigmatisieren? Trotz dieser Bedenken fahren wir mit unserer Arbeitsweise fort. Schließlich stellt sie eine Grundlage unserer Forschung dar, die wir weiterentwickeln wollen.

Wir haben die Haltestellen der Straßenbahnlinie 1 unter Berücksichtigung der jeweiligen Stadtteile, durch welche die Tram fährt, zu abgegrenzten Gruppen oder Streckenabschnitten zusammengefasst:

Die Nordstadt umfasst für uns die Haltestellen Holländische Straße, Hegelsbergstraße, Wiener Straße, Hauptfriedhof, Mombachstraße und Am Stern.

Hier nehmen wir eher einfach gekleidete Fahrgäste wahr. Zwar ist die Haltestelle Holländischer Platz auch im Kasseler Norden angesiedelt, jedoch haben wir diese mit den Stationen Murhardstraße und Weigelstraße zusammengefasst. Dort können wir einen überwiegenden Anteil von Studierenden und Schülern beobachten.

In der Innenstadt, an den Haltestellen Königsplatz, Friedrichsplatz und Rathaus, steigen Personen aller Altersgruppen in die Tram ein, von denen viele Einkaufstüten tragen. Andere wiederum scheinen weniger einkaufen zu gehen, sondern schnell zu ihrem Zielort gelangen zu wollen. Die Gegend, in der sich die Haltestellen Kirchweg, Berlepschstraße und Rotes Kreuz befinden, ist bekannt als der „Vordere Westen“.

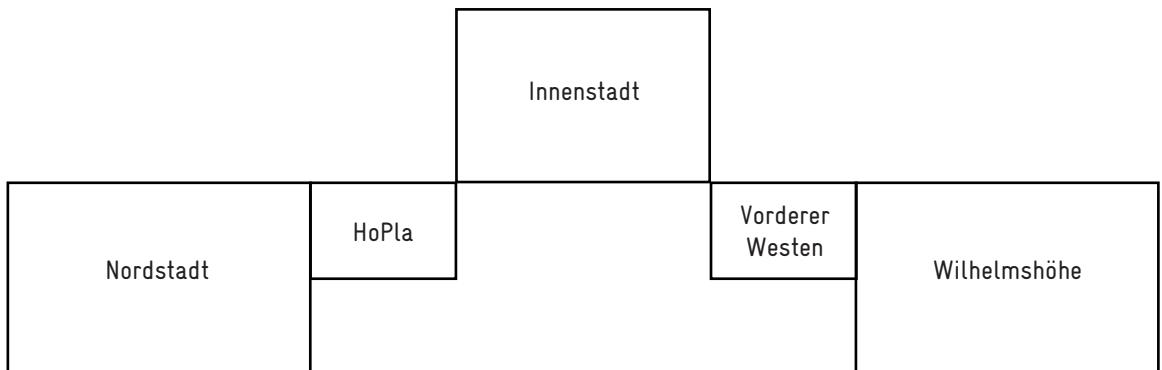
Hier steigen Eltern mit Kindern und jüngere Leute ein und wieder aus. Am Bahnhof Wilhelmshöhe können wir Geschäftsleute und andere Reisende beobachten, die entweder aus der Linie 1 in den Bahnhof eilen oder in die Tram zusteigen.

An den Haltestellen Kunoldstraße, Hessischer Rundfunk und Kurhessen Therme, die sich im Stadtteil Bad Wilhelmshöhe befinden, nehmen wir edel und augenscheinlich teuer gekleidete Fahrgäste wahr. Zu der Endhaltestelle Wilhelmshöhe sind nur wenige unterwegs. Die meisten von ihnen sehen aus, als ob sie im Bergpark spazieren gehen würden. Auch diejenigen, die dort in die Tram steigen, wirken so, als hätten sie im Park einen Spaziergang unternommen.

Bei der Betrachtung unserer Ergebnisse fällt uns noch einmal mehr der klischeebeladene Blick auf, mit dem wir die Fahrgäste der Linie 1 beurteilt haben.

Die Zuteilung der Fahrgäste zu den einzelnen Stadtteilen hätten wir wohl auch schon vorher, unabhängig von unserer Forschung, machen können. Mit Bourdieu gesprochen demonstrieren sich für uns die „feinen Unterschiede“ zwischen den Menschen in ihrem jeweiligen Habitus, in welchem sich aus seiner Sicht deren Lage im sozialen Raum niederschlägt.¹ Diese Unterschiede nehmen wir als Klischees wahr.

Schließlich setzen wir uns das Ziel, über den Kleidungsstil und das Erscheinungsbild der Fahrgäste hinaus mehr über sie zu erfahren. Wir wollen Informationen über ihre tatsächlichen Lebenssituationen und ihren Lebensstil herausfinden. Um das aktive Intervenieren werden wir dabei nicht herumkommen.



¹ Bourdieu, Pierre (1982): Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, S. 174f./S. 277ff.

WIR NÄHERN UNS DER WIRKLICHKEIT

3. Station unserer Fahrt / 09.02.2011:

Nachdem wir beim letzten Mal oberflächlich die Stationen der Linie 1 in Gruppen eingeteilt haben, genügt uns bei der dritten Feldforschung diese oberflächliche und auf Klischees basierende Unterteilung nicht mehr. Wer sind beispielsweise die Personen, die an der Endhaltestelle Holländische Straße ein- oder aussteigen? Wohin sind sie unterwegs? Woher kommen sie? Was macht diese Menschen aus? Unsere Gruppen setzen sich dabei aus einzelnen, für uns bezirkstypischen Straßenbahnstationen zusammen. Bei unserer heutigen Forschungsfahrt reduzieren wir diese Felder weiter und wählen einzelne Stationen aus. Angefangen beim Bergpark Wilhelmshöhe gehen wir über zu Kunoldstraße, Bahnhof Wilhelmshöhe, Kirchweg, Rathaus, Königsplatz, Holländischer Platz/Universität, Mombachstraße bis hin zur Endhaltestelle Holländische Straße. Hierbei haben wir uns vorgenommen, Personen nach ihrem Aussehen auszusuchen, welche uns für die gewählten Haltestellen und Stadtbezirke als typisch erscheinen. Wir wollen abwarten, an welcher Haltestelle die beobachteten Fahrgäste aussteigen, um dann mit ihnen auszusteigen und sie außerhalb der Straßenbahn kurz zu befragen. Die Befragung erfolgt anonym. Die Fragen beschränkten sich auf Beruf, Alter, Wohnort, Ziel und Hobbys. Nicht jeder ist bereit bei der Umfrage mitzumachen.

Die Bereitschaft nimmt vom Stern bis hin zur Endhaltestelle Holländische Straße ab. Zum einen ist am Holländischen Platz die Zeit und manchmal sogar die Eitelkeit bezüglich des von uns geforderten Fotos ein Problem, am Stern, an der Mombachstraße und an der Endhaltestelle Holländische Straße zum anderen oft die Sprache bzw. die fehlende Bereitwilligkeit zur Umfrage. Die Problematik der Klischeezuordnung lassen wir zunächst einmal außer Acht. Oberflächlich schätzen wir vor der Befragung bei den Untersuchungskandidaten das Alter, den Beruf, die Hobbys, das Fahrziel und den Wohnort ein. Ihr äußeres Erscheinungsbild lässt uns automatisch auf ihre Ein- und / oder Ausstiegshaltestelle schließen. Als wir hinterher unsere spekulativen Einschätzungen und die Antworten der Befragten gegenüber stellen, wird deutlich, dass wir uns oft verschätzt haben.

UNSERE EINSCHÄTZUNG:

ALTER: Ende 50, Anfang 60

BERUF: Verwaltung, medizinischer Bereich
(Psychologie), sozialer Bereich

HOBBY: Handarbeit, Nordic Walking,
Wandern, Kultur

ZIEL: Einkaufen, Arzt

WOHNORT: Wilhelmshöhe, Vorderer Westen



EIGENE ANGABEN DER PERSON:

ALTER: 75

BERUF: Hausfrau, Rentnerin

HOBBY: Wandern, Karten spielen, Verschiedenes

ZIEL: Arzt Opernplatz

WOHNORT: Nordholland
(Nordholland → Friedrichsplatz)

ZIEL ERREICHT?!

4. Station unserer Fahrt / 20.05.2011:

Nachdem wir auch im vorhergehenden Schritt noch mit eigenen Vermutungen über die Identität der Befragten gearbeitet haben, möchten wir jetzt versuchen uns ganz von unseren oberflächlichen Betrachtungen zu lösen. Diese Entwicklung spiegelt sich auch darin wieder, dass wir uns diesmal überlegt haben, nur bestimmte Haltestellen mit einzubeziehen, welche stellvertretend für jeden der von uns eingeteilten Streckenabschnitte der Linie 1 stehen. D.h. unabhängig von Alter, Geschlecht oder anderen (von uns vermuteten oder auch sichtbaren) sozialen Zugehörigkeiten suchen wir nun nach der Bereitschaft an der Befragung teilzunehmen.

Wir finden es schade, dass wir zwischen der Haltestelle Stern und der Endhaltestelle Holländische Straße, ähnlich wie bei unserer Feldforschung im Februar, vergleichsweise wenig Fahrgäste antreffen, die zur Umfrage bereit sind. Dennoch sind wir positiv überrascht von der regen Beteiligung an anderen Haltestellen.

Besonders am Anfang haben wir Bedenken, da die Befragten zustimmen sollen, ein Foto von sich machen zu lassen, welches veröffentlicht werden soll. Zusätzlich stellen wir fest, dass die Bereitschaft zur Umfrage vermutlich auch von der Tageszeit und dem Wetter abhängig ist. Kurz vor der Mittagszeit bei strahlendem Sonnenschein lassen sich mehr Menschen auf die Befragung ein als im stressigen Feierabendverkehr oder bei Regenwetter. Es ist schwierig, sich davon zu lösen, die Straßenbahnfahrer gewissen Stadtteilen zuzuteilen. Immer wieder begegnen wir Menschen, die einem bestimmten Typus entsprechen, den wir einem sozialen Milieu zuordnen.

So gehören für uns Fahrgäste, die einfache Kleidung (z.B. Jogginghosen) tragen, in die Nordstadt Kassels, wohingegen wir diejenigen mit modisch aufeinander abgestimmten Outfits dem Vorderen Westen zuteilen. Erst nach und nach gerät eine stereotypenhafte Kategorisierung in den Hintergrund und wir gelangen zu unserem eigentlichen Ziel, die Reisenden der Linie 1 ohne vorgefertigte Zuschreibungen abzubilden. Somit zeigt die Erfahrung, dass unsere subjektive Einschätzung, die Arbeit mit Klischees, die uns so lange ein Dorn im Auge war, bei der letzten Befragung nicht mehr nötig ist.

Doch auch wenn wir Abstand nehmen von oberflächlichen Betrachtungen und davon, Personen als bestimmte Vertreter einer sozialen Gruppe auszusuchen und sich unser Blick auf alle Reisenden und ihre Teilnahmebereitschaft richtet, so werden die Differenzen zwischen den einzelnen Straßenbahnfahrern entlang der Linie 1 und ihre soziale Zugehörigkeiten trotzdem deutlich.



Strecke: Wiener Straße ► Holländische Straße

WAS IST IHR BERUF/TÄTIGKEIT? leider nichts

ALTER: 48

WAS SIND IHRE INTERESSEN/WAS MACHEN SIE GERNE? Garten, Fitnessstudio, Enkelkinder

WOHNORT: Philippinenhof

KOMMEN SIE AUS KASSEL? Ja

WO WOLLEN SIE HIN? Philippinenhof

WOLLEN SIE SONST NOCH ETWAS ÜBER SICH SAGEN?

Gut, dass es Bus und Bahn gibt, denn für den Führerschein war ich zu blond.



Wilhelmshöhe (Habichtswaldklinik) ► Rathaus

WAS IST IHR BERUF/TÄTIGKEIT? Putzfrau in der Habichtswaldklinik

ALTER: 52

WAS SIND IHRE INTERESSEN/WAS MACHEN SIE GERNE?

Keine Zeit, nach der Arbeit passe ich auf meine Enkelkinder auf;
mit ihnen fahre ich gerne Fahrrad im Wald, gehe in die Natur

WOHNORT: Nordstadt

KOMMEN SIE AUS KASSEL? Wohne in Kassel, komme aus Kasachstan

WO WOLLEN SIE HIN? Innenstadt/zur Schule der Enkel

WOLLEN SIE SONST NOCH ETWAS ÜBER SICH SAGEN? /



Bahnhof Wilhelmshöhe ► Hessischer Rundfunk/Orthop. Klinik

WAS IST IHR BERUF/TÄTIGKEIT? Rentner (früherer Krankenpflegestationsleiter)

ALTER: 70

WAS SIND IHRE INTERESSEN/WAS MACHEN SIE GERNE?

Fußball (schauen), Rommé- und Skibbo-Kartenspiele, wandern mit meiner Frau;
5-6 Std./Woche ehrenamtlich tätig beim Blauen Kreuz

WOHNT: Wilhelmshöhe

KOMMEN SIE AUS KASSEL? Ja

WO WOLLEN SIE HIN? nach Hause

WOLLEN SIE SONST NOCH ETWAS ÜBER SICH SAGEN? /



Bahnhof Wilhelmshöhe ► Hessischer Rundfunk/Orthop. Klinik

WAS IST IHR BERUF/TÄTIGKEIT? Disponentin beim Hessischen Rundfunk

ALTER: 46

WAS SIND IHRE INTERESSEN/WAS MACHEN SIE GERNE? Reisen, Garten, Leute treffen

WOHNORT: Zierenberg

KOMMEN SIE AUS KASSEL? Nein, aus Zierenberg (früher einmal Wilhelmshöhe)

WO WOLLEN SIE HIN? Arbeit/Hessischer Rundfunk

WOLLEN SIE SONST NOCH ETWAS ÜBER SICH SAGEN?

Ich bin gerne mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs; versuche diese zu kombinieren mit meinem Fahrrad; habe das Job-Ticket



Innenstadt (Königsplatz) ► Wilhelmshöhe

WAS IST IHR BERUF/TÄTIGKEIT? Rentner/früherer Ingenieur (m.) und frühere Kinderkrankenschwester und Hausfrau (w.)

ALTER: 72 (m.), 69 (w.)

WAS SIND IHRE INTERESSEN/WAS MACHEN SIE GERNE? Wandern

WOHNORT: Habichtswald-Ehlen

KOMMEN SIE AUS KASSEL? Nein, aus Duisburg

WO WOLLEN SIE HIN? Wilhelmshöhe-Bergpark, Auto abholen

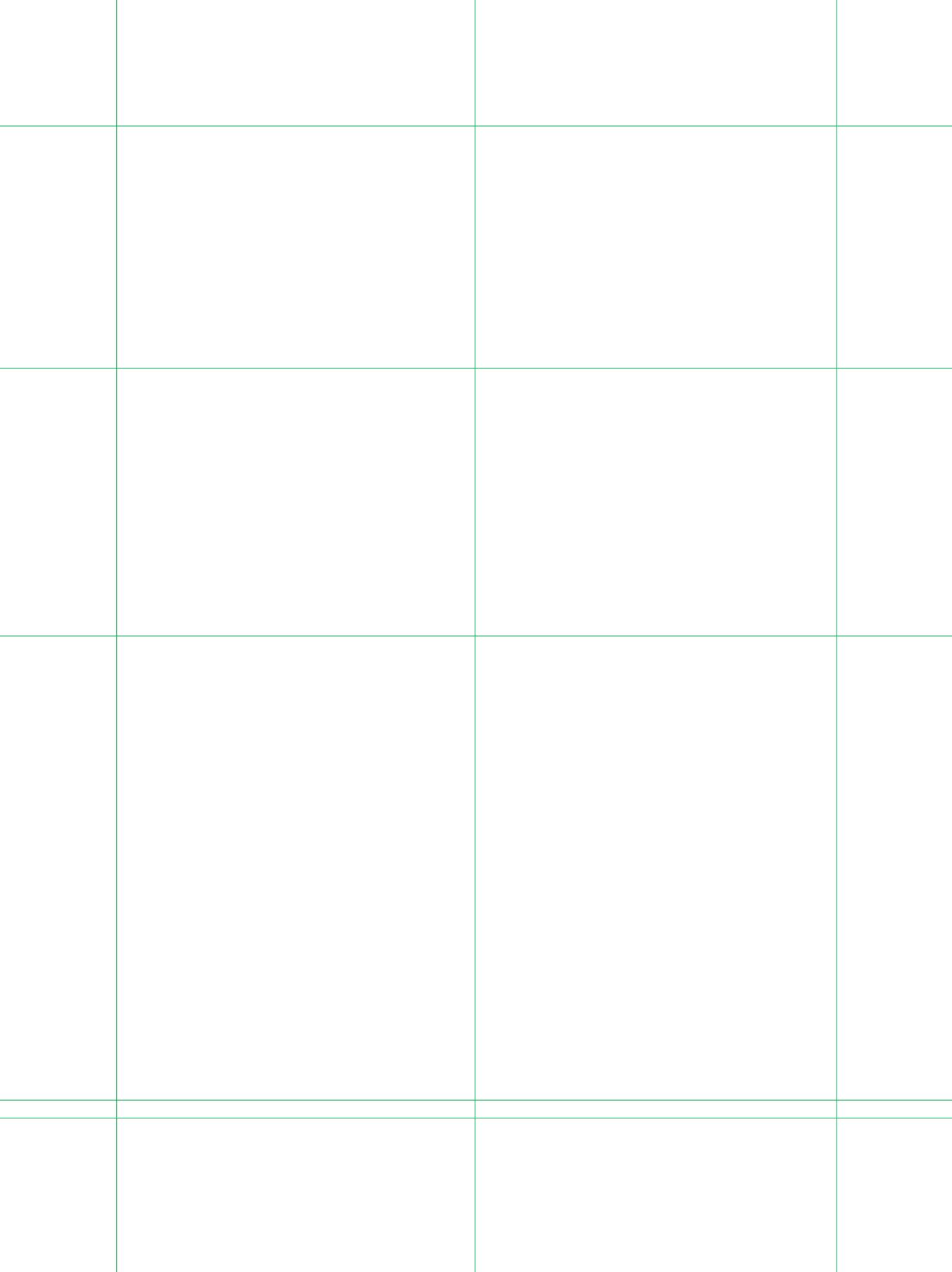
WOLLEN SIE SONST NOCH ETWAS ÜBER SICH SAGEN?

Parken am Bergpark, nicht in der Innenstadt, nutzen das KasselPlus-Ticket

„Eine jede soziale Lage ist mithin bestimmt durch die Gesamtheit dessen, was sie nicht ist, insbesondere jedoch durch das ihr Gegensätzliche: soziale Identität gewinnt Kontur und bestätigt sich in der Differenz.“² Bourdieus Erkenntnis können auch wir bestätigen, zeigt sich die Differenz zwischen den Straßenbahnfahrern erst darin, dass sie als Einheit in der Straßenbahn auftreten, aber durch dieses Aufeinandertreffen erst Unterschiede zwischen ihnen und ihrer sozialen Zugehörigkeit sichtbar werden. Nichtsdestotrotz präsentieren wir abschließend die Bahnfahrer mit ihren persönlichen Angaben. Diejenigen, die unsere Ergebnisse betrachten, können sich so selbst ein Bild der unterschiedlichen Menschen in der Linie 1 machen. Sie können sich selbst überlegen, wie sie die einzelnen Personen wahrnehmen und wie ihre eigene Einschätzung zu diesem Fahrgast gewesen wäre.



² Bourdieu, Pierre (1982): Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, S. 279



SPRACHRAUM STRASSENBAHN

wie Gespräche in der
Tram soziale Räume
erzeugen



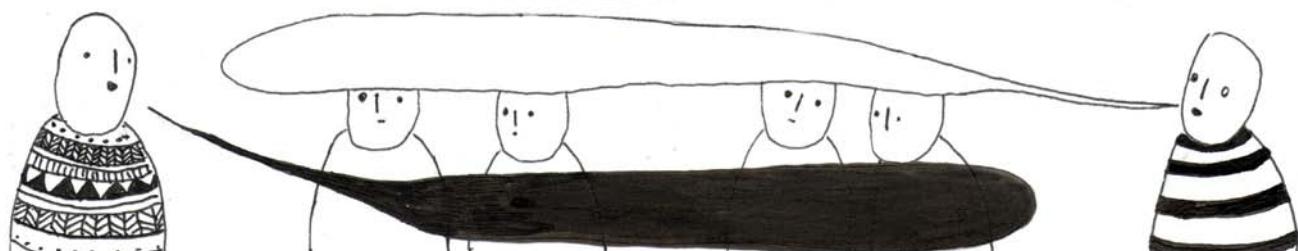
VON SUSANN BETKER, SUSANNE KERSTEN,
MAX SCHÄFER UND SHREE BETZ

Ich sitze zur Mittagszeit in der Linie 1 und fahre in Richtung Holländische Straße. Einige Fahrgäste schauen aus dem Fenster, manche lesen Zeitung und andere unterhalten sich. Ein Mann telefoniert mit seiner Schwester. Wo mag sie sich momentan befinden? Bei der Lautstärke, mit der der Mann in sein Handy spricht, scheint sie sich wohl an einem sehr weit entfernten Ort aufzuhalten. Eine junge Frau flüstert ihrem Sitznachbarn etwas ins Ohr. Er dreht sich zu ihr hin und streichelt ihr zärtlich über die Schulter. Was hat sie zu ihm gesagt? Mit welcher Reaktion hätte ich wohl zu rechnen, würde ich der unbekannten, älteren Dame neben mir etwas ins Ohr flüstern? Einige junge Erwachsene steigen in die Tram ein und stellen sich in einen Halbkreis. Sie diskutieren über die Unfähigkeit eines ihrer Dozenten. Professor Doktor wie? Ich kann aufgrund der Nebengeräusche nicht jedes Wort verstehen, erfahre aber, dass die vier Studierenden in der Mensa essen wollen.



Fokussiert man sich als teilnehmende/r BeobachterIn im Feld der Linie 1 allgemein auf Gesprächssituationen, lässt sich zunächst betrachten, wer wie mit wem worüber spricht oder schweigt. Mit einem Blick auf die Unterhaltungen der Fahrgäste erhält man eine Fülle an privaten Details. Man erfährt z.B., was die Fahrgäste für ihre Zukunft planen oder wo sie wohnen. Sie erzählen von ihren Hobbys, persönlichen Erlebnissen oder in welcher Bettwäsche sie schlafen. Folglich stellt sich die Frage, um was für einen Gesprächsraum es sich bei der Kasseler Tram als öffentliches Verkehrsmittel handelt und inwieweit dieser Raum das Gesprächsverhalten und die Gesprächsinhalte der Fahrgäste beeinflusst. Welche Räume stellen die AkteurInnen über Unterhaltungen in der Tram her und wie tun sie dies? Mit diesen aus unseren Feldaufenthalten gewonnen Fragen beschäftigt sich dieser Beitrag.

DIE LINIE 1 ALS GERÄUSCH-KULISSE



Wir beobachten, dass die Tram von Menschen keinesfalls immer als Raum für Gespräche verwendet wird, da bei manchen Fahrten kaum Unterhaltungen stattfinden. Die Fahrgäste steigen in die Tram ein, sitzen auf ihren Plätzen, tippen auf Handys, hören Musik, schauen aus den Fenstern und steigen ohne Kommentar an den Haltestellen aus. So sitzen manchmal Personen fast eine halbe Stunde nebeneinander, ohne dabei auch nur ein Wort miteinander zu wechseln. Dementsprechend lässt sich die Straßenbahn nicht grundsätzlich als Raum für Gespräche bezeichnen, sondern auch als ein relativ ruhiger Raum, dessen Stille nur durch die regelmäßigen Ansagen der Haltestellen unterbrochen wird.

Gleichwohl sind bei anderen Fahrten viele Gespräche beobachtbar. Die Fahrgäste unterhalten sich über die vielfältigsten Aspekte des Lebens oder über die Umgebung, die sie außerhalb der Tram beobachten können. Einige Fahrgäste sitzen nebeneinander und führen sehr leise Gespräche, manche reden, in Gruppen stehend, für Außenstehende gut verständlich und wiederum andere Fahrgäste sitzen weit voneinander entfernt und unterhalten sich lauthals quer durch den Raum. In der Straßenbahn herrscht dann ein lautes Stimmengewirr. Zahlreiche Personen führen Unterhaltungen und so kann die Tram durchaus auch als ein Raum für Gespräche bezeichnet werden.

Schauen wir zunächst auf die Gesprächskonstellationen: Wer spricht in der Tram-Linie 1 mit wem? In der Regel unterhalten sich Personen nur miteinander, wenn sie sich bereits kennen. Einander unbekannte Fahrgäste beginnen kaum gemeinsame Gespräche und beteiligen sich nicht an den Unterhaltungen der anderen Fahrgäste.

Sprechen sich Fremde in der Tram an, beziehen sich ihre sehr kurzen Gespräche zumeist auf die funktionalen Aspekte für eine erfolgreiche Bewältigung der Tramfahrt und sparen darüberhinausgehende private Themen aus. Einander unbekannte Fahrgäste äußern kleine

Anliegen, siezen die angesprochenen Personen und verwenden oftmals ein „Entschuldigung“ als Konversationseröffnung. Man kümmert sich um die Anliegen und damit ist das Gespräch meist beendet. Die Konversationsanliegen

der Fremden beziehen sich oftmals auf die Tramfahrt als solche. Zudem sind Fragen der Platzierung beim Ein- und Aussteigen ein wichtiger Bestandteil der Gespräche mit Fremden während der Tramfahrt.

Insgesamt deuten unsere Beobachtungen darauf hin, dass sich Personen in der Tram durchaus an die von Erving Goffman (1982) für die



in der sog. Mittelstandsgesellschaft geltende Regel zu halten scheinen, die besagt, „daß auf öffentlichen Plätzen kein Gespräch mit unbekannten Personen angeknüpft werden sollte“ (51).

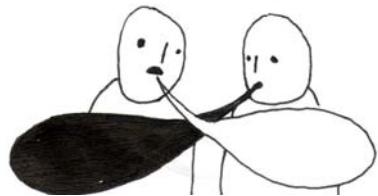
Wird die Linie 1 von Fahrgästen als Raum für längere Gespräche genutzt, sind entweder Personen gemeinsam eingestiegen, die sich bereits kennen und sich dann unterhalten, oder aber eine Person ist in der Tram auf Bekannte getroffen, mit denen sie ein Gespräch aufnimmt. Die von uns beobachteten privaten Unterhaltungen in der Tram kreisten oftmals um das Wetter oder berufliche Tätigkeiten. Manchmal thematisierten die Fahrgäste in ihren Gesprächen aber auch Fragen der Partnerschaft oder das Vorliegen von Krankheiten. Vor dem Hintergrund der von uns häufig beobachtbaren Thematisierung privater Themen im öffentlichen Raum stellte sich uns die Frage, wie die Fahrgäste den Raum der Tram für sich definieren und dementsprechend nutzen.

IST KALT HEUTE, ODER?

MEINE LEBER ARBEITET
JA KAUM NOCH



VOM ÖFFENTLICHEN ZUM PRIVATEN RAUM



Die Straßenbahn gilt grundsätzlich als ein öffentliches Verkehrsmittel. Roman Pernack bezeichnet sie gar als den „öffentliche[n] Raum par excellence“ (2005: 41). Gleichzeitig lässt sich jedoch betonen, dass Räume erst durch aufeinander bezogene menschliche Handlungen entstehen (vgl. Löw 2001, Steets 2008: 405f.). So handelt es sich bei öffentlichen und privaten Räumen nicht um vor-soziale Fakten, sondern stets um intersubjektive Situationsdefinitionen von AkteurInnen (vgl. Dellwing 2011), womit der gleiche Raum situativ sowohl als ein öffentlicher wie auch als privater Raum sozial konstruiert werden kann. Dementsprechend erscheint uns grundsätzlich auch eine klare und Eindeutigkeit suggerierende Grenzziehung zwischen öffentlichen und privaten Räumen äußerst schwierig zu sein.

Im als öffentlich interpretierten Raum treffen unterschiedliche Menschen aufeinander und unterstellen einander gewisse Erwartungshaltungen bezüglich ihres Verhaltens, wie beispielsweise, sich bekleidet in die Straßenbahn zu setzen und eine „höfliche Gleichgültigkeit“ (Goffman zit. nach Pernack 2005: 15) zu zeigen. Eine Besonderheit des öffentlichen Raumes Straßenbahn, verglichen mit dem der Innenstadt, mag darin liegen, dass sich Personen in der Tram in größerer Nähe zueinander befinden und sich nicht einfach aus dem Weg gehen können wie in der Innenstadt. Daher sind sie in der Tram mit ihren gegenseitig unterstellten Verhaltenserwartungen unmittelbarer konfrontiert.

Beim als privat interpretierten Raum scheint es sich dagegen um ein Territorium zu handeln, welches Goffman als ein „temporäres, situationelles dynamisch erzeugtes Reservat“ bezeichnet (1982: 56), bei dem Menschen eigenständig entscheiden, welche Informationen sie über sich mit anderen Personen teilen möchten (vgl. ebd.: 68). Die Besonderheit an einer Tramfahrt mag darin zu finden sein, dass es, bedingt durch



die Nähe zueinander, für andere Personen einfacher ist, einem Gespräch von Fremden zu folgen und somit private Informationen über andere erfahren zu können.

Aus unseren Beobachtungen in der Tram schließen wir, dass die Fahrgäste unter anderem durch Gespräche private Räume im öffentlichen Raum herstellen und dabei höchst unterschiedliche Entscheidungen darüber treffen, welche Informationen sie den anderen Personen über sich preisgeben und was sie als private Themen erachten. Während manche AkteurInnen laut und deutlich über ihre Bettwäsche oder Partnerschaftsprobleme im öffentlichen Raum sprechen, so unterhalten sich andere Personen allenfalls über das Wetter und sprechen dabei sogar manchmal äußerst leise, fast flüsternd. Dementsprechend deutet das von uns beobachtete Gesprächsverhalten darauf hin, dass die Fahrgäste das Maß an Privatheit durchaus unterschiedlich definieren. Des Weiteren scheint es sich bei ihren Herstellungsleistungen hinsichtlich öffentlicher und privater Räume während einer Straßenbahnfahrt grundsätzlich um ein fluides Kontinuum zwischen diesen zu handeln. Abschließend scheinen unsere Beobachtungen dafür zu sprechen, dass bereits Unterhaltungen über sog. Allerweltsthemen auch ohne Preisgabe von privaten Details zur Herstellung eines privaten Raumes verwendet werden können.

Folglich stellten sich unserem Forschungsteam insbesondere zwei Fragen: Da wir beobachten konnten, dass Personen, die sich bereits kennen, sich auch vor dem Betreten der Tram miteinander unterhielten, interessierte uns, ob sie ihr Gesprächsverhalten beim Betreten der Tram verändern und diesbezüglich ein „ortsbestimmtes Verhalten“ (Goffman 2003: 99) zeigen. Des Weiteren stellte sich uns vor dem Hintergrund von Gesprächsthemen, die wir gehört hatten – von Krankheiten bis Wetter – die Frage, ob auch öffentliche Themen in Gesprächen bereits zur Herstellung von privaten Räumen verwendet werden?

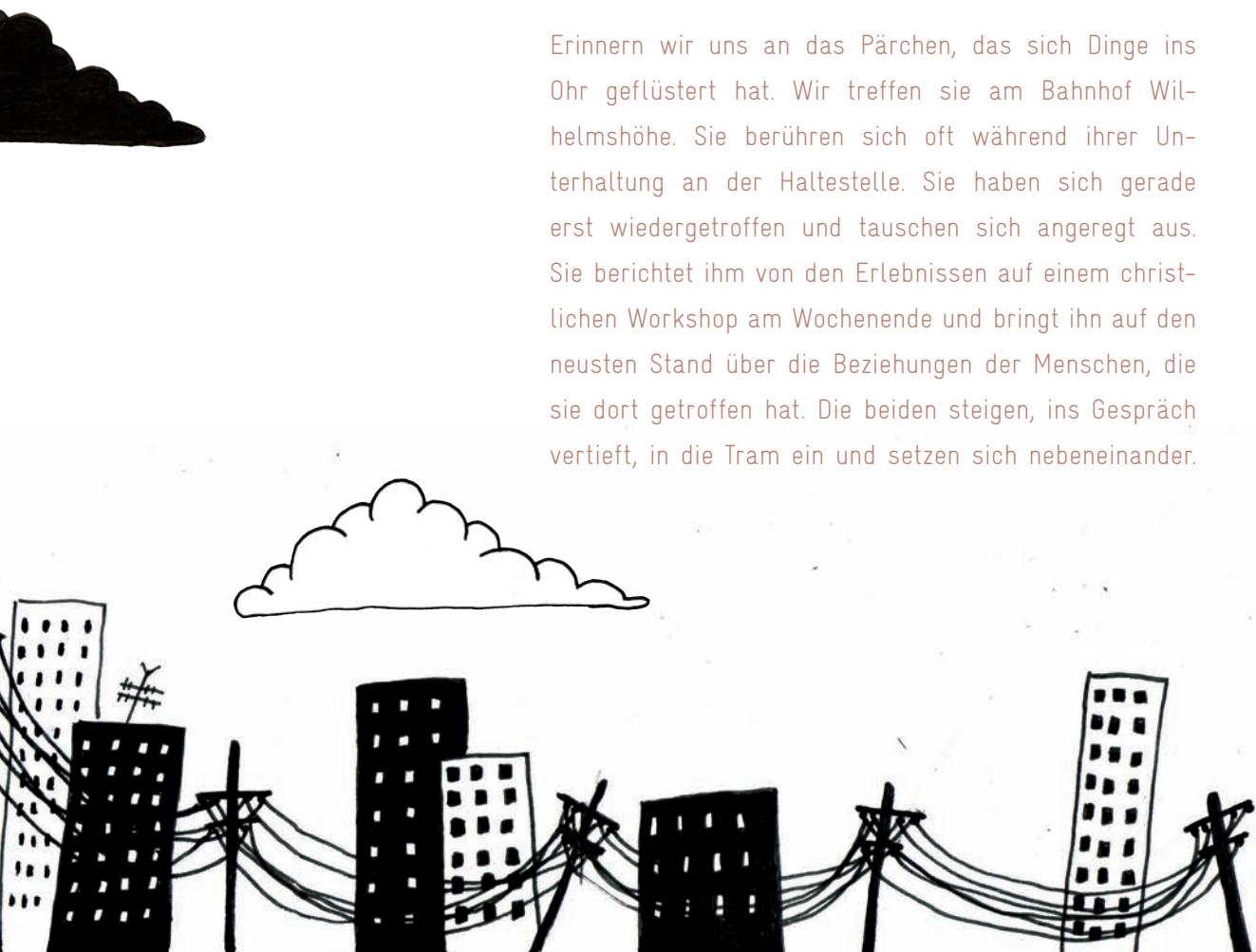




von Gesprächen an Haltestellen zu Gesprächen in der Tram

Um ein mögliche Veränderung des Gesprächsverhaltens beim Betreten der Tram beobachten zu können, mussten wir das Untersuchungsfeld erweitern. Dafür haben wir Personen, die sich an den Haltestellen unterhielten, beobachtet, sind dann mit ihnen Tram gefahren und ihnen nach dem Ausstieg eine Weile gefolgt.

Erinnern wir uns an das Pärchen, das sich Dinge ins Ohr geflüstert hat. Wir treffen sie am Bahnhof Wilhelmshöhe. Sie berühren sich oft während ihrer Unterhaltung an der Haltestelle. Sie haben sich gerade erst wiedergetroffen und tauschen sich angeregt aus. Sie berichtet ihm von den Erlebnissen auf einem christlichen Workshop am Wochenende und bringt ihn auf den neusten Stand über die Beziehungen der Menschen, die sie dort getroffen hat. Die beiden steigen, ins Gespräch vertieft, in die Tram ein und setzen sich nebeneinander.





Sie führen ihr privates Gespräch über den Workshop für alle gut verständ-

lich weiter. Als fremde Person weiß man nun, was sie gerade gemacht hat. Dennoch flüstert sie ihm einmal etwas ins Ohr. Sie hat die anderen Fahrgäste nun für einen winzigen Moment von ihrem privaten Gespräch ausgeschlossen. Wieder gut verständlich, reden beide über ihre weiteren Aktivitäten: „Ich muss noch Geld abheben...“. Wir verlassen dann mit ihnen gemeinsam die Tram und den öffentlichen Raum der Straßenbahn und befinden uns nun im öffentlichen Raum der Innenstadt. Beide führen ihre Unterhaltung über die TeilnehmerInnen des Workshops fort. Ihre Gesprächslautstärke ändert sich nicht. Dennoch ist es uns unmöglich ihrer Unterhaltung weiter zu folgen, da die Geräuschkulisse des öffentlichen Raumes der Innenstadt ihr Gespräch sozusagen verschluckt. Sie gehen nun zu einem Bankautomaten und wir beenden unsere Beobachtung.

Hinsichtlich eines ortsgebundenen Gesprächsverhaltens im Rahmen des Betretens und Verlassens der öffentlichen Bühne Straßenbahn, konnten wir bei keiner der von uns beobachteten Personen eine merkliche Veränderung feststellen. Die Tram als ein öffentlicher Raum für Gespräche im Vergleich zur Haltestelle oder Innenstadt hatte bei den untersuchten Personen keinen bemerkenswerten Einfluss, weder auf das Gesprächsverhalten noch auf die gewählten Gesprächsinhalte.

ZUR SOZIALEN HERSTELLUNG VON RÄUMEN IN DER TRAM

EIN SELBSTVERSUCH

Um unsere These der sozialen Herstellung von privaten Räumen in öffentlichen Räumen mittels geführter Unterhaltungen zu überprüfen, haben wir insgesamt sechs Feld-Experimente in der Tram durchgeführt, in denen jeweils eine fremde Person (ForscherIn) möglichst abrupt in ein privates Gespräch zwischen sich bereits kennenden Fahrgästen „eindringt“ (Goffman 1982: 79). Das Eindringen der ForscherInnen in die von uns interpretierten privaten Räume sich unterhaltender Fahrgäste reichte dabei vom Stellen einer Frage nach dem weiteren Streckenverlauf der Linie 1 bis zur aktiven Kommentierung und Bewertung der gehörten Gesprächsinhalte. Das folgende Experiment haben wir mittels verdeckter teilnehmender Beobachtung samt Tonbandaufzeichnung dokumentiert und in unserem Forschungsteam anschließend gemeinsam ausgewertet.



Erinnern wir uns an die Eingangssequenz dieses Beitrags: Die Tram fährt auf eine Haltestelle zu und durch die Fenster sind dort wartende Personen zu erkennen. An der Haltestelle stehen einige junge Erwachsene in einem Halbkreis: Zwei junge Frauen und zwei Männer. Sie steigen in die Tram ein, gehen ein paar Schritte und formieren sich dann wieder zu einem Halbkreis. Sie unterhalten sich über einen Dozenten und das geplante Essen in der Mensa:

Frau: Ich komme mit in die Mensa

Mann: Oh you will join us? – Naja, mein Englisch ist ja nicht so gut, oder?

Die Forscherin geht auf die Personen zu, stellt sich ebenfalls in den Halbkreis, schaut den Mann an und sagt zu ihm:

Forscherin: Wenn du wirklich Englisch lernen willst, solltest du ins Ausland gehen!

Oh! Ja, das werde ich machen.

Der junge Mann tritt einen Schritt zurück und guckt den anderen Mann an.

Die beiden Frauen schauen mit leicht fragendem Blick die Forscherin an.

Die Forscherin spürt diese Blicke, fühlt sich merklich unwohl, doch sie sagt:

Ja, hast du denn schon etwas geplant?

Der junge Mann schaut nun leicht irritiert die Forscherin an und sagt:

Ja. In die USA.

Er schaut wieder in die Gruppe und wiederholt:

U-S-A

Das bringt wirklich viel in einer anderen Kultur.

Der junge Mann schaut die Forscherin wieder an.

Das kannst du mit dem PAD machen. Das solltest du machen.

Der pädagogische Austauschdienst. Die bezahlen das sogar ganz gut.

Während die Forscherin spricht, wird sie von den beiden jungen Frauen von unten bis oben gemustert. Danach schauen sich die beiden irritiert an und grinsen. Der junge Mann antwortet:

Ja, aber ich studiere gar nicht Pädagogik.

Er lehnt sich noch etwas weiter zurück und schaut die beiden Frauen an, die immer noch grinsen. Die Forscherin interpretiert die Gestik des Mannes als Versuch, das Gespräch zu beenden. Sie lässt jedoch nicht locker und startet noch eine Attacke:

Das macht doch gar nichts. Du kannst dort auch so arbeiten. Wenn dir die Arbeit mit Kindern Spaß macht?!

Die Frauen und der andere junge Mann mustern die Forscherin nochmal von oben bis unten. Sie schauen sich danach an und kichern nun etwas lauter. Der Mann blickt die Forscherin wieder an und sagt:

Ja nee. Nicht so. Ich würde lieber in Cambridge studieren.

Vielleicht sogar auch mit Kindern arbeiten.

Ok. Das ist auch ne Möglichkeit.

Pädagoginnen sind ja eh ganz sexy.

Er grinst nun die Forscherin an, der andere Mann haut ihm gleichzeitig in die Hüfte, rollt mit den Augen und sagt:

Anderer Mann: Ey Mann!

Die beiden Frauen kichern, der angesprochene Mann kichert, die Forscherin grinst. Die Bahn hält nun genau in diesem Moment an einer Haltestelle. Die beiden Frauen gehen in Richtung Tür, der andere Mann dreht sich in Richtung Tür, die Forscherin guckt den jungen Mann an und sagt:

Na dann wünsche ich dir noch einen schönen Tag.

Danke, dir auch!

Die Forscherin dreht sich um, geht ein paar Schritte zurück. Die Frauen lachen nun laut, der andere Mann lacht ebenso. Alle steigen aus. Außerhalb der Bahn sagt der zuvor Angesprochene, nun ebenfalls laut lachend zur den anderen:

Ha, ich wusste gar nicht, dass ich in der Bahn bin.

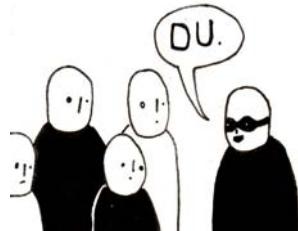
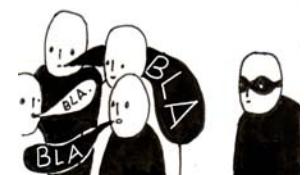
Die Bahn schließt ihre Türen und fährt los. Die Gruppe geht miteinander redend in Richtung Universität und die ForscherInnen beginnen mit einem Austausch über das gerade Erlebte.



Analysieren wir den Selbstversuch im Hinblick auf die Raumkonstruktionen der beteiligten AkteurInnen vor, während und nach der Tramfahrt, lassen sich die folgende Aspekte hervorheben:

Vier junge Erwachsene warten an einer Haltestelle in der Stadt auf die Tram. Sie präsentieren sich für Außenstehende durch ihre Formierung in einem Halbkreis als ein „Miteinander“ (Goffman 1982: 43) das damit versucht, ein nach außen hin abgegrenztes „Gesprächsreservat“ (ebd.: 69) zu bilden. Die AkteurInnen halten sich im öffentlichen Raum der Stadt auf und stellen durch ihre gemeinsame Unterhaltung und ihre räumliche Anordnung einen eigenen privaten Gruppenraum her.

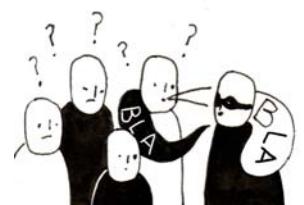
Beim Betreten der Tram führen die vier Personen ihre Unterhaltung fort und nehmen somit ihren zuvor hergestellten Gruppenraum mit in den öffentlichen Raum der Linie 1. Diese Herstellung des privaten Raumes in der Tram mittels einer Unterhaltung bekräftigen sie für andere auch wieder sichtbar durch ihre räumliche Formierung in einem Halbkreis. Die Forscherin und die anderen Fahrgäste befinden sich zu diesem Zeitpunkt sowohl räumlich als auch verbal außerhalb dieses privaten Gruppenraumes.



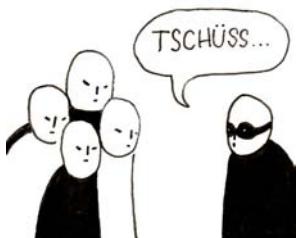
Die Forscherin geht nun auf das Miteinander zu, stellt sich in den Halbkreis der Gruppe, wird damit aber noch nicht Teil des über verbale Kommunikation hergestellten Gruppenraumes. Sie spricht dann ein Mitglied des Miteinanders direkt an und dringt nun auch in den verbalen Gruppenraum ein. Sie versucht damit einen privaten Zweier-Raum – bestehend aus ihr und dem jungen Mann – herzustellen. Dies wird durch die Anrede

„Du“ verstärkt. Dieses abrupte Eindringen einer fremden Person in den privaten Gruppenraum beendet schlagartig die gemeinsame Unterhaltung des Miteinanders und löst bei den Mitgliedern eine Irritation aus, die sie mit ihren fragenden Blicken zum Ausdruck bringen. Diese Blicke können als erste negative Sanktionierung einer als Regelbruch unterstellten Handlung verstanden werden. Die Gruppenmitglieder versuchen dadurch ihren ursprünglichen privaten Gruppenraum zu verteidigen.

Der junge Mann antwortet dann zwar in knapper Form auf die Kommentierung der Forscherin, tritt gleichzeitig jedoch auch einen Schritt zurück. Damit versucht er, den Versuch der Forscherin, einen privaten Zweier- Raum herzustellen, scheitern zu lassen. Die Forscherin interpretiert sowohl die Blicke der Frauen als auch das Zurücktreten des

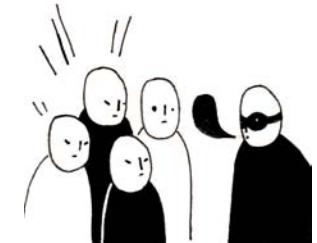


jungen Mannes als Versuche ihr Verhalten als regelwidrig zu etikettieren und sie wieder aus dem Gruppenraum auszuschließen, weshalb sie sich unwohl fühlt. Gleichwohl verstärkt sie nun ihre Versuche der Herstellung eines privaten Zweier-Raumes, indem sie dem jungen Mann eine Frage stellt. Der Mann beantwortet ihre Frage wieder äußerst knapp und wiederholt seine Antwort, die er an alle Mitglieder seiner Gruppe richtet. Er versucht damit noch einmal die Herstellung eines privaten Raumes mit einer fremden Person zu verhindern und ersucht die anderen Gruppenmitglieder um Unterstützung. Die Forscherin spricht den jungen Mann jedoch einfach weiter an und sein erneuter Fluchtversuch durch nochmaliges Zurücklehnen samt um Hilfe flehender Blicke an seine Gruppe scheitert insgesamt. Die als durchbohrend empfundenen Blicke und das anschließende Grinsen der anderen Gruppenmitglieder brandmarken das Verhalten der Forscherin fortwährend als illegitimes Eindringen in den Gruppenraum wie auch als „Aufdringlichkeit“ (Goffman 1982: 85). Der Forscherin gelingt es jedoch schließlich einen situativen privaten Zweier-Raum mit dem jungen Mann auszuhandeln. Dabei kann die finale Äußerung des Mannes, dass Pädagoginnen „ja eh ganz sexy“ seien, sowohl als Situationsdefinition eines privaten Raumes wie auch gleichzeitige als eine Art Belastungstest für das Maß an Privatheit dieses Zweier-Raumes angesehen werden.



Die beständig durch Blicke geäußerte Empörung der anderen Gruppenmitglieder wird zunächst durch den Versuch, dann durch die erfolgreiche Herstellung eines privaten Zweier-Raumes eines Gruppenmitgliedes mit einer fremden Person innerhalb des eigentlichen Gruppenraumes hervorgerufen. Bis sie schließlich in der Reaktion des anderen jungen Mannes gipfelt, der den Angesprochenen leicht in die Hüfte stößt und sich auch verbal ermahnd zu Wort meldet. Er versucht damit, den situativ hergestellten privaten Zweier-Raum wieder aufzulösen und die aus seiner Perspektive eigentlich bestehende Existenz eines legitimen Gruppenraumes zu verdeutlichen.

In Erwartung eines Aussteigens der Gruppe lösen die Forscherin und der Mann ihren privaten Raum durch die aufeinander bezogene Verwendung von Verabschiedungsvokabular auf. Die Forscherin dreht sich um und entfernt sich somit auch räumlich aus dem Gruppenraum. Dieser wird von der Gruppe durch gemeinsames Lachen und Aussteigen untermauert. Die Gruppe hat damit den ursprünglich, durch aufeinander bezogene Handlungen hergestellten privaten Gruppenraum, wieder in den öffentlichen Raum der Haltestelle mitgenommen bzw. ihn auch dort wieder hergestellt.





Dellwing, Michael (2011): Doing Privacy: Public ways to negotiate a private sphere and retreat to it (or not). Unveröffentlichtes Manuskript. Kassel

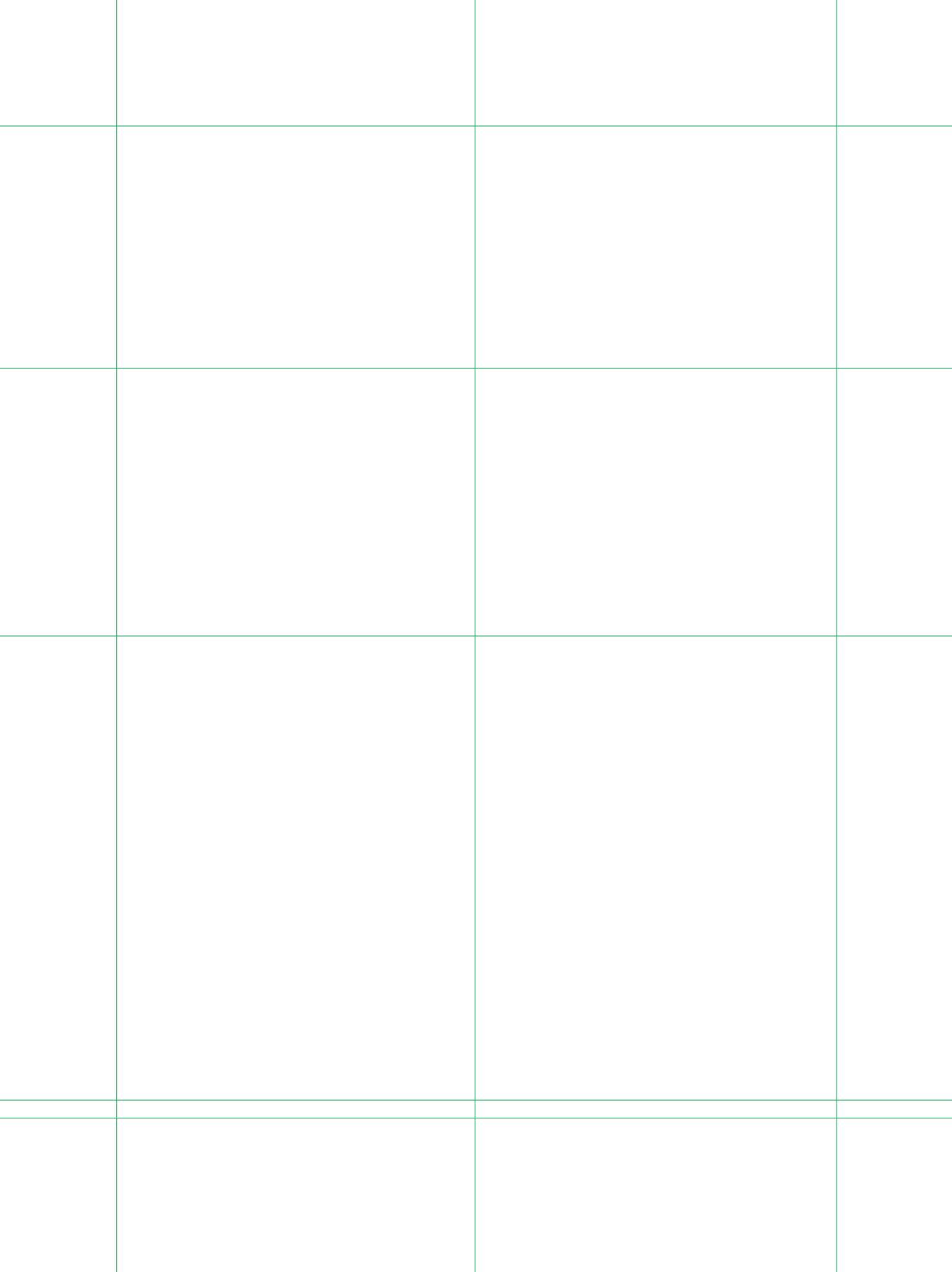
Goffman, Erving (2003): Wir alle spielen Theater. Die Selbstdarstellung im Alltag. München

Goffman, Erving (1982): Das Individuum im öffentlichen Austausch. Frankfurt am Main

Löw, Martina (2001): Raumsoziologie. Frankfurt am Main

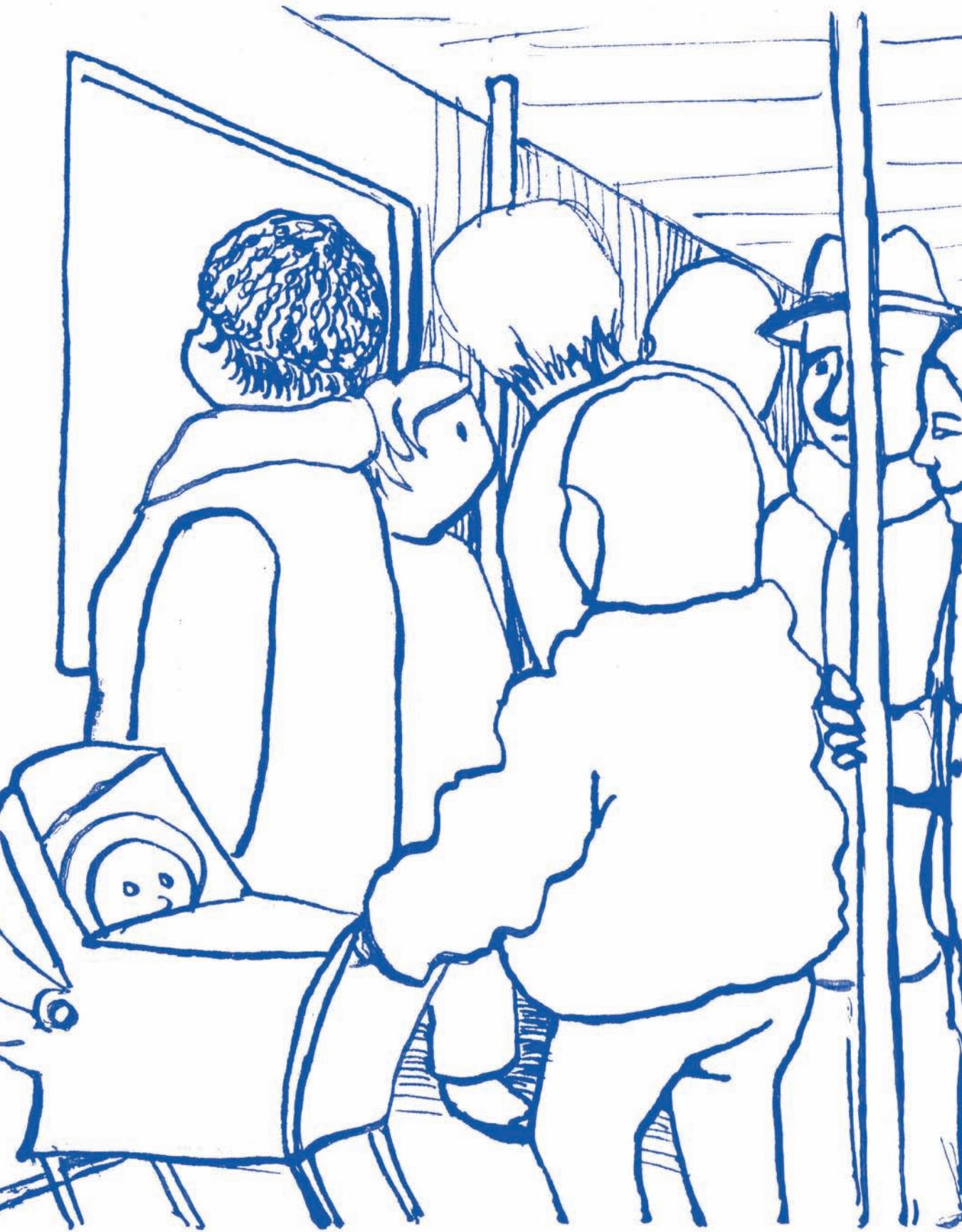
Pernack, Roman (2005): Öffentlicher Raum und Verkehr. Eine sozialtheoretische Annäherung. Berlin

Steets, Silke (2008): Raum und Stadt. In: Baur, Nina/Korte, Hermann/Löw, Martina, Schroer, Markus (Hg.): Handbuch Soziologie. Wiesbaden



EMOTIONEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM





25. November 2010

Es regnet. Zum Glück kommt da hinten endlich die Straßenbahn. Die Menschen drängen sich an der Haltestelle schon immer dichter unter das Dach. Ich stehe mittendrin und langsam wird es wirklich eng. Das war knapp, fast hätte mir eine junge Frau mit dem spitzen Ende ihres Regenschirms ins Auge gestochen.

Ich bin genervt und wütend. Nur noch über die Kreuzung, dann ist die Tram endlich da. Die nasse, nervöse Menschentraube unter dem Dach der Haltestelle löst sich etwas auf. Jeder möchte zuerst in die Bahn, schließlich gilt es, einen Sitzplatz in dem wackelnden schlängenartigen Gefährt zu bekommen. So verlassen einige den vor dem Regen schützenden Bereich, um näher an die Schienen heranzutreten. Durchatmen.

Die Straßenbahn ist da, die Scheiben beschlagen vom Atem der Fahrgäste. Keine Gesichter, nur Körper, die sich aneinander drängen. Muss ich wirklich da rein? Von hinten werde ich schon durch unangenehmen Körperkontakt weitergedrängt. Ekel.

Mit Trippelschritten gelange ich zur Tür. Von innen schlägt mir eine feuchte, warme und unangenehm riechende Wolke entgegen. Ich tauche ein.

Verwunderlich: ein Sitzplatz. Ich entspanne mich etwas, gewöhne mich an die stickige Luft und beginne, die Menschen um mich herum einzeln zu betrachten.

Es ist ganz still, auch wenn sich heute Morgen viele Menschen auf diese Weise zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen, zur Uni oder sonst wohin fahren lassen. Keiner schaut den Anderen direkt an; jeder scheint mit sich selbst beschäftigt zu sein. Versuchen sie vielleicht die Enge des Raumes durch die Vermeidung von Blickkontakt zu ignorieren?

Die Gesichter wirken versteinert und hart. Es liegt eine Müdigkeit und Schwere in der Luft. Alle scheinen angespannt zu sein.

Ich bin es jedenfalls.

Alle warten darauf, dass ein Handy klingelt, eine ältere Dame ihren Sitzplatz möchte, ein in zivil gekleideter Fahrkartenkontrolleur sie überraschend auffordert, ihren Fahrschein zu zeigen, ein Obdachloser sie um Geld bittet. Sie fürchten diese Situationen, hoffen, dass nichts davon passiert und warten auf den Ausstieg.

Auch ich ersehne ihn.

Dieser fiktive Tagebuchauszug soll zeigen, wie Menschen eine Fahrt mit der Straßenbahn erleben und empfinden können. Auch wenn es für viele Menschen alltäglich ist, dieses Fortbewegungsmittel zu benutzen, kann es dennoch jeden Tag etwas Neues bedeuten, mit der Tram zu fahren. Besonders unsere eigene Gemütslage spielt beim Wahrnehmen unserer Umgebung eine große Rolle. So kann es vorkommen, dass wir glücklich, traurig, ängstlich, genervt, ärgerlich, fröhlich oder vielleicht auch verliebt sind, uns mit diesen Gefühlen in unseren privaten oder öffentlichen Räumen bewegen und ihnen mehr oder weniger unterworfen sind. In vielen Situationen können wir unsere Gefühle kontrollieren, aber sie können uns auch unbewusst leiten. Wir spüren sie erst, wenn wir auf sie angesprochen werden oder sie besonders intensiv sind. Wir treffen mit ganz individuellen Erfahrungen aufeinander, gleichzeitig können wir aber auch Erfahrungen gemacht haben, die sich ähneln. Was alle Menschen teilen ist aber, dass sie verschieden mit solchen Erfahrungen umgehen, sie verarbeiten oder nach außen tragen. Wenn wir also die Straßenbahn als öffentlichen Raum betreten, können wir nicht sicher sein, was uns dort erwartet, weil wir die Menschen dort meistens nicht kennen und deshalb nicht einschätzen können, wie sie auf uns und gegenüber anderen reagieren. Dennoch gibt es unausgesprochene Regeln im öffentlichen Raum, die Erwachsene kennen und an die sie sich halten müssen, wenn sie der Norm entsprechen und nicht auffallen wollen, d.h. sie müssen ihre Gefühle weitestgehend kontrollieren.

Im Kontext der interdisziplinären Forschungswerkstatt haben wir in unserer Kleingruppe einige Anläufe im Feld benötigt, um auf das scheinbar so offensichtlich in uns allen Wohnende zu stoßen: Emotionen.

EINSTEIGEN, BITTE!

Wie wir feststellten sind Emotionen, Gefühle und Leidenschaften nicht nur Teil des Alltags, sondern finden sich auch in soziologischen Diskursen wieder. Besonders inspiriert hat uns hierbei Helena Flam (2002), die mit ihrer Einführung in die „Soziologie der Emotionen“ eine wissenschaftliche Grundlage für dieses Themengebiet anbietet. Das folgende Zitat soll vermitteln wie Emotionen im Alltag von der Soziologie aufgegriffen werden:

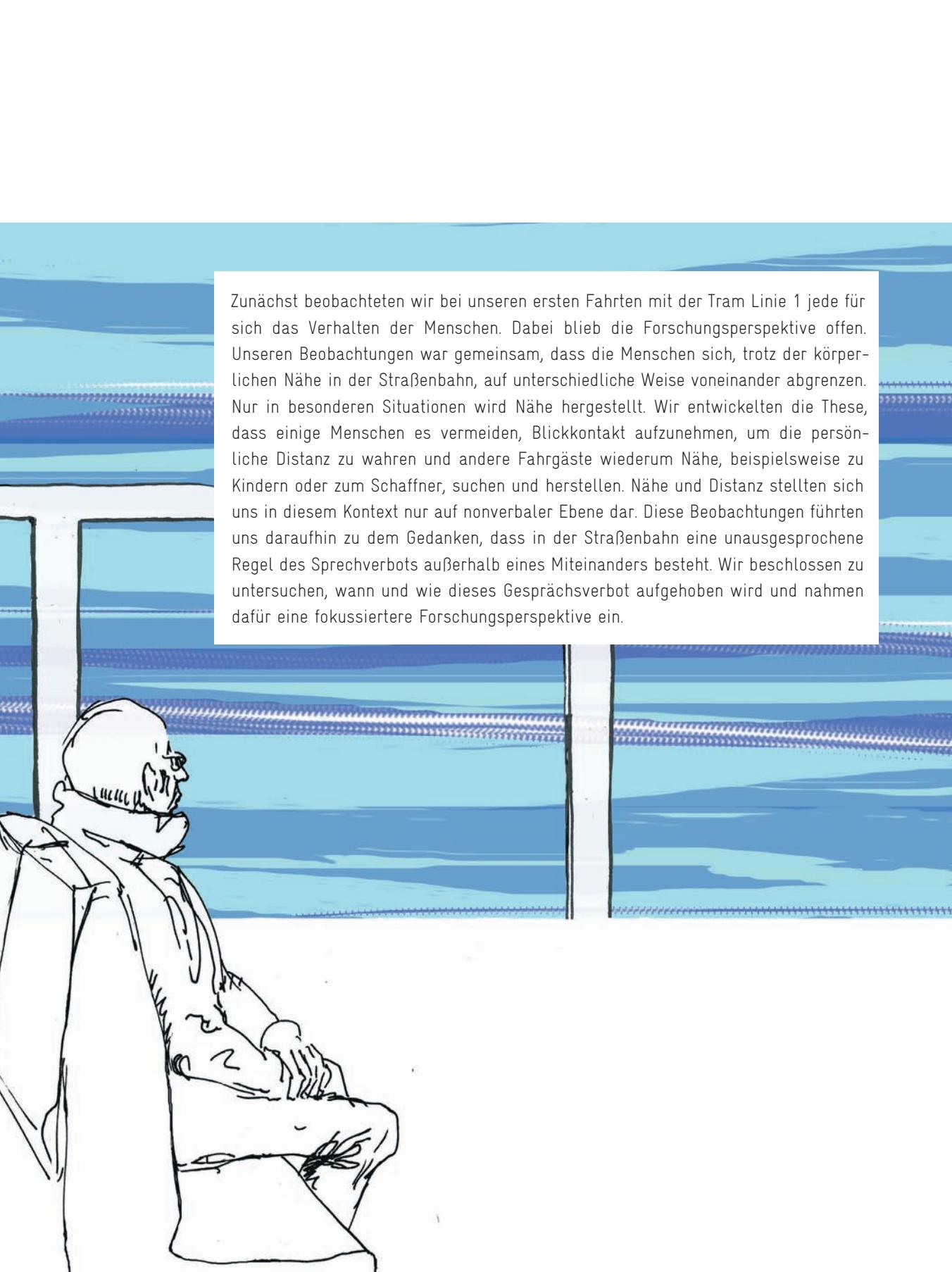
„ [...] durch die Sammlung empirischer Erfahrungen, die mit dem Alltagsspezifischen durchtränkt sind, [lässt] sich das mysteriöse an Emotionen – das wir sie konstruieren, kommunizieren und körperlich spüren, aber auch, dass sie uns überwältigen, unsere Identität ausmachen, uns preisgeben, uns paralysieren usw. – in ein zu untersuchendes soziologisches Problem verwandeln.“¹

Um dem sensiblen Thema der Emotionen auf die Spur zu kommen, konzentrierten wir uns auf die Fragen: Wie werden Individuen von Emotionen beeinflusst? Wie wird im öffentlichen Raum der Straßenbahn mit Gefühlen umgegangen? Wie zeigen sie sich oder bleiben sie gar unsichtbar? Eine wichtige Rolle spielte dabei auch unsere Wahrnehmung von uns selbst und unseren eigenen Empfindungen. Auf den folgenden Seiten werden wir den Forschungsprozess sowie die künstlerische Entwicklung unserer Arbeit und deren Ergebnisse vorstellen.

[1] Helena Flam (2002): Soziologie der Emotionen. Eine Einführung. Konstanz. S. 120.

RUHE, BITTE !

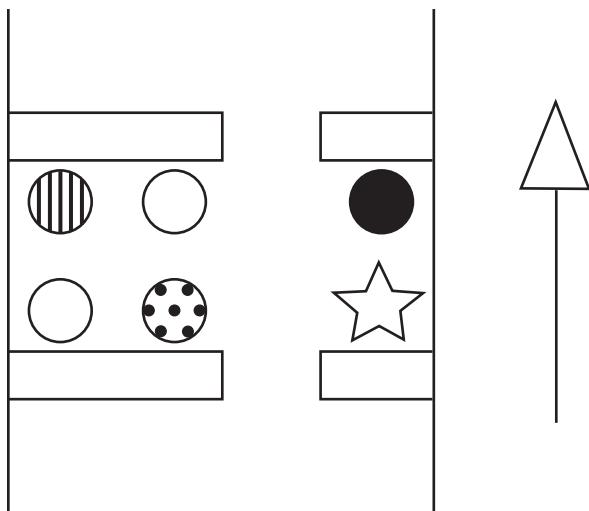




Zunächst beobachteten wir bei unseren ersten Fahrten mit der Tram Linie 1 jede für sich das Verhalten der Menschen. Dabei blieb die Forschungsperspektive offen. Unseren Beobachtungen war gemeinsam, dass die Menschen sich, trotz der körperlichen Nähe in der Straßenbahn, auf unterschiedliche Weise voneinander abgrenzen. Nur in besonderen Situationen wird Nähe hergestellt. Wir entwickelten die These, dass einige Menschen es vermeiden, Blickkontakt aufzunehmen, um die persönliche Distanz zu wahren und andere Fahrgäste wiederum Nähe, beispielsweise zu Kindern oder zum Schaffner, suchen und herstellen. Nähe und Distanz stellten sich uns in diesem Kontext nur auf nonverbaler Ebene dar. Diese Beobachtungen führten uns daraufhin zu dem Gedanken, dass in der Straßenbahn eine unausgesprochene Regel des Sprechverbots außerhalb eines Miteinanders besteht. Wir beschlossen zu untersuchen, wann und wie dieses Gesprächsverbot aufgehoben wird und nahmen dafür eine fokussiertere Forschungsperspektive ein.

RUF NICHT AN!

Wir entschlossen uns in unserem weiteren Vorgehen dazu, unsere Wahrnehmung besonders auf Gespräche zu richten. So wollten wir Situationen untersuchen, in denen die zunächst wahrgenommene Distanz unter den Fahrgästen sich in Nähe wandelte. Als geeignet schien uns dafür, die Beobachtung von Gesprächssituationen zwischen einander unbekannten Personen. Die daraus resultierende Forschungsfrage lautete: Wie und wann wird das Gesprächsverbot der Fahrgäste der Straßenbahnlinie 1 außerhalb eines Miteinanders aufgehoben?



● Frau (ca. 55 Jahre) in direkter Nähe, versucht den Blickkontakt zur Telefonierenden (★) zu meiden und schaut aus dem Fenster

● Frau (ca. 70 Jahre) guckt interessiert, richtet Blick auf Telefonierende und ist ihr zugewandt

● Mann (ca. 65 Jahre) richtet seinen Blick starr geradeaus; beim Lachen der Telefonierenden (★) schaut er grimmig aus dem Augenwinkel zu ihr herüber

Während unserer Beobachtungsfahrten mussten wir jedoch feststellen, dass die Möglichkeiten, Gespräche zwischen einander fremden Fahrgästen zu beobachten, sehr begrenzt waren. Die beobachtbaren Gespräche blieben sehr kurz und oberflächlich. Darüber hinaus waren die Gespräche ausschließlich in den situativen Kontext des Straßenbahnfahrens eingebunden. Demzufolge war es uns nicht möglich, Gespräche, die über das Anbieten eines Sitzplatzes, das Fragen nach dem Weg oder das Meckern über zu laute Jugendliche hinaus gingen, mit zu verfolgen. Diese Erkenntnis führte zu einer Variation unseres Beobachtungsinteresses, ohne dabei unseren ursprünglichen Forschungsschwerpunkt aufzugeben.



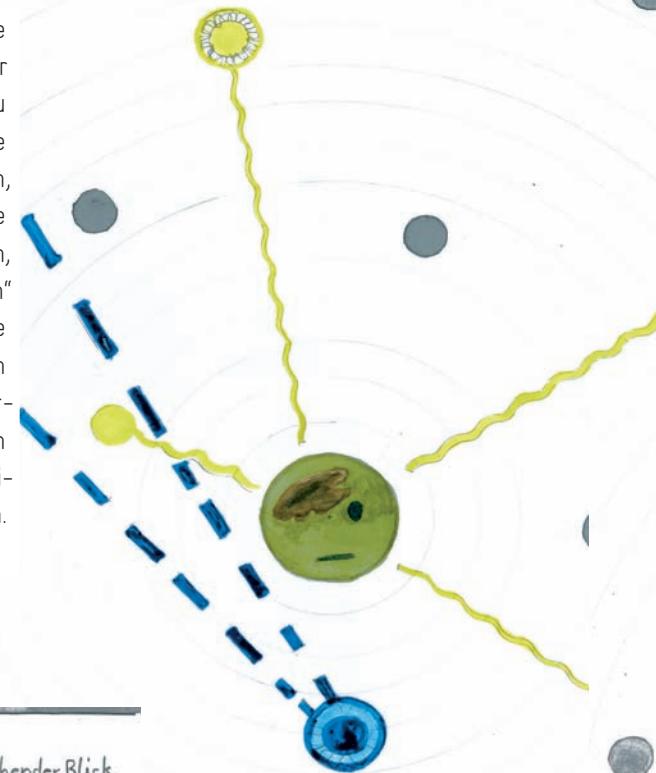
Im Zentrum unserer Beobachtung standen nun die Handygespräche der Fahrgäste. Doch auch hier mussten wir erkennen, dass die Handygespräche nur sehr schwer vollständig mitzuhören waren und wir wenig über die Fahrgäste in der Straßenbahnlinie 1 erfahren konnten. Viel mehr fielen uns in diesem Zusammenhang die Reaktionen der anderen Fahrgäste auf die telefonierenden Personen auf. Um diesen Beobachtungen weiter nachzugehen, entschieden wir uns, selbst Handygespräche zu inszenieren und die Reaktionen der Mitfahrenden zu beobachten. Unser Forschungsinteresse galt nun der Frage: Wie reagieren die Fahrgäste der Linie 1 auf Handygespräche? Dabei sollten die inszenierten Handygespräche Alltagsthemen zum Gegenstand haben, um möglichst real zu wirken.

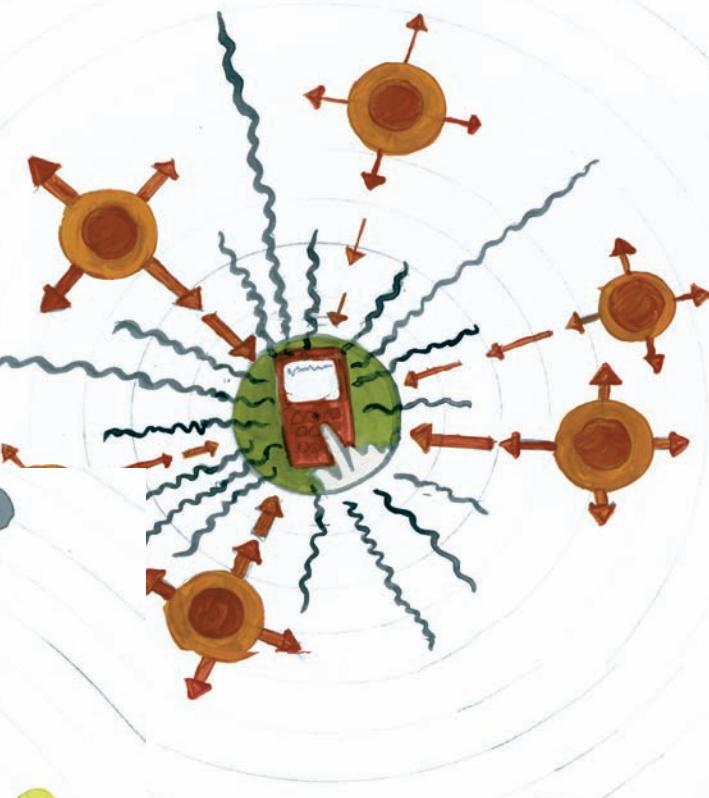
Zu den Erkenntnissen aus unseren Beobachtungen gehörte, dass Personen, die in direkter Nähe zu der telefonierenden Person saßen, tendenziell den Blick auf die telefonierende Person mielen. Personen, die sich nicht in unmittelbarer Nähe, aber in Sicht- und Hörweite befanden, richteten hingegen häufiger und länger ihren Blick auf die telefonierende Person. Neben diesen Beobachtungen der Fahrgäste fiel uns auf, dass die inszenierte Situation sich auch sehr stark auf uns selbst, insbesondere auf die telefonierende Person, auswirkte. Emotionen wie Unsicherheit und Nervosität kamen zum Vorschein. Unsere eigenen Emotionen sowie die Wirkung dieser auf die anderen Fahrgäste weckte unser Interesse für die zukünftige Arbeit mit dem Thema Emotionen.

VORSICHT IRRITATION!

Emotionen standen nun im Blick unseres weiteren Forschungsinteresses. Aus den vorangegangenen Untersuchungen mit inszenierten Handygesprächen, war uns aufgefallen, wie stark die Mitfahrenden reagierten, wenn sie unfreiwillig persönliche Einblicke in eine ihnen fremde Person bekamen. Die inszenierten Handygespräche ließen also eine gezieltere Beobachtung zu, weshalb wir entschieden, das Experiment als solches weiterhin zu verwenden. Dabei wollten wir uns nicht nur auf die Reaktionen der beobachteten Personen konzentrieren, sondern auch auf uns selbst. Wir stellten uns folgende Frage: Was fühlen wir und andere in der Straßenbahn, wenn Situationen entstehen, die vom „Normalverhalten“ abweichen? Wie verhalten sich die Fahrgäste und welche Emotionen lassen sich erkennen? Unter Normalverhalten verstehen wir die allgemeinen, unausgesprochenen Verhaltensregeln, die in einem öffentlichen Raum unter den Personen herrschen. Diese Verhaltensregeln sollten irritiert werden, die Inszenierung aber dennoch real wirken.

Legende	
	neutrale Person
	verärgerte Person
	verunsicherte Person
	Lachende Personen
Blicke	
	ausweichender Blick
	verurteilender Blick
	unsicherer Blick
Emotionen	
	generös, unfreundlich
	irritiert
	fröhlich, ausgeglichen
	unwohl
	nervös
	neutral



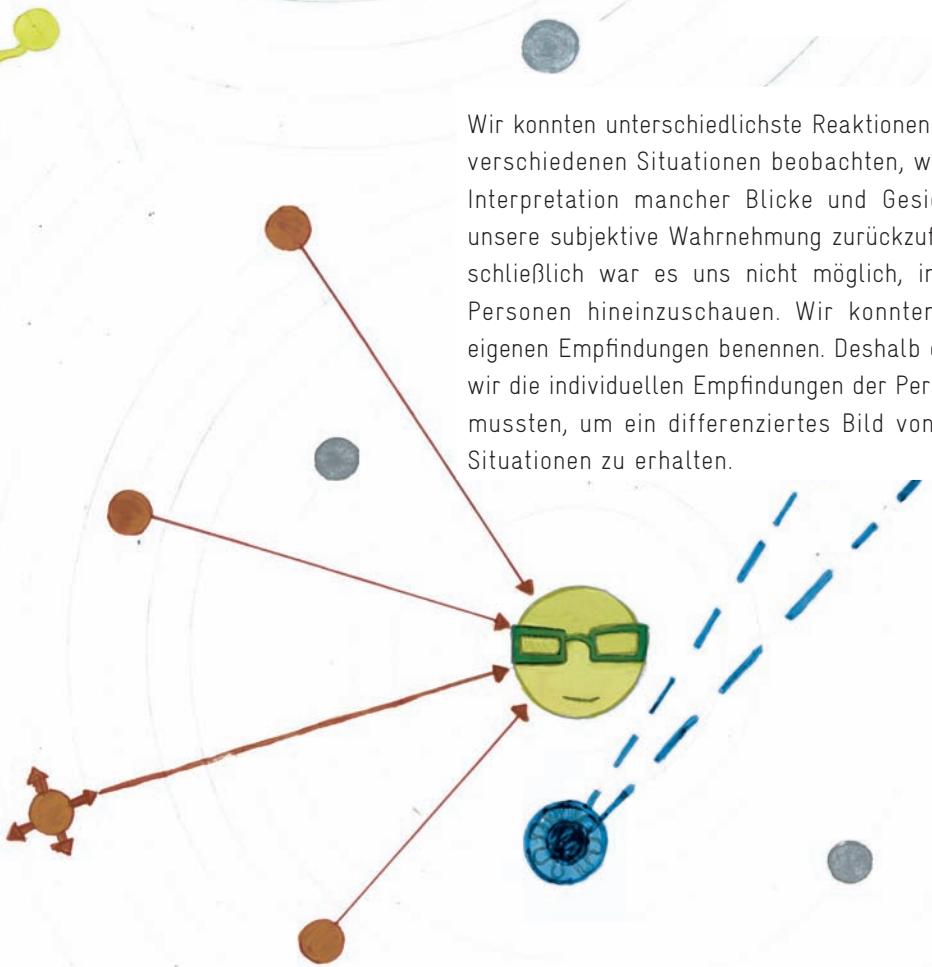


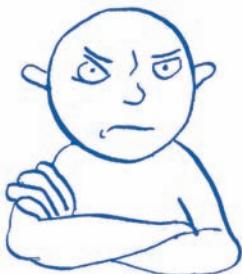
Dafür machten wir drei verschiedene Versuche: Bei dem ersten Versuch schrieb Beate, ein Forschungsgruppenmitglied, eine SMS mit laut hörbaren Tastentönen. Ein äußerst störendes Geräusch, auf welches auch die umsitzenden Fahrgäste, nach unserer Interpretation, mit gereizten Blicken reagierten.

Im nächsten Versuch malte sich Nicole, ein anderes Mitglied unserer Gruppe, einen schwarzbraunen, auffälligen Streifen auf die Stirn. Dieser sah sehr natürlich aus, ganz so, als ob man unbemerkt Dreck an den Händen gehabt, sich dann das Haar aus der Stirn gestrichen und dabei die Farbe auf der Stirn verteilt habe.

Im dritten Versuch trug Magdalena, die dritte in unserer Kleingruppe, eine auffällige, große, grüne Brille. Dabei fühlte sie sich sehr unwohl und hatte den Eindruck, ihre Unsicherheit würde sich auf ihr Umfeld übertragen.

Wir konnten unterschiedlichste Reaktionen in diesen drei sehr verschiedenen Situationen beobachten, wobei allerdings die Interpretation mancher Blicke und Gesichtsausdrücke auf unsere subjektive Wahrnehmung zurückzuführen waren. Denn schließlich war es uns nicht möglich, in die beobachteten Personen hineinzuschauen. Wir konnten lediglich unsere eigenen Empfindungen benennen. Deshalb erkannten wir, dass wir die individuellen Empfindungen der Personen herausfinden mussten, um ein differenziertes Bild von den untersuchten Situationen zu erhalten.



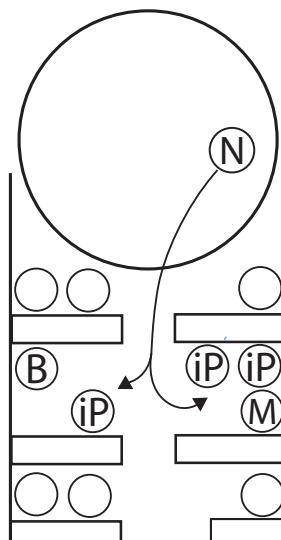


In unserer abschließenden Forschungsphase stand die Suche nach einer Methode im Mittelpunkt, mit deren Hilfe es uns möglich sein sollte, die diversen wahrgenommenen Emotionen zu entmischen, um zwischen eigenen und fremden Gefühlen unterscheiden zu können.

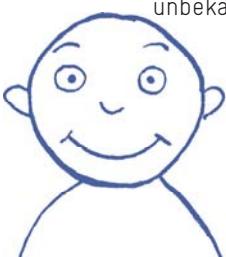
Als geeignet schien die Konstruktion eines Experiments, das die Komponente der Befragung der Fahrgäste beinhaltet, um einen besseren Einblick in deren Gefühle zu bekommen. Mit Hilfe eines Fragebogens sollte die aktuelle Befindlichkeit der Fahrgäste in Erfahrung gebracht werden. Als Antwortmöglichkeiten dienten Emotionsadjektive, deren Bedeutung durch Emoticons verstärkt wurde. Bei der Gestaltung des Fragebogens legten wir Wert auf ein übersichtliches Layout, um die Hemmschwelle der Beteiligung an der Befragung weitestgehend herabzusetzen. Zusätzlich teilten wir jeder von uns eine Rolle zu:

Magdalena fungierte als Versuchsperson mit Farbe im Gesicht, Beate übernahm die

- Ⓐ Nicole
- Ⓑ Beate
- Ⓜ Magdalena
- Ⓣ interviewte Person
- Fahrgast



Position der dauerhaften Beobachterin und Nicole war für die Befragung der Fahrgäste zuständig. Für die Durchführung des gesamten Experiments galt es, besonders darauf zu achten, dass wir nicht in Kontakt zueinander treten und uns so verhalten, als wären wir einander unbekannt.

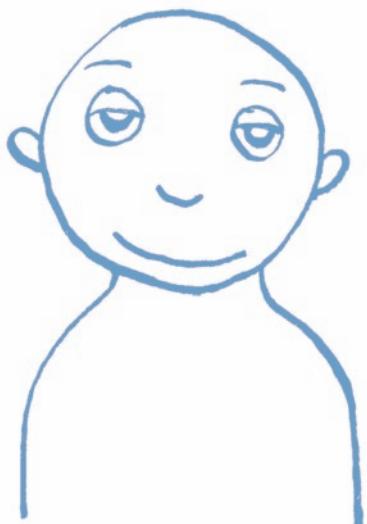




Die Umsetzung des Experiments stellte sich als sehr komplex dar. Während Magdalena in der Bahn Platz nahm, suchte sich Beate eine Position in der Nähe Magdalenas, um über den gesamten Versuchsvorgang hinweg einen guten Blick auf die Situation zu haben. Nicole hielt sich zunächst im Hintergrund und kam erst zum Abschluss des Experiments dazu, um die im Umfeld von Magdalena anwesenden Fahrgäste zu befragen. Dabei musste bei den befragten Fahrgästen der Eindruck erweckt werden, dass auch alle anderen Mitfahrenden Teil der Umfrage geworden sind. Darüber hinaus konnten wir beobachten, dass unsere eigene Hemmschwelle, fremde Fahrgäste zu einer besonders persönlichen Thematik – ihrer aktuellen Gefühlslage – zu befragen, sehr groß war.

INTERVIEW- PERSON GESUCHT!

Die Antworten der sechs befragten Fahrgäste ähnelten sich stark. Es wurde ausschließlich die Kategorie müde/erschöpft, bzw. gestresst gewählt. Dies lässt sich möglicherweise auf den Forschungszeitpunkt (Freitagnachmittag) zurückführen. Zudem könnte bei der Beantwortung einer solch persönlichen Frage die soziale Erwünschtheit eine Rolle gespielt haben. Die Emotionen gehören zu einem sehr privaten und zu schützenden Bereich des Individuums und sind für fremde Personen nicht zugänglich. Darüber hinaus konnten wir feststellen, dass die von uns inszenierte Situation keinen direkten Effekt auf die angegebenen Emotionen der Befragten hatte. Besonders deutlich wurde dies bei einer Mitfahrenden, die Magdalena direkt auf die Farbe in ihrem Gesicht ansprach: „Entschuldigung. Sie haben da was auf der Stirn.“ Die Frau wurde aktiv Teil unserer inszenierten Situation, die trotzdem keinerlei sichtbare Auswirkung auf ihre Gefühlslage hatte, da auch sie angab, sich müde und erschöpft zu fühlen.



Nach unseren Erkenntnissen spielen bei dem Versuch Emotionen zu untersuchen viele Faktoren eine Rolle. Zunächst einmal sind wir erst auf sie aufmerksam geworden, als unsere eigenen Gefühle, in Form von Unsicherheit, Stress, Angst und Unwohlsein, bei der Forschung in den Vordergrund traten. Wir sind nicht wie jeden Tag mit der Straßenbahn zur Uni oder in die Stadt gefahren, sondern verhielten uns so, wie wir es normalerweise nicht tun würden – wir telefonierten und zwar mit der Absicht, eine Reaktion der anderen Fahrgäste hervorzurufen. Auffallend dabei war, dass sich die Leute meistens sehr bemühten, keine offensichtliche, verbale Reaktion zu zeigen, sondern ihren Zorn, ihre Belustigung oder Nervosität in nonverbaler Weise kommunizierten. Unklar blieb uns dabei, ob sie dies bewusst oder unbewusst taten. In jedem Fall lösten diese nonverbalen Reaktionen bei allen Mitgliedern unserer Forscherinnengruppe starke Gefühle aus, die uns dazu veranlassten, genauer hinsehen zu wollen, um zu erfahren, was es damit auf sich haben könnte.



Wir mussten uns nun gedanklich neu sortieren. Es galt, einen Weg zu finden, zwischen unserer eigenen und der Wahrnehmung der anderen Fahrgäste zu differenzieren. Dies gelang uns bei unserem zweiten Krisenexperiment, indem wir die Rollen verteilten und jede im Wechsel einmal Beobachterin und einmal zum Gegenstand des Experiments selbst wurde. So konnte sich jede darauf konzentrieren, wie sie sich selbst fühlt, beispielsweise als störend, und welche Emotionen ihr die Fahrgäste dabei entgegenbrachten. Durch die Außenperspektive der Beobachterinnen konnten wir unsere Empfindungen besser überprüfen und fassen. Auch wenn unser Versuch im letzten Experiment, hinsichtlich unserer ursprünglichen Absicht scheiterte, entnahmen wir daraus wichtige Erkenntnisse: Zunächst wurde noch einmal deutlich, wie schwer sich Gefühle und Emotionen insbesondere bei Menschen, die uns fremd sind, erfassen lassen. Sie gehören scheinbar in den privaten, persönlichen Bereich des Individuums und werden geschützt. Es ist nicht sozial erwünscht, diese offen darzulegen. Das nach-außentragen der Emotionen wird damit zu einem gesellschaftlichen Tabu. Ein Beispiel dafür, ist die häufig gestellte Frage „Wie geht es Dir?“, auf die meist nur vertrauten Menschen eine ehrliche Antwort gegeben wird.

ENDSTATION?!



Sehr fruchtbar war für unsere Kleingruppe die Interdisziplinarität der Zusammenarbeit. Unsere Gruppe bestand aus einer Studentin der visuellen Kommunikation und zwei Studentinnen des Masters „Soziale Arbeit und Lebenslauf“. Im Zuge dessen war uns ein umfangreicher Austausch möglich und es gelang uns, einen neuen Zugang zur Thematik zu gewinnen. Allerdings fiel es uns schwer, auch aktiv in den Tätigkeitsbereich der anderen Disziplin zu „springen“. So blieb es doch meistens dabei, dass die Studentinnen des Masters zu Hause schrieben und die Kunststudentin zeichnete. Trotzdem konnten wir uns in der Klein- und in der Großgruppe auf Neues einlassen und weiterdenken. Wir entdeckten andere Herangehensweisen, um sich einem Thema zu nähern. So war es beispielsweise interessant zu sehen, wie sich der Kern einer Erkenntnis, in einer einzigen Skizze oder Grafik darstellen lässt. Eine ebenfalls wichtige Erfahrung war es, aus einem anderen Blickwinkel den Alltag zu beobachten und dabei ungewohnte, aber auch uns bekannte Verhaltens- und Verarbeitungsweisen der Menschen zu entdecken.

Um dichter an die Gefühlslagen der Fahrgäste zu gelangen, würde es sich im Anschluss an unsere Forschung anbieten, weitere Daten zu erheben. So wäre es möglicherweise sinnvoll, Interviews zu führen oder Bildmaterial in Form von Videos oder Fotos zu sammeln, um dieses Material dann genauer zu analysieren. Die Krisenexperimente könnten ebenfalls weiter ausgebaut werden, um Erkenntnisse zu vertiefen und zu überprüfen. Wir fragten uns, ob durch ein provokanteres Experiment die emotionale Reaktion der Menschen stärker würde. Könnte damit das Sprechverbot aufgehoben werden? Inwiefern hätten unsere Ergebnisse variiert, wenn die Anzahl der Befragten beim letzten Experiment größer gewesen wäre? Für uns stellt sich hiermit also die Frage nach einem Forschungssetting, welches einen geeigneten Zugang zu eigenen und fremden Emotionen ermöglicht.

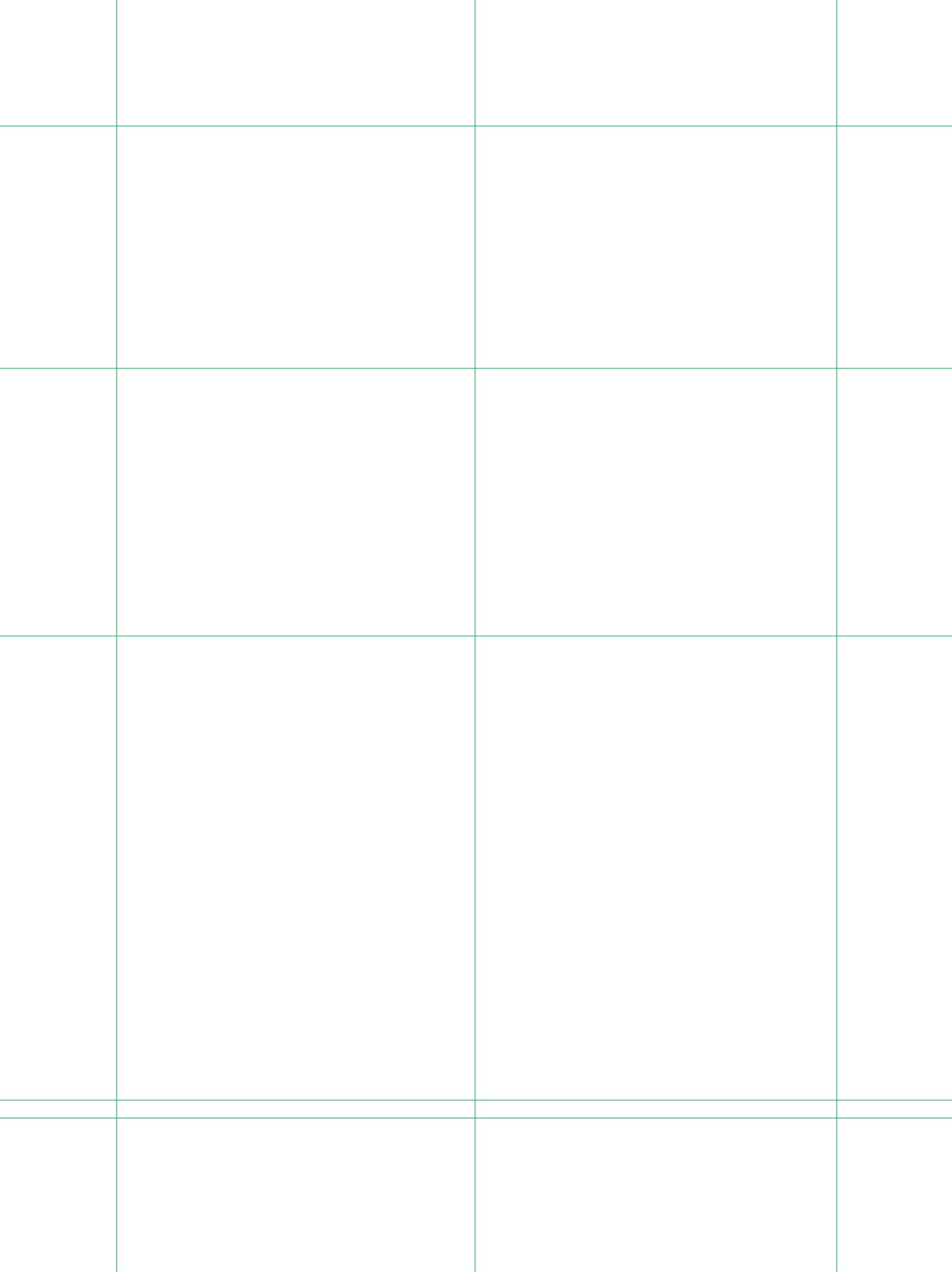
Ein wichtiges Kriterium der Wissenschaftlichkeit stellt für gewöhnlich die Unabhängigkeit von Emotionen dar. Als oberste Prinzipien gelten dabei Rationalität und Objektivität sowie Reliabilität und Validität. Unser Forschungsgegenstand der Emotionen ist demgegenüber eine Besonderheit, weil Emotionen einerseits einmalig und individuell, gleichzeitig aber auch allgemein sind, weil alle Menschen Emotionen haben. Gerade dies wurde uns in unserem Forschungsprozess deutlich.

Obwohl Emotionen als sehr persönliche Empfindungen zu verstehen sind, werden sie auch nach außen hin sichtbar und können von den Mitmenschen wahrgenommen werden. Folglich ist diese Thematik insbesondere in der Straßenbahn von Bedeutung, da dort auf einem verhältnismäßig kleinen Raum viele verschiedene Personen, mitsamt ihren jeweiligen Emotionen, zusammenkommen.

Dies deutete darauf hin, dass wir bei den Fahrgästen in der Straßenbahn eine Vielzahl diverser Emotionen vorfinden würden. Im Rahmen unserer Untersuchung des öffentlichen Raumes der Straßenbahn, hat sich aber im Wesentlichen gezeigt, dass Menschen ihre Emotionen meistens kontrollieren und diese somit nicht sichtbar und sagbar sind. Das Zeigen von Gefühlen ist im öffentlichen Raum scheinbar nur unter bestimmten Bedingungen erlaubt, beispielsweise wenn Menschen genervt oder müde sind, weil sie von der Arbeit kommen. So gehen wir davon aus, dass das Phänomen der sozialen Erwünschtheit bei Befragungen einen beeinflussenden Faktor darstellt. Darüber hinaus sind Emotionen sehr persönlich und stellen damit einen privaten und zu schützenden Bereich dar.

Für uns bleiben Emotionen, ob als künstlerischer oder soziologischer Gegenstand, auch weiterhin ein spannendes und facettenreiches Thema.





DYNAMISCHER AUSTAUSCH ZWISCHEN

INTERNEM
UND
EXTERNEM

RAUM

Prolog

Von der Konstruktion des öffentlichen
Raumes zum Zwiebelmodell

Protocollo della costruzione dello
spazio relazionale

Beobachtungsbogen zur Konstruktion öffentlichen Raumes

Fallbeispiele

Epilog

Quellen

Line 1

453

Play

PROLOG

Wo ist die Grenze zwischen **öffentlichem** und **privatem Raum**? Ist sie an der eigenen Haustür, wie es im Gesetz steht? Besteht der eigene private Raum nur aus unseren eigenen vier Wänden? Funktioniert jemand **privaten** zu **öffentlichem** Raum um, wenn diese Person etwa in einem Glashaus auf einem Dach in Berlin wohnt? Oder geschieht dies, wenn Menschen sich 100 Tage in einem Container mit 60 Kameras beobachten lassen? Wie wird **öffentlicher** zu **privatem Raum**? Verfügt ein Obdachloser, der nur von einem Schlafsack geschützt direkt auf der Straße schläft, über einen privaten Raum im **öffentlichen Raum**? Wenn er Pech hat, wird er von seinem privaten Platz schnell vertrieben, wenn ihm am folgenden Morgen die Anwohner auf die Zehen treten und ihn spüren lassen, dass dieser Platz nicht sein eigener ist.

Generell entsteht ein privater oder **öffentlicher RAUM** durch die Menschen, die darin sozial interagieren (vgl. Löw 2001). Sei es bewusstes Interagieren wie etwa das Anbieten eines Sitzplatzes für eine ältere Person in der Straßenbahn oder unbewusst, wie das Ausweichen, wenn ein anderer, ein Fremder, einem selbst zu nahe kommt.

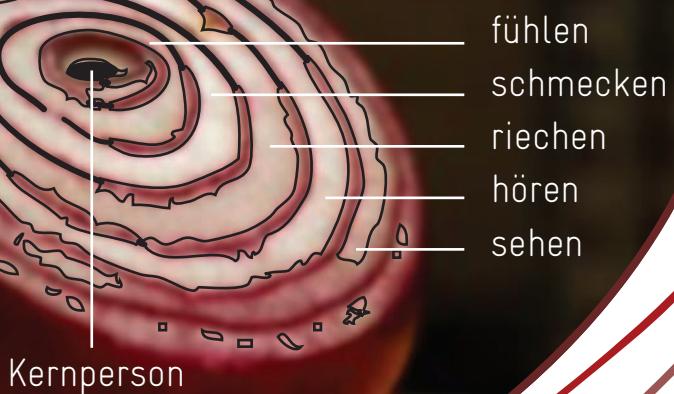
Wir haben diese Prozesse im Mikrokosmos der Straßenbahnlinie 1 in Kassel beobachtet. Diese Tramlinie führt vom Bergpark Wilhelmshöhe durch eine wohlhabende Gegend Kassels über den Fernbahnhof Wilhelmshöhe zur Innenstadt, anschließend durch die Königstraße, Kassels Haupteinkaufszone, und am Hauptcampus der Universität vorbei in die Nordstadt, ein von einem hohen Migrationsanteil sowie durch Studentinnen und Studenten geprägter, ärmerer Stadtteil zur Endhaltestelle Holländische Straße am Stadtrand.

Unser gemischtes Forschungsteam bestand aus zwei Masterstudentinnen des Studienganges Soziale Arbeit und Lebenslauf, sowie zwei Studentinnen des Grafik-Designs – eine davon eine italienische Austauschstudentin.

Als erstes fiel uns auf, wie sehr sich die Privatsphäre, die man quasi wie eine Art Zwiebelhaut in mehreren Schichten mit sich umher trägt, wandelt, sich den Gegebenheiten anpasst, etwa die Flucht des Auges aus dem Fenster, wenn die Straßenbahn überfüllt ist und man Blickkontakt vermeiden möchte. Oder wie man ganz in seiner eigenen Welt gefangen ist, befindet man sich in einer angeregten Unterhaltung mit Freunden, mit denen man in der Straßenbahn unterwegs ist.

Auch eine Exkursion nach Den Haag, eine Stadt, in der eine Tramlinie eine ähnliche Strecke wie in Kassel fährt – von einem sehr reichen in einen sehr armen Stadtteil, – bestätigte eben diese Beobachtung. Dort haben wir verschiedene soziale Situationen in der Bahn beobachtet und protokolliert, wobei natürlich ein völlig subjektives Ergebnis entstand. Da aber immer mehrere Augen und Ohren auf eine interessante Person oder Personengruppe gerichtet waren, ergab sich dadurch ein vollständigeres Gesamtbild der Situation. Hilfreich war hierbei die Entwicklung eines Beobachtungsbogens, da dieser half, die ungeordneten Feldnotizen zu strukturieren und in der Gruppe weiter zu untersuchen.

VON DES ZUM



Dass sich die persönlichen Bedürfnisse nach Raum beim Betreten der engen Straßenbahn ändern – ja, verändern müssen – erscheint offensichtlich. Den

Vorgang des Sich-Anpassens beschreibt auch Erving Goffman in seinem Buch „Das Individuum im öffentlichen Austausch“ (1982).

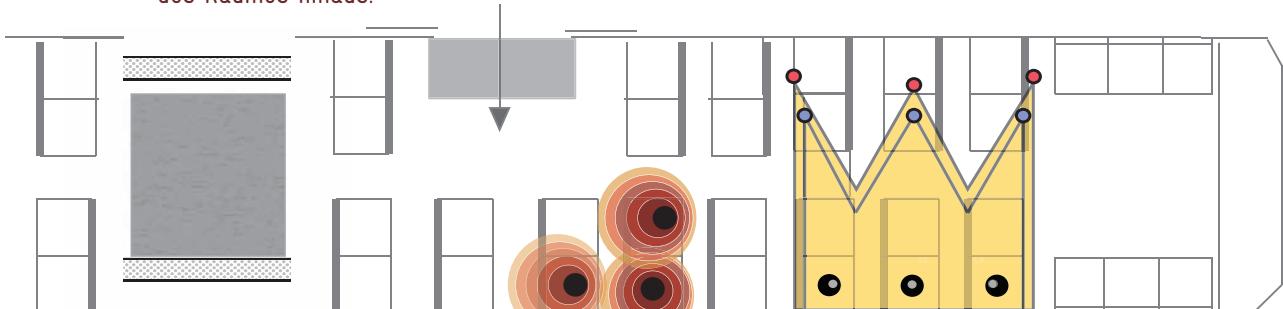
Danach funktionieren die ungeschriebenen, zwischenmenschlichen Verhaltensgrundregeln auch unter Fremden

(vgl. Goffman 1982, S. 10ff). Das können wir zum Beispiel täglich in der Straßenbahn beobachten. Nicht jeder kann so viel Abstand zu

den anderen Passagieren halten, wie es ihm selbst als angenehm erscheint. Die

Distanz, die wir als akzeptabel empfinden, beschreibt Goffmann als persönlichen Raum, der durch die Nähe zu einem anderen Menschen verletzt werden kann (vgl. ebd., S. 56). Ist die Bahn voll, vielleicht sogar überfüllt, berühren sich fremde Körper, Menschen stoßen gegeneinander und können an dieser Situation nichts ändern – außer jemand beschließt die Straßenbahn wieder zu verlassen oder gar nicht erst zu betreten. Passen wir uns nicht alle den Gegebenheiten an, funktioniert gemeinsam genutzter Raum nicht.

Wie aber geht dieses Sich-Anpassen vor sich? Öffentlicher Raum wird von den Menschen, die sich in ihm befinden, immer wieder neu konstruiert (Löw 2001). Bei diesem Prozess können die räumlichen Umstände – in der Straßenbahn kann dies beispielsweise die Anordnung der Sitze, Haltestangen, Türen u.v.m. sein – Einfluss nehmen, müssen dies aber nicht, denn die Konstruktion des sozialen Raumes geht über die physischen Gegebenheiten des Raumes hinaus.



DER KONSTRUKTION ÖFFENTLICHEN RAUMES ZWIEBELMODELL

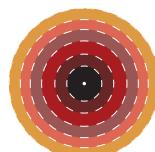
In Den Haag konnten wir dies besonders gut bei drei Mädchen beobachten: Die Straßenbahn ist dort in drei Teile aufgeteilt, die – ähnlich wie in Kassel – miteinander durch eine „Gummi-Ziehharmonika“ verbunden sind. Die Mädchen betraten den hinteren Teil der Straßenbahn, der bis auf unsere Forschungsgruppe leer war. Sie setzten sich jeweils auf eine eigene Bank, alle hintereinander, und begannen sich laut miteinander zu unterhalten und zu lachen. Wir hatten den Eindruck, dass sie sich wie die Königinnen der Straßenbahn verhielten – als sei dies ihre Bahn und als wären sie alleine dort. Ihr Verhalten beeinflusste nicht nur uns selbst, sondern auch andere Passagiere. Mehrmals konnten wir beobachten, wie Personen, welche die Straßenbahn im hinteren Bereich betrat, aufgrund der lauten Mädchen in die vorderen Teile der Straßenbahn wechselten, um sich dort hinzusetzen.

Das Verhalten der eingestiegenen Passagiere deckte sich mit einer Beobachtung, die wir bereits in der Kasseler Straßenbahn gemacht und zu der wir ein eigenes Bild entwickelt hatten: Wir überlegten, welche Möglichkeiten eine Person, die sich nicht durch körperlichen Abstand von den anderen Personen distanzieren kann, in der Straßenbahn hat, um dennoch eine Distanz zwischen sich und den Fremden herzustellen. Für unsere These, wie dies funktionieren könnte, haben wir ein Modell entwickelt, welches unsere fünf Sinne symbolisiert.

fühlen
schmecken
riechen
 hören
sehen



für alles offener
Idealzustand (fiktiv)



Zustand völliger
Abschottung (fiktiv)

Denn durch deren Hilfe können wir uns von anderen Menschen abgrenzen (beispielsweise durch das Schließen der Augen) oder uns ihnen zuwenden (durch Blickkontakt). Unsere Sinne werden ständig beeinflusst – auch in der Straßenbahn; sei es durch Gerüche, Geräusche, Gefühle, die durch das Berühren der Bahn entstehen oder die Dinge, die wir sehen können (der Geschmackssinn wird in der Straßenbahn wohl eher wenig angesprochen, dennoch haben wir ihn in unser Modell mit aufgenommen, ist er doch eng mit dem Geruchssinn verknüpft). Während wir versuchen, uns den unangenehmen Einflüssen gegenüber abzuschotten, wenden wir uns den als angenehm oder interessant empfundenen Dingen sogar zu. Dies kann beispielsweise der Blick aus dem Fenster, das Beobachten interessanter Personen oder das Hören von Musik beinhalten. Um dies plastisch darstellen zu können, haben wir das Zwiebelmodell entwickelt: In diesem Modell liegen die fünf Sinne wie die H äute einer Zwiebel um uns herum. Dabei unterliegen sie allerdings keiner Rangordnung – Sehen ist nicht wichtiger als H ören oder Riechen. Empfinden wir etwas als interessant, wird die Zwiebelschicht, die das entsprechende Sinnesorgan repräsentiert, dünner; fühlen wir uns gestört, wird sie dicker.

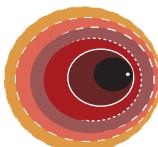
Dieser Vorgang ist allerdings unbewusst und geht fließend vonstatten. Zudem hängt er sehr stark von unserer eigenen Stimmung ab.

Hat man beispielsweise Hunger, werden die Lebensmittelgerüche, die gerade im Bereich der Königsstraße in die Bahn gelangen, einen mehr beeinflussen, als würde man gesättigt Bahn fahren. Die Zwiebelschichten der Sinnesorgane werden somit nicht nur von äußeren Einflüssen, sondern auch von unserem inneren Erleben beeinflusst und sind somit in beide Richtungen durchlässig. Die folgende Beispiele dienen der Veranschaulichung unseres Modells:

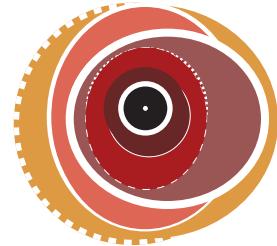
fühlen
schmecken
riechen
hören
sehen



Abschottung in eine Richtung



Zuwendung in eine Richtung



Wir sehen in der Straßenbahn einen interessanten Menschen – also wird unsere Zwiebelschicht für visuelle Reize durchlässiger.

volle Straßenbahn

Gleichzeitig sitzt eine Frau in der Nähe, die lauthals telefoniert – die Zwiebelschicht für die akustische Wahrnehmung wird dicker, wir versuchen die Frau zu ignorieren bzw. auszublenden. Allerdings bedeutet dies nicht, dass wir die beeinflussten Sinne gänzlich öffnen oder schließen. Vielmehr fokussieren wir: Zwar möchten wir nicht hören, worüber die Frau am Telefon spricht, sind aber vielleicht an dem Gespräch einer für uns interessanten Person interessiert und versuchen sie zu belauschen. Die Zwiebelschicht für die akustische Wahrnehmung kann also in die eine Richtung durchlässiger, in die andere Richtung undurchlässiger werden. Dennoch gelingt es uns nicht, immer alle Einflüsse zu ignorieren. Manche Eindrücke dominieren so sehr, dass sie sich nicht ausblenden lassen.

Uns interessierte, wie das Verhalten fremder Menschen (und damit einhergehend deren individuelle Konstruktion des sozialen Raumes) andere Personen beeinflusst. Ob und wie sich die Zwiebelhäute der Fahrgäste in der Straßenbahn verändern, ist für Außenstehende allerdings nicht sichtbar. Reaktionen auf offensichtliche Störungen – wie beispielsweise einen Mundharmonika spielenden Mann – lassen sich zwar beobachten, eine Erklärung für die Reaktionen der anderen Fahrgäste wäre aber rein spekulativ. Unsere eigenen Sinne reagieren jedoch auch auf die jeweiligen Situationen in der Tram.

Wie erwähnt, geschieht das zumeist unbewusst. Durch den folgenden Beobachtungsbogen haben wir begonnen uns darauf zu konzentrieren, wie wir selbst reagieren und haben dies verschriftlicht. Ausgestattet mit diesem Bogen haben wir uns in das Kasseler Forschungsfeld begeben und beobachtet, wie unsere eigenen Sinne durch andere Personen in der Straßenbahn beeinflusst werden. In gemeinschaftlichen Nachbesprechungen haben wir untereinander unsere Aufzeichnungen verglichen und ausgewertet.

PROTOCOLLO DELLA COSTRUZIONE DELLO SPAZIO RELAZIONALE

Durante la nostra ricerca, ci siamo accorte che i dettagli che osservavamo venivano ripetutamente dimenticati e perduti, in quanto non avevamo un coerente strumento di annotazione degli stessi. Ci serviva uno strumento di utilizzo tanto veloce quanto il mutamento delle situazione del **TRAM**. Questa scheda di osservazione ci ha permesso anche di accordarci sugli aspetti sui quali volevamo soffermare la nostra attenzione. Lo scopo principale è quello di osservare il modo in cui gli utenti del tram usino e trasformino lo spazio attraverso il loro corpo e agli oggetti che trasportano. Questo comporta però, l'omissione degli aspetti che non hanno a che fare con la nostra ricerca.

La prima pagina è dedicata alla descrizione vera e propria della situazione interessante: per esempio un uomo con un cane che abbaia forte. In primo luogo, abbiamo inserito lo **SPAZIO** per le informazioni generiche, di seguito il titolo, e di poi ancora alcuni campi per una migliore annotazione dei dettagli osservati. Le sezioni "Apparenza", "Comportamento", "Linguaggio" e "Reazioni" (es. Altri passeggeri), sono state il nostro piccolo modo schematico di descrizione.

Quest'ultima però non può essere considerata oggettiva, ed è per questo motivo che, supponendo di aver preso in considerazione una stessa situazione, ognuno di noi potrebbe aver osservato qualcosa di diverso, che sia un solo dettaglio o una parte più consistente, ed addirittura reagire in modo diverso alla **SITUAZIONE**.

Ed è qui che è nata la seconda parte della scheda in cui sono riportati gli strumenti per una più profonda analisi soggettiva delle impressioni del **RICERCATORE** rispetto al fenomeno osservato. Una prima parte in cui descrivere la propria posizione e la propria distanza dal soggetto osservato, è seguita da un'altra importante sezione in cui il ricercatore è chiamato a descrivere le sue sensazioni attraverso i cinque **SENSI**, es. un rumore fastidioso corrisponde a un innalzamento del "livello-muro" auditivo. Nell'ultima sezione, infine, c'è dello spazio per un'eventuale idea di visualizzazione del fenomeno osservato. È anche disponibile una zona per disegnare il posizionamento degli „strati sensoriali“. Il cerchio nero simboleggia l'individuo (ricercatore) al quale si riferiscono i livelli indicati. Questa sezione è ripetuta una seconda volta per un'eventuale annotazione di modifiche nella situazione che si sta prendendo in considerazione (ad esempio, lo spostamento o l'ingresso di altri passeggeri).

Il valore „partenza“ dei cinque sensi quando si entra nel tram non è necessariamente al livello 0, perché i sensi sono costantemente usati anche al di fuori di esso. Essi dipendono anche dalla sensibilità personale in quel giorno e la situazione locale.

Anche se non è, neanche utopisticamente parlando, possibile mettere completamente per iscritto in una scheda una situazione **OSSERVATA** sul campo, abbiamo comunque trovato la scheda un ottimo strumento operativo funzionale. Ci ha reso possibile, con l'aiuto delle percezioni individuali di tutti i membri del gruppo, di confrontare la situazione osservata. Ritagliata su misura per l'occasione sarebbe sembrata inizialmente essere un po' restrittiva rispetto all'enorme varietà di fenomeni osservabili, eppure continua ad dimostrarsi molto aperta.

PROTOCOL OF THE CONSTRUCTION OF RELATIONAL SPACE

Name

Date

Time

Tram direction

from station

to station

TITLE OF THE SOCIAL PHENOMENON

Subtitle

APPEARANCE

. Gender F M

. Age

- Ethnicity | Migrant background
- Look | Clothes
- Other

BEHAVIOUR

LANGUAGE

. Way of speaking

- Topic(s)
- Other

REACTIONS

. Other passengers (?)

OTHER

PERCEPTION OF THE OBSERVER (RESEARCHER)

POSITION	• Researcher	• Phenomenon
LAYERS	• Sketch Space	
1 s t	<ul style="list-style-type: none">• Hear• Sight• Smell• Touch• Taste	
2 n d	<ul style="list-style-type: none">• To be used in case of situation's mutation• Hear• Sight• Smell• Touch• Taste	
IMAGE	• Visualisation Ideas	
	<ul style="list-style-type: none">• Only first impressions details here	<ul style="list-style-type: none">• Idea 1
		<ul style="list-style-type: none">• Idea 2
OTHER		



PROTOKOLL ZUR KONSTRUKTION DES ÖFFENTLICHEN RAUMES

Während unserer Forschung realisierten wir, dass anfänglich immer wieder beobachtete Details vergessen wurden und somit verloren gingen. Wir benötigten daher ein Werkzeug, dass es uns erlaubte, schnell die wichtigsten Dinge festzuhalten, da sich die Situationen in der **TRAM** schnell ändern. Zudem ermöglichte es der Beobachtungsbogen, sich gemeinsam auf die Dinge zu einigen, auf die wir einen Fokus setzen wollten: Hauptziel war es, zu beobachten, inwiefern die Passagiere die Tram benutzen und dort den Raum – mit ihrem Körper oder auch mit ihrem Gepäck und anderen Gegenständen – verändern. Dies beinhaltet aber auch, dass andere Dinge, die für unsere Forschungsfrage nicht von Bedeutung waren, außer Acht gelassen wurden.

Die erste Seite des Beobachtungsbogens widmet sich der Beschreibung der beobachteten Situation; beispielsweise einem Mann mit einem laut bellenden Hund.

Zuerst fügten wir die Spalten für die allgemeinen Informationen, wie beispielsweise das Datum, einen „Titel“, den wir uns für die Beobachtung überlegten, sowie die Uhrzeit der **BEOBACHTUNG** ein. Um die Details der Beobachtungen besser notieren zu können, folgten die Spalten „Äußeres Erscheinungsbild“ (der beobachteten Person oder Personengruppe), „Verhalten“, „Sprache“ sowie „Reaktion anderer Fahrgäste“, die die Beobachteten und vor allem ihr Verhalten näher beschreiben sollten. So war unser schematisches Vorgehen aufgebaut. Die Beschreibung der Situation kann nicht als objektiv angesehen werden, denn obwohl wir uns in der gleichen Situation befanden, muss davon ausgegangen werden, dass jede Beobachterin in dieser Situation unterschiedliche Dinge wahrnimmt. Dies kann ein Detail sein, welches die einzelne Forscherin als besonders wichtig ansieht, oder auch das subjektive Empfinden in der jeweiligen **SITUATION**.

Daraus entwickelte sich die zweite Seite, die weitere Werkzeuge für eine tiefere, subjektive Bewertung der beobachteten Situation enthält, und einen Fokus auf das eigene Empfinden der jeweiligen Beobachterin setzt. Mithilfe des Straßenbahng rundrisses konnte man den eigenen Standort und den des beobachteten Phänomens skizzieren. Darauf folgt eine Skala mit den Werten von 0 bis 10. In diese Skala kann die Forscherin, nach dem von uns entwickelten Zwiebelmodell, die beobachtete Situation und deren Beeinflussung auf die Sinne der jeweiligen **FORSCHERIN** (Hören, Sehen, Riechen, Fühlen und Schmecken) eintragen. Auch ein **RAUM**, um die Zwiebel-Schichten zu zeichnen, ist vorhanden. Dabei symbolisiert der schwarze Punkt die Forscherin, die jeweiligen Zwiebel-Häute können individuell eingezeichnet werden. Dieser Abschnitt ist doppelt vorhanden, um eventuelle Veränderungen (beispielsweise durch das Aus- oder Einsteigen anderer Fahrgäste) darstellen zu können. Wenn beispielsweise ein störendes Geräusch zu hören ist, würde dies die Skala „Hören“ negativ beeinflussen und einen höheren Wert erzielen, der auf der Skizze durch eine dickere Schicht symbolisiert wird. Der Ausgangswert der fünf Sinne liegt nicht zwangsläufig beim Betreten der Tram bei 0, da die **SINNE** ständig beansprucht werden. Zudem sind sie abhängig vom persönlichen Empfinden an diesem Tag und der örtlichen Situation.

Auch wenn es nicht realistisch ist zu meinen, man könne eine beobachtete Situation mit Hilfe eines Beobachtungsbogens vollständig dokumentieren, hat sich das vorliegende Instrument im Forschungsfeld als nützlich erwiesen. So war es uns mit dessen Hilfe möglich, die individuellen Wahrnehmungen der Gruppenmitglieder zur selben, gemeinsam beobachteten Situation zu vergleichen. Der Beobachtungsbogen, den wir entwickelt haben, bezieht sich lediglich auf den Fokus unserer Gruppe. Dies kann nach außen als strikt und eng erscheinen, ist aber dennoch so offen gestaltet, dass eine flexible Handhabung möglich war.

FALLBEISPIELE

DAS GESCHLAGENE MÄDCHEN

Zwei Mädchen betreten die Straßenbahn an der Haltestelle „Am Stern“ in Richtung Endhaltestelle „Holländische Straße“. Sie sind beide etwa siebzehn Jahre alt, modisch gekleidet und hellhäutig. Eines der Mädchen trägt eine gefälschte Markenhandtasche.

Es ist sehr voll in der Bahn, daher finden sie nur einen Stehplatz auf dem Drehkreuz zwischen den Waggons.

Die beiden stehen sich gegenüber und führen ein Gespräch in normaler Lautstärke, was aber gelegentlich durch die Geräusche der Straßenbahn gedämpft wird.

Mädchen A erzählt ihrer Freundin – Mädchen B – davon, wie ihr Freund sie misshandelt. Er ist sechzehn Jahre alt, also ein Jahr jünger als sie und er schlägt sie. Meist schlägt er sie mit der Faust in den Bauch, weil er weiß, dass er mit einem Faustschlag in ihr Gesicht zu viel „kaputt machen“ kann. Zudem will er nicht, dass ihre Mutter bemerkt, dass er deren Tochter schlägt. Ein blaues Auge wäre zu offensichtlich. Gelegentlich gibt er ihr auch Ohrfeigen, wenn er wirklich wütend ist und sich in seiner Raserei nicht daran erinnert, sie ausschließlich in den Bauch zu boxen. Ihre Mutter scheint zu wissen, was mit ihrer Tochter geschieht, denn der Junge hat Hausverbot in der Wohnung der Mutter.

Die meisten Leute im Umkreis von rund ein bis zwei Metern können das Gespräch problemlos mitverfolgen. Scheinbar wird die Unterhaltung auch interessiert verfolgt, denn keiner in diesem Areal unterhält sich zu diesem Zeitpunkt; es lässt sich aber auch niemand das Interesse wirklich anmerken. Nachdem die Mädchen die Tram verlassen, beginnen die umstehenden Personen sich wieder zu unterhalten – auch über die Mädchen und deren Gespräch. Mädchen A nutzt die Anonymität der Bahn voller fremder Menschen, die Anonymität der Masse, um sich bei ihrer Freundin das Herz auszuschütten, präsentiert sich aber auch in ihrer Rolle als geschlagene Freundin. Mädchen B spricht nicht; sie hört nur zu und ihre verspannte Körperhaltung mit verschränkten Armen drückt ihr Unbehagen aus. Es ist nicht ersichtlich, ob das Thema ihr nicht behagt, oder die Tatsache, dass ihre Freundin ein solch privates Problem in aller Öffentlichkeit erzählt – denn die Art und Weise wie ihre Freundin ihre Probleme erzählt erscheint Außenstehenden merkwürdig: In einer Mischung aus recht neutralem Tonfall aber betroffen darstellerischer, man könnte auch sagen angeberischer Mimik, stellt sie die ganze Geschichte dar, fast so als sei sie die Starke in der Beziehung und ihr Freund der Schwache.

WOHNZIMMER IM WAGGON

Um ca. 13:20 Uhr fallen etwa vier Jungen in der Straßenbahnlinie 1 in Richtung „Wilhelms-höhe“ auf, etwa auf der Höhe der Haltestelle „Rotes Kreuz“. Sie sind ungefähr zehn Jahre alt und tragen ihre Schulranzen mit sich. Einige spielen mit ihren Gameboys, andere lesen in einem Buch oder ihren Schulheften. Sie reden und lachen miteinander. Zudem wechseln sie häufig den Platz, manchmal rennen sie dabei durch die ganze Tram und lassen dabei ihre Rucksäcke auf dem letzten Sitz liegen. Die Jungen stehen mal in der Tram, setzen sich auf die Gepäckablagen aus Plastik, die neben den Einzelsitzen angebracht sind.

Aufgrund der Zeit und der Schulranzen gehen wir davon aus, dass sie gerade aus der Schule kommen und auf dem Heimweg sind; insbesondere weil sie an verschiedenen Haltestellen rund um die Haltestelle „Bahnhof Wilhelmshöhe“ wieder aussteigen.

Sie machen den Eindruck, als ob sie sehr an den Raum „Tram“ gewöhnt sind: Sie spielen und ärgern sich etwas gegenseitig, aber nicht so, dass andere Passagiere gestört sind – was auch daran liegen kann, das die Bahn sehr leer ist. Wenn die Jungen nicht nebeneinander sitzen, wirken sie als ob sie einen Streit gehabt haben – aber schon eine Minute später sitzen sie wieder beieinander und unterhalten sich angeregt.

Die Art und Weise, wie die Jungen ihre Sachen herum liegen lassen und durch die Bahn laufen, spielen, lesen und sich unterhalten, wirkt wie ein Spiel im Wohnzimmer und nicht wie das Benutzen eines Transportmittels. Mehrfach laufen die Jungen auch von der vordersten Eingangstür der Bahn bis nach ganz hinten, kümmern sich nicht darum, was andere Fahrgäste von ihnen halten könnten. Es entsteht der Eindruck als hätten sie den öffentlichen Raum zu ihrem privaten Spiel- und Wohnzimmer umgewandelt.

· Age 20(?)

and Germany

Young - Urban RP

Wearing a Backpack (after school) (?)

BEHAVIOUR

Giocoso, correre, ~~non~~ scenderisi, a poche volte ha i posti a sedere. creare usando le sorgenze piatte. (Cosa deoppiare portatile (?)]

Zu diesen beiden Frauen, die sich in der Straßenbahn in Den Haag gegenüber sitzen, gibt es mehrere Photos. Die drei Aussagekräftigsten haben wir in dieser Collage zusammen gefügt und durch einen Tisch erweitert, um zu illustrieren, wie die Frauen den Raum konstruieren.

Scheinbar kennen sich die Frauen, denn sie unterhalten sich miteinander. Mit jeweils einem Bein im Gang wenden sie sich einander zu. Gemeinsam konstruieren sie den Raum so, als würden sie in einem Café oder Schnellrestaurant sitzen und sich miteinander unterhalten – was durch den Hamburger und den Softdrink der Frau rechts im Bild unterstrichen wird. Dass das Essen in der Tram verboten ist, wird von ihr einfach ignoriert. Durch den Geruch des Hamburgers werden die Personen in unmittelbarer Nähe beeinflusst.



EPILOG

Sowohl das Modell des **relativen Raumes** als auch das Modell der Zwiebelschichten ist von vielen Faktoren abhängig. Ein wesentlicher Faktor ist dabei der eigene, aktuelle **Gemütszustand**. Dieser beeinflusst unter anderem unser Verlangen nach je einer größeren oder geringeren Distanz zu anderen, fremden Menschen. Die Zwiebelhüte um uns herum sind ständig in Bewegung. Gleichzeitig konstruieren alle Menschen um uns herum ununterbrochen ihren **Raum** – genau wie wir auch.

Die Beeinflussung der Sinneswahrnehmungen einer Person durch andere Menschen veranlasst die Person, mit einer eigenen – vielleicht neuen – Konstruktion ihres eigenen **Raumes** darauf zu reagieren.

Ein Beispiel: Eine Person kann versuchen sich eine möglichst große Distanz zu anderen Personen in der Tram aufzubauen, indem sie eine Tasche auf den Nachbarsitz legt. Kommt nun eine fremde Person hinzu, die diesen Platz durch einen auffordernden Blick oder direkte Ansprache für sich versucht zu beanspruchen, ist der Taschenbesitzer gezwungen, darauf zu reagieren. Man kann zusammenfassend sagen, dass ein ständiger **Austausch** zwischen unseren inneren Bedürfnissen/ Empfindungen und der Umwelt besteht.

Diese Bedürfnisse/Empfindungen beeinflussen zum einen unsere Sinneswahrnehmungen und deren Reizbarkeit, aber auch unser Bedürfnis nach Raum, der individuellen Konstruktion

des **Raumes**.

- fühlen
- schmecken
- riechen
- hören
- sehen



QUELLEN

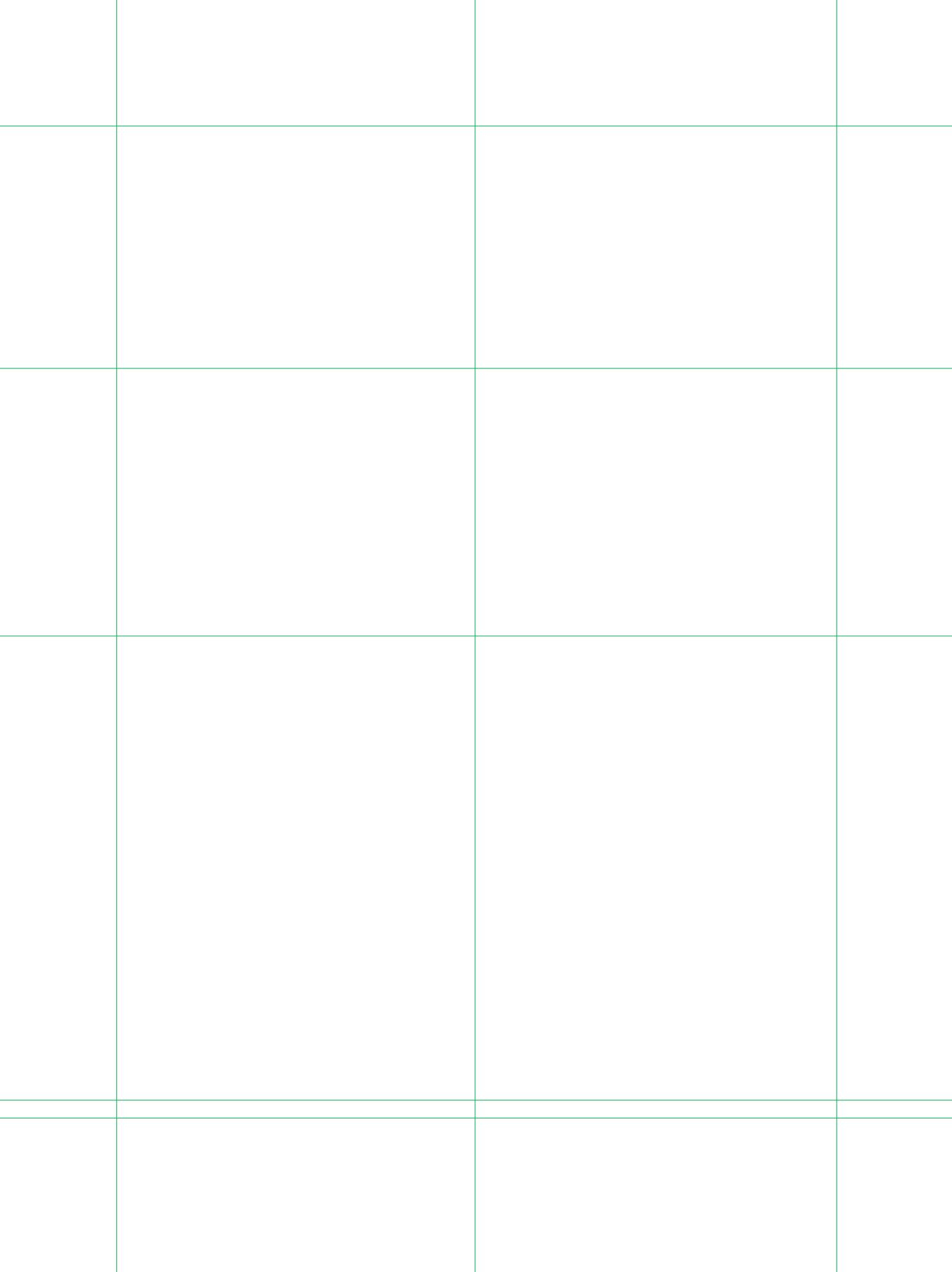
Literatur

Goffman, Erving

Das Individuum im öffentlichen Austausch, Frankfurt am Main, 1982

Löw, Martina

Raumsoziologie, Frankfurt am Main: 2001



Zivil
Courage
und
so

Ich bin total bereit mich
über die Leute zu ärgern.
Ganz sicher werden sie
nicht helfen. Das hört
man doch immer so. Im
Fernsehen. Von wegen
Zivilcourage und so.
Ich setze die Menschen
einem Test aus in der
Erwartung, dass sie ihn
nicht bestehen.
Wer ist hier jetzt scheiße?

ANNAHME

Gehen wir generell davon aus, die Menschen in der Bahn sind bestrebt, sich in die Masse der mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Reisenden einzufügen. Das bedeutet auch, sie reagieren aufeinander mit bekannten, aber unbewussten, nonverbalen Verhaltensweisen und haben oft auch das Bedürfnis einer über das Nötigste hinausgehenden Kommunikation auszuweichen.

EXPERIMENT

Damit Menschen im öffentlichen Raum aus ihrer Anonymität heraustreten und konkret handeln, müssen Impulse gesetzt werden. Hierbei lassen sich Impulse unterscheiden, die natürlich auftreten (also in der zufälligen Interaktion zwischen Menschen) oder solche, die künstlich hergestellt sind (durch eine gezielte Intervention wie ein Experiment). Zur Differenzierung: Im Forschungsprozess bestand die Möglichkeit, die natürliche, zufällige Interaktion in den Fokus der Aufmerksamkeit zu stellen oder eine konkrete Situation künstlich herzustellen und somit – durch ihre Wiederholung – vergleichend zu beobachten. Die Frage war, welche Impulse gesetzt werden können, die mit hoher Wahrscheinlichkeit eine breite Aufmerksamkeit erzeugen ohne hierbei den Menschen eine direkte Interaktion anzubieten, z.B. in Form einer Frage. Warum nicht? Die künstlich hergestellte Situation sollte die Passagiere und auch uns als Forscherinnen nicht zwingen, zu sehr in die öffentliche Präsenz zu treten. Wir teilten unsere Forschungsgruppe auf. Es gab eine Testperson, die durch die Bahn ging und ihr Asthmaspray zufällig verlor. Gleichzeitig stellte sie auf zwei Ebenen Distanz zu dem Gegenstand Asthmaspray her, einerseits durch das Tragen von großen, sichtbaren Kopfhörern und andererseits durch die zügige Entfernung vom Notfallmedikament (Weitergehen durch die Tram). Die anderen Mitglieder der Forschungsgruppe hatten die Aufgabe, die Situationen aus verschiedenen Perspektiven zu beobachten und zu dokumentieren. Im besonderen Fokus der Beobachtung standen die Fahrgäste, in deren Zuständigkeitsbereich das Asthmaspray gefallen war. Zuständigkeitsbereich meint die unmittelbare Umgebung des Asthmasprays in Abhängigkeit der situativen Gegebenheiten. Die Schwierigkeit besteht darin, dass der persönliche Raum des einzelnen Passagiers in der Tram stark begrenzt ist. Dies führt zu einer Variabilität in Bezug auf die Grenzen des Zuständigkeitsbereiches und zu vielfältigen Handlungsvariationen.

FORSCHUNGSFRAGE

Welche Handlungsvariationen in Bezug auf die Verbindungen Notfallmedikament und öffentliche Präsenz in der Straßenbahn können beobachtet werden?

RÜCKBLICK

Kopfhörer können als Signal dienen, um das Entstehen einer Sprecherrolle oder des Angesprochen Werdens von vornherein abzublocken und sich somit von einer Umgebung oder Situation abzugrenzen. In unseren ersten Versuchen arrangierten wir kommunikative Situationen, wie z.B. das „In-den-Weg-Setzen“ und blockierten gleichzeitig durch die demonstrativ aufgesetzten Kopfhörer die Möglichkeit der auditiven Wahrnehmung unserer Testperson. Die anderen Fahrgäste hätten alternative Kommunikationsformen nutzen müssen, um in Kontakt zu treten. Dies erwies sich als nicht ausreichend, nicht provokant genug. Direkte Interaktionen waren nur schwer beobachtbar, da das Kopfhörertragen in der Tram mittlerweile zur Normalität geworden ist. Die Intensität der Störung erwies sich als zu gering.

‘NE TASCHE
REINSTELLEN,
„BOMBA“ SAGEN
UND RAUSGEHEN!

TABAK!

DEN HUND
AUF DEN SITZ!

ZUSPITZUNG

Der Versuch mit Kopfhörern als symbolische Kommunikationslosigkeit musste um ein Kommunikationsangebot erweitert werden, um die Menschen in der Straßenbahn noch konkreter herauszufordern. Das Asthmaspray, ebenfalls mit hoher Symbolkraft besetzt, sollte verloren werden und die Testperson sich gleichzeitig vom Gegenstand entfernen. Durch den räumlich größer werdenden Abstand wird ein deutlicher Impuls gesetzt, eine zeitnahe Handlung zu provozieren.

THEORETISCHER HINTERGRUND

Die Kopfhörer und die eingenommene Körperhaltung (z.B. aus dem Fenster schauen) signalisieren eine auditive Abschottung sowie mentale Abwesenheit. Die Fähigkeiten der Testperson, auf nonverbale Signale anderer Personen angemessen zu reagieren, sind entsprechend eingeschränkt. Der verlorene Gegenstand, die persönliche Habe, gehört sozusagen zum erweiterten „persönlichen Raum“ (Goffman 1982:56) des Kopfhörer Tragenden. Der von der Testperson sichtbar verlorene Gegenstand ist in dem Moment als sein Besitz erkennbar. Die umstehenden Personen in der Straßenbahn können dadurch zu einer empathischen Reaktion genötigt werden und handeln als „Agenten“ (...) im Interesse und in Stellvertretung“ (ebd.:54) der Testperson, indem sie das Spray aufheben und zurückgeben. Hinzu kommt dabei, dass der Verlust des Sprays Auskunft über dessen Besitzer/in gibt und Annahmen über gesundheitliche Beeinträchtigungen auslösen kann. Diese Information kann vom Beobachter als Überschreitung seiner persönlichen Grenzen gedeutet werden, da ihm diese über den Fremden aufgedrängt wird. Durch diese Entblößung ist beidseitig von einem möglichen Eindringen in die Privatsphäre eines anderen auszugehen, hier von dem, der das Spray verliert, und demjenigen, der es aufhebt oder nicht aufhebt, aber die Information erhält. Goffman bezeichnet dies als „Selbstenthüllung“ (ebd.:89), welche in unserem Fall als unbeabsichtigt und daher nicht als Übergriff der Testperson, jedoch als ungewollte Information zum Vorschein kommt. Der Agent kann sich durch diese Information zu einer Reaktion für den ohne Spray (möglicherweise ernsthaft) beeinträchtigten Menschen genötigt fühlen. Hierbei gibt es einen gewissen Schwierigkeitsgrad bezüglich der Überwindung vorgehend beschriebener Barrieren (auditive Abschottung und sich vergrößernde Entfernung des Verlierenden), welche nur durch das Überschreiten der üblichen normativ geregelten Verhaltensweisen in einem öffentlichen Verkehrsmittel möglich wird. Durch lautes Ansprechen, Rufen oder Bewegung durch den Raum hinter dem Anderen her und den oft auch notwendigen Körperkontakt (Berührung) des Kopfhörer Tragenden, begibt sich der Agent in die eigentlich ungewollte öffentliche Aufmerksamkeit.

DIE PILLE!
DANACH

EINE RIESEN PFLANZE,
DIE DEN LEUTEN
INS GEISCHT HÄNGT!

Oh mein Gott, ihr Asthmaspray!

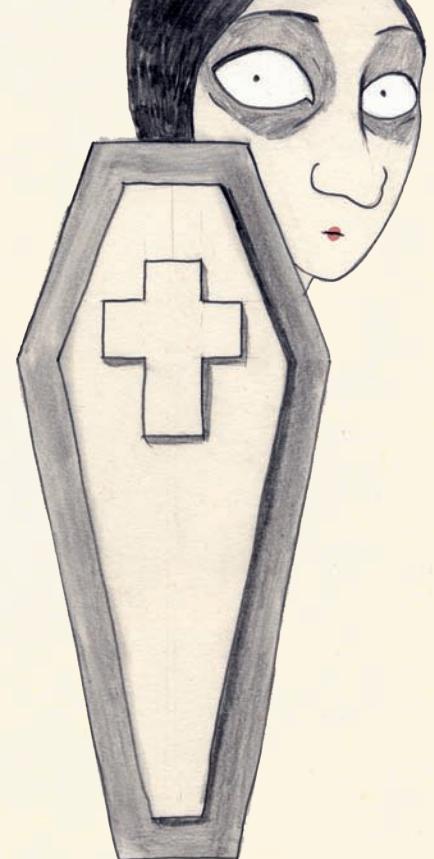
Der Mann reagiert vermutlich durch die Selbstoffenbarung der Testperson empathisch, höflich und handelt als deren Agent (Goffman 1982:54), also als Stellvertreter für die Interessen der Testperson. Er hebt das Asthmaspray auf und zeigt dadurch große Hilfsbereitschaft.

Ein voll besetzter Vierer-Platz. Ich sitze dahinter und lasse mein Spray auf den Boden fallen. Ein Mann mittleren Alters springt auf, bückt sich nach dem Spray und reicht es mir. „Welch eine unglaubliche Anstrengung“, denke ich mir. So hat kein anderer reagiert. Was macht diesen Mann so bemüht, dass er sich völlig selbstlos in die geballte Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit begibt?



Die Grenzen des eigenen Territoriums werden bewacht (vgl. Goffman 1982:55). Der herunter gefallene Gegenstand bedeutet ein Eindringen in das Territorium der Frau. Durch den (unbemerkten) Verlust des Asthmasprays und die damit verbundene Selbstoffenbarung über den gesundheitlichen Zustand der Testperson, könnte die Frau sich jedoch möglicherweise auch als Eindringling in fremdes Territorium fühlen (vgl. ebd.:88).

Die Frau, Mitte 50 vielleicht, sitzt am Fenster und eins ist klar: Sie hat das Spray fallen gehört. Jetzt reagiert sie und schaut ganz leicht mit steifem Hals dorthin, wo es liegt. Und dreht sich wieder um. Nee, die hebt es nicht mehr auf. Was hat sie eigentlich für eine Jacke an? Eine typische, Damen-Winter-Stepp-Jacke, was man mit 50 so trägt. Eigentlich mag ich solche Vorurteile nicht, aber wenn sie so ignorant ist, kann ich mir auch mal Vorurteile bestätigen lassen. Wir müssen aussteigen, ein Mitglied der Forschungsgruppe hebt das Spray auf.



Das Asthmaspray – als ein Symbol der Überschreitung eigener und fremder Grenzen – nötigt die Menschen in der unmittelbaren Umgebung dazu, zu entscheiden, ob sie im öffentlichen Raum in Erscheinung treten, also das Asthmaspray aufheben und zurück bringen wollen. Die Frau in der beschriebenen Szene hat sich dagegen entschieden.

Selbstverständlich.

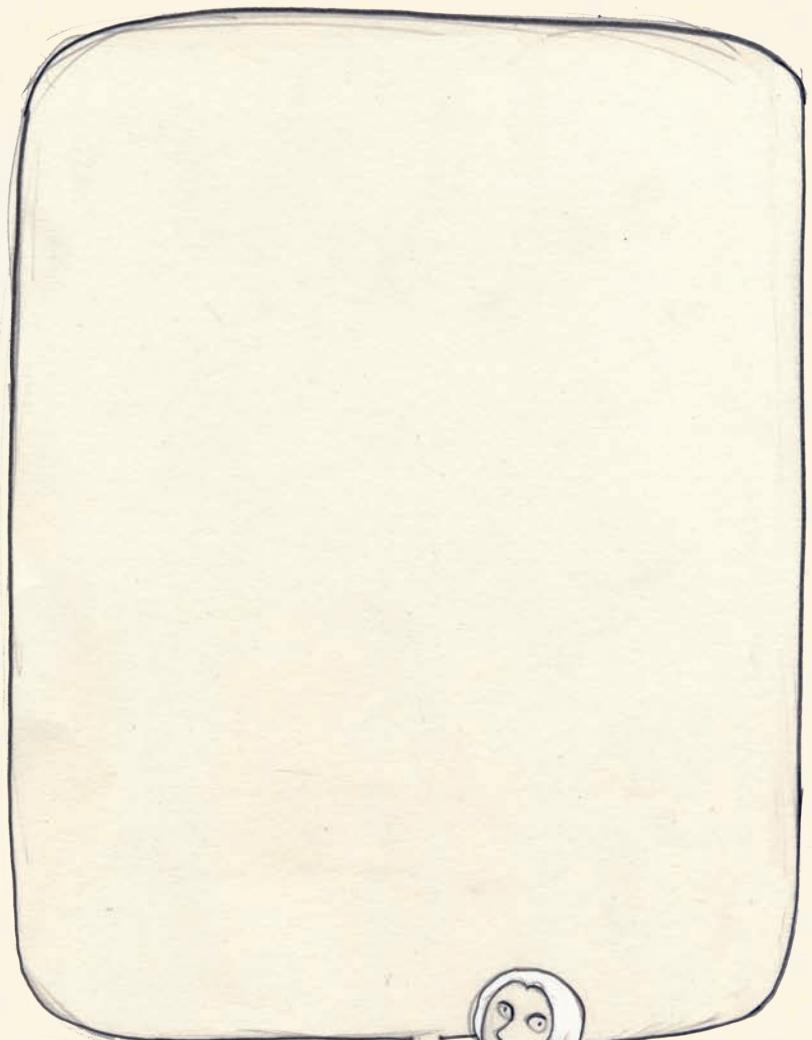
Testperson lässt Asthmaspray fallen, zeigt dadurch Blöße (Selbstenthüllung) in Bezug auf den eigenen gesundheitlichen Zustand (vgl. Goffman 1982:88).



Die Bahn ist mittelmäßig voll, das Spray fällt, die Kopfhörer sind aufgesetzt. Ein Mann geht der Testperson entgegen, sieht das Spray fallen, geht weiter, tritt es. Er wirkt versunken in Gedanken. Ein Junge eilt los, greift nach dem Spray und reagiert in einem Bruchteil von Sekunden. Er bahnt sich einen Weg durch die anderen Passagiere, macht sich selbstverständlich Platz, gibt das Spray zurück und geht zu seinem Vater. Es folgt ein Gespräch über das Spray und die Situation. Ich hatte das Gefühl, es war eine Selbstverständlichkeit, sich helfend hinterherzubewegen und die Situation mit einer absoluten Notwendigkeit zum Handeln zu besetzen.

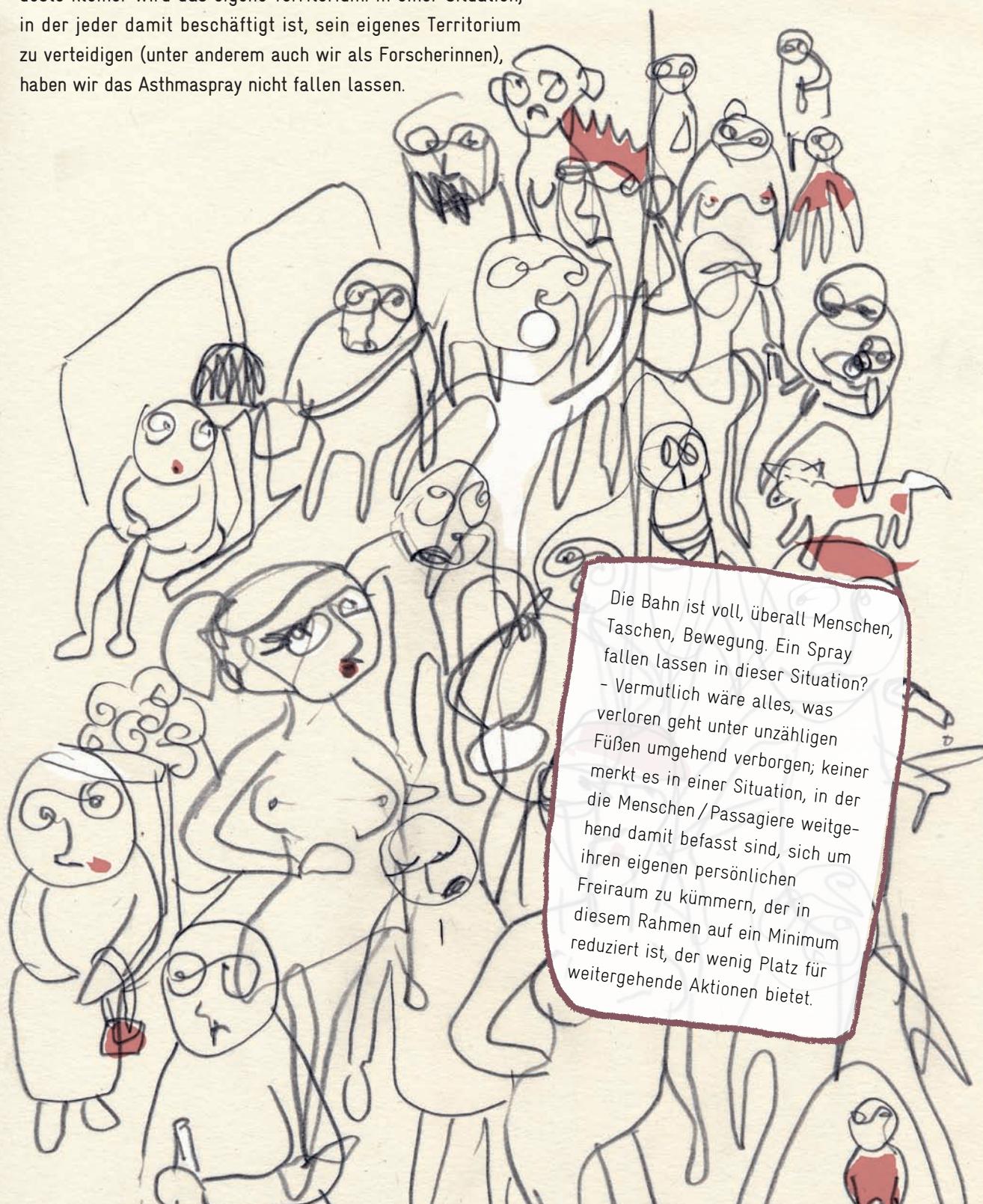
Goffman geht davon aus, dass es in unserer Gesellschaft Praktiken gibt, die unter dem Begriff Höflichkeit zusammengefasst werden können. Der gesundheitliche Zustand, die durch das Asthmaspray symbolisierte körperliche Schwäche der Testperson, hat sowohl für den Jungen als auch für die älteren Frauen Priorität vor dem eventuellen eigenen Bedürfnis nach Anonymität (Goffman 1982:38).

Das Spray ist endlich gefallen!
So. Eine Frau ruft – wir haben
abgesprochen, dass ich trotzdem
weitergehen muss! Sie ruft immer
noch. Okay, jetzt hat sie ziemlich
geschrien. Ich drehe mich um.
„Ach, mein Spray! Danke.“
Man, ist das peinlich – bin ich
überzeugend ahnungslos? Die
merken doch unser Spielchen.



Die Bahn ist zu voll, um das Asthmaspray fallen zu lassen.

Es wird deutlich, dass die eigenen Territorien der Individuen variieren können. Je mehr Menschen in der Straßenbahn sind, desto kleiner wird das eigene Territorium. In einer Situation, in der jeder damit beschäftigt ist, sein eigenes Territorium zu verteidigen (unter anderem auch wir als Forscherinnen), haben wir das Asthmaspray nicht fallen lassen.



Nichts geht mehr...

Eine Frau mit einem großen Hund steigt ein, während wir auf Reaktionen warten. Der Hund zieht alle Aufmerksamkeit auf sich. Lässt er die Leute das Spray vergessen? Also mich schon.



Es sitzen Menschen in der Bahn. Einige sehen das Spray herunterfallen, niemand hebt es auf.

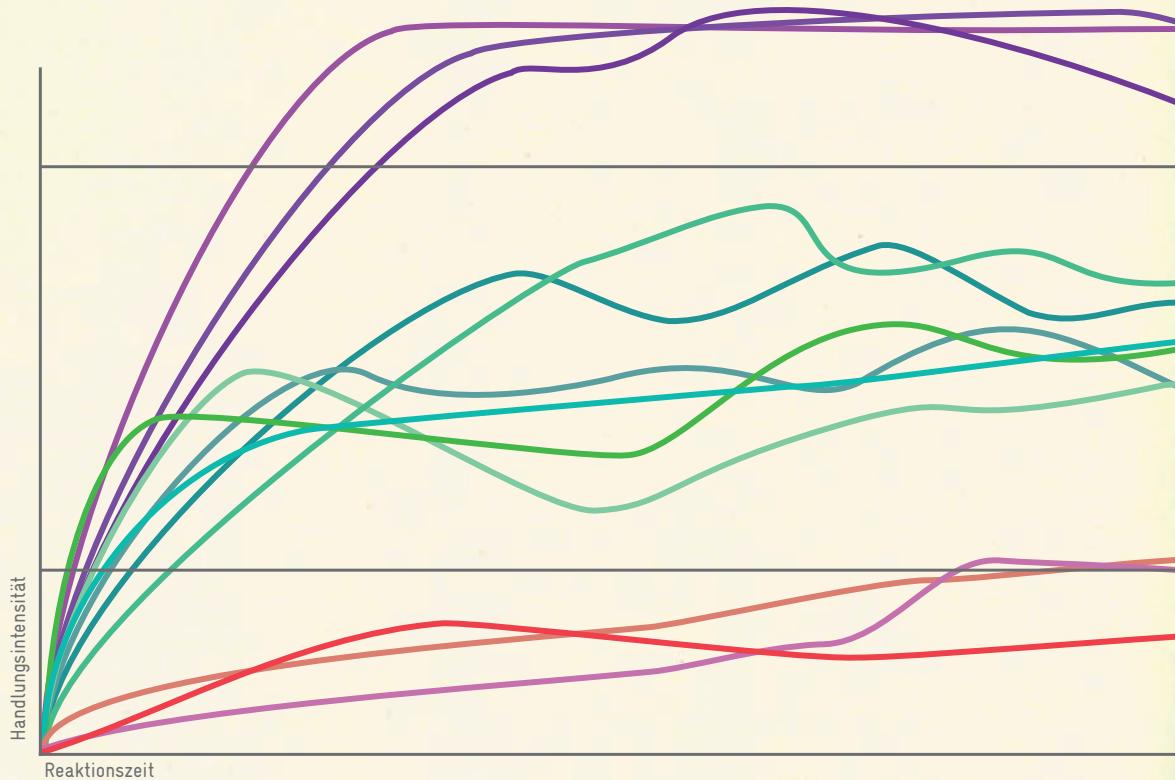
SCHLUSSBETRACHTUNG

Grundsätzlich zeichnen sich unter Berücksichtigung aller vorliegenden Versuche, ob gescheitert oder glücklich, gemeinsame Tendenzen ab:

1. Ein überdurchschnittlicher Teil der Passagiere brauchte eine Zeit der Wahrnehmung, Bewusstmachung und Abwägung bis zur letztlichen Ausführung einer für uns sichtbaren Handlung.
2. Bei den Passagieren, die reagierten, war die Ausprägung der Handlung des Aufmerksam-Machens ähnlich stark und die damit zusammenhängende Präsenzphase ähnlich lang. Es gab wenige Handlungen, die in der Reaktionsstärke stark nach unten oder nach oben ausbrachen und damit extreme Handlungsvariationen darstellten (s. Grafik).

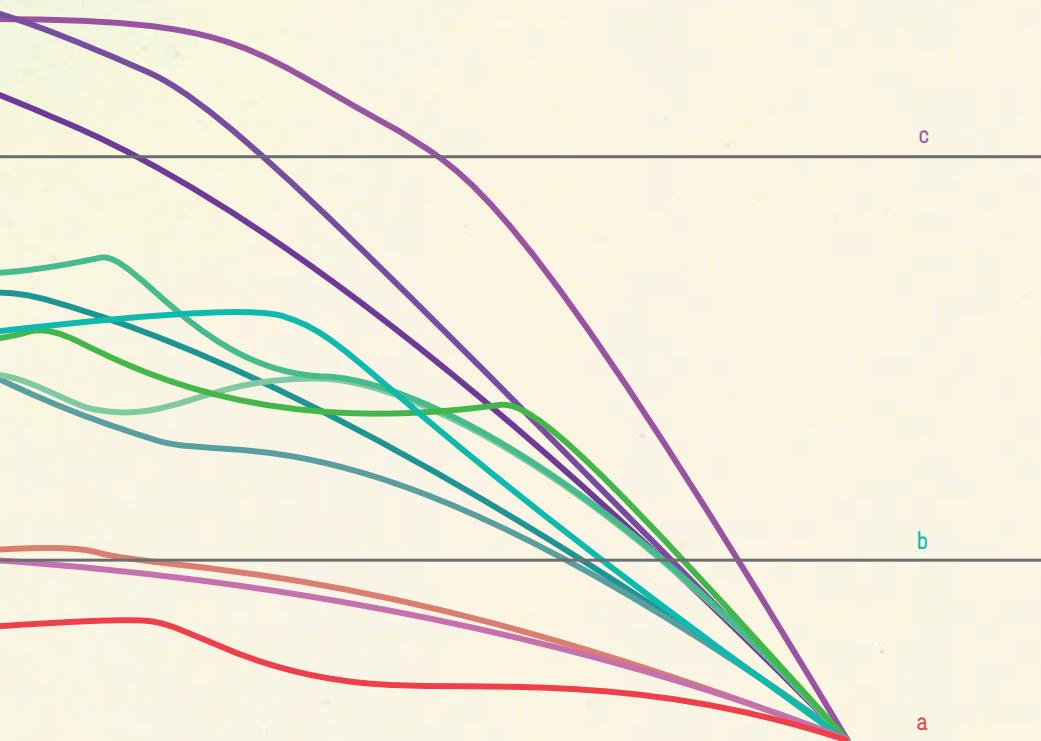
Daraus lässt sich bereits ableiten, dass in unterschiedlichen Situationen unterschiedliche Menschen ähnlich reagiert haben.

Aus diesen Beobachtungen lassen sich einzelne Typen kategorisieren. Diese zeichnen sich durch die jeweilige Reaktionsstärke aus, die durch die Präsenz oder die Vermeidung derselben im öffentlichen Raum für uns als Außenstehende angezeigt wurde.



Die Typen sind wie folgt zu charakterisieren:

- a. Nicht-Handeln: kombiniert mit sichtbar nicht vorhandener Bereitschaft. Die 50-jährige Frau, welche das Spray bemerkte, jedoch aus unersichtlichen Motiven nicht helfend eingriff, ist ein kennzeichnendes Beispiel dafür.
- b. Abwägendes Handeln: wenn Personen nach einer Phase der Abwägung handelten, weil es kein anderer tat oder weil der Zuständigkeitsbereich zunächst abgeklärt werden musste. Beispielhaft hierfür ist der Aushandlungsprozess zwischen einer unserer Beobachterinnen und einem Mädchen, welche letztendlich die Initiative ergriff und handelte.
- c. Direktes Handeln: fand meist ohne Zögern im eigenen Zuständigkeitsbereich einer Person statt. Der Mann, der sogar überdurchschnittlich schnell zu Hilfe eilte, ist ein personifiziertes Beispiel für diesen Typ.



Das Koordinatensystem zeigt die Intensität der Reaktionen innerhalb der Zeitspanne vom Verlieren des Sprays bis zum Aufheben durch Passagiere (oder die Forscherinnen). Die übereinander laufenden Balken repräsentieren die Typen a, b, c, welche entsprechend der Reaktionsstärke von unten schwach bis nach oben stark angeordnet sind.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass besonders schwache Reaktionen, also kein direkter Eintritt in die öffentliche Präsenz (deutliches Wegdrehen des Kopfes, Ignorieren) sowie das Gegenstück der überdurchschnittlich starken Präsenz (Rufen/Schreien, Hinterherspringen u. ä.) die Ausnahme waren.

Rückblickend auf alle Versuche zeichnet sich ab, dass mehr Menschen reagiert haben und halfen, als wir angenommen hatten.

Dennoch gab es viele Momente in der Beobachtung, in welchen das Spray außerhalb der initiierten Versuchssituation mit größter Wahrscheinlichkeit dort zurückgeblieben wäre, wo man es fallen ließ. Dort, wo es auf den Boden fiel, bewegt nur mehr durch Füße, oder wo es nicht von Passagieren aufgehoben wurde, da ihnen die Zuordnung des Gegenstandes zum Verlierenden fehlte.

Menschen sind geprägt durch die dominierenden Wert- und Norm- sowie Moralvorstellungen der Gesellschaft, in der sie sozialisiert sind. Diese Vorstellungen wirken auch auf die Handlungen, die sich im öffentlichen Raum zeigen sowie auf Reaktionen, die auf bestimmte oder unbestimmte Situationen folgen.

Angewandt auf unser Experiment bedeutet dies, dass die Handlungsreaktionen auf das fallende Asthmaspray durch unterschiedliche Motive geprägt sein können. Zum einen geht es um die Gesellschaft, um rechtliche oder kulturell bedingte Besonderheiten. Zum anderen wird die individuelle Handlungsmotivation jeder einzelnen Person deutlich, die durch Ängste, Erfahrungen und Vorstellungen geprägt ist.

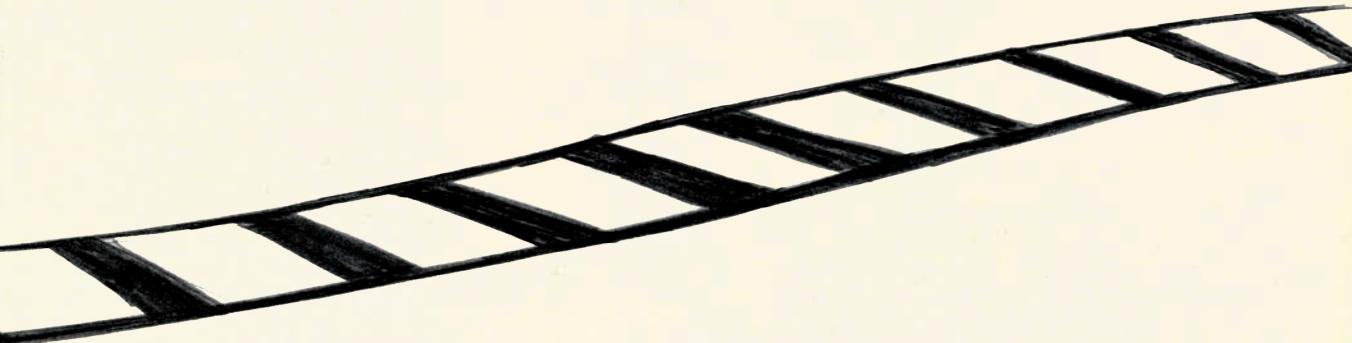


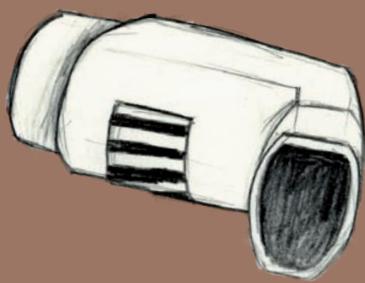
Ein weiterer einflussnehmender Aspekt ist die jeweilige Besonderheit einer Situation, die durch räumliche Gegebenheiten sowie anwesende Personen mit strukturiert wird.

Grund für das Ignorieren des Sprays und der Vermeidung von öffentlicher Präsenz könnte die Hemmung des Einzelnen sein, seinen persönlichen Raum zu verlassen und sich konkret sichtbar in den öffentlichen Raum zu begeben. Andererseits zeigen die gegenteiligen Handlungsvariationen, dass das Notfallmedikament einen starken Impuls für Handlungen darstellt. Beobachtbar ist, dass der Druck zu reagieren, bei vielen Beobachteten anstieg, je mehr Menschen in der Bahn waren und das Herunterfallen konkret beobachteten. Diese Reaktion zeigte sich entweder in sehr deutlichen Abwendungen („ich hab gar nichts gesehen“), oder eben Zuwendungen (Lautstärke oder Bewegung beim Aufheben). Das heißt, dass die Dynamik der direkten oder indirekten Interaktion, der verbalen oder non-verbalen Kommunikation zwischen den Passagieren auch durch kollektive Normvorstellungen und Wissensbestände geprägt ist, was der Situation eine zusätzliche Brisanz verleiht. Dies bedeutet, dass den meisten Passagieren einerseits das Asthmaspray mit seiner Bedeutung als Notfallmedikament bekannt ist, sowie andererseits, dass eigene Grenzen durch die mögliche Beobachtung der Hilfeleistung unter dem Druck der Öffentlichkeit überwunden werden müssen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die kollektiven Normvorstellungen die Handlungsvariationen im Sozialraum Straßenbahn als eine übergeordnete Kategorie bestimmen. Entgegen anfänglicher Erwartungen halfen die meisten Passagiere in der von uns hergestellten Situation.

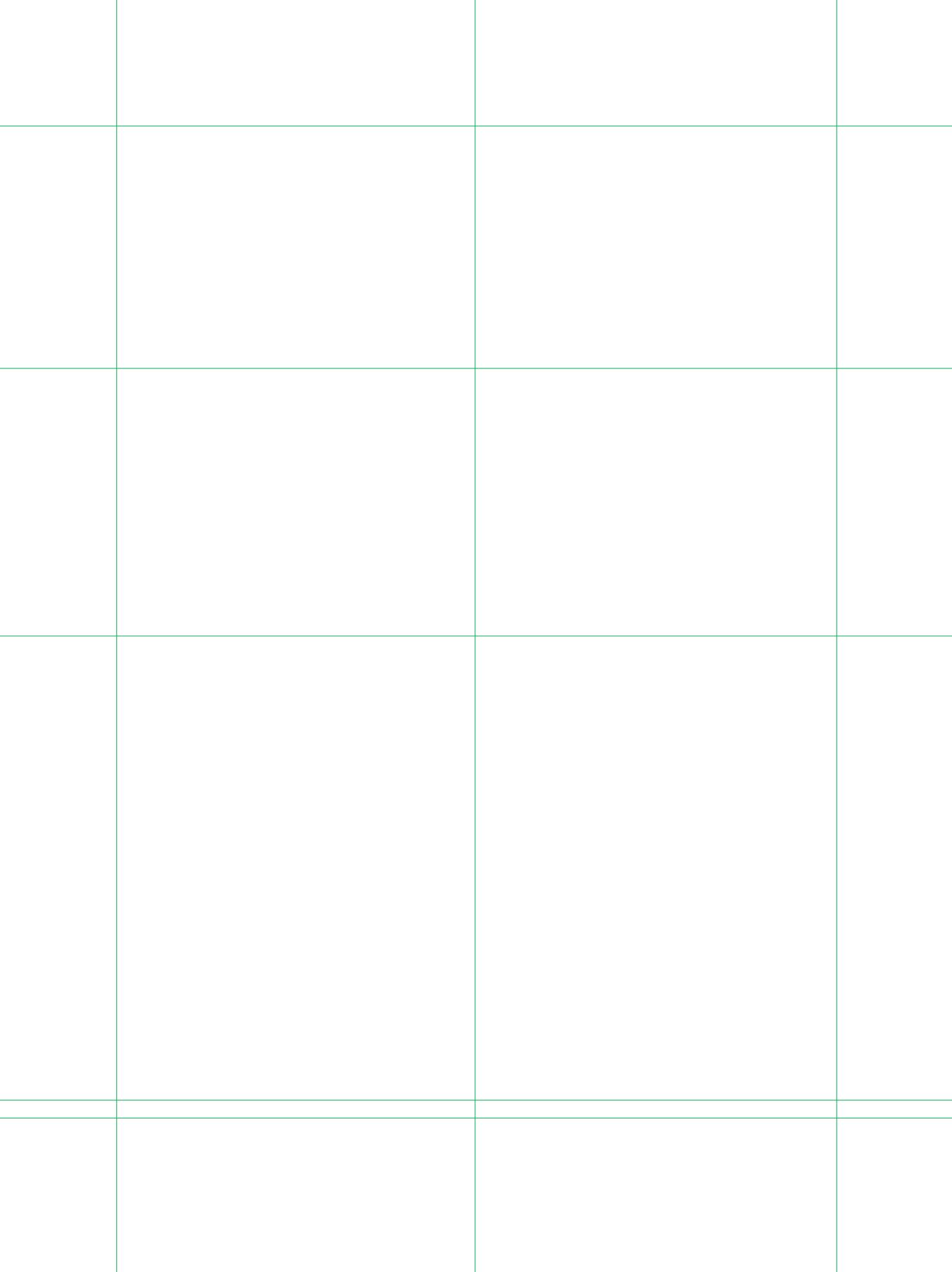
Vorangestellt ist, dass Passagiere aller Altersstufen auf das Experiment reagierten. Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang allerdings, dass die zeitliche Reaktionsspanne bei Kindern erheblich geringer ausfiel. Begründen lässt sich dies vermutlich dadurch, dass Kinder den Aushandlungsprozess mit sich selbst sowie die möglichen Handlungsfolgen weniger reflektieren als Erwachsene und eher intentional handeln. Dies zeigt, dass die kollektiven Normvorstellungen unabhängig von Klassifikationen wie Alter, Geschlecht uvm. Handlungsvariationen prägen und Handeln oder Nicht-Handeln daher in einen unmittelbaren Zusammenhang zum situativen und individuellen Kontext der Situation stellen.



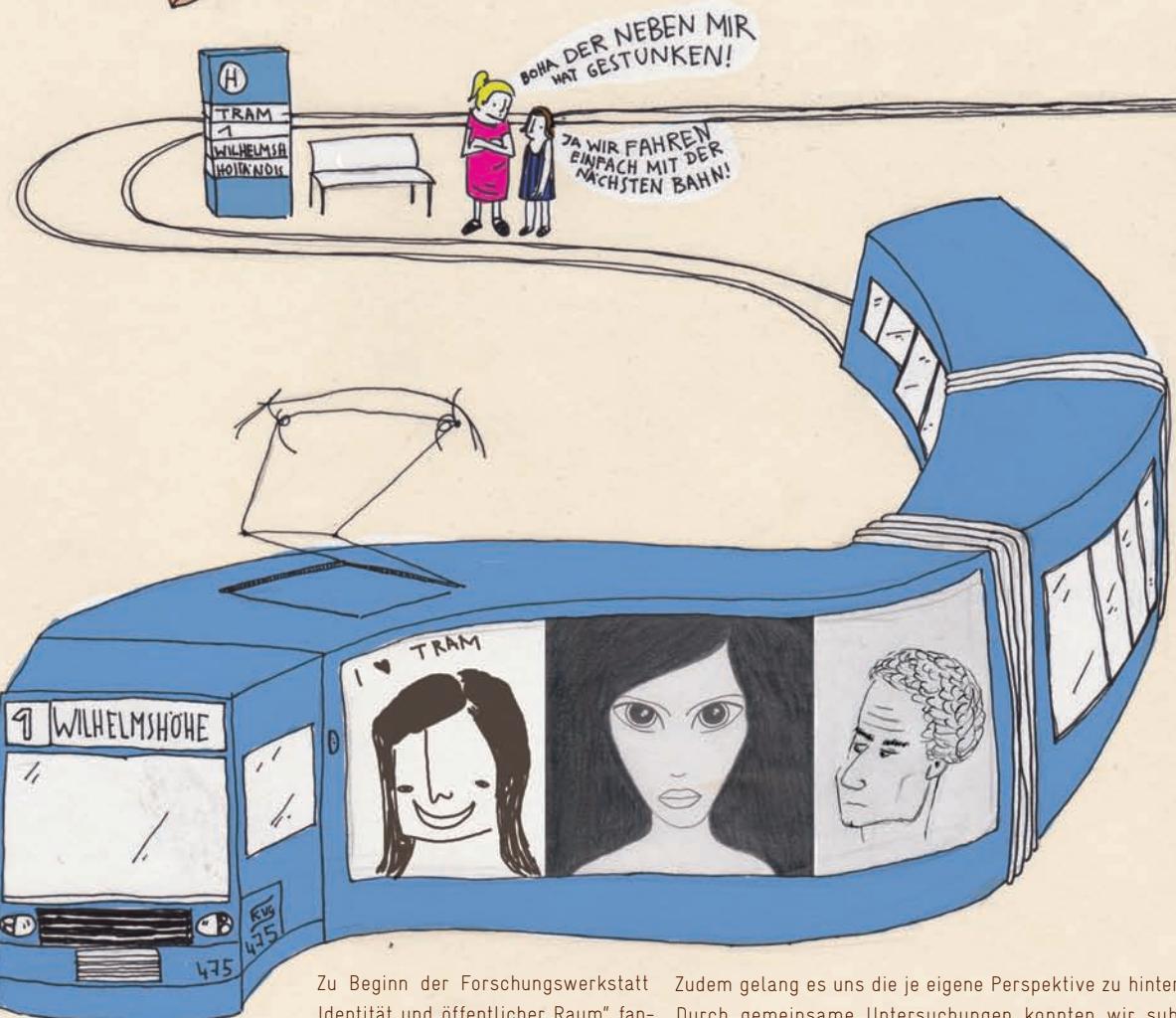


Quelle:

Goffman, E (1971/1982): Das Individuum im öffentlichen Austausch. Mikrostudien zur öffentlichen Ordnung. Frankfurt/Main: Suhrkamp, S. 9-97



PRIVATSPHÄRE UND STÖRUNG



Zu Beginn der Forschungswerkstatt „Identität und öffentlicher Raum“ fanden sich Studenten aus der Humanwissenschaft und der Visuellen Kommunikation der Universität Kassel in kleineren Forschungsgruppen beider Fachbereiche zusammen. Unsere Gruppe besteht aus drei Personen: Ilknur Kocer (Visuelle Kommunikation), Corinna Hartmann und Yasin Yilmaz (Soziale Arbeit und Lebenslauf).

Gegenstand der Forschungsarbeit war die Straßenbahnlinie eins der KVG (Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG) und für unser Team speziell die Privatsphäre im öffentlichen Raum. Während der Forschungsarbeit wuchs unsere Gruppe zusammen und ermöglichte uns das Blickfeld durch die verschiedenen Betrachtungsweisen zu erweitern und zu ergänzen.

Zudem gelang es uns die je eigene Perspektive zu hinterfragen. Durch gemeinsame Untersuchungen konnten wir subjektive Betrachtungen in einer intersubjektiven Auseinandersetzung neu definieren. Neben wissenschaftlichen Einsichten schätzen wir vor allem das kreative und wechselseitige Moment innerhalb unserer Gruppe und im Rahmen dieses interdisziplinären Projekts. Im Laufe der Forschungswerkstatt entwickelten sich in diesem Arbeitsprozess für uns wertvolle Erkenntnisse, die wir in unserem Kapitel präsentieren. Bevor wir vertieft auf unsere Feldforschung eingehen, betrachten wir zunächst die historische Entwicklung der Straßenbahn in Kassel.

DIE KASSELER STRABENBAHN



GEGENWÄRTIG VERSTEHEN WIR ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL ALS SELBST-VERSTÄNDLICHKEIT DER MOBILEN GESELLSCHAFT UNSERER HEUTIGEN ZEIT. WIR SETZEN EINEN REIBUNGSLOSEN ABLAUF DER MASCHINERIE UND DIE EINHALTUNG DES FAHRPLANS AUF DEN VORGESEHENEN LINIENNETZEN VORAUS. ES BEDURFTE JEDOCH EINER REIHE TECHNISCHER ENTWICKLUNGSABLÄUFE, EHE SICH DIE STRASSENBAHN NACH UNSEREN HEUTIGEN STANDARDS DES NAHVERKEHRS ETABLIERTE.

Die erste Straßenbahn, die in Kassel ab 1877 fuhr, war die „Dampf-Tramway“. Sie wurde mit englischem Kapital von der „Cassel Tramway Company Limited“ auf der Route Königsplatz <-> Bergpark Wilhelmshöhe unterhalten. Das Berliner Unternehmen „Marks & Balke“ baute ab 1884 die „Pferdebahnen“ auf den Routen Totenhof (heute Mombachstraße) <-> Königsplatz, Hedwigstraße (Am Stern) <-> Staatsbahnhof Bettenhausen, Centralbahnhof (Hauptbahnhof) / Hohenzollernstraße <-> Germaniastraße/Wilhelmshöher Allee und Altmarkt <-> Bad Wolfsanger aus.

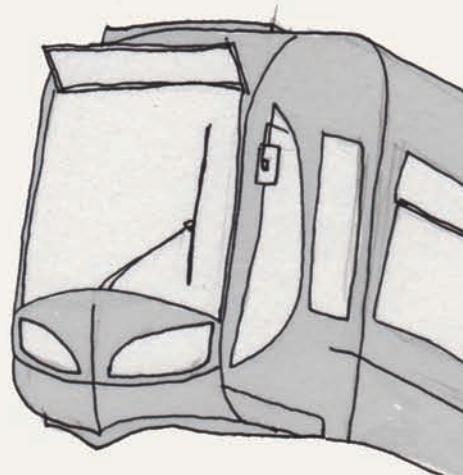
Durch die Aufnahme des elektrischen Betriebes 1898 gründete sich die „Große Casseler Straßenbahn Actiengesellschaft“. Sie übernahm die „Dampf-Tramway“ und die „Pferdebahnlinien“. Zusätzlich erweiterte sie das Liniennetz um die Route Lutherplatz <-> Rothenditmold. 1900 wurde das Grundnetz der „Großen Casseler Straßenbahn Actiengesellschaft“ beendet und wird seit dem immer weiter ausgebaut. Seit 1983 trägt die „Große Casseler Straßenbahn Actiengesellschaft“ den Namen „Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG“.¹ In der historischen Übersicht zeigt sich die ursprüngliche Route der „Dampf-Tramway“ in Verbindung mit der „Pferdebahn“. Sie bildet das Herzstück des Kasseler Liniennetzes und ist exakt identisch mit der Route der Straßenbahnlinie 1, die wir untersucht haben. Parallel zur „Großen Casseler Straßenbahn Actiengesellschaft“ nutzte Gustav Henkel (*22.06.1856, †29.12.1941) das Grundprinzip der Beförderung von A nach B ab 1902 zum einen als Transportmittel für Braunkohle und Basaltsteine aus den Steinbrüchen und des Untertagebaus im Habichtswald. Zum anderen nutzte Henkel die „Herkulesbahn“ ab 1903 offiziell zur Personenbeförderung als Verbindung zwischen Wohnvierteln unter-einander und den Erholungs- und Ausflugszielen. Der Güterverkehr verlief ein Jahr vor Inbetriebnahme der Personenbeförderung als Testphase. Die gesamte Strecke verlief eingleisig mit einer Ausweichstelle im Steinbruch Druseltal. Die Länge der Strecke betrug für den Güterverkehr 4,6km und für den Personenverkehr 4,42km. Die Höchstgeschwindigkeit wurde für den Güterverkehr auf 15km / h bergauf und 10km / h bergab festgelegt. Für den Personenverkehr galt die Höchstgeschwindigkeit von 20km / h bergauf und 15km / h bergab festgelegt. Für den Personenverkehr galt die Höchstgeschwindigkeit von 20km / h bergauf und 15km / h bergab. Im Gegensatz zur „Großen Casseler Straßenbahn AG“ wies die Herkulesbahn zwei Unterschiede auf. Auffällig ist die Spurbreite der Schienen. Der Abstand betrug 1m.

¹ vgl. Peterzelka (2002) o.S.

IM HISTORISCHEN KONTEXT

Die Konkurrenz hielt sich an die Spurbreite mit dem Abstand 1,435m. Der andere Unterschied bestand durch die unterschiedlichen Bremssysteme. Die „Große Casseler Straßenbahn AG“ benutzte das System der Zahnstange als Bremse. Eine elektromagnetische Schienenbremse drosselt die „Herkulesbahn“. Durch das noch mangelnde Vertrauen in die technische Errungenschaft der elektromagnetischen Schienenbremse wurde sie im Güterverkehr als Vorsichtsmaßnahme erfolgreich erprobt.

Nach der Eröffnung gewann die „Herkulesbahn“ stetig an Beliebtheit bei der Bevölkerung. Hauptsächlich wurden Personen in der Sommerzeit, an Feiertagen und in der Wintersportsaison zu Erholungs- und Ausflugszielen befördert. Ein besonderer Service der „Herkulesbahn“ war die telefonische Bestellung eines Sonderwagens. Die Fahrpreise waren der Entfernung nach gestaffelt. Für das Jahr 1910 lag der Fahrpreis je nach Distanz zwischen 10 bis 50 Pfennig. Für die gesamte Strecke kostete die Bergfahrt 50Pf. und war um die Hälfte teurer als die Talfahrt mit 25Pf. Beim Lösen einer Rückfahrkarte wurde der Preis mit 59Pf noch billiger, da der Fahrpreis zur damaligen Zeit ab 60 Pf. steuerpflichtig wurde. Der Betrieb der „Herkulesbahn“ schränkte sich durch die Folgen des ersten Weltkrieges ein, doch die jährliche Beförderungsziffer stieg von 500.000 auf 800.000 Fahrgäste. Probleme entstanden durch überfüllte Wagen, übermäßige Beanspruchung des Materials und mangelnde Wartung in Werkstätten durch Personalmangel. Ab 1923 wurden zur Förderung der Rentabilität die Seiten der „Herkulesbahn“ als Werbeflächen vermietet. 1927 übernahm die „Große Casseler Straßenbahn AG“ die „Herkulesbahn“ aufgrund der hohen Verschuldung. Zwar gab es ab diesem Zeitpunkt Übergangsfahrscheine, jedoch wurde sie aufgrund des teuren Umbaus und den Zeitumständen der Inflation und des zweiten Weltkrieges nicht ins Netz der Straßenbahn mit einbezogen. Nach und nach ersetzen der Ausbau des Liniennetzes und der Einsatz von Omnibussen die „Herkulesbahn“. Insgesamt fuhr die Linie der „Herkulesbahn“ 63 Jahre von 1903 bis 1966.² Mit den technischen Errungenschaften entwickelte sich das Regelwerk des menschlichen Miteinanders in öffentlichen Verkehrsmitteln. Zwar verfügen wir heute nicht über die Möglichkeit die Begebenheiten in einer Straßenbahn früherer Zeiten zu beobachten, doch dokumentiert ein Film mit dem Titel „Schaffnerin Christa“³ vom 3. Oktober 1943 einen kleinen Ausschnitt des Alltags in der „Herkulesbahn“. Dabei wird deutlich, dass das Phänomen von überfüllten Wagen schon damals an Knotenpunkten existierte. Charakteristisch für diese Zeit ist auch die Dienstleistung des Schaffners mit dem Verkauf der Fahrkarten während der Fahrt im direkten Kontakt mit dem Fahrgäst. Der Film suggeriert zudem ein familiäres und freundliches Miteinander.



² Vgl. Stör, Scharbaum, Werner (1982) S. 13 ff., ³ Vgl. Film

ERSTE EINDRÜCKE

Der historische Zugang zur Straßenbahn ermöglichte uns, bis zu den Wurzeln der KVG zurück zu blicken. Die Historie portraitiert sehr genau den Wohlstand der Stadt Kassel durch den technischen Fortschritt. Allein die Gründung der KVG als Aktiengesellschaft charakterisiert den Eigenbetrieb der Stadt Kassel. Dabei war es uns wichtig einen Einblick in die historische Entwicklung aufzuzeigen, um die Verkörperung der Straßenbahn als solche besser zu verstehen und uns in diesem Zusammenhang mit unseren Beobachtungen vielfältiger auseinander zu setzen.

Die erste Phase der Feldforschung galt der gemeinsamen Orientierung durch freies Beobachten in der Linie eins. Wir teilten uns in die drei gegliederten Abschnitte der Straßenbahn auf und sammelten unabhängig voneinander unsere ersten Eindrücke. Die Verhaltensweisen und Gewohnheiten der Fahrgäste, die sich hauptsächlich als Fremde begegnen, ließen sich an vielfältigen Begebenheiten skizzieren. Während der Reflexion unserer Feldprotokolle entdeckten wir schnell eine kollektive Übereinstimmung und fokussierten die Thematik der Privatsphäre im öffentlichen Raum.

Wir folgerten, dass die Benutzung der Straßenbahn hauptsächlich dem Transfer dient. Einerseits ist die Straßenbahn durch ihre Beschaffenheit räumlich beschränkt. Andererseits kommt ein Platzmangel durch weitere Fahrgäste hinzu. Dadurch wird der Fashrgast in seiner Privatsphäre durch Begegnungen unweigerlich eingeengt. Die Bewahrung und Erweiterung der individuellen Privatsphäre definiert sich durch die Aneignung öffentlichen Raumes wie beispielsweise das Blockieren eines freien Sitzplatzes, Zeitung/Buch lesen, telefonieren, Musik hören oder der Blick aus dem Fenster. Erweitert sich der beengte Raum in Form von auftretenden Störungen in Verbindung mit der individuellen Wahrnehmung, hat dies die Verteidigung der eigenen Privatsphäre zur Folge. Uns fiel dabei auf, dass Störfaktoren hauptsächlich durch Sinne wahrgenommen werden (Sehen, Hören, Riechen, Schmecken, Gefühlsentwicklung). Aus dieser Konstellation entsteht ein zwischenmenschliches Spiel aus Aktion und Reaktion. Zum Schutz der Privatsphäre dient die Kommunikation in ihrer Vielfältigkeit (verbal/nonverbal, direkt/indirekt) als Abgrenzung. Kommunikation kann aber auch zum Störfaktor werden.

STEHEN SIE BITTE AUF,
DAS IST EIN
BEHINDERTEN PLATZ!

IN WELCHEM ZUSAMMENHANG STEHT DIE VERLETZUNG SOZIALER REGELN UND INTERAKTIVER KOMPROMISSBEREITSCHAFT



FOKUSSIERUNG DES FORSCHUNGSGEGENSTANDS

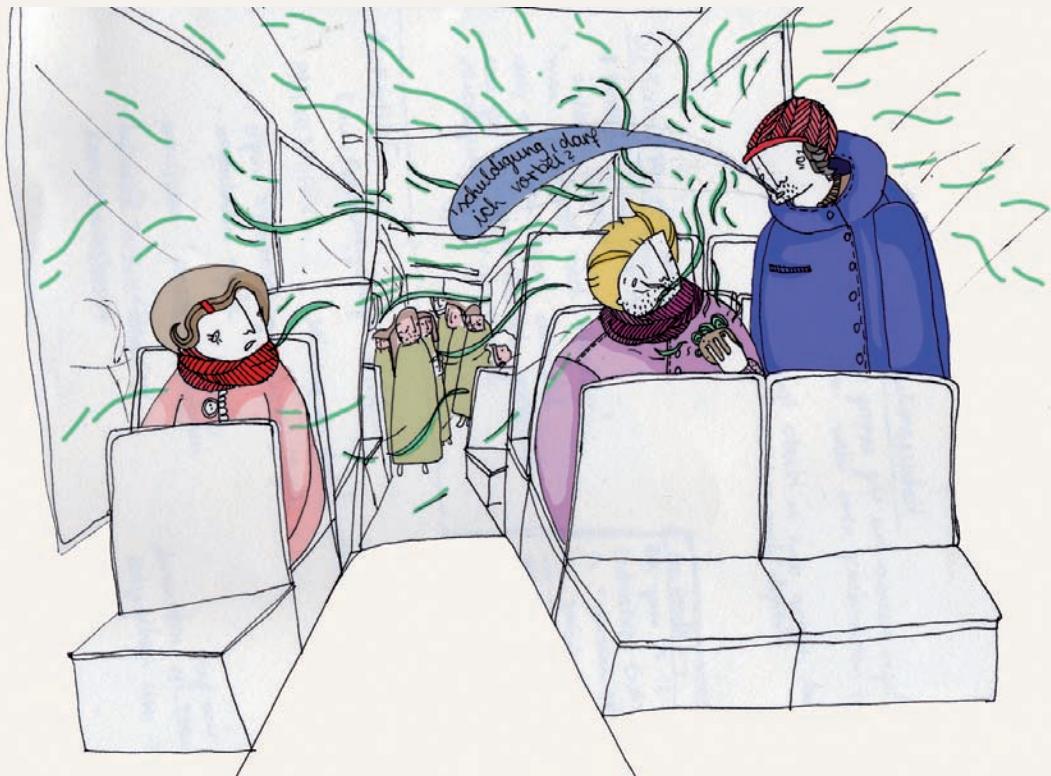
Anknüpfend an die Erkenntnisse unserer ersten Beobachtungsphase entwickelten wir weiterführende Ideen über ein ungeschriebenes Regelwerk einer sozialen Ordnung im Verhalten der Fahrgäste. Unser weiteres Vorgehen bestand aus der Untersuchung folgender Forschungsfrage: In welchem Zusammenhang steht die Verletzung sozialer Regeln mit interaktiver Kompromissbereitschaft?

Im Vordergrund unserer Untersuchung stand dabei das menschliche miteinander in der Straßenbahn. Ein Individuum dringt, durch den Kontakt aufbau zu einem anderen Individuum, in dessen Privatsphäre ein. Wird dieses Handeln als Grenzüberschreitung wahrgenommen, resultiert daraus eine Behauptung der eigenen Privatsphäre bzw. ein Rückzug aus dem für sich eingenommenen Raum. Dies geschieht situationsbedingt freiwillig oder unfreiwillig bzw. bewusst oder unbewusst. Erheblich ist auch der persönliche Stellenwert. Wie werde ich wahrgenommen und wie ist die Reaktion auf mich bzw. meine Reaktion auf andere und wie nehme ich meine Umwelt wahr. Unsere eigenen Wertvorstellungen von Normen und Regeln geraten hierbei deutlich auf den Prüfstand. Die stetige Konfrontation mit befremdlichen Situationen setzt eine Kompromissbereitschaft voraus, um Störungen zu vermeiden und gegebenenfalls auf sie einzugehen.

Das Arrangieren bedingt sich zusätzlich durch kulturelle, geschlechtliche und altersbedingte Unterschiede. Dabei pendelten unsere Beobachtung stetig zwischen den Phänomenen Provokation und Rücksichtnahme. Situationsbedingt sind wir bereit uns unterzuordnen bzw. unsere Privatsphäre zu komprimieren oder aufzugeben. Ein immer wiederkehrendes Verhaltensmuster aus Nähe und Distanz kristallisiert sich unter den Fahrgästen heraus, ebenso eine Aufrechterhaltung der individuellen Höflichkeitsformen. Drei Kategorien gewannen für uns eine besondere Bedeutung und bündeln die Ergebnisse unserer Untersuchung: Telefonate als Störfaktor, Ein / Ausstieg, Platzwahl.

TELEFONATE ALS STÖRFAKTOR: Gespräche mit Handys katgorisieren wir als häufigen Störfaktor. Bei Telefonaten ist die empfundene Lautstärke häufig höher als bei normalen Gesprächen. Die meisten Fahrgäste tolerieren diese Störung. Nur wenige intervenieren, worauf weitere Fahrgäste unterstützend einwirken. Folglich entwickelt sich eine Unklarheit durch unterschiedliche Standpunkte. An diesem Punkt scheiden sich die Geister, ob Telefonate in öffentlichen Verkehrsmitteln legitim sind oder nicht, da sie nur teilweise verboten sind.





EIN- / AUSSTIEG: Zur Mobilität innerhalb der Straßenbahn wird deutlich, dass zunächst nicht auf die verbale Kommunikation als Hilfsmittel zurück gegriffen wird. Die verbale Kommunikation wird – im Vergleich mit körperbezogenen Interaktionen – deutlich vernachlässigt. In Stresssituationen zeigt sich bei einigen Fahrgästen eine geringe Frustrationsgrenze in Form von Drängeln, Schubsen und Beschweren, bei dem auch der Zeitfaktor eine große Rolle spielt. Grundsätzlich konnten wir jedoch eine generelle Solidarität unter den Fahrgästen beobachten, die sich entweder gegen den Fahrer richtet oder gegen einen Fahrgäst der einen Störfaktor darstellt. Situationsbedingt variiert die Solidaritätsspanne von gar nicht bis sehr hoch. Das Verlassen und Betreten der Straßenbahn regelt im Normalfall das Prinzip des „Erst Aussteigen Lassen“ und dann einsteigen. Dabei fällt auf, dass sich die meisten Fahrgäste rechtzeitig (ca. eine Station vorher) zum Austeigen bereit machen.

Allgemein gelten Hilfestellungen als selbstverständlich, wie beispielsweise Hilfe mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl sowie das gegenseitige Türöffnen per Knopfdruck.

PLATZWAHL: Das Anbieten des eigenen Platzes signalisiert eine Kompromissbereitschaft zur Aufrechterhaltung der sozialen Ordnung. Die egoistische Sicherung des Wunschplatzes sowie die Platzbelagerung durch Unachtsamkeit stellen deutliche Störungen dar. Bei der Platzordnung entsteht demnach eine Hierarchie. Die Ordnung wird durch Mimik und Gestik oder auch durch Ignoranz gegenüber anderen abgesteckt. Auch hier sind Irritationen der sozialen Ordnung durch verschiedene Standpunkte möglich. Der festgelegte Platz für Kinderwagen, Fahrräder, Rollstühle, etc. wird möglichst freigegeben.

An diesen Beispielen wird das ungeschriebene Regelwerk einer sozialen Ordnung im Verhalten der Fahrgäste sehr deutlich. Die Regelung grundlegender Situationen, die das Wohlergehen der Allgemeinheit betreffen, wird durch die soziale Gemeinschaft der Fahrgäste aufrecht erhalten. Wir erkennen eine interaktive Kompromissbereitschaft zum Wohle der Gemeinschaft. Durch diesen Prozess werden Regeln im Raum der Straßenbahn aufrechterhalten. Werden die sozialen Grenzen durch eine auftretende Situation verletzt, müssen sie je nach Situation aufrecht erhalten oder neu definiert werden.

DIAGRAMM ZU WOHLBEFINDEN UND STÖRUNG DER PRIVATSPHÄRE

In der dritten Phase unserer Beobachtung konzentrierten wir uns auf eine genauere Visualisierung der Erkenntnisse. Dafür war es nötig die verschiedenen Situationen aus zwei Blickwinkeln heraus zu betrachten. Einerseits gewannen wir unsere Erkenntnisse durch die Betrachtung von außen, um objektive Beobachtungsergebnisse zu beschreiben.

Andererseits wechselten wir im Hinblick auf die erlebten Situationen unseren Blickwinkel und legten unser Augenmerk auf unsere persönlichen Empfindungen während der Feldforschung. Zur Illustration fassten wir unsere subjektive Wahrnehmung in drei unabhängigen Diagrammen zum Wohlbefinden und zu Störungen der Privatsphäre zusammen und unterlegten sie zur Verdeutlichung zusätzlich mit Fotos und Zeichnungen. Im Vorfeld entwarfen wir die Fahrstrecke als Grundlage des Diagramms.

Dazu schrieben wir die Haltestellen hintereinander über die Breite eines Din A4 Blattes, aus der Entfernung betrachtet ergibt er einen Mittelstrich als Ausgangslinie. Zudem legten wir verschiedene Farben für unterschiedliche Störungen fest, die wir während der Fahrt in unser Diagrammmuster eintrugen.

Nach der Fahrt ließ sich an Hand der Störungshäufigkeiten ein Wohlfühlbereich (blaue Linie) und ein Störungsbereich (rote Linie) festlegen. Auch überlastete Knotenpunkte und feste Stoßzeiten ließen sich bestimmen.



Störungsbereich

Wohlfühlbereich

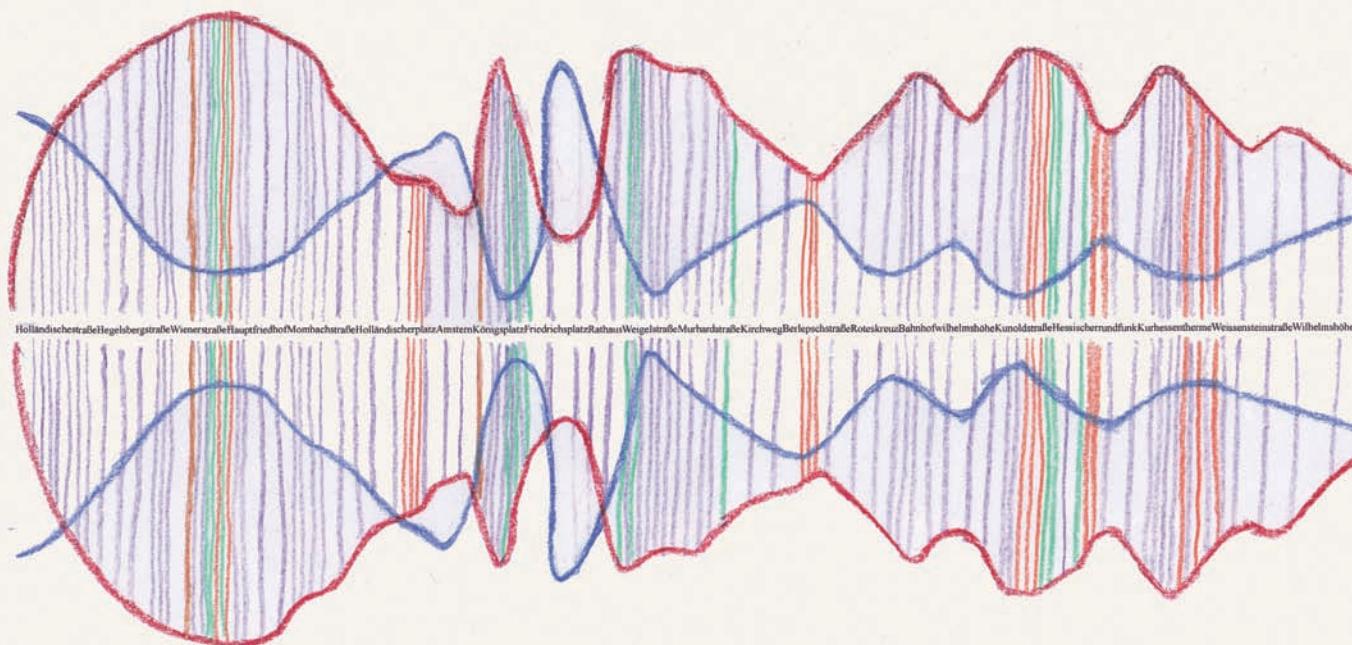
Zustieg / Platzmangel

Gespräche

Fahrstil

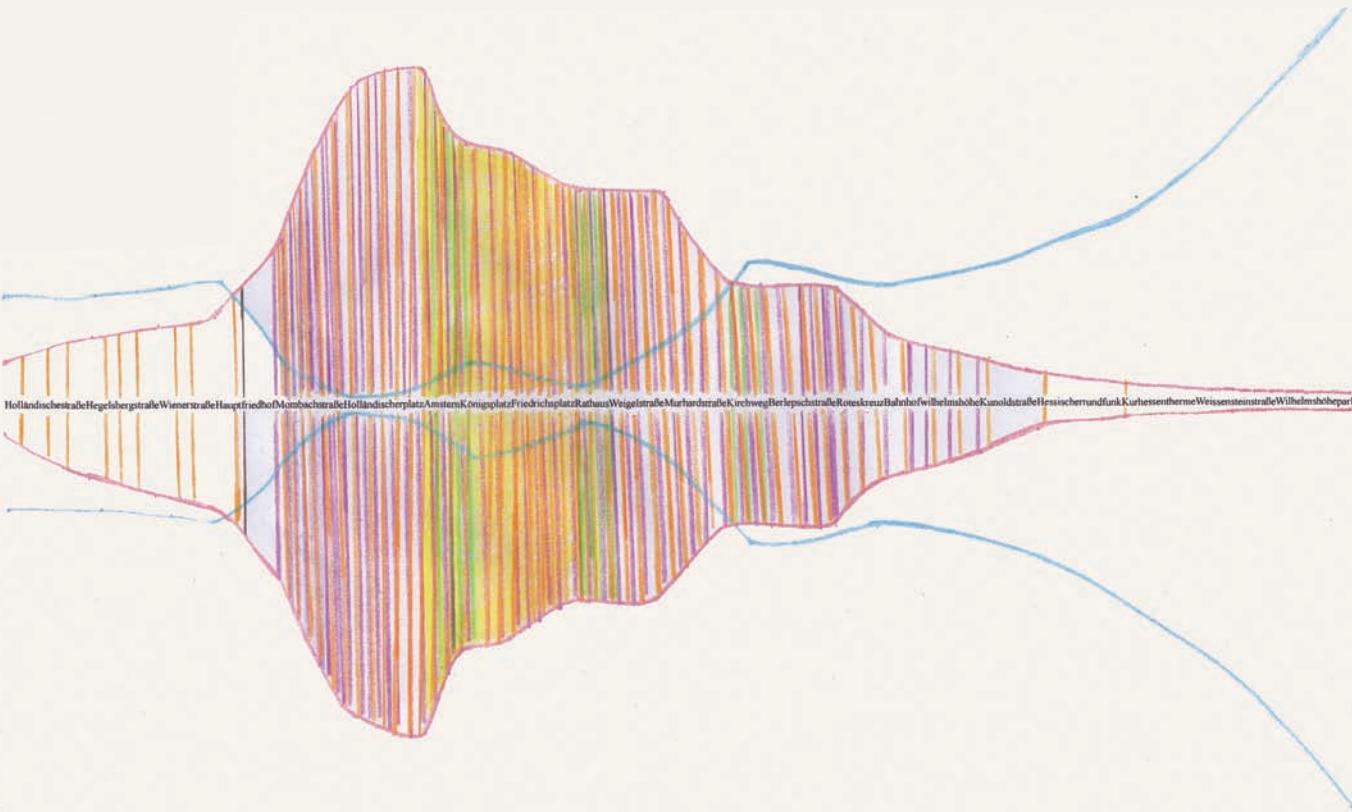
Gerüche

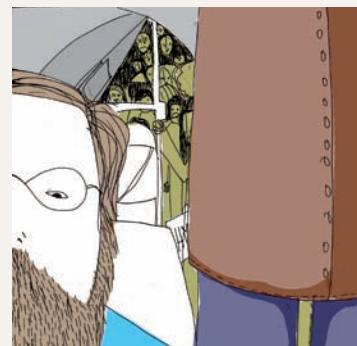
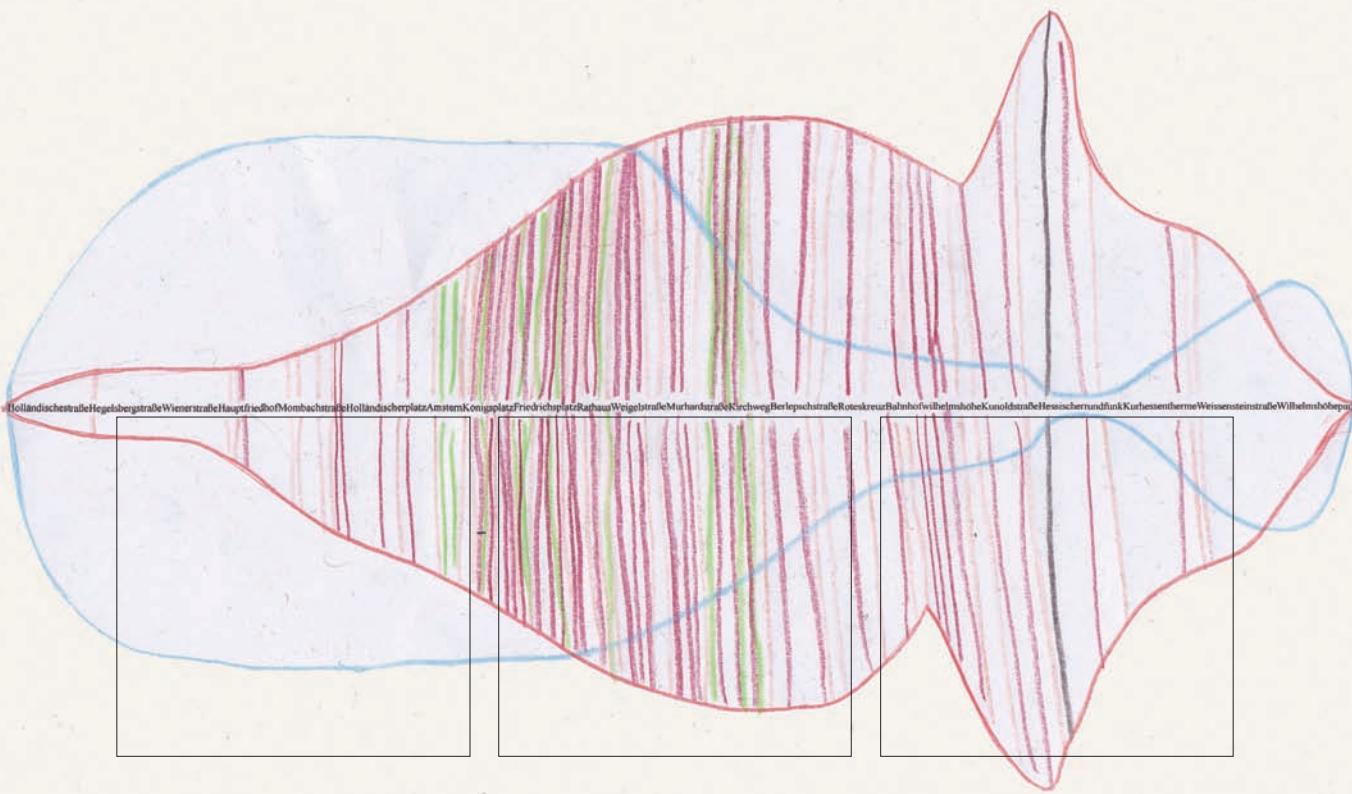
Hundegebell





Störungsbereich Wohlfühlbereich Zustieg/Platzmangel Gespräche Fahrstil Gerüche Hundegebell





Störungsbereich

Wohlfühlbereich

Zustieg / Platzmangel

Gespräche

Fahrstil

Gerüche

Hundegebell

FAZIT

Zunächst ist zu betonen, dass die Ergebnisse unserer Forschungsarbeit einen kleinen Ausschnitt aus einem komplexen Themengebiet der Identität im öffentlichen Raum darstellen. Die Straßenbahn als öffentliches Verkehrsmittel ist eine kostengünstige und umweltschonende Alternative zum Automobil. Betrachten wir den Transfer von A nach B, dient er in jeder Form der Mobilität über kurze und lange Strecken als Mittel zum Zweck. Durch unsere Beobachtungen in der Feldforschung stellen wir durch wiederkehrende Begebenheiten fest, dass der Fahrgast weniger Verantwortung hat. Er muss nicht selbst fahren und kann sich dadurch mehr auf sich und seine Bedürfnisse konzentrieren. Die Fahrgäste begegnen sich als Fremde. Die Verantwortung untereinander wird durch die gegebene Anonymität des Fahrgastes aufgehoben.

Bei starker Nutzung besonders an Knotenpunkten, wie beispielsweise die Haltestelle Holländischer Platz, wirkt der zunehmend beschränkte Raum der Straßenbahn beengend und ist ein Ort an dem Menschen unausweichlich aufeinander treffen. Diese Konfrontation löst beim Fahrgast Störungen seiner individuellen Privatsphäre aus. Grundsätzlich geht jeder davon aus, dass er eine Privatsphäre hat, wobei sie sich durch den gesellschaftsbedingten Umgang mit Nähe und Distanz definiert und nur schwer greifbar ist. Obwohl die Privatsphäre nicht messbar ist, konnten wir sie durch unsere Beobachtungen erkennen. Gerade in einer überfüllten Straßenbahn muss der Fahrgast auf die Unberührtheit seiner Privatsphäre verzichten, da sich die Möglichkeit durch den beengten Raum nicht ergibt und mangelnd Rücksichtnahme vorausgesetzt werden muss. Der Fahrgast geht den Kompromiss ein seine Privatsphäre zu beschränken. Der Fahrgast betritt jedoch als Einzelgänger die Straßenbahn und stellt automatisch durch seine Orientierung der Platzwahl, im technisch geschlossenen Raum und im sozial offenen Raum, einen Kontakt zu den anderen Fahrgästen her, um grundsätzlich seine Privatsphäre zu verteidigen.

Ob der Fahrgast in seiner Umgebung die eigene Identität anonym hält oder sich der Öffentlichkeit preisgibt, ist individuell vom Fahrgast und der Situation abhängig. Durch ein Gespräch werden mehrere Kontroversen deutlich. Diese Beobachtung wird am Beispiel des Moments eines Telefonats in der Straßenbahn durch einen Bruch in der Privatsphäre besonders deutlich.

Telefoniert ein Fahrgast vergrößert er einerseits seine Privatsphäre gegenüber den anderen Fahrgästen. Andererseits gewährt er einen tiefen Einblick in seine Privatsphäre in dem er durch die Lautstärke und Inhalte intime Informationen über sein Leben preisgibt. Er nimmt im Augenblick des Telefonates nicht wahr, dass er sein Umfeld durch intime Einblicke in sein Leben ungefragt an sich teilhaben lässt. Entscheidet er sich bewusst für die Konfrontation signalisiert er deutlicher den Wunsch wahrgenommen zu werden. Die anderen Fahrgäste sind unweigerlich gezwungen sein Gespräch mit anzuhören und in einem positiven oder negativen Sinn darauf zu reagieren. Betrachten wir die Seite der eventuell beeinträchtigten Fahrgäste genauer, ist die Reaktion deutlich von einer Offenheit oder Verschlossenheit der eigenen Person gegenüber befremdlichen Situationen abhängig. Werden die Fahrgäste in ihrer Privatsphäre eingeengt, verteidigen sie diese durch eine direkte Reaktion mittels Sprache oder eine indirekte Reaktion durch Mimik /Gestik. Amüsieren sich die Fahrgäste erhält das Telefonat einen positiven Unterhaltungswert. Ist der telefonierende Fahrgast rücksichtsvoll und telefoniert leise bildet er keinen Störfaktor und gibt somit seine Identität nicht preis.

Abschließend ist zu sagen, dass die Straßenbahn als solche ein gesellschaftliches Erlebnis ist. Der Fahrgast tendiert immer zu Orten mit einer geringen Anzahl von Menschen, um seiner Privatsphäre und seinem Dasein mehr Platz zu gewähren. Ist der Platz nicht vorhanden muss er sich mit der beengenden Situation arrangieren und seine geschützte Position verlassen. Die Aufrechterhaltung der Privatsphäre ist ein erlebbbares Bedürfnis, welches sich durch einen beengenden Raum wie der Straßenbahn in einer räumlichen sowie geistigen Sphäre erweitert. Besitzt der Fahrgast kein Beschäftigungsmittel wie ein Buch, eine Zeitung, einen MP3-Player, ein Handy oder ähnliches ist er während der Fahrt auf sich allein gestellt. Der Fahrgast ist zu sehr mit sich selbst beschäftigt, weil er erstmal nur sich hat und reagiert dadurch empfindlicher auf Reize. Empfinden die Reize als Bedrängung, bauen sie die Bewahrung der Privatsphäre als Schutzmechanismus auf.

WEITERFÜHRENDE GEDANKEN

Das Ergebnis unserer Untersuchung definiert das Bedürfnis des Fahrgastes seine Privatsphäre aufrecht zu erhalten. Das Wohlbefinden des Fahrgastes steht für ihn dabei im Vordergrund. Die gesamte Umwelt in der Straßenbahn nimmt auf den Fahrgast Einfluss. Diese Feststellung verdeutlichte uns, dass der Fahrgast zudem durch die Ideologie und Richtlinien der KVG gesteuert wird. Der Alltag im Kommunikationszeitalter läuft schneller. Der Transfer auch. Heute beträgt die maximal zulässige Geschwindigkeit der Straßenbahn 50km/h in der Stadt. Das Draußen zieht in einer schnellen Bewegung im Fenster vorbei und die Umgebung verändert sich rasant. Die Fahrgäste in der Straßenbahn versuchen sich während der Fahrt zu beschäftigen und reagieren dadurch stärker auf Reize. Die Straßenbahn hält. Es steigen mehr Menschen ein als aus. Ein langer, Nerv tönder Piep-Ton, signalisiert das Schließen der Türen. Ihre Fahrt geht weiter und endet mit ihrem Fahrziel in der Tarifzone Stadt Kassel oder KasselPlus. Reisen wir in der Zeit zurück verlangsamt sich die Höchstgeschwindigkeit auf 20km/h. „Schaffnerin Christa“² trägt handschriftlich ihre Fahrscheine ein und verkauft sie an die Fahrgäste. Ihre Person repräsentiert das Unternehmen und stellt einen persönlichen Bezug zum Fahrgast her. Christa hält mit ihrer Servicedienstleistung eine grundlegende Kommunikation aufrecht sowie ein Gefühl des Vertrauens zur „Herkulesbahn“ her. Mit dem direkten Verkauf der Fahrkarten vertraut sie wiederum darauf, dass die Fahrgäste selbstverständlich eine Fahrkarte bei ihr lösen. Das Vertrauen in die Fahrgäste ist im Jahr 2011 gänzlich verloren gegangen. Sie werden nicht mehr bedient sondern in Form von Fahrkartenkontrolleuren, Sicherheitspersonal und Kameras kontrolliert. Der Fahrgast trägt die Buße der Entwicklung von der Servicedienstleistung zur anonymen Selbstbedienung durch den Fahrkartenautomat. Die KVG erhebt immer wieder Umfragen über Linienstrecken und Fahrkarten. Doch gehören diese Rahmenbedingungen mittlerweile zu einer Dienstleistung ohne Service. Betrachten wir diesen Faktor aus einer sozialwissenschaftlichen und nicht aus einer betriebswirtschaftlichen Perspektive, verlagert sich die technische Hülle der Bahn als Kommunikationsmedium (Werbung) in das Innere der Straßenbahn.

Würde die KVG durch die Aufnahme einer Serviceleistung den Aufenthalt der Fahrgäste positiv beeinflussen, könnte sie das erlebbare Wohlbefinden zur Förderung des urbanen Lebens nutzen und dadurch ihre Verantwortung gegenüber den Fahrgästen anders Wahrnehmen. Die Straßenbahn wird gesellschaftsfähiger und erhält zudem eine Imageaufwertung.

Die KVG orientiert sich, in Anlehnung an die „tramSession“³ unter dem Motto „Mit der Partybahn zur Party fahr'n!“, in Form von Sonderwagen neu. An diesem Punkt könnte sich die KVG auch in eine andere Richtung orientieren und Sonderwagen beispielsweise an Knotenpunkten und zu Stoßzeiten einsetzen. Zudem könnte die Straßenbahn Stauraum für Gepäck ermöglichen. Weitere Anregungen, um besseren Service anzubieten, lassen sich aus der Zusammenfassung der Ergebnisübersicht zu Störfaktoren entnehmen: Verspätung oder Ausfall der Straßenbahn, Lautstärke (Gespräche, Telefonate, Musik, Kinder, Hunde), Platzmangel (Kinderwagen, Rollstuhl, Fahrrad, Menschen) Fahrstil und Stimmung des Personals, Temperatur (Menschenmassen, Heizung, Klimaanlage) Gerüche (Nahrung, Körperflüssigkeiten, Parfum) Krankheitserreger (Ansteckung durch kranke Fahrgäste), mangelnde Rücksichtnahme anderer Fahrgäste.

Welche Möglichkeiten der Serviceleistung dem urbanen Raum dienen, lässt sich weiter erforschen. Um den Bedürfnissen des Fahrgastes gerecht zu werden, entwickelten wir als Resümee unserer Ergebnisse, die Straßenbahn der Zukunft.

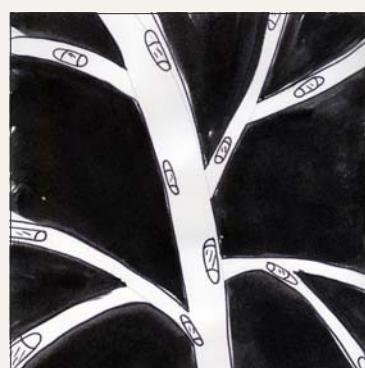
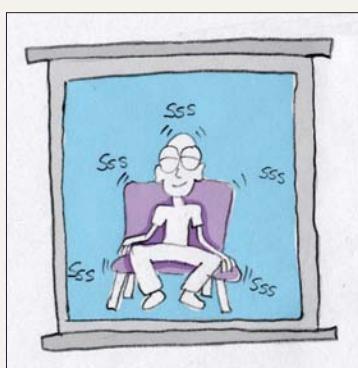
¹ Schienennetz-Benutzungsbedingungen der KVG, ² Film, ³ Vgl. Partybahn

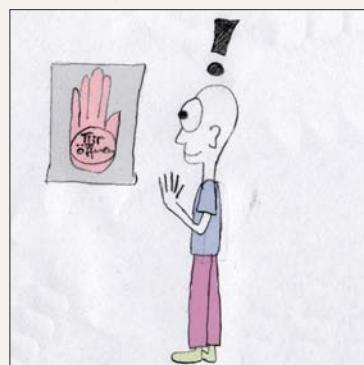
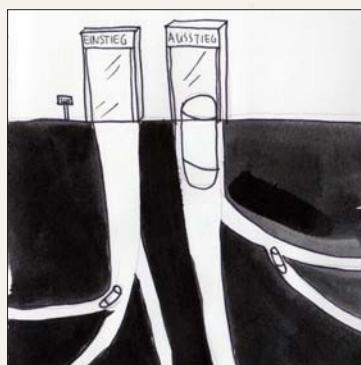
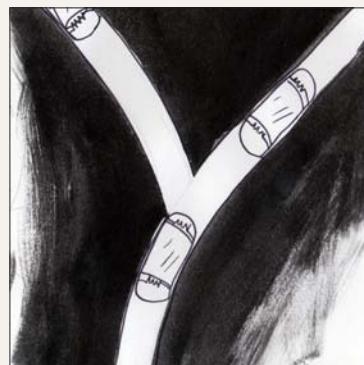
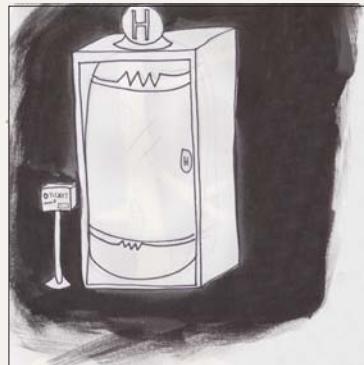
TRAMTOPIA

Die Straßenbahn der Zukunft verläuft in einem unterirdischen Tunnelsystem. Das komplexe Netz ist zweigleisig angelegt und wird aus einer Mischung aus Luftdruck und Magnetismus angetrieben und gesteuert. An den Haltestellen befinden sich große Lager von Transfer-Kapseln. Dockstationen verweisen auf die einzelnen Straßenbahnlinien, über die der Fahrgäst die Kapseln besteigen kann, die ihn an sein Ziel bringen. Bei hohem Bedarf lassen sich die Kapseln zudem zu einer Kette aneinanderreihen. Die Kapsel, die dem Einzeltransport dient, ist hauptsächlich auf die Bedürfnisse des Fahrgäste ausgelegt. Die Breite beträgt 1,20m und die Länge 1,50m. Die Höhe ist auf 2,50m festgelegt, da sich das technische Equipment in der Decke und im Boden der Kapsel befindet. Mit einem leichten Druck der Handfläche auf den Handscanner wird diese geöffnet (es existieren keine Türklinken mehr). Der Fahrgäst betritt die Kapsel und wird vom Bordcomputer mit einer angenehmen Stimme begrüßt und aufgefordert die Kapsel durch die Registrierung per Cashcard in Betrieb zu nehmen. Die Cashcard ist das digitale Zahlungsmittel der zukünftigen Welt. Sie ähnelt unserer heutigen Bankkarte und ist mit einem Chip versehen, auf der neben Informatiinen der Liquidität die jeweilige Identität komplett gespeichert ist.

Der Fahrgäst loggt sich per Cashcard in das System ein und die Tür wird Schalldicht verschlossen. Die Enge der Kapsel wird unmittelbar durch die Blue-Screen-Funktion optisch aufgehoben. Das Bild lässt sich per Sprachcomputer wählen, ebenso die Bestimmung des Fahrziels, die Temperatur- und Lichtregelung sowie ein Duftzerstäuber für ein angenehmes Raumklima. Der Sprachcomputer ist zudem auf alle Sprachen der Welt programmiert und erkennt sie einerseits an den Informationen der Cashcard und andererseits an der verbalen Sprache des Fahrgäste. Der Fahrgäst hat es sich auf einem verstellbaren Sitz im Liegen oder Sitzen bequem gemacht und nutzt eventuell die Massagefunktion. Während seinem kurzweiligen Aufenthalt hat der Fahrgäst die Gelegenheit zwischen Musik, Nachrichten, Videos, Internet oder absoluter Ruhe seinen Aufenthalt zu gestalten.

Der Fahrgäst erhält nach dem Transfer die Möglichkeit seine Einstellungen für die nächste Fahrt zu speichern. Nach Verlassen der Kapsel wird diese, ähnlich dem Prinzip der selbstanreinigenden Toilettenbrille, automatisch für den nächsten Fahrgäst desinfiziert. Für Menschen mit Einschränkungen oder Behinderungen stehen Kapseln mit Touchscreen-Bedienung zur Verfügung. Zudem gibt es barrierefreie Kapseln für Rollstuhlfahrer.





WEITERFÜHRENDE LITERATUR

- Glaser, Barney G./Strauss, Anselm L. (1998): Groundet Theory: Strategien qualitativer Forschung. Bern.
- Goffman, Erving (1982): Das Individuum im öffentlichen Austausch – Mikrostudien zur öffentlichen Ordnung. Berlin.
- Lamneck, Siegfried (1995): Qualitative Sozialforschung. Weinheim.
- Peterzelka, Klaus (2002): 1877 bis 2002 – 125 Jahre Straßenbahn in Kassel. Kassel.
- Schulz von Thun, Friedemann (2001): Miteinander Reden – Störungen und Klärungen. Hamburg.
- Stör, G.A./Schlarbaum, Otto /Werner, Hilmar (1982): Die Herkulesbahn – Geschichte einer elektrischen Bergbahn. Kassel.
- Wartenweiler, Frank (1978): Raum und Zeit als Dimensionen des Ausdrucksgeschehens. Zürich.

INTERNETQUELLEN

- Film (Zugriff am 09.06.2011) url:<http://www.neue-herkulesbahn.de/history/video.html>
- Schienennetz-Benutzungsbedingungen der KVG (Zugriff am 09.06.2011) url:<http://www.kvg.de/fileadmin/kvg/dokumente/Netznutzungsbedingungen/KVG-Schienennetz-Benutzungsbedingungen.pdf>
- Partybahn (Zugriff am 09.06.2011) url:<http://de-de.facebook.com/event.php?eid=208464785849150>

Corinna Hartmann, Ilknur Kocer, Yasin Yilmaz

IM WINTERSEMESTER 2010/11 UND SOMMERSEMESTER 2011

› EINLEITUNG

MECHTHILD BERESWILL
GABRIELE FRANZISKA GÖTZ

› STRUKTUR IN BEWEGUNG [18]

JULIA BAVYKA
MALIKA KARIMOVA
KATI LIEBERT

› WER BIST DU EIGENTLICH? [36]

MAREN GÄRTNER
OLGA HOLZSCHUH
MIRIAM ZAPP

› SPRACHRAUM STRASSENBAHN [54]

SUSANN BETKER
SHEREE BETZ
SUSANNE KERSTEN
MAX SCHÄFER

› EMOTIONEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM [72]

MAGDALENA APEL
BEATE KRÜGER
NICOLE SPORREN

› DYNAMISCHER AUSTAUSCH ZWISCHEN INTERNEM UND EXTERNEM RAUM [90]

SUSANNA HUCKE
LUCIA OLIVIERI
SARAH WIRKNER

› ZIVILCOURAGE UND SO [108]

KATHARINA BUSEMANN
ANNE KURAT
HANNA STABREY

BURCU TÜRKER

› PRIVATSPHÄRE UND STÖRUNG [126]

CORINNA HARTMANN
ILKNUR KOCER
YASIN YILMAZ