

Christoph Melchers\*

## Psychologische Probleme der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel

### I. Einleitung

#### Vernunft kontra Neigung

Mobilität spielt in der heutigen Zeit eine große Rolle. Ob auf dem Lande oder in der Stadt, die Zeiten, in denen man seine täglichen Wege zu Fuß erledigen konnte, sind vorbei. Unser Leben ist weiträumiger geworden, schneller und auf ein rasches Vorwärtskommen angewiesen. Die Überwindung von Entfernungen ist technisch kein Problem mehr. Es steht eine Vielzahl von Transportmöglichkeiten zur Verfügung, so daß jeder ohne Schwierigkeiten diejenigen wählen kann, die seinen Bedürfnissen und seinen finanziellen Möglichkeiten entsprechen.

Die öffentlichen Nahverkehrsbetriebe tragen dem Mobilitätsbedürfnis auf ihre Weise Rechnung. Die Versorgung mit Nahverkehrsmitteln wie Straßen-, U-Bahnen und Bussen nimmt beeindruckende Dimensionen an. Stadtbilder werden verändert zugunsten sorgfältig ausgeklügelter Bahn-Systeme, groß angelegter Überwege, monströser Stadtbahnsteige.

Unzweifelhaft wird viel getan für den Bürger, dennoch ist nicht zu leugnen, daß die Neigung dieses Bürgers zu seinen öffentlichen Verkehrsmitteln nicht ungetrübt ist. Busse und Bahnen erfreuen sich meist wachsender Fahrgastzahlen, doch oftmals gewinnt man den Eindruck, als ob die Fahrgäste die Anstrengungen ihrer Verkehrsbetriebe nicht so recht zu würdigen wüßten.

Auch der Eindruck, daß von offizieller Seite manchmal über die Köpfe und Bedürfnisse

der Benutzer hinweggeplant wird, läßt sich nicht immer verwischen.

Nun ist es ja nicht so, als sei der die Alternative zu öffentlichen Verkehrsmitteln bildende Individualverkehr von Unbequemlichkeiten, Kosten und Frustrationsmöglichkeiten frei. Die Verkehrsdichte ist in der BRD die höchste der Welt und die Tendenz ist trotz in den Himmel wachsender Kosten steigend. Dennoch stürzt sich, wer irgend kann, mit dem Auto in den immer dichter werdenden Verkehr, nimmt hohe Unterhalts- und Benzinkosten, verpestete Luft und Verkehrsstauungen auf sich und benutzt die Straßenbahn oder den Zug nur, wenn das Auto mal streikt.

Wer die Wahl hat, entscheidet sich im allgemeinen fürs Auto, obgleich man annehmen sollte, daß vom Standpunkt der Bequemlichkeit, der Kosten und nicht zuletzt auch des Umweltbewußtseins aus die Entscheidung für öffentliche Verkehrsmittel sich geradezu aufdrängt. Viele Menschen folgen auch der Stimme der Vernunft. Offensichtlich steht aber die Beliebtheit, bzw. Unbeliebtheit dieser Fortbewegungsmöglichkeit im krassen Gegensatz zu den Vernunftgründen, die für ihre Bevorzugung sprechen. Wir sind der Meinung, daß der öffentliche Personennahverkehr eine gute Sache ist, die mehr Beliebtheit verdient hätte.

Diese hier aufgezeigten Diskrepanzen und Auffälligkeiten veranlaßten Psychologen des Psychologischen Instituts II der Kölner Universität, die mit dem Fahren in öffentlichen Nahverkehrsmitteln verbundenen seelischen Probleme zu untersuchen.

\*) In Zusammenarbeit mit H. P. Limburg, R. Remmler und H. Roßbach



## II. Methoden

Der geeignete Weg, der gewählten Fragestellung nachzugehen, ist die empirische Analyse. Wir befragten in Tiefeninterviews die Betroffenen, also Fahrgäste von Bahnen oder Bussen, was sie während der Fahrt beschäftigt, was sie tun und was sie erleben. Wir lassen die Interviewten frei reden, bleiben aber nicht bei 'Meinungsäußerungen' stehen, sondern verfolgen in dem Erzählten psychologische Zusammenhänge, die den Betroffenen selbst nicht unbedingt klar sein müssen.

Eine empirische Untersuchung ist nur sinnvoll, wenn eine bestimmte psychologische Theorie die Leitschnur des ganzen Vorgehens ist. So haben auch unsere Fragen nach dem Erleben während der Bahnfahrt ihre theoretische Begründung. Wir gehen für unsere Arbeit – entsprechend der Morphologischen Psychologie W. SALBERS – davon aus, daß Neigung und Abneigung gegenüber bestimmten Tätigkeiten dadurch bestimmt sind, in welche Probleme wir während der Verrichtung hineingeraten. An Ursachen kommt man also heran, wenn man untersucht, was während eines Vorgangs – hier die Bahnfahrt – im Seelischen abläuft.

Im Zusammenhang mit bestimmten 'Umständen' bilden sich Erlebensentwicklungen mit bestimmten 'Verfassungen' heraus. Wir erleben sehr Verschiedenes, je nachdem, ob wir beim Zahnarzt sitzen, im Kino, bei der Arbeit sind oder ein Museum besuchen. Was wir während verschiedener Situationen und Aktivitäten erleben, bestimmt, ob wir die betreffenden Verfassungen gerne aufsuchen oder nicht. Neigungen und Abneigungen werden erklärbar durch die Struktur der Verfassungen, in die Bahnbenutzer während der Fahrt geraten, also durch deren Aufbau und seine immanente Problematik.

Statistische Zusammenstellungen ergeben einen Überblick über die Verteilung von Neigung und Abneigung in einer großen Popu-

lation. Psychologische Begründungen für den statistischen Befund sind aus ihm nur schwer abzuleiten. Statistiken über die Benutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel gibt es genug. – Wir wollen die Ursachen direkt angehen.

Wir haben Erlebensverläufe beim Benutzen öffentlicher Nahverkehrsmittel an Interviews und Beschreibungen von 120 Versuchspersonen verschiedener Altersstufen und Schichten untersucht. Die Anzahl läßt zwar nicht erwarten, einen nach statistischen Maßstäben repräsentativen Überblick zu ermöglichen. Doch fanden wir schon nach einer weit geringeren Menge von Interviews keine neuen Varianten von Erlebensverfassungen mehr. Die Untersuchung umfaßt darum den zur Frage stehenden Problembereich komplett. Erlebensvorgänge beim Bahnfahren sind unseres Wissens noch nicht untersucht worden.

Die Eigentümlichkeiten der Verfassung des Bahnfahrens können keinesfalls aus den individuellen Charakteren der Benutzer abgeleitet werden. Während des Bahnfahrens setzen sich gegebenenfalls – je nach den wechselnden Umständen der Fahrt – bei derselben Person ganz unterschiedliche Regulationen durch. Diese Verfassungen regulieren Probleme, die grundsätzlich bei jedem Menschen im Umgang mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine Rolle spielen.

Es zeigt sich, daß sehr viele Menschen das Straßenbahnfahren auf ähnliche Weise erleben. Das weist zum einen auf eine gemeinsame Wirkungsstruktur hin, zum anderen erlaubt es, die individuellen Erlebensverläufe in Gruppen zusammenzufassen.

Insgesamt fanden wir vier Typen von Verfassungen. Diese vier Formen lassen sich nicht gleichsetzen mit vier Sorten von Fahrgästen, sondern sie sind vier Möglichkeiten des Gestaltens von Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln. Diese Formen können im Prinzip bei jedermann vorkommen, daher erübrigt sich die Darstellung von Einzelfällen. Wir be-

schreiben zuerst typische Fahrtverläufe und dann die ihnen zugrundeliegende gemeinsame Wirkungsstruktur. Eine Kontrolle für unsere Ergebnisse ist dadurch gegeben, daß die gefundene Wirkungsstruktur ermöglichen muß, typische wie individuelle Verfassungen als Lösungen der grundlegenden Strukturierungsprobleme erklärbar zu machen.

## III. Wie Bus- oder Bahnfahrten erlebt werden

### 1. Sich-Einrichten und Tag-Träumen

Diese Form der Bahnbenutzung setzt voraus, daß man sich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln auskennt. Alle für eine Fahrt nötigen Verrichtungen werden von den 'Einrichtern und Tagträumern' routiniert erledigt. Sie sind so wenig in Anspruch genommen, daß sie Tagträumen und eigenen Gedanken nachgehen können.

In dieser Verfassung sind die Fahrgäste irritiert, wenn sie abgelenkt und z. B. in ein Gespräch verwickelt werden. Mit Vorliebe wird im Wagen ein Fensterplatz ausgewählt; wenn möglich in einem Teil des Wagens, in dem es nicht so voll ist und wo man sich ungestört seinen Phantasien überlassen kann. Die 'Träumer' nutzen die Tatsache aus, daß sie sich während der Fahrtzeit um nichts weiter zu kümmern brauchen. Der Wagen fährt, sie werden transportiert, in einer Stimmung „zwischen unangenehm und angenehm“ entwickeln sich die Bilder und Gedanken.

Diese Fahrgäste sind nicht ständig völlig „abwesend“ und versunken. Sie beobachten die Geschehnisse in der Bahn und darum herum und benutzen sie als Material für ihre Tagträume. Das Fenster der Bahn gibt den Blick frei für eine Art Bühne, auf der eine „Non-stop-Show“ abläuft. Der immerwährende Wechsel der Eindrücke wird angehalten, indem die Phantasie bei einem beobachteten Ereignis bleibt, daran anknüpft, es ausmalt und auf etwas ganz anderes kommt. Bei U-

Bahn-Fahrten allerdings versiegt die Quelle dieser Bilder. Die 'Träumer' können sich dann – wie auch sonst immer mal wieder – den Vorgängen im Wageninneren zuwenden. Wenn man bemerkt, daß man beim Tagträumen in „Probleme“ gerät, kann man, an eine andere Episode anknüpfend, einen neuen Tagtraum starten. Nur in seltenen Fällen kann jemand von seinem Tagtraum so gefangen werden, daß er seine Umgebung völlig vergißt.

An was alles Fahrgäste denken und von was sie träumen, kann hier nicht im einzelnen aufgeführt werden. Es ist allerdings nicht zu verkennen, daß die Gedankenketten oft einen aggressiven Charakter haben. Es wird an den Dingen, die in den Sinn kommen, und an den Geschehnissen in der Bahn herumgemäkelt. Hier wird auf Umwegen deutlich, daß ein Unbehagen vorhanden ist, sich der Bahn, ihren Begleitumständen und ihrer Organisation zu fügen. Drohen die kritischen Überlegungen die Stimmungen zu verderben, dann kann man sich jedoch wieder neuen Ereignissen zuwenden.

Voraussetzung für ein „reibungsloses“ Durchträumen der Fahrtzeit ist, daß sich die Widerfahrnisse der kleinen Reise aufgreifen und weiterspinnen lassen. Was „sich so tut“, wird vermittelt der Träume und Gedanken in einer Weise eingerichtet, daß ein Fluß und eine Bewegung erhalten bleiben. Man will in bestimmten Grenzen steuern können, womit man sich befaßt. Gelingt die 'träumerische' Uminterpretation nicht mehr, wird diesen Fahrgästen plötzlich deutlich, daß sie einem „Apparat“ und seinen Begleitumständen ziemlich hilflos ausgeliefert sind. Ungewohnte und als überflüssig empfundene Verzögerungen beispielsweise lassen die Gedankenketten reißen. Durch das Ausspinnen in der Phantasie kann man sich zwar Bedrängnisse weitgehend vom Leibe halten, aber von einem gewissen Grade der Berückung an ist die Traumwelt, in die man sich zurückzog, nicht mehr aufrechtzuhalten.





## 2. Der Meckerkommentar

Vielen Fahrgästen will der Aufbau einer einigermaßen erbaulichen Tagtraumwelt nicht glücken. Sie scheinen in einer Art verbissenen Ärgers auf die Ereignisse der Bahnfahrt fixiert. Schon vor Fahrtbeginn fühlen sich solche Menschen durch die Bahn gegängelt und gehetzt. Es gelingt ihnen so gut wie nie die nötige Zeit einzuplanen; meist wird es „knapp“ und hektisch.

Der Inhalt der Phantasien ist bei dieser Erlebensform thematisch festgelegt: Er ist ein dauerndes Opponieren dagegen, daß man sich dem Apparat des öffentlichen Personenverkehrs anpassen und unterordnen muß, wenn man ihn nutzen will. Das Angewiesensein auf die Bahn ist diesen Fahrgästen schwer erträglich. In einem ständigen inneren 'Meckerkommentar' schafft man sich Erleichterung von diesem Angewiesensein. Die 'Meckerer' zeigen sich durch ihre „Kritikfähigkeit“, daß sie nicht zur Einflußlosigkeit verdammt sind.

Häufig ergeben sich die Phantasien in „Verbesserungsvorschlägen“. Grobheiten und bürokratische Sturheiten bei den Fahrern oder anderem Personal sind ein 'gefundenes Fressen'. Trotzig solidarisiert man sich innerlich mit „anderen Opfern“. Aber auch die Mitfahrenden werden zur Zielscheibe der Verstimtheit. In dieser Erlebensverfassung sind die Ereignisse der Fahrt eine unerschöpfliche Quelle für Kritik.

In wenigen Fällen kommt der 'Meckerkommentator' auf angenehmere Gedanken und gerät in Träumereien. Sonst aber wälzt und knetet er sein Unbehagen während der gesamten Fahrtzeit. Manchmal, wenn ihm besonders arg mitgespielt wird, wird sich der 'Meckerer' über die Wirkungslosigkeit seiner aggressiven Gedanken klar und empfindet schmerzhaft seine Ohnmacht. Dann entschließt er sich u. U. zu „Maßnahmen“ und greift beispielsweise zur Feder, um einen

Beschwerdebrieff zu schreiben.

Obwohl ihm das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln „eine Qual“ ist, gibt der 'Meckerkommentator' ihre Benutzung nicht auf. Es wäre auch falsch, anzunehmen, daß die Fahrgäste bei ihrer Übellaunigkeit unglücklich wären. Ihre nörgeligen Gedanken, die sie für sich im Kopf abmachen, lassen ihnen die Fahrt erträglich werden. Sie können an der Bahn und an anderen Fahrgästen eine Menge Ärger abladen, den sie in ganz anderem Zusammenhang angestaut haben.

Die Fahrgäste, die sich im stillen die Fahrzeit mit Kritik vertreiben, werden sich kaum zu Taten hinreißen lassen. Sie machen ihren Ärger mit sich ab. Es ist ihnen sogar höchst unangenehm, wenn sie in Lagen kommen, in denen sie sich faktisch zur Wehr setzen müssen. Für die Unterordnung unter die Umstände der Bahnfahrt ist es ihnen genügend Kompensation, wenn sie sich in ihren Gedanken demonstrieren können, daß sie die Widerfahrnisse nicht einfach hinzunehmen gewillt sind und eine eigene Auffassung davon haben.

## 3. Widerstandshandlungen und Überlisten

Fahrgästen in der folgenden Erlebensverfassung ist es nicht genug, den öffentlichen Verkehrsmitteln in einer beständigen inneren Opposition zu begegnen. Sie werden tätig, um sich ihr „Recht“ zu sichern, um sich die Bahnfahrt so angenehm wie möglich zu machen oder sich für die Mühen der Bahnbenutzung zu entschädigen. Sie meckern ebenfalls, aber sie tun noch mehr!

Beim Einsteigen müssen sie sich durch körperlichen Einsatz das Gefühl verschaffen, nicht „Frachtgut“ der Verkehrsbetriebe zu sein, sondern selbst Einfluß nehmen zu können. Solche Menschen können sich nicht damit abfinden, daß sie durch den Fahrscheinkauf nicht auch automatisch das Recht auf einen Sitzplatz erworben haben. Sie wollen es nicht dem Zufall überlassen, ob sie „für ein



und denselben Fahrpreis ihre Fahrt über angenehm sitzen können“ oder im Gedränge verbringen müssen. Sie erkämpfen sich einen Sitzplatz, scheuchen andere hoch oder quetschen sich noch auf eine schon besetzte Bank. Manche ‘erziehen’ vorzugsweise an Schülern und Ausländern herum.

Zu dieser Fahrverfassung gehört auch das Schwarzfahren. Es gibt gelegentliche Schwarzfahrer, die die Fahrkarten „vergessen“ haben und die es nun für zuviel verlangt halten, wenn sie sich umständlich eine besorgen sollten. Andere nehmen durch das Schwarzfahren eine Art „Rache“ für Zumutungen, die ihnen die Bahn angetan hat. Durch Verspätungen haben sie z.B. einen Anschluß versäumt und waren gezwungen, ein Taxi zu nehmen. Jetzt suchen sie bei den Verkehrsbetrieben den Mehraufwand wieder „einzutreiben“. Notorische Schwarzfahrer wollen prinzipiell nicht einsehen, daß sie für „Schikanen“ der Bahnbenutzung überhaupt etwas zu bezahlen haben. Alle Schwarzfahrer wenden große Anstrengungen auf, den Apparat zu überlisten. Während der gesamten Fahrt sind sie damit beschäftigt, Kontrolleure zu erspähen oder Fluchtmöglichkeiten zu planen. Die Unerträglichkeit, sich einflußlos transportieren zu lassen, ist auch das Motiv für Zerstörungen und Rowdytum in öffentlichen Verkehrsmitteln. Man muß sich beweisen, daß an einem als übermächtig erlebten Apparat doch etwas zu „verbiegen“ ist.

#### 4. Freiraum und doppelte Nutzung

Den Angehörigen unseres vierten Typus bietet die Bahnfahrt eine Zeitspanne freier Verfügbarkeit, die sie in ihrem Sinne nutzen können. Daß ihnen die Sorge um die Fortbewegung abgenommen ist, bedeutet diesen Fahrgästen nicht so sehr Gängelung und Verurteiltsein zur Passivität, sondern gibt ihnen Raum für eigene Aktivitäten.

Viele planen die Fahrten in ihrem Tagesab-

lauf als eine Zeit für bestimmte tägliche Verrichtungen: Sie lesen Zeitungen, bereiten Arbeiten vor, unterhalten sich mit Mitfahrenden oder finden Gelegenheit für einen Flirt. Andere suchen bei ihren gelegentlichen Fahrten nach einer sinnvollen Beschäftigung, die aus dem Augenblick heraus zu bewerkstelligen ist: Man denkt beispielsweise über ein gerade geführtes Gespräch nach oder rechnet seine Ausgaben durch. Der ‘Nutzer’ macht die Bahn gewissermaßen doppelt zu seinem Instrument: zur Fortbewegung und als Freiraum zu Erledigung anderer Anliegen. Allzu ernsthaft darf die gewählte Beschäftigung auch nicht werden. Sie darf gewissermaßen nicht „in Arbeit ausarten“.

Diese Bahnbenutzer haben jedoch mehr von ihrer Fahrt als das bloße Befördertwerden. Aber es ist festzuhalten, daß ihnen die sinnvolle Verwertung der Fahrtzeit eine innere Notwendigkeit ist. Lassen ungünstige Umstände keine Betätigung zu, stellen sich Verstimmung und Mißbehagen ein. Leicht verfällt man in einen ‘Meckerkommentar’. Gerade bei Störungen der gewählten Beschäftigungen zeigt sich, daß die Aktivitäten auch der Kompensation des Angewiesenseins auf die Bahn dienen. Man kann sogar sagen, daß gerade dieser Typus, obwohl er am wenigsten opponiert, in keiner Weise bereit ist, sich in seiner selbst eingerichteten Tagesgestaltung von der Bahn stören zu lassen.

Die ‘Nutzer’ haben es häufig schwer, ihren Beschäftigungen nachzugehen. Sie ärgern sich über ‘Widerständler’, die sie bedrängen, oder über Unregelmäßigkeiten des Bahnbetriebs, die ihren Zeitplan durcheinanderbringen. Im allgemeinen sichert ihnen jedoch ihre Beschäftigung eine gewisse Abkapselung gegen Störungen aus der Umgebung.

#### IV. Seelische Probleme des Bahnfahrens

Die Beziehung der Bahnbenutzer zu ihrem Transportmittel ist seltsam. Gewiß wird die meisten Leser verwundert haben, mit wieviel

Antipathie der Großteil unserer Benutzertypen den öffentlichen Nahverkehrsmitteln begegnet. Obwohl die Inanspruchnahme der Bahn eine freiwillige Entscheidung ist, erleben die Fahrgäste die Beförderung leicht als Gängelung und Fremdbestimmung; kaum aber als einen Service. Selbst bei denen, die während der Fahrt Zeit für eigene Anliegen finden, ist ein Unbehagen an den Modalitäten des Transports nicht zu verkennen.

Dennoch tut der permanente Unmut der Inanspruchnahme der Bahnen und Busse wenig Abbruch. Etwas Zorn scheint dazuzugehören. Dieses Verhältnis zu den öffentlichen Nahverkehrsmitteln ist nicht rational zu begründen, ist aber als empirisch gesicherte Tatsache festzuhalten. Für das problematische Verhältnis der Menschen zu den öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein Gefüge seelischer Probleme verantwortlich, mit denen der Fahrgast fertig werden muß.

#### Um an ein Ziel zu gelangen, die Zügel aus der Hand geben

Ein erstes gemeinsames Problem aller Bahnbenutzer hat damit zu tun, daß sie sich einem „Apparat“ anvertrauen, der sie transportieren soll, und sie sich einem festgelegten Regelsystem unterwerfen müssen. Schon das Aussuchen einer Bahnverbindung und einer Abfahrtszeit hat weniger den Charakter einer Wahl als der Unterwerfung unter eine Organisation. Es ist, als würden die Fahrgäste mit dem Einsteigen in einen Wagen auf eine Errungenschaft verzichten, die sie sich im Laufe ihrer Entwicklung zugelegt haben: die selbständige Fortbewegung. Die Fahrgäste geraten in eine Lage, in der sie sich gewissermaßen ‘tragen’ lassen. Sie bestimmen nicht mehr über den Weg, über Gang und Halt, über Beginn und Ende der Reise, und sie werden nicht exakt an den Ort gebracht, zu dem sie wollen. Sie müssen die Steuerung ihrer Lokomotion aus der Hand geben – aber gerade dadurch geht es vom Fleck.

Das Gefühl aufgezwungener Passivität ist umso stärker, wenn man die zurückzulegende Wegstrecke notfalls auch zu Fuß oder mit dem Rad hätte bewältigen können. Bei Entfernungen, die in begrenzter Zeit ohnehin nicht ohne Transportmittel zu bewältigen wären, ist das Erleben des Angewiesenseins paradoxerweise weniger ausgeprägt. (Daher scheint z. B. die Eisenbahn nicht in gleichem Maße wie die öffentlichen Nahverkehrsmittel mit dem Widerstand der Fahrgäste zu tun zu haben.)

Nun ist das Getragen- und Befördertwerden nicht aus sich heraus etwas Unerträgliches. Ganz im Gegenteil gibt es auch den Wunsch nach dieser Entlastung. Eine solche Tendenz ist bei allen unseren Versuchspersonen zu beobachten. Schließlich fahren sie ja alle mit der Bahn, oft auch, wenn sie laufen könnten.

Es ist jedoch ein ungewöhnliches und schwer zu lösendes seelisches Problem, quasi auf Bewegung verzichten zu müssen, um von einem Ort zum anderen zu gelangen. Die Formen der Benutzung von Verkehrsmitteln, die wir dargestellt haben, werden aufgesucht, um mit dieser Spannung fertig zu werden: Die Bahnbenutzer entwickeln Ersatzaktivitäten, die sie während der Fahrt verfolgen können. Am ehesten noch kann es der ‘Träumer’ genießen, sich schaukeln und wiegen zu lassen, aber auch er ist in seinen Phantasien ‘tätig’. Bei allen anderen Typen finden wir mehr oder weniger drastische Demonstrationen des Aktivseins während der Fahrt. Die Zügel können nicht ersatzlos aus der Hand gegeben werden. Im Träumen, Meckern, Lesen, Drängeln wird unablässig der Beweis geliefert, man tue doch etwas.

#### Aktivitäten, aus denen nichts werden darf

In der Psychologie ist es ein altbekannter Sachverhalt, daß eine Einschränkung der motorischen Bewegung einen erweiterten Spielraum psychischer Beweglichkeit zur



Folge hat. Die Entlastung von den Konsequenzen 'wirklichen' Handelns bedingt, daß wir es uns einmal leisten können, den Dingen in uns und um uns eine andere Bedeutung zu geben. Durch das Fenster eines Omnibusses oder einer Straßenbahn sieht die Welt anders aus, als wenn wir zu Fuß, mit dem Fahrrad oder einem selbstgelenkten Auto unterwegs sind.

Es gehört zu den Annehmlichkeiten des Sich-fahren-Lassens, daß dann die 'Einfälle' zusteigen beginnen. Wir haben Zeit, auf die kleinen Szenen am Straßenrand und auf unsere Mitfahrgäste zu achten. Oder wir können uns in eine Lektüre vertiefen. Von diesen Möglichkeiten machen mehr oder weniger alle Fahrverfassungen Gebrauch. Doch es fällt auf, daß die Bahnbenutzer nie ganz den Spielraum des 'Abschaltens' ausnutzen, den sie zur Verfügung haben. Selbst der 'Träumer' muß sich von Zeit zu Zeit aus seinen Phantasien herausbringen – gleichermaßen dann, wenn er sich in seinen Gedanken zu verlieren oder festzubeißen droht.

Für alle Typen ist verbindlich, daß die Tagträume, kritischen Beobachtungen, Gespräche oder Rempelen in ihrer Eigenart der Notwendigkeit des Aktivitätsbeweises genügen müssen. Das Verlangen, sich als 'aktiv' zu erleben, begrenzt die seelische Beweglichkeit. Man darf nicht völlig abschweifen und 'wegtreten'. Ebensowenig aber darf die Betätigung an einen Punkt führen, wo es doch zu 'wirksamen' Auseinandersetzungen mit der Situation des Transportiertwerdens kommen müßte.

Der Transport funktioniert nur, wenn man ihn 'geschehen' läßt. Die gewählte Verfassung, die Fahrt zu erleben, läßt sich nur einhalten, wenn aufkommende 'Konsequenzen' wieder ins Unverbindliche abgebogen werden. Man will zwar aktiv sein, aber es darf nichts daraus werden – jedenfalls nichts, was die Fahrt beeinträchtigen könnte.

Wir haben in den Typenbeschreibungen gesehen, daß der 'Träumer' den Gegenstand der

Phantasien wechselt, wenn sich 'Zwänge' daraus herleiten könnten. Der 'Meckerkommentator' begrenzt von vornherein den Spielraum seiner seelischen Beweglichkeit, indem er alle Ereignisse so uminterpretiert, daß sie ihm nicht passen. Damit ist er zwar paradoxerweise besonders nahe daran, faktisch einzugreifen, doch biegt er diese Notwendigkeit regelmäßig wieder in 'kritische Gedanken' um, um seine Form des Nörgelns unverbindlich zu halten.

Der 'Widerständler' inszeniert ein Spiel der 'Nadelstiche' gegen die Bahn und andere Fahrgäste. Diese Absicht bringt alle seine Gedanken und Taten auf einen Nenner. In dieser Verfassung sind es Heimlichkeit und Listigkeit der Aktivitäten, die störende Konsequenzen für den Fahrtablauf so weit wie möglich abwenden. Es ist etwas daneben gegangen, wenn etwa die Fahrt durch eine Widerstandshandlung nicht fortgesetzt werden darf. Der 'Nutzer' hat durch seine Tätigkeit ein Bezugsfeld für aufkommende Gedanken. Aber er darf sich nicht in die 'Zugzwänge' einer Arbeit verwickeln lassen.

Die Entlastung durch das Gefahrenwerden erweist sich als eine zweiseitige Angelegenheit: Zwar steigen die Einfälle, Gedanken und Phantasien freier, und Müße für alle möglichen Betätigungen stellt sich ein. Doch die aufkommende Beweglichkeit muß ständig durch die Verbindlichkeit des Aktivitätsnachweises uminterpretiert und zusammengehalten werden. Die Aktivitätsdemonstration gerät dabei hart an den Rand einer Einflußnahme, die aber im Demonstrativen und Unverbindlichen bleiben muß.

Um zu verstehen, wie das betonte Aktivsein und das Transportiertwerden zusammen existieren können, müssen wir uns mit einem dritten Problem einer geglückten Fahrverfassung beschäftigen.

#### **Abtrennen, um dabeizubleiben**

Es liegt nicht im Interesse der Fahrgäste, den

Transport durch ihr Aktivsein zu beeinträchtigen. Der Fahrplan steht fest; die diversen Ersatztätigkeiten werden durch ständiges Umbiegen so einreguliert, daß sich eine unverbindliche, neben der Fahrt 'herlaufende' Form herstellt. Ein Aktivsein wäre auf andere Weise kaum möglich.

Alle Bahnbenutzer schaffen sich 'Platz' für ihre Ersatzaktivitäten. Sie trachten alle danach, sich die Umstände der Fahrt und das Fahrgeschehen selbst vom Leibe zu halten. Die Tatsache, daß die Fahrgäste in einem Vehikel sitzen und dies und jenes mit ihnen geschieht, wird im Erleben in den Hintergrund gedrängt.

'Träumer' und 'Nutzer' vergessen weitgehend ihre Umgebung. Während der 'Nutzer' die Bahnfahrt z. B. über einer Lektüre kaum mehr wahrnimmt, phantasiert sich der 'Träumer' rasch von den aktuellen Ereignissen weg. Beide Verfassungen kehren jedoch in Abständen für kurze Momente wieder in die Realität der Bahnfahrt zurück. Indem sie das Gefahrenwerden im Erleben abtrennen, schaffen sie den Raum für ihre Aktivitätsdemonstrationen, die es ihnen ermöglichen, die einflußlose Fahrzeit zu überstehen, den Fahrumständen aber doch die unbedingt nötige Beachtung zu schenken.

Obwohl 'Meckerer' und 'Widerständler' sich mehr mit der Fahrt beschäftigen als die beiden anderen Typen, erleben auch sie sich nicht als die Auf-dem-Transport-Befindlichen. Sie sehen sich als Menschen, die selbst handelnd und wirkend sind – sei es im Kritisieren, sei es im 'körperlichen Einsatz'. Von allen Typen wird die Fahrt im Zustand einer teilweisen seelischen 'Spaltung' durchlebt. Die Beziehung zu der Realität des Gefahrenwerdens wird nur so weit aufrechterhalten, als sie einem sich orientierenden Dabeibleiben dient.

Das Nebenherlaufenlassen einer eigenen Betätigung baut eben auf der Möglichkeit auf, daß die Fahrt ohne eigenes Dazutun auskommt. Zugleich soll gerade diese Tatsache

durch die Abtrennung erträglich gemacht werden. Die Abtrennung wird auch ermöglicht durch die diversen Mechanismen des Uminterpretierens und Umbiegens, die Eingriffsnotwendigkeiten neutralisieren. Statt dessen wird ein isoliertes 'zweites Tätigkeitsfeld' aufgebaut, das aber Voraussetzung dafür ist, sich dem Gefahrenwerden doch immer mal wieder widmen zu wollen.

Ob man träumt, meckert, arbeitet oder sich drängelt, alle diese Beschäftigungen können parallel zum Gefahrenwerden ablaufen. Das 'zweite Tätigkeitsfeld' wird von den Fahrgästen dagegen verteidigt, zugunsten einer der Weiterführung der Fahrt dienenden Handlung aufgegeben werden zu müssen. Es wird immer als Bedrängnis erlebt, wenn sich die Eigengesetzlichkeit des Fahrbetriebs bemerkbar macht. Die Fahrgäste fühlen sich gestört, wenn sie zum Beispiel die Fahrkarte vorzeigen, neue Fahrgäste einsteigen lassen, im Wagen vorrücken oder gar umsteigen müssen.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß das Bahnfahren von einer eigentümlichen seelischen Struktur getragen wird. Jeder Benutzer eines öffentlichen Nahverkehrsmittels muß anerkennen, daß er sich einem autonomen Regeln gehorchenden Transportsystem anvertrauen muß. Er muß nahezu alle Möglichkeiten preisgeben, mittels derer er sonst auf seine Lokomotion Einfluß zu nehmen pflegt. Wir sahen, daß die Fahrgäste diesen Notwendigkeiten gehorchen, sich aber während der ganzen Fahrt kompensatorisch beweisen müssen, daß sie doch zu Aktivitäten in der Lage sind.

Diese Aktivitätsbeweise werden als ein 'zweites Tätigkeitsfeld' in ein Nebeneinander zum Fahrgeschehen organisiert. Diese Abtrennung erlaubt den Bahnbenutzern die Zeit der Einflußlosigkeit zu überstehen. Zugleich muß verhindert werden, daß aus den Ersatzaktivitäten Konsequenzen entstehen, die doch Wieder auf Einflußnahme drängen oder die von der Situation des Gefahrenwerdens allzu



weit wegführen könnten. Ein unverbindlicher Charakter der nebenherlaufenden Aktivitäten wird durch ein ständiges Umbiegen aufkommender Konsequenzen hergestellt.

Die Umstände des Bahnfahrens zwingen den Benutzer in komplizierte seelische Regulationsnotwendigkeiten. Die Bevorzugung anderer Verkehrsmittel ist dadurch zu erklären, daß sie nicht zu einem Verzicht auf die selbständige Steuerung zwingen.

Die Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel müssen damit rechnen, daß ihre Fahrgäste von den geschilderten Regulationsproblemen geplagt sind. Es kommt darauf an, auf diese Strukturen einzugehen, statt die Spannungen, mit denen der Bahnbenutzer zu tun hat, unter Umständen noch zu vergrößern.

## V. Verbesserungsmöglichkeiten

Wir glauben, daß die seelischen Probleme des Bahnfahrens, die wir in den letzten Kapiteln herausgestellt haben, nicht zu umgehen sind. Wir haben Typen von Fahrverfassungen als Versuche verstehen gelernt, diese Spannungen einigermaßen glücklich auszu-söhnen. Dennoch ist der Eindruck nicht zu verwischen, daß die Verfassungen, in denen die Fahrgäste die Fahrtzeit hinter sich bringen, nicht immer angenehm und oft auch nicht wünschenswert sind. Die Frage nach Verbesserungen muß auf dem Hintergrund der Untersuchung lauten: Was kann man tun, um den Fahrgästen die seelische Einregulierung der Probleme des Bahnfahrens zu erleichtern?

Wunder sind nicht zu erwarten, und es gibt nicht die perfekte Bahn. Die Probleme des Bahnfahrens bringen die Fahrgäste in eine Lage, in der eine gewisse Gereiztheit kaum restlos zu beseitigen ist. Man kann aber vermeiden, den Fahrgästen das Leben unnötig schwer zu machen. Wie wir gesehen haben, entspringt die Gereiztheit vor allem dem Angewiesensein der Bahnbenutzer auf das Beförderungsmittel und der Notwendigkeit, sich

einflußlos dem Transport zu überlassen. Daher ist vor allem wichtig, alles zu vermeiden, was den Eindruck der Einflußlosigkeit bei den Fahrgästen unnötig verschärfen könnte. Eine große Organisation wie die des öffentlichen Personennahverkehrs läuft immer Gefahr, mit den Bemühungen, im Dienste des Kunden den Ablauf zu perfektionieren, das Gegenteil heraufzubeschwören. Der 'Apparat' fordert immer stärkere Unterordnung, um sein Funktionieren zu gewährleisten. Weniger wäre hier oftmals mehr, und besonders schlimm ist, wenn der perfektionierte Apparat einmal nicht funktioniert.

Fahrkarten-Automaten sind geradezu ein Symbol dafür geworden, daß sich das Publikum immer weniger bedient fühlt, sondern vielmehr den Automaten 'bedienen' muß.

Ein weiteres Beispiel: Der Fahrgast, zu dessen Wohl man separate Bahnkörper mit großen Bahnsteigen gebaut hat, ärgert sich, wenn umwegig gewundene Fußgängerbrücken zu überqueren sind, um zur Haltestelle zu gelangen. Wenn zudem Zäune hindern, den kürzesten Weg einzuschlagen, fühlt man sich geängelt. Es ist dann kein Wunder, wenn die Wogen des Widerstandes hochschlagen.

Die leidige Gebots- und Verbotsmentalität, die sich in großen Organisationen leicht einschleicht, ist schon genügend aufs Korn genommen worden. Unsere Untersuchung hat u. a. gezeigt, wie das Verboten manche Widerständigkeit geradezu herausfordert. Es wäre wirkungsvoller, an die Mitwirkung des Fahrgastes zu appellieren, ihm zu zeigen, wie viele Möglichkeiten es für ihn gibt. Viele Widerstände gegen die Bahnen wären sicherlich zu vermeiden, wenn sich die Verkehrsbetriebe deutlicher als Dienstleistungsunternehmen verstehen und darstellen würden. Es sollte immer und überall fühlbar sein, daß Bahnen und Busse für das Publikum fahren und das Personal auch dem einzelnen Fahrgast zu Diensten steht. Der Fahrgast muß die Verkehrsmittel wie ein Werkzeug zur leichteren Erledigung seiner Tagesaufgaben benutzen

können. Je weniger er sich dabei 'in den Dienst genommen' sieht, desto williger wird er Bahnen und Busse benutzen.

Der Schaffner, der zum Platz des Fahrgastes kam, der ihn beriet und der ihm half, gehört sicherlich endgültig der Vergangenheit an. Ein gereizter Fahrer, der davon ausgeht, daß die 'Herde', die er zu 'verfrachten' hat, nicht so will, wie sie soll, stellt aber ganz und gar keine Alternative dar. Der 'alte Schaffner' sollte Leitbild dafür bleiben, wie – wenn auch mit anderen Mitteln – die Verkehrsbetriebe ihren Fahrgästen begegnen sollten.

Wir haben gesehen, daß die Bahnbenutzer gerne die vielfältigen Eindrücke während der Fahrt aufgreifen. Ausreichende 'Unterhaltung' macht die Fahrzeit wesentlich angenehmer. Alles sollte vermieden werden, was Eindrücke und Anregungen abschotten könnte. Es ist daher nicht unsinnig zu fordern, schon bei der Streckenführung darauf zu achten, daß es etwas zu sehen gibt. U-Bahnfahrten sind mangels solcher Anregungen leicht langweilig. Dann muß es im Wagen etwas zu erleben geben. Der 'Reizhunger' der Fahrgäste und die Informationsabsichten bestimmter Gruppen treffen sich hier zu einer glücklichen Interessengemeinschaft. Werbung und Information wären besser in den Wagen – anstatt außen – angebracht. Gerade auch die Verkehrsbetriebe fänden bei geschickter Nutzung der Informationsmöglichkeiten im Wagen ein offenes Auge beim Publikum. Eine anregende Gestaltung der Wagen-Innenräume ist wichtig für freundlich gestimmte Fahrgäste.

Das Wohlbefinden des Fahrgastes hängt, wie wir gezeigt haben, ganz bedeutend davon ab, inwieweit es ihm gelingt, während der Fahrt ein 'zweites Tätigkeitsfeld' aufzubauen und zu erhalten. Es ermöglicht ihm, während der erzwungenen Untätigkeit das Gefühl sinnvoller Betätigung zu schaffen. Die Bahnbetriebe

sollten alles tun, den Fahrgästen den Aufbau solcher 'zweiter Tätigkeitsfelder' zu erleichtern. Störungen der 'zweiten Tätigkeitsfelder' gehen hauptsächlich von anderen Fahrgästen aus, die ebenfalls 'ihrer' Beschäftigung während der Fahrt nachkommen wollen. Überfüllung zu vermeiden, ist hier die wirksamste Abhilfe. Eine überfüllte Bahn freut nur den 'Widerständler'.

Es könnten noch weitere und detailliertere Vorschläge gemacht werden. Die seelischen Probleme des Bahnfahrens sind so geartet, daß ihre Lösung immer nur ein Kompromiß sein kann. Was man auch anders organisieren und aufbauen mag, man sollte sich immer vor Augen halten: Wie beliebt die öffentlichen Verkehrsmittel sind, hängt wesentlich davon ab, in welchen seelischen Verfassungen die Fahrgäste ihre kleinen Reisen hinter sich bringen können. Im Erleben der Bahnbenutzer während der Fahrt kommt alles das zur Wirkung, was man sich anderen Orts als Maßnahme und Einrichtung überlegt hat. Hier wird darüber entschieden, wie organisatorische Maßnahmen ankommen.

Dr. Christoph Melchers  
Psychologisches Institut II der Universität Köln  
Haedenkampstr. 2, D-5000 Köln 41

Arbeitsschwerpunkte: u. a. 'Medien'  
Veröffentlichungen u. a. über 'Wirkung von Propagandafilmen', 'Holocaust', 'Spekulation und Rezeptionsforschung'

Hans Peter Limburg  
Dasselstr. 24a, D-5000 Köln 1

Renate Remmler  
Eisenachstr. 57, D-5000 Köln 60

H. Roßbach  
Weißenburgstr. 52, D-5000 Köln 1