



**University of  
Zurich** <sup>UZH</sup>

**Zurich Open Repository and  
Archive**

University of Zurich  
University Library  
Strickhofstrasse 39  
CH-8057 Zurich  
[www.zora.uzh.ch](http://www.zora.uzh.ch)

---

Year: 2012

---

## **Bahnhöfische Welten - Alltagskultur und städtische Kultur am Bahnhof**

Hengartner, Thomas

Posted at the Zurich Open Repository and Archive, University of Zurich  
ZORA URL: <https://doi.org/10.5167/uzh-75920>  
Journal Article  
Published Version

Originally published at:  
Hengartner, Thomas (2012). Bahnhöfische Welten - Alltagskultur und städtische Kultur am Bahnhof. Collage. Zeitschrift für Planung, Umwelt und Städtebau, (4):22-24.

# COLLAGE 4/12

Zeitschrift für Planung, Umwelt und Städtebau  
*Périodique d'urbanisme, d'aménagement et d'environnement*  
Publikation FSU, KPK/COSAC/COPC



THEMA

Bahnhofswelten/  
*Univers de gares*

FORUM

Landschaft und Freiraum  
stärker ins Zentrum rücken  
«Der Metropolitanraum Zürich als  
Parklandschaft»

# Inhalt / Sommaire

## NEWS

- 4 Aktuelles aus Planung, Umwelt und Städtebau /  
*L'actualité de l'urbanisme, de l'aménagement  
et de l'environnement*

## THEMA

- 7 Vom Bahnhof zum multifunktionalen Raum /  
*De la gare à l'espace multifonctionnel* (Stefan Zemp)
- 10 Conduire un projet d'infrastructures en milieu dense  
– La gare de Lausanne / *Infrastrukturprojekte  
im dichten Siedlungsraum – Der Bahnhof Lausanne*  
(Laurent Matthey, Urs Zuppinger)
- 13 Von Stellwerken, Lokremisen und Güterschuppen  
– Kleinbahnhöfe im Thurgau: 150 Jahre Verkehrs-  
geschichte / *Postes d'aiguillage, dépôts de locomotives  
et entrepôts à marchandises – les petites gares du  
canton de Thurgovie* (Beatrice Sendner)
- 17 Bahnhof Oerlikon – Vom Nadelöhr zum vernetzten Ort /  
*La gare d'Oerlikon – du chas d'aiguille au nœud  
ferroviaire* (Pia Anttila)
- 20 Bauen im Naturschutzobjekt: Zürich HB–Altstetten /  
*Zurich Gare centrale–Altstetten: construire en milieu  
écologique protégé* (Barbara Huber)
- 22 Bahnhöfische Welten – Alltagskultur und städtische  
Kultur am Bahnhof / *Univers de gares – entre vie  
quotidienne et culture urbaine* (Thomas Hengartner)

## FORUM

- 25 Landschaft und Freiraum stärker ins Zentrum rücken  
«Der Metropolitanraum Zürich als Parklandschaft»  
(Gudrun Hoppe)

## INFO

- 30 Nachrichten FSU / *Informations de la FSU /  
Informazioni della FSU*



## IMPRESSUM

### COLLAGE

Zeitschrift für Planung, Umwelt und Städtebau  
(erscheint 6 mal pro Jahr) /  
*Périodique d'urbanisme, d'aménagement et  
d'environnement (paraît 6 fois par année)*

### Herausgeber / Edité par

FSU (*Fédération suisse des urbanistes /  
Fachverband der Schweizer Raumplanerinnen und  
Raumplaner / Federazione svizzera degli urbanisti /  
Federaziun Svizra d'Urbanists*); Organ der Kantons-  
planerkonferenz (KPK) / *Organe de la Conférence  
suisse des aménagistes cantonaux (COSAC)*

### Redaktion / Rédaction

Zentralkomitee / *Comité central*: Silvan Aemisegger,  
Léo Biétry, Dominik Frei, Andreas Gerber,  
Jenny Leuba, Henri Leuzinger, Isabelle Rihm,  
Barbara Wittmer; Westschweizer Komitee /  
*Comité romand*: Léo Biétry, Cédric Cottier,  
Sandra Guinand, Magali Henry, Jenny Leuba,  
Laurent Matthey, Jean-Daniel Rickli, Urs Zuppinger;  
Redaktion News / *Rédaction News*: Lea Guidon

### Kontakt und Inserate / Contact et annonces

COLLAGE, c/o Henri Leuzinger, Postfach 358,  
4310 Rheinfelden 1, Tel. 061 831 70 05,  
henri.leuzinger@bluewin.ch  
Verlangen Sie unsere Inserattarife und Termine /  
*Demandez nos tarifs d'annonces et nos échéances*

### Redaktionsschluss / Délai de rédaction

COLLAGE 5/12: 15.08.12  
COLLAGE 6/12: 15.10.12

### Abonnemente / Abonnements

Mitglieder FSU: im Mitgliederbeitrag enthalten /  
*Membres FSU: inclus dans le montant de la cotisation*

Einzelabonnemente Schweiz/Europa pro Jahr  
(inkl. Porto) / *Abonnements individuels Suisse/  
Europe, par année (y.c. frais de port)*  
CHF 85.00 / € 64,00

Kollektivabonnemente Schweiz pro Jahr  
(inkl. Porto) / *Abonnements collectifs Suisse,  
par année (y.c. frais de port)*

> 5 Ex.: CHF 75,00

> 20 Ex.: CHF 69,00

Kollektivabos Europa auf Anfrage /  
*Abonnements collectifs Europe sur demande*

Einzelhefte Schweiz/Europa (exkl. Porto) /  
*Exemplaires séparés Suisse/Europe  
(frais de port non compris)*

1 Ex.: CHF 16.00 / € 10,50

2–6 Ex.: CHF 14.50 / € 9,50

7–11 Ex.: CHF 12.50 / € 8,50

> 12 Ex.: CHF 9.50 / € 6,50

### Produktion / Production

Konzept, Gestaltung / *Graphisme, mise en pages*:  
Hahn und Zimmermann, Bern ([www.von-b-und-c.net](http://www.von-b-und-c.net))  
Druck / *Impression*: Stämpfli Publikationen AG,  
Bern (<http://publikationen.staempfli.com>)

### Hinweise / Avertissements

Für unverlangt eingereichtes Text- und Bildmaterial  
wird keine Haftung übernommen. Artikel, Infor-  
mationen sowie dem Heft beigelegte Prospekte,  
Initiativen und dergleichen können von der  
Meinung des FSU abweichen. Nachdruck nur mit  
Zustimmung der Autoren und Quellenangabe  
gestattet. Alle Text- und Bildrechte bleiben vor-  
behalten. / *La rédaction dispose librement  
des textes et images envoyés spontanément. Les  
articles et informations publiés dans la revue  
ainsi que les encarts (prospectus, initiatives, etc.)  
ne reflètent pas forcément la position de la  
FSU. Toute reproduction requiert l'autorisation de  
l'auteur et la mention de la source. Tous les  
droits sont réservés.*

### Titelblatt / Couverture

Beobachten und beobachtet werden (HB Zürich)  
(Fotos im ganzen Heft: Silvan Aemisegger, Basel)

# Bahnhöfische Welten – Alltagskultur und städtische Kultur am Bahnhof

**THOMAS HENGARTNER**

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



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

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

Italo Calvino, Wenn ein Reisender in einer langen Winternacht

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

Marc Augé, Nicht-Orte

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

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

## Momente des öffentlichen Verhaltens im Bahnhof

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




---

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




---

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




---

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

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

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

### **Momente privaten Verhaltens im Bahnhof**

Diese unterschiedlichen Ansprüche an den Bahnhof zeitigen auch Auswirkungen auf die Kultur des Wartens, namentlich des ungefragten Wartendürfens, die sich im Bahnhof etabliert hat. Sie wird durch den Ausbau des Bahnhofs zu einem kommerziellen Zentrum, oft unter anderem zulasten der Wartesäle, deutlich zurückgedrängt. Dadurch ergibt sich ein Paradox: Immer weniger Reisende benutzen den Bahnhof zum Warten, immer mehr Wartende aber sind Dauernutzer des Bahnhofs:

Wartende ohne Ziel, denen der Bahnhof zur Heimat und Warten zum Selbstzweck wird oder geworden ist. Dass der Bahnhof auch Nischen von Heimat oder wenigstens ansatzweiser Beheimatung bietet, macht ihn zu einem besonderen urbanen Ort. Der Bahnhofraum verfügt insgesamt über eine klare Binnenstruktur, ist deutlich räumlich segmentiert. Er teilt sich in eine Vielzahl unsichtbarer, jeweils von einzelnen Nutzergruppen okkupierter Räume auf, die sich zu einer eigentlichen Sozialtopographie zusammensetzen lassen. So haben sich namentlich soziale Gruppen wie Alkoholiker und Drogenabhängige, Gastarbeiter und Asylsuchende, Heimat- und Obdachlose, aber auch Rentner im Bahnhof oder in Bahnhofnähe etabliert. Im geschützten Bahnhofraum – sowohl was Witterung anbelangt als auch hinsichtlich einer auffälligen Sichtbarkeit – verfügen sie über bestimmte, klar umrissene Territorien, in denen sie sich eine eigene, gegen aussen hin oft verteidigte Umwelt geschaffen haben. Die Motive hierzu sind unterschiedlich: Allen gemeinsam ist der Umstand, dass Warten, Zeit verbringen im Bahnhof als eine selbstverständliche und unhinterfragte, auch weniger als anderswo gestörte Tätigkeit hingenommen wird bzw. wurde. Darüber hinaus bieten das Leben und Treiben in der Bahnhofhalle Abwechslungen und Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme.

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

---

#### **KONTAKT**

thomas.hengartner@uzh.ch

---

#### **RÉSUMÉ**

### *Univers de gares – entre vie quotidienne et culture urbaine*

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