

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

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (1995)

Heft: 2

Artikel: Reisen mit dem öffentlichen Verkehr - Reisen in der Öffentlichkeit?

Autor: Beglinger, Caroline

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957544>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

WENN WIR DAS ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL ALS ÖFFENTLICHEN RAUM INTERPRETIEREN, STELLEN SICH FOLGENDE FRAGEN: IN WELCHER ART WIRD DIESER ÖFFENTLICHE RAUM ERLEBT UND GEWERTET? WELCHEN EINFLUSS HAT DAS AUF DIE VERKEHRSMITTELWAHL?

Reisen mit dem öffentlichen Verkehr – Reisen in der Öffentlichkeit?

37

► Caroline Beglinger

„Ist hier noch ein Platz frei?“ „Ja, selbstverständlich, ich bitte Sie.“ „Fahren Sie auch in die Berge übers Wochenende?“ „Nein, schön wär’s ...“ - Szene erkannt? Freitag Abend in einem Zug, irgendwo zwischen zwei Bahnhöfen; zwei Fremde, die sich begegnen. Zufälligerweise, weil gerade da noch ein Platz frei ist, vielleicht, weil sie sich sympathisch sind, sitzen sie einander gegenüber.

Vom öffentlichen Verkehr, der allen offen steht

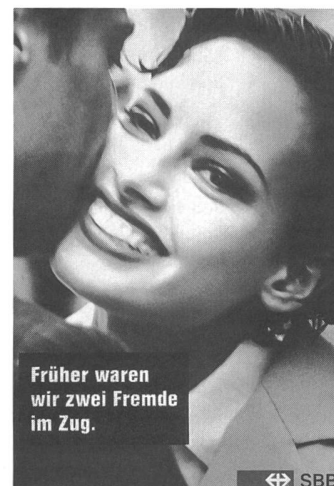
Öffentlicher Verkehr heisst nicht nur von der öffentlichen Hand bestellter und finanzierter Verkehr (oftmals auch noch betrieben von ihr), sondern auch Verkehr, der allen offensteht. Dies tut er auf zweierlei Weisen. Einerseits bietet dieser Verkehr Mobilität für alle. Vom kleinsten Kind bis zu älteren und gebrechlichen Menschen steht der öffentliche Verkehr allen zur Verfügung. Andererseits ist das öffentliche Verkehrsmittel als Hohlraum auf Rädern ein öffentlicher Raum. Mit diesem Raum und dem, was sich darin abspielt, möchten wir uns etwas näher befassen. Was bedeutet dieser öffentliche Charakter von Zug, Bus und Tram? Für die Kundinnen und Kunden? Für die Betreiber des öffentlichen Verkehrs? Für das Image des öffentlichen Verkehrs? Wir konzentrieren uns bewusst auf den öffentlichen Verkehr als raumbildenden Faktor und lassen seine raumprägenden Eigenschaften beiseite, obschon wir uns deren grossen Wirkung im öffentlichen Raum bewusst sind. Können Sie sich eine Zürcher Bahnhofstrasse ohne Trams vorstellen? Was wäre London ohne Busse? Uns geht es hier jedoch darum, näher zu beleuchten, was wir implizit alle spüren: die öffentlichen Verkehrsmittel sind Begegnungsstätten.

Von den Wertungen und Verkehrsmittelwahl

Die Frage nach der Wirkung, die die öffentlichen Verkehrsmittel als öffentlicher Raum auf die verschiedensten Akteure ausüben, ist nicht unschuldig. Ihr zugrunde liegt die Überzeugung, dass der Mensch als handelndes Subjekt zu grossen Teilen von emotionalen Faktoren gesteuert wird. Gemäss Moles und Rohmer¹ sind für den Entscheid zu handeln und die Wahl, wie gehandelt wird, nicht so sehr gegebene Realitäten ausschlaggebend, sondern ebenso sehr die Vorstellungen, welche sich das Subjekt von der Welt, von seiner Tat und deren Auswirkungen macht. Die Entscheidung, eine Fahrt zu unternehmen und die Wahl des Verkehrsmittels sind geprägt von der Beurteilung der ersten persönlichen Wertung der früheren Fahrten und der damaligen Verkehrsmittelwahl. Absichtlich sprechen wir nicht von Bewertung. Denn es sind bei weitem nicht nur objektive Kriterien (Erfolg, Kosten, Effizienz), welche die Beurteilung prägen, sondern vor allem auch subjektive und irrationale Kriterien, wie verspürte Freude, Überraschung, Anerkennung, Entspannung. Mit anderen Worten, die Erlebnisse während der Reise, positive und negative beeinflussen die Verkehrsmittelwahl beim nächsten Mal.

Von Privatsphäre und öffentlichem Raum

In einer Voruntersuchung zum Verkehrsverhalten der Bewohner des Chablais valaisan² haben sich auf dieser Ebene die grössten Unterschiede zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln gezeigt: die öffentlichen Verkehrsmittel werden häufig mit Gruppenreisen assoziiert. Zusammen verreisen, als Schüler, als Vereinsmitglieder. Wer mit dem öffentlichen Verkehr reist, tut es zusammen mit



Früher waren wir zwei Fremde im Zug.

↔ SBB

Les transports publics ne sont pas uniquement des moyens de transport financés par les pouvoirs publics mais aussi un moyen de locomotion grand public. Accessibles à tout un chacun, les transports collectifs forment autant d'espaces communautaires, de lieux de rencontre et d'échanges. Cet article pose la question de la nature de ces échanges et analyse leur perception par les usagers. La perception des transports en commun en tant qu'espace public retient toute notre attention, car elle influence le choix du moyen de locomotion.

► **Caroline Beglinger**,
dipl. Geographin und
Historikerin und seit
zwei Jahren wissen-
schaftliche Mitarbeiterin
im Amt für öffentlichen
Verkehr des Kantons
Bern.

¹ MOLES, A.A., ROHMER, E.,
Theorie des actes: vers une
écologie des actions, Tour-
nai, Castermann, 266 S.,
1977

² BEGLINGER, C., Les pra-
tiques de transport des ha-
bitants du Chablais valai-
san, memoire de licence de
l'institut de geographie de
l'universite de Lausanne,
126 S. 1991: Basierend auf
der praxologischen Er-
klärung des menschlichen
Handelns wurden eine
quantitative Umfrage und
vertiefende Gespräche über
Verkehrsmittelwahl, Moti-
vationen und Assoziationen
mit Bewohnern des Cha-
blais durchgeführt und aus-
gewertet.

³ DU, die Zeitschrift der Kul-
tur, "Der Bürger und sein
Auto", Tages Anzeiger AG,
Zürich, 3/1990

⁴ REVUE Schweiz Suisse
Svizzera Switzerland "zug-
wärts"

anderen.

Das Auto, als grösster Konkurrent der öffentlichen Verkehrsmittel hingegen, wird im höchsten Masse als privat und individuell eingestuft. Wer mit seinem Auto unterwegs ist, reist in einem kleinen, abgeschlossenen Raum, meist als dessen Besitzer. Nebst der zeitlichen Verfügbarkeit und der völlig flexiblen Routen- und Fahrplanwahl (so zumindest die Volksmeinung) vermittelt das Auto ein Gefühl von Intimität. Das Auto als ein weiteres Zimmer unserer Wohnung. Man könnte von einem „Häuschenschneckensyndrom“ sprechen. Wohin ich auch fahre, mein Haus fährt mit³. Wer mit dem öffentlichen Verkehr reist, erlebt genau das Gegenteil. Er muss das Reisegefäss mit anderen Fahrgästen teilen, mit Leuten, die er nicht kennt und nicht unbedingt schätzt. Sein persönlicher Raum beschränkt sich auf sein unmittelbares Umfeld. Lesen, Stricken, Tagträumen sind möglich. Füsse ausstrecken, Rauchen, Mitsingen mit der Musik aus dem Walkman sind bereits problematisch und können den Raum der Mitreisenden einengen. Ein möglicher Grund mit dem individuellen Verkehrsmittel zu verreisen.

In Anlehnung an die Handlungstheorie von Moles und Rohmer sind nebst allen rationalen Überlegungen insbesondere die Erinnerungen und Vorstellungen, die an die Realitäten geknüpft sind, ausschlaggebend für die tatsächliche Verkehrsmittelwahl.

Vom Gefühl, ausgeliefert zu sein

So zum Beispiel das Gefühl der Abgeschirmtheit und Sicherheit im eigenen Auto und des Ausgesetztseins im öffentlichen Verkehr. Paradoxerweise sind gerade die Reisenden im Auto um einiges mehr gefährdet als im öffentlichen Transportmittel. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind äusserst sicher. Auf 100'000 Fahrgäste entfallen im Schnitt 2,15 Ereignisse (Unfälle, Aggressionen etc.) im Mittel der letzten Jahre. Mit anderen Worten, der öffentliche Raum „Zug oder Bus“ ist wesentlich ungefährlicher als gewisse befürchten. Woher kommt es denn, dass viele subjektiv das Gegenteil empfinden? Warum fühlen sich so viele im Auto geschützt (bei annähernd 1000 Verkehrstoten jährlich in der Schweiz) und im öffentlichen Verkehrsmittel ausgesetzt? Sicher hängt es damit zusammen, dass wir im öffentlichen Verkehr das Steuer nicht selbst in der Hand haben und uns ein wenig ausgeliefert fühlen. Eine zusätzliche Rolle spielt die wachsende Verunsicherung der Bevölkerung. Joggen im Wald, spazieren in der Stadt, warten abends an der Haltestelle, überall lauert die Bedrohung. Das zunehmende gegenseitige Misstrauen wirkt sich direkt auf das Empfinden dem öffentlichen Raum und somit den öffentlichen Verkehrsmitteln gegenüber aus. Manch eine und einen mögen solche Ängste davon abhalten, die öffentlichen Ver-

kehrsmittel zu benutzen.

Von bewegten Stätten der Begegnung

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Wertung der öffentlichen Räume durch die Betroffenen, von Bus, Zug, Bahnhof als Begegnungsstätten⁴. Absichtlich spreche ich nicht nur von den Benützerinnen und Benützern. Denn auch die seltenen Gäste der öffentlichen Transportmittel haben Vorstellungen, welche teilweise für ihr Verhalten verantwortlich sind. Die Umfragen und Interviews im Chablais valaisan haben deutlich gezeigt, dass die Wertungen ein und desselben Verkehrsmittels je nach Person stark differieren können. Für viele ungeübte Reisende wecken Bilder der öffentlichen Verkehrsmittel positive Assoziationen an gemeinsame Reisen und Ausflüge mit Vereinen, der Schule, den Grosskindern. Etwas anders sieht es bei täglich wiederkehrenden Reisen aus. Da kann das Vis-a-vis mit den Käsefüssen und der lauwarmen Pizza schon mal zum Störfaktor werden. Geklagt wurde vor allem über kalte und unfreundliche Wartesäle, schäbige Interieurs in alten, holprigen Waggons und verlassene, zugige Bahnhöfe. Bilder von vollen Bahnperons mit Reisenden und Gepäck wurden durchwegs positiv gewertet. Das kann überraschen, zeigt aber deutlich, dass genau dieses „Gemeinsam-Reisen“ ein Integrationsfaktor sein kann. Es tut sich was. Man ist dabei und gehört dazu. Die SBB-Werbekampagne der letzten Jahre baut auf diesem Faktor auf: „früher waren wir zwei Fremde im Zug ...“ - und heute? Freunde? Das kann das Auto nicht bieten: Menschen kennenlernen, Freundschaften schliessen, diskutieren, picknicken. Ein möglicher Grund, den öffentlichen Verkehr wieder häufiger zu benutzen. Der immer volle Speisewagen zeugt ebenfalls davon, dass Geselligkeit in den öffentlichen Verkehrsmitteln erlebt und gelebt werden kann. Immer mehr Transportunternehmungen betonen diesen Aspekt. Gepflegte Interieurs wie im „Panoramic Express“ von Montreux ins Berner Oberland und in der „La Prima“ des Regionalverkehrs Bern-Solothurn. Neues, ruhiges, komfortables Wagenmaterial bei allen Bahnunternehmungen, ohne Flugzeugbestuhlung, dafür mit Tischchen. Der Spielwagen zwischen Genf und St. Gallen für die Kleinen und das Zmorgebähnli von Schwarzenburg nach Bern, mit Kaffee und Gipfeli für die Frühaufsteherinnen und Frühaufsteher.

Der öffentliche Verkehr als öffentlicher Raum muss positiv erlebt werden, damit die Lust wächst, ihn so oft wie möglich zu betreten und sich darin aufzuhalten. „Das war jetzt wirklich nett, Sie kennengelernt zu haben.“ „Auch mich hat es sehr gefreut, schöne Reise noch ...“ - Problem erkannt. ■