

Universität Bielefeld
Fakultät für Soziologie
WS 2005/06

Verhaltensregeln in Straßenbahnen

von Svenja Haberecht
Email: svenjahaberecht@web.de

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Theoretischer Rahmen.....	4
3. Der Einstieg	7
4. Die Platzwahl	10
5. Die Fahrt.....	14
6. Der Ausstieg	18
7. Zusammenfassung	19
Literaturverzeichnis.....	21

1. Einleitung

Mit seinem Buch „Verhalten in sozialen Situationen - Strukturen und Regeln der Interaktion im öffentlichen Raum“ eröffnet Erving Goffman 1971 der soziologischen Forschung ein bislang weitgehend unbeachtetes Untersuchungsfeld. Ausgehend von der Behauptung, Analysen sozialer Interaktion hätten bisher lediglich an der Schnittstelle privater und öffentlicher Räume angesetzt, hebt er die Bedeutung einer genaueren Untersuchung des „kollektiven Verhaltens“ (Goffman 1971, S.16) an öffentlichen Orten für das Verständnis sozialer Organisation hervor.

Während besondere Formen öffentlicher Zusammenkünfte wie Aufstände oder Paniken zwar das Interesse einiger Sozialforscher erlangt hätten, sei „der ganz normale Umgang miteinander“ (Goffman 1971, S.16) in soziologischen Arbeiten bisher kaum beachtet worden. Diese in jeder Alltagssituation beobachtbaren, einfachsten sozialen Kontakte aber gerade sind nach Goffman diejenigen, die verdeutlichen, wie soziale Ordnung sich in ihrer kleinsten Form erzeugt. Dieser Ansatz wurde als „Soziologie des Alltags“ in die soziologische Wissenschaft aufgenommen.

In meiner empirischen Studie habe ich diese alltäglichen Interaktionssituationen im öffentlichen Raum anhand von Beobachtungen des kollektiven Verhaltens in Straßenbahnen der Stadt Bielefeld genauer unter die Lupe genommen.

Dabei stellte ich bald fest, dass sich hinter dem ungeordnet und individuell erscheinenden Verhalten der Straßenbahnfahrer – von dem Moment des Wartens über den Einstieg bis hin zur Platzwahl und dem Austreten aus der Bahn - sehr wohl strukturierte, kollektive Muster finden lassen, von denen man auf ein mehr oder weniger festes Aggregat von sozialen Regeln schließen kann.

Ich nehme zuerst eine theoretische Einordnung (2) meiner Studie vor und stelle dann meine Beobachtungsergebnisse in der Chronologie der Praxis des Straßenbahnfahrens dar, indem ich zuerst den *Einstieg* (3) untersuche, dann zur *Platzsuche* (4) und dem Verhalten während der *Fahrt* (5) übergehe und nach dem *Ausstieg* (6) eine *Zusammenfassung* (7) des Beobachteten gebe.

2. Theoretischer Rahmen

Wichtige theoretische Bezüge Goffmans bilden seine Untersuchungen über **Blickkontakte** (Goffman 1971, S.84). Seine Grundregel lautet, „daß miteinander bekannte Personen in einer sozialen Situation einen Grund haben müssen, nicht in Blickkontakt miteinander einzutreten, während einander nicht Bekannte eines Grundes bedürfen, um es zu tun.“ (Goffman 1971, S.121).

Während erstere Aussage auf die Annahme zurückzuführen ist, dass das „Schneiden“ Bekannter (also das Unterlassen von Blickkontakt) als Ausdruck von Geringschätzung gedeutet werden muss, geht letztere von dem Grundprinzip Goffmans aus, dass „das Wohlbefinden des Einzelnen nicht beeinträchtigt werden dürfe, durch seine Fähigkeit, offen zu sein für Begegnungen.“ (Goffman 1971, S.121f.).

So wichtig es für einander bekannte Personen also ist, sich durch Blickkontakte die gegenseitige persönliche Identifikation zu bestätigen und eine Kränkung zu vermeiden, so gehört es zu den Rechten und Pflichten einander Unbekannter, sich weder zu ignorieren, noch anzustarren - diesen Spagat des Blickverhaltens zu meistern, bezeichnet Goffman als das Praktizieren **„höflicher Gleichgültigkeit“** (Goffman 1971, S.85). Diese Verhaltensregel bildet den Bezugsrahmen für meine späteren Ausführungen unter Abschnitt (4) *Die Fahrt*.

Einige der Termini, welche Goffman in seinen Untersuchungen über die „Territorien des Selbst“ (Goffman 1974) unter der Kategorie *Reservat* anführt, lassen sich hervorragend auf die verschiedenen Räume beziehen, auf welche die Mitfahrenden in der Straßenbahn Ansprüche geltend machen.

So definiert Goffman den **persönlichen Raum** als jenen, „der ein Individuum überall umgibt und dessen Betreten seitens eines anderen vom Individuum als Übergriff empfunden wird“ (Goffman 1974, S.56). Es handelt sich hierbei nicht um ein fest gegebenes, sondern ein „temporäres, situationelles Reservat, in dessen Zentrum sich das Individuum hineinbewegt“ (Goffman 1974, S. 57).

Die legitimen Ansprüche auf *persönlichen Raum* unterliegen der Größe des das Individuum umgebenden Raumes – eine einfache Feststellung, die aber gerade bei der Straßenbahnfahrt (aufgrund der festen Sitzeinrichtungen) eine erhebliche Einschränkung der Freiheit des Mitfahrenden bedeuten kann und bei sich verändernder „lokaler Populationsdichte“ (in diesem Fall steigender Anzahl an Mitfahrenden) dessen Verhalten maßgeblich beeinflusst. Dies wird besonders deutlich bei meinen Beobachtungen zu Abschnitt (3) *Einstieg* und (4) *Platzsuche*.

Ein weiteres *Reservat* ist die **Box**, welche Goffman als einen deutlich begrenzten Raum bezeichnet, „auf den Individuen temporären Anspruch erheben können“ (Goffman 1974, S.59). Entscheidend ist bei der *Box*, dass es sich erstens häufig um einen raren Gegenstand handelt - dies gilt für die Sitzplätze insbesondere bei einem hohen Füllgrad der Straßenbahn – und zweitens, dass *Boxen* im Gegensatz zum wandelbaren *persönlichen Raum* die „externe, deutlich sichtbare, verteidigungsfähige Begrenzung eines räumlichen Anspruchs beinhalten“ (Goffman 1974, S.61).

Als den kleinsten aller möglichen persönlichen Räume bezeichnet Goffman die **Hülle**. Sie besteht lediglich aus der Haut einer Person und der sie umgebenden Kleidung.

Bei der Straßenbahnnutzung spielt ein weiteres *Reservat* eine entscheidende Rolle: die **Reihenposition**. Darunter versteht Goffman „die Ordnung, nach der ein Anspruch erhebender in einer bestimmten Situation ein bestimmtes Gut im Verhältnis zu anderen Anspruchserhebenden bekommt“ (Goffman 1974, S.63). Für das kollektive Verhalten beim Straßenbahnverkehr legt die *Reihenposition* fest, wer in welcher Reihenfolge den Anspruch auf Einstieg in die Bahn bzw. Ausstieg aus der Bahn hat (Abschnitte 3 und 6).

Weitere für meine Studie relevante „Territorien des Selbst“ sind das **Informations-** und das **Gesprächsreservat**. Ersteres meint das Recht eines Individuums darauf, bestimmte Informationen über sich nicht preisgeben zu müssen (dazu gehört auch das Recht darauf, nicht angestarrt zu werden),

letzteres den Anspruch darauf, entscheiden zu können, wer es wann zu einem Gespräch auffordert bzw. an dem Gespräch beteiligt ist (so auch das Recht auf Nicht-Einmischung und Nicht-Mithörens Dritter).

Die Person, welche Anspruch auf ein bestimmtes *Reservat* erhebt, kann dies durch bestimmte Zeichen, so genannte „**Markierungen**“ (Goffman 1974, S.71) kenntlich machen. Goffman unterscheidet zwischen „zentralen Markierungen“, Objekten, welche „einen territorialen Anspruch anzeigen“ und „Territoriumsmarkierungen“, Objekten, welche Territoriumsgrenzen sichtbar machen (Goffman ebd.). Beide Formen der Markierung sind in Straßenbahnen zu beobachten (Abschnitt 4).

Soviel zu den theoretischen Eckpfosten, die ich entlang meiner Beobachtungen aufstellen konnte. Im folgenden werde ich diese Ausführungen anhand meiner empirischen Daten veranschaulichen und durch eigene, aufgrund der Beobachtungen erlangte Annahmen erweitern. Die Daten entstammen Protokollen, die ich bei Beobachtungen der Nutzer der Bielefelder Straßenbahnen über einen Zeitraum von etwa zwei Monaten verfasst habe. Ich habe den Straßenbahnverkehr verschiedener Linien an Wochen- und Feiertagen und zu verschiedenen Tageszeiten beobachtet.

Dabei ist mir vorab aufgefallen, dass das Verhalten der S-Bahnfahrer grundsätzlich davon abhängt, ob die Handelnden allein fahren oder in Gruppen mehrerer Personen. Ich konzentriere mich bei meiner Analyse auf das Verhalten Einzelner, da die zusätzliche Beobachtung und Untersuchung des Gruppenverhaltens in Straßenbahnen vom Umfang und Aufwand her einer weiteren Ausarbeitung dieser Größenordnung gleichkäme.

Darüber hinaus spielt der Füllgrad der Bahnen eine wichtige Rolle. Ich werde daher die Beobachtungen in leeren Bahnen denen in stärker gefüllten gegenüberstellen.

Nun möchte ich Sie aber nicht länger warten lassen. Bitte treten Sie ein und suchen Sie sich einen angenehmen Platz - die Fahrt beginnt.

3. Der Einstieg

Zunächst handelt es sich bei der Menge von Personen, die sich am Bahnsteig einer Straßenbahnhaltestelle aufhalten, um eine *nicht-zentrierte Zusammenkunft* (Goffman 1971, S.35), also um die gemeinsame Anwesenheit mehrerer Teilnehmer in einer Situation, in der sie sich gegenseitig wahrnehmen, ohne wechselseitig zu interagieren oder einen gemeinsamen Fokus zu teilen. Sobald diese Personen jedoch ihren „Brennpunkt der Aufmerksamkeit“ auf das *Warten* auf dieselbe Straßenbahn lenken, begeben sie sich in zentrierte Interaktion innerhalb der *sozialen Veranstaltung* (Goffman 1971, S.16) „Warten auf die Straßenbahn“.

In dem Moment, in dem die Straßenbahn ins Gleis einfährt, werden die Türen der Bahn zum gemeinsamen Fokus der Aufmerksamkeit, dem sich die Personen zu nähern versuchen. Alle Beteiligten richten ihr Handeln danach aus, ihren Anspruch auf Eintritt möglichst schnell geltend zu machen, um sich einen größtmöglichen *persönlichen Raum* sichern zu können. In einer leeren Bahn ist die Einschränkung des *persönlichen Raumes* unwesentlich, während sie mit zunehmender *lokaler Populationsdichte* steigt. So kann der *persönliche Raum* zur *Box* (dem Sitzplatz) und schließlich bei dichtem Gedränge sogar bis zur *Hülle* zusammenschrumpfen.

Drängen sich nun viele Personen um die Einstiegsbereiche, wird das Bemühen um diese Ansprüche stärker.

Die *Reihenposition* als „Entscheidungsregel“ legt fest, wer wann seinen Anspruch auf ein bestimmtes Gut geltend machen darf. Für das Straßenbahnfahren lässt sich sagen, dass die verschiedenen Verhaltensregeln mehr oder weniger fest verankert sind und Übertretungen mehr oder weniger stark sanktioniert werden.

Kommt die Bahn zum Stehen, finden sich die Personen vor den Türen ein und reihen sich (in den meisten Fällen) in je eine Schlange auf beiden Seiten der Türen ein. Bei der Anordnung innerhalb der Schlange ist ein nach der Regel „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst“ gerichtetes Verhalten deutlich zu beobachten. Einen Verstoß dieser Regel habe ich nicht beobachtet, wohingegen es manchmal Unklarheiten innerhalb der Schlangenbildung gab, wenn sich zum Beispiel „in zweiter Reihe“ angestellt wurde. Wollten sehr viele Personen in die

Bahn einsteigen, formierten sich diese anstatt zu einer geordneten Schlange in einigen Fällen auch zu einer eher durcheinander erscheinenden Menschenmenge, die sich vor dem Einstiegsbereich drängte. Sich daraus ergebende Unklarheiten wurden entweder durch den Vortritt bestätigende Blickkontakte oder durch Vermeiden von Blickkontakt (Ignorieren und Drängeln, mehr hierzu in Abschnitt 6) gelöst.

Bevor nun aber die Wartenden eintreten, greift die Regel „Erst aussteigen lassen, dann einsteigen“. Gelegentliche Brüche dieser Regel ließen sich beobachten, jedoch meist gefolgt von Sanktionen wie „bösen Blicken“, Drängeln oder auch verbalen Zurechtweisungen wie „Darf man vielleicht erstmal aussteigen?“. Mehrmals habe ich beobachtet, wie Mütter, die mit ihren Kindern die Straßenbahn nutzen wollten, diesen vor dem Einstieg die Regel noch einmal direkt nannten.

Modifikationen dieser Regel sind zu beobachten, wenn der Türbereich durch eine Metallbegrenzung in zwei Ein- bzw. Ausgänge geteilt ist. In diesem Fall warten Einsteigende häufig nicht, bis alle Personen ausgestiegen sind, sondern nutzen bei sich ergebender Möglichkeit eine freiwerdende Seite zum Einstieg und zwingen somit die Aussteigenden dazu, sich auf der für den Ausstieg noch nutzbaren Seite einzureihen¹.

Neben diesen Regeln gibt es einige *Höflichkeitsgesten* (Hirschauer 1999, S.229), welche gegenüber Personen in Kraft treten, die aufgrund von bestimmten Merkmalen als Nutzer der Straßenbahn beeinträchtigt werden. Beobachten konnte ich dies bei Rollstuhlfahrern und Personen mit Kinderwagen, denen beim Einstieg und bei der Platzsuche der Vortritt gelassen wurde.

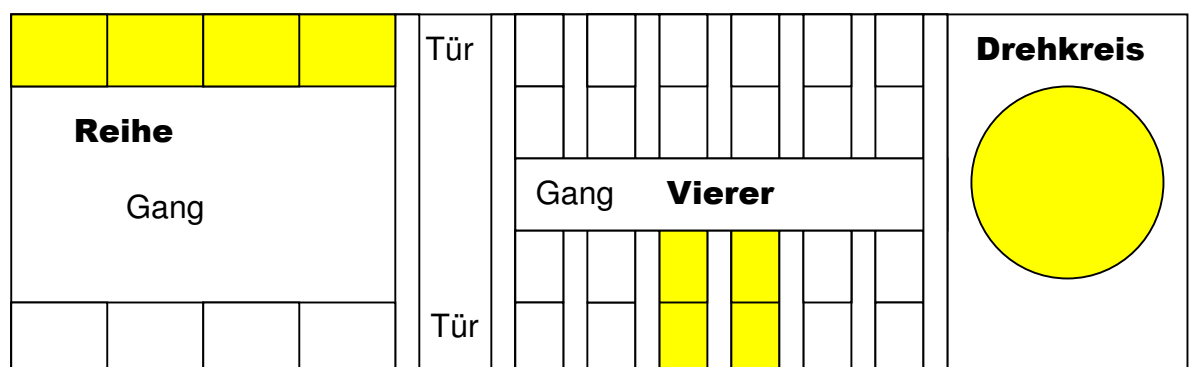
Bei anderen Personen mit Beeinträchtigungen wie zum Beispiel solchen, die ein Fahrrad mit sich führten, griffen solche Höflichkeitsgesten hingegen nicht. Ich schließe daraus, dass diese nicht als beeinträchtigte, sondern vielmehr als *beeinträchtigende* Personen wahrgenommen werden. Scheinbar verursachen solche Personen eher *Nutzungskonflikte* (Hirschauer 1999, S.229), da sie einen

¹ Von einer Neuregelung kann man dabei (noch) nicht sprechen, da relativ willkürlich eine gerade freiwerdende Seite gewählt wurde. Eine Regel, die besagt, dass Ein- und Aussteigende immer die jeweils rechte Seite benutzen sollen, wäre hier sicher sinnvoll. Solch eine Regel ist vielleicht durch getrennte Türbereiche im Entstehen.

größeren Raum beanspruchen und ihre Beeinträchtigung keine moralischen Verpflichtungen bei anderen Fahrgästen hervorzurufen scheint.

Hirschauer stellt in seiner Studie des Fahrstuhlfahrens (Hirschauer 1999) die Annahme auf, die „Basisregeln des Einsteigens und die gelegentlichen Nutzungskonflikte“ entsprängen dem Bedürfnis nach einem „zentralen Gut“ (Hirschauer 1999, S.229). Handelt es sich im Falle der Fahrstuhlfahrt um den *Zeitgewinn* (Hirschauer 1999, S.229), so scheint mir bei der Straßenbahnfahrt der *persönliche Raum* das zentrale Gut zu sein, nach welchem die Fahrgäste ihr Handeln ausrichten. Sicherlich ist auch der Zeitgewinn ein wesentlicher Grund, weshalb Personen sich für die Nutzung der Straßenbahn entscheiden. Im Gegensatz zur Fahrt mit dem Fahrstuhl, dessen Dauer von den Mitfahrenden maßgeblich beeinflusst werden kann (Hirschauer 1999, S.229), fahren Bahnen jedoch in einem festgelegten zeitlichen Rahmen bestimmte Haltestellen an, wodurch die Möglichkeit der mitfahrenden Personen auf Einflussnahme sehr gering ist².

Da die Entfaltung des persönlichen Raumes durch die Architektur der Straßenbahnen (siehe Skizze) eingeschränkt wird, beziehen sich die meisten Verhaltensregeln, welche sich bei der Straßenbahnnutzung beobachten lassen, auf den persönlichen Raum als zentrales Gut – und zwar einerseits auf dessen Wahrung, andererseits auf die Regulierung des Bestrebens nach Geltendmachen von größtmöglichen Ansprüchen auf dieses Reservat.



Skizze: Sitzplatzanordnung in Bielefelder Straßenbahnen

² Lediglich durch Aufhalten der Tür oder Halteknopfdrücken für Nachkommende kann die Abfahrtszeit etwas verzögert werden. Zu meinen Beobachtungen von Personen, die diese Hilfestellung für herbeilaufende Nachzügler *nicht* geleistet haben, nehme ich an, dass diese entweder einer Verzögerung entgegenwirken wollten, oder jegliche Handlungs- und Entscheidungsfreiheit für die Dauer der Fahrt an den Fahrer und dessen Fahrplan abgetreten hatten.

4. Die Platzwahl

Nach dem gelungenen Einstieg folgt die eigentlich größte Herausforderung für Straßenbahnfahrer – sich einen guten Platz zu sichern. Dieser Abschnitt beschäftigt sich mit der Frage, nach welchen Kriterien sich die Fahrgäste in der Straßenbahn einen Sitzplatz suchen, wie sie sich also *organisieren*.

Nach Goffman sind „das zentrale Thema bei der Analyse der sozialen Organisation (..) der Begriff des Anrechts oder Anspruchs und die Schicksale der Versuche, Ansprüche zu verteidigen“ (Goffman 1974, S.54). Bei einer Analyse der sozialen Organisation in Straßenbahnen steht die Verteidigung von Ansprüchen auf „Territorien“ im Vordergrund. Eine Verletzung des Territoriums kann nach Goffman durch (1) körperliches Eindringen (z.B durch Berührungen), durch (2) „Anblicken, Anschauen, Durchbohren mit den Augen“, (3) „Einmischung durch Laute“, durch (4) Ansprechen oder in Form von (5) Verunreinigung durch Exkrememente erfolgen (Goffman 1974, S.75ff.).

Die Territorien, die für die Platzwahl relevant sind, sind der *persönliche Raum*, die *Box* und die *Hülle* (wie in Abschnitt 2 beschrieben).

Gehen wir erst einmal von einer relativ leeren Straßenbahn (zum Beispiel sonntags gegen 15Uhr, Linie 2 in Richtung Milse) aus. Diejenigen, die es geschafft haben, als Erste in die Bahn einzusteigen, haben einen klaren Vorteil bei ihrer Platzwahl, von der das weitere Verteilungsmuster abhängt. Zuerst Einsteigende in eine relativ leere Bahn wählen meist einen Sitzplatz in Fahrtrichtung auf der Fensterseite in einem der „Vierer“ (siehe Skizze).

Aus meinen Beobachtungen schließe ich, dass stets angestrebt wird, die Distanz zwischen den Fahrgästen möglichst groß zu halten. So wählen Zusteigende bei den „Vierern“ sehr häufig den Sitzplatz schräg gegenüber von einem bereits Sitzenden oder alternativ den Platz neben diesem. Bei den in „Reihen“ angeordneten Sitzen (siehe Skizze) halten die Fahrgäste, wenn möglich, einen Abstand von zwei Sitzen zwischen sich und den anderen.

Hier greift die Regel der „Distanzmaximierung“ (Hirschauer 1999, S.230), durch die der Schutz des eigenen Raumes und des Raumes der anderen Mitfahrenden gewährleistet werden kann. Überdies wird durch das Vermeiden direkten Gegenübersitzens das Praktizieren *höflicher Gleichgültigkeit*

erleichtert, die Gefahr der Verletzung des persönlichen Raumes durch Anblicken (2) gemindert.

Eine besondere Rolle spielt die *Distanzmaximierung* bei Personen, die ihrem Äußeren nach als „bedrohlich“ oder „ungepflegt“ beurteilt werden. Solche Personen stellen eine verstärkte Bedrohung hinsichtlich Verletzungen des *persönlichen Raumes* dar, erstere durch körperliches Eindringen (1), letztere durch Verunreinigungen (5); Sitzplätze in ihrer Nähe werden daher möglichst gemieden.

Kommen weitere Fahrgäste hinzu, stellt sich die Regel der „Äquidistanz“ (Hirschauer 1999, S.230) ein: „Ungleiche Abstände werden als mögliche Beziehungszeichen vermieden“ (Hirschauer eds.).

Bei meinen Beobachtungen konnte ich feststellen, dass sich die Sitzplätze bei weiteren Zustiegenden nun nach und nach auffüllten - während es bei relativ leerer Bahn noch als Zeichen unpassender Nähe einander unbekannter Personen gewertet würde, werden nun auch Ansprüche auf einzelne freie Sitzplätze erhoben, denen die bereits Sitzenden durch weitere Einschränkung ihres *persönlichen Raumes* entgegenkommen müssen.

Ein „Wegrücken“ bei sich wieder leerender Bahn konnte ich im Vergleich zu Hirschauers Schilderungen von dem sich leerenden Fahrstuhl (Hirschauer 1999, S.231) nicht beobachten. Dies liegt wahrscheinlich daran, dass durch Rücken beim Sitzen im Gegensatz zu Rücken beim Stehen eine viel auffälliger Bewegung vollzogen werden müsste. Den Eindruck der Abweisung der mitfahrenden Person zu vermeiden wird hier der Wiedergewinnung des ‚normalen Abstands zu einem Unbekannten‘ vorgezogen.

In stärker gefüllten Bahnen (zum Beispiel werktags gegen 17Uhr, Linie 1 Richtung Senne) sind bereits viele Plätze belegt. Bei Hinzustiegenden gilt die Geste, dass bereits Sitzende durch „Nachrücken“ Platz machen. So konnte ich häufig beobachten, dass Personen, die einen zum Gang ausgerichteten Platz der „Vierer“ gewählt hatten, nun zum Fensterplatz nachrückten, um den Hinzustiegenden das Platznehmen zu erleichtern.

Als „eine minimalistische Form von Mobilität“ beschreibt Hirschauer das *Rücken*, eine unauffällige, kaum bemerkbare Bewegung, die als *Geste des Platzmachens* vollzogen wird (Hirschauer 1999, S.231). Der zusteigenden

Person wird damit signalisiert, dass man bereit ist, ihr den Platz neben sich anzubieten. Einmal beobachtete ich eine Frau, die einer zusteigenden etwa gleichaltrigen Frau durch eine minimale Bewegung des Körpers auf ihrem Sitz die Bereitschaft zum „Platzmachen“ andeutete. Beide Frauen wechselten kurz Blicke, wobei die Zugestiegene sich setzte und dankend lächelte. Die Frau, welche das „Angebot“ gemacht hatte, lächelte zurück und damit war die Situation klar definiert.

Andererseits habe ich ebenso festgestellt, dass im Falle Nicht-Nachrückens manchmal ungern auf den freien Fensterplatz inmitten drei bereits sitzender Fahrgäste Anspruch erhoben wurde. Dieses *Nicht- Nachrücken* kann also als Schutz vor einer zunehmenden (wenn auch situationsmäßig legitimen) Einschränkung des *persönlichen Raumes* eingesetzt werden³.

Eine weitere Möglichkeit der Ausweitung des *persönlichen Raumes* über die *Box* hinaus stellen die (in Abschnitt 2 beschriebenen) *zentralen Markierungen* dar. Hierzu zählen Einkaufstaschen, Handschuhe, Regenschirme, aber auch Körperteile oder Kleidungsstücke. Während in vollen Straßenbahnen Taschen und Rucksäcke fast immer nah am Körper gehalten werden, sieht man in weniger gefüllten Bahnen häufiger Personen, die ihre Tasche oder andere persönliche Gegenstände auf den Sitzplatz neben sich legen und damit ihren *persönlichen Raum* ausweiten. Manche Menschen breiten sich mit ihrem Körper aus, sie vergrößern durch Nach-Vorne-Rücken und Überschlagen der Beine ihren *persönlichen Raum* über die *Box* hinaus. Je mehr Personen jedoch hinzusteigen, umso stärker scheinen die Fahrgäste sich zur Einschränkung ihres *persönlichen Raumes* verpflichtet zu fühlen. In Straßenbahnen hat jeder Mitfahrende Anspruch auf einen Sitzplatz, *zentrale Markierungen* müssen also im Zweifelsfalle den *Territorialmarkierungen* weichen. Bei besonders dickfelligen Fahrgästen muss dieser Anspruch jedoch direkt eingefordert werden⁴.

³ Ob die Rechnung eines Fahrgastes mit solch einer „Ellenbogenmentalität“ aufgeht, hängt dann allerdings von der Sensibilität des jeweiligen Zusteigenden ab. Schliesslich hat dieser einen Anspruch auf den freien Platz, dessen Grenzen durch die Sitzfelder (die als *Territoriumsmarkierer* dienen) kenntlich gemacht werden.

⁴ Beispiel 1: Ich habe das Experiment gewagt, bei sich mehr und mehr füllender Bahn meinen Rucksack einfach auf dem Sitz neben mir liegenzulassen, bis ich von dem sich einstellenden beschämenden Gefühl durch ein „Darf ich bitte?“ erlöst wurde.

Eine *Höflichkeitsgeste* im Zusammenhang mit der Platzwahl ist, dass der eigene Sitzplatz beeinträchtigten Personen zur Verfügung gestellt wird. Diese Geste erfolgt aber nicht immer. Zwar habe ich zwei- oder dreimal beobachtet, wie einer älteren Person der eigene Platz angeboten wurde, in vielen anderen Fällen, in denen solch ein Verhalten zumindest meinem Empfinden nach angemessen gewesen wäre, jedoch keine solche Geste erfolgte. Meine Annahme ist, dass manche Höflichkeitsgesten, da sie nicht festgelegt sind, zu unbestimmt sind und zu sehr vom persönlichen Empfinden geregelt werden, als dass sie in der alltäglichen Praxis „überleben“ könnten. Diese Vermutung unterstützen neuerdings von dem Straßenbahnunternehmen Bielefelds unternommene „Festigungsversuche“ bestimmter Höflichkeitsgesten in der Alltagspraxis des Straßenbahnfahrens. So sind seit einigen Monaten Klebeschilder in den Fenstern der Bahnen angebracht, die unter dem Motto „Aufstand in Bussen und Bahnen“ zu mehr Rücksichtnahme gegenüber beeinträchtigten Personen im öffentlichen Verkehr aufrufen⁵.

Im Gegensatz zu Höflichkeitsgesten ergeben sich aus der Architektur der Bahn bestimmte, *feste Regeln* zur Kompensation von Diskriminierungen. So gibt es Flächen, die zum Abstellen für Kinderwagen oder Rollstühle freigehalten werden müssen, sowie daneben eingebaute, alleinstehende Sitzplätze, welche den jeweiligen Begleitpersonen vorbehalten sind. Aufkleber an der Wand verweisen auf den Anspruch betreffender Personen, welche diese nutzen können, um ihr Recht geltend zu machen. Mehrmals habe ich bei stark gefüllter Bahn beobachtet, dass sich eine Einzelperson auf solch einen Platz gesetzt hat, diesen jedoch freigab, sobald ein Fahrgast mit entsprechendem Anspruch auf diesen Platz zustieg.

Beispiel 2: Einmal habe ich einen Mann beobachtet, der sich so weit ausbreitete, dass er alle Sitze eines „Vierers“ zu seinem *persönlichen Raum* erklärte. Auch bei sich füllender Bahn waren die Zusteigender eher bereit, sich eine *Box* zwischen anderen zu suchen, als diese Person direkt zu einer Verkleinerung seines Raumes aufzufordern. Sind bestimmte Regeln im sozialen Umgang nicht fest genug etabliert, siegt eben manchmal Dreistigkeit.

⁵ Im Laufe der Zeit könnten auf diese Weise vielleicht bestimmte vernachlässigte Höflichkeitsgesten wieder stärker situationsspezifisch ausgeübt werden und schliesslich Regelcharakter annehmen.

Je nach Dauer der Fahrt entscheiden sich die Zusteigenden nicht immer für einen Sitzplatz - bei kurzer Mitfahrt über ein bis drei Haltestellen in relativ vollen Bahnen wählen Fahrgäste meist einen Stehplatz in Nähe des Ausstiegsbereiches. Ist hier kein Platz mehr frei, wird bei hohem Füllgrad der Mittelgang, bei mittlerem Füllgrad der drehbare Bereich zwischen zwei Wagenteilen als „Kurzaufenthaltort“ gewählt. Platzwahlkriterium ist in diesem Fall der kürzeste Weg zum Ausgang unter Berücksichtigung des größtmöglichen *persönlichen Raumes*.

Im Falle der befestigten Sitzplätze in der Straßenbahn haben der *persönliche Raum* und die *Box* dann dieselben Begrenzungen, wenn die Bahn so stark gefüllt ist, dass der *persönliche Raum* nicht über die *Box* hinaus ausgeweitet werden kann (Goffman 1974, S.60). Möchten mehr Personen die Straßenbahn nutzen, als Sitzplätze verfügbar sind, sinkt der Anspruch der einzelnen Mitfahrer auf den kleinsten *persönlichen Raum*, die *Hülle*.

Ist eine Straßenbahn also so stark befüllt, dass alle Sitzplätze vergeben sind (zum Beispiel dienstags gegen 10Uhr, Linie 4 in Richtung Universität-Lohmannshof), haben Zusteigende keine andere Wahl, als sich Plätze in Mittelgang oder in den kreisförmig angelegten Räumen in der Mitte des Bahnteils (siehe Skizze) zu suchen.

5. Die Fahrt

Bei meinen Beobachtungen des Verhaltens in Straßenbahnen *während der Fahrt* habe ich das Blickverhalten der Fahrgäste als das interessanteste Untersuchungsfeld empfunden und mich daher (und auch zur Vermeidung einer „Überflutung“ von Informationen) auf diesen Teil des Gesamtverhaltens konzentriert.

Wie bereits einführend erläutert (Abschnitt 2), legt Goffman dem Blickverhalten der Interaktanten das Prinzip zugrunde, deren Wohlbefinden dürfe nicht beeinträchtigt werden durch ihre körperliche Anwesenheit und der daraus resultierenden „Offenheit für Begegnungen“ (Goffman 1971, S.121f.).

Eine Verhaltensregel zwischen einander Unbekannten, die diesem Grundprinzip Rechnung trägt und die Goffman als wesentliche Form *nicht-zentrierter Interaktion* bezeichnet, ist das Praktizieren *höflicher Gleichgültigkeit* (siehe Abschnitt 2). Die Herausforderung der *höflichen Gleichgültigkeit* besteht darin, dem anderen durch „hinreichende visuelle Beachtung“ zu beweisen, dass man seine „Anwesenheit würdigt“, im nächsten Moment aber die Aufmerksamkeit wieder von diesem zu wenden, um nicht den Eindruck besonderer Neugier oder einer bestimmten Absicht zu erwecken (Goffman 1971, S.84).

Mit Goffmans Aussage, bei der *höflichen Gleichgültigkeit* handele es sich um ein „so delikates Übereinkommen [...], daß wir mit konstanten Abweichungen von den dafür geltenden Regeln zu rechnen haben“(Goffman 1971, S.85), erklärte ich mir anfangs die Tatsache, dass ich bei meinen Beobachtungen während der Straßenbahnfahrt ständig auf Verstöße dieser Verhaltensregel stieß. Während Goffman aber in seinen Ausführungen unter „Regelumgehungen“ und „häufigen Regelbrüchen“(Goffman 1971, S.86) nur auf jene verweist, die mit dem Anspruch der *Gleichgültigkeit* kollidieren (wie zum Beispiel „Eindringen in die Privatheit“ durch Anstarren von Körperbehinderten), fand ich im Straßenbahnverhalten weitaus häufiger den ersten Teil der Regel, welcher die *visuelle Beachtung* betrifft, vernachlässigt.

So ist mir aufgefallen, dass Fahrgäste zwar beim Einstieg und bei der Platzsuche ihre Blicke schweifen lassen und dabei auch anderen schon in der Bahn befindlichen oder mit ihnen eintretenden Personen gegenüber *höfliche Gleichgültigkeit* walten lassen. Sobald sie sich jedoch setzen und die Fahrt angetreten wird, wird ein Blickkontakt soweit nur irgend möglich zu vermeiden gesucht. Häufig habe ich beobachtet, wie Personen, die sich direkt neben oder gegenüber einer anderen Person niederließen, diese „keines Blickes würdigten“ und auch über die gesamte Fahrt diese Form der visuellen Nichtbeachtung aufrechterhielten.

Goffman schreibt: „Je näher übrigens die Betrachter demjenigen kommen, der sie interessiert, desto exponierter ist dessen (und auch ihre eigene) Position, und desto stärker werden sie zu *höflicher Gleichgültigkeit* sich verpflichtet fühlen.“(Goffman 1971, S.86).

Aufgrund meiner Beobachtungen komme ich also zu dem Schluss, dass die Regel der *höflichen Gleichgültigkeit* in öffentlichen Räumen nur bis zu einem gewissen Grad überhaupt eingehalten werden kann und insbesondere bei der Fahrt in relativ gefüllten Straßenbahnen modifiziert wird.

Aufgrund des eingeschränkten *persönlichen Raumes* (bzw. der *Box*=Sitzplatz) genügt ein Blickverhalten nach dieser Prämisse in ihrer einfachen Form nicht mehr, um den aufgrund der körperlichen Nähe entstehenden (falschen) Eindruck von Bekanntschaft - oder in besonders vollen Bahnen sogar Intimität – zu kompensieren.

Je stärker der *persönliche Raum* miteinander in *nicht-zentrierter Interaktion* stehender Personen zusammenschrumpft, umso mehr wird die gegenseitige Würdigung der Anwesenheit (durch „hinreichende visuelle Beachtung“) vernachlässigt zugunsten des Schutzes des *persönlichen Raumes* und des *Informationsreservats*. Für Goffmans Verständnis von *höflicher Gleichgültigkeit* bedeutet dies, dass der Ausdruck von Höflichkeit im Straßenbahnverkehr tendentiell dem der Gleichgültigkeit weichen muss.

Dies geschieht vor allem durch das Vermeiden von Blickkontakt, welchen Hirschauer als den „Kollisionsfall“ (Hirschauer 1999, S.232) bezeichnet.

Diese Gleichgültigkeit oder vielmehr *Nichtbeachtung*, welche sich die Fahrgäste einer Straßenbahn entgegenbringen, entspringt nicht der Natur der Situation, sondern muss vielmehr unter hohem Interaktionsaufwand situativ erzeugt werden.

Hirschauer spricht in diesem Zusammenhang für den Fall des Fahrstuhls sogar von einem „kulturellen Lotsensystem für die Navigation von Blicken“ (Hirschauer 1999, S.232). Dazu zählt erstens die „Organisation des Raumes“, welche im Falle der Straßenbahn bereits bei der Platzwahl vorgenommen wird. Gegenüberliegende Plätze werden, wenn möglich, nicht besetzt, um den *Kollisionsfall* zu vermeiden. Während der Fahrt werden Blicke entlang individueller „Blickkorridore“ (Hirschauer 1999, S.232) geführt, welche so eingerichtet werden, dass sie sich nicht gegenseitig schneiden. Dieses Bild finde ich sehr passend für die Beschreibung meiner Beobachtungen von

Bahnfahrern, welche lange Zeit nur in eine Richtung schauten, in der sich meiner Ansicht nach nichts Beachtenswertes befand.⁶

Bei sehr stark gefüllter Bahn wird die Einrichtung von Blickkorridoren nahezu unmöglich - hier bietet sich im Gegensatz zum Fahrstuhl der Blick aus dem Fenster an. Manches Mal habe ich beobachtet, wie eine Bahnfahrerin sich einen Korridor durch die Fensterscheibe eingerichtet hatte, der nach Einfahren der Bahn in einen Tunnel irritiert wurde, sodass ein neuer gefunden werden musste.

Darüber hinaus gehören zu Hirschauers Lotsensystem bestimmte Techniken, die „Gleichzeitigkeit des Taxierens“ zu vermeiden (Hirschauer 1999, S.232) - Ausführungen, welche die Anstrengungen, die sich hinter der Maske der Nichtbeachtung und Gleichgültigkeit verstecken, anschaulich machen, deren nähere Darstellung in Verbindung meiner Beobachtungen jedoch den Rahmen sprengen würden.

Weitaus einfachere Möglichkeiten zur Umgehung von Blickkontakten bietet – als Vorteil des Straßenbahnfahrens gegenüber dem Fahrtstuhlfahren - die Lektüre von Büchern oder Zeitungen sowie die Beschäftigung mit dem Handy. Diese Formen der Ausübung von Gleichgültigkeit gegenüber den Mitfahrenden lassen sich in Bahnen häufig beobachten. Manchmal ergab sich mir beim Beobachten sogar der Eindruck, die *Darstellung* des „interessierten Zeitungslesens“ beanspruche einen größeren Teil der Konzentration, als für das Lesen selbst schließlich noch blieb. Genauso scheint die Beschäftigung mit dem Handy häufig nur als ein Mittel zum Zweck der Aufrechterhaltung der Gleichgültigkeit gegenüber den anderen Fahrgästen eingesetzt zu werden. Desweiteren sind auch viele Personen zu beobachten, die über Kopfhörer Musik hören. Im Gegensatz zum Lesen, welches nahezu den gesamten Sehsinn beansprucht, wird durch das Musikhören Nichtbeachtung gegenüber den akustischen Signalen der Mitfahrer geübt. Diese *akkustische Abschottung* ist eine Möglichkeit, sich von der von Goffman vorausgesetzten grundsätzlichen „Fähigkeit, offen zu sein für Begegnungen“ (Goffman 1971, S.121f.) zumindest teilweise zu befreien. So ist das Gesprächsreservat gesichert und die Person umgeht zudem die Gefahr, sich des Eindringens in anderer Personen Gesprächsreservat schuldig zu machen (falls die Musik nicht sehr laut ist!).

⁶ Im Gegensatz zu Hirschauers Ausführungen kann ich jedoch von meinen Beobachtungen nicht auf eine horizontale oder vertikale Mobilität der Korridore schliessen.

6. Der Ausstieg

Bezüglich der Untersuchung des Blickverhaltens beim Ausstieg muss beachtet werden, dass es sich hier wieder um *zentrierte Interaktion* handelt: Alle Aussteigenden haben mit dem Türbereich einen gemeinsamen Fokus.

Durch Blickkontakt signalisieren Personen einander, dass sie sich gegenseitig wahrgenommen haben, was zur Folge hat, dass sie *reagieren* müssen.

Steigen viele Personen aus, reihen sich diese in eine Schlange vor der Tür ein, welche bis in den Gang hinein reicht. Ebenso wie beim Einstieg legen Höflichkeitsgesten die Reihenposition von Rollstuhlfahrern oder Personen mit Kinderwagen fest. Ansonsten scheint wie beim Einstieg die Regel „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst“ zu gelten.

Zwischen den Aussteigenden wird *höfliche Gleichgültigkeit* gewahrt, Blickkontakte spielen dann eine Rolle, wenn Personen sich von den Sitzplätzen an der Seite in die Schlange einzureihen versuchen. Hierbei sind zwei gegensätzliche Muster des Blickverhaltens zu beobachten: Entweder, die Person, welche sich in die Schlange einreihen möchte, versucht, Blickkontakt zu einer Person in der Schlange aufzunehmen, oder sie vermeidet Blickkontakt zu den Personen in der Schlange.

Die Person erhofft sich im ersten Fall, durch Blickkontakt ein Einverständnis zu bekommen, sich vor der anderen Person in die Schlange einreihen zu dürfen. Diese Variante birgt die Gefahr einer Ablehnung. Für den zweiten Fall gilt, dass die Person, welche Blickkontakt vermeidet, vortäuschen kann, den anderen nicht wahrgenommen zu haben. Sie wartet dann auch nicht auf eine Einverständniserklärung der anderen Person, sondern kann sich in die Schlange „drängen“.

Genauso kann auch die Person, welche sich in der Schlange befindet, diejenige ignorieren, welche sich einreihen möchte und entzieht sich damit der Entscheidung, diese vorzulassen oder nicht (was bei Blickkontakt vielleicht negativ sanktioniert würde).

Möchte eine Person aussteigen, die zwischen anderen in einem „Vierer“ sitzt, so kann sie auch hier die *minimalistische Form der Mobilität* einsetzen und durch „Aufbruchsignale“ (Hirschauer 1999, S.237) anzeigen, dass der *persönliche Raum* der Mitfahrenden für ihre Zwecke eingeschränkt werden

muss. Solche Signale sind zum Beispiel das Bewegen des Rucksacks, das aufrechte Hinsetzen oder das Zurechtzupfen der Kleidung.

Manche Personen umgehen das Problem der Reihenfolge beim Ausstieg dadurch, dass sie solange auf ihren Plätzen sitzen bleiben, bis der Großteil der Fahrgäste die Bahn verlassen hat (bei der Haltestelle „Universität“ der Linie 4 in Richtung Lohmannshof häufig zu beobachten). Steigen auch viele Personen ein, stehen solche „Abwarter“ wiederum vor der Herausforderung, des „Timings“ (Hirschauer 1999, S.237), also den richtigen Moment des Ausstiegs abzugewinnen, bevor bereits die ersten Einsteiger in die Bahn „einströmen“.

7. Zusammenfassung

Diese Untersuchung der in Straßenbahnen wirksamen Verhaltensformen macht deutlich, dass *soziale Organisation* nicht bloß anhand von besonderen sozialen Ereignissen nachgewiesen werden kann, sondern sich vielmehr gerade in den unzähligen kleinen Interaktionssituationen des alltäglichen Miteinanders aufspüren lässt.

So lassen sich aus individuell erscheinenden Präferenzstrukturen bei genauerer Beobachtung *kollektive Verhaltensmuster* ablesen, die mehr oder weniger starken Regelcharakter annehmen. Ohne diese würde Straßenbahnfahren zu einer täglichen Herausforderung im Kampf um persönliche Ansprüche, der seinen Ausgang wahrscheinlich dem Prinzip „*only the strong survive*“ folgend finden würde. Zur Vermeidung dessen haben sich unzählige mehr oder weniger feste Verhaltensregeln und Gesten zur *Bewältigung der organisatorischen und strukturellen Probleme* des gemeinsamen Umgangs vieler Menschen miteinander herausgebildet, die in jeder noch so kleinen sozialen Situation erzeugt und reproduziert werden müssen.

Nach Hirschauer lässt sich die Herausbildung der Basisregeln bei der Fahrstuhlfahrt anhand des Bedürfnisses nach einem zentralen Gut erklären. Diese Aussage lässt sich auf die Straßenbahnfahrt übertragen. Da die Architektur der Straßenbahn eine Einschränkung des *persönlichen Raumes* bedeutet, ist das Verhalten aller Mitfahrer in besonderer Weise auf dessen Schutz und auf die Kompensation seiner Reduzierung ausgerichtet.

Anhand meiner Beobachtungen komme ich also zu dem Schluss, dass für den Fall des Straßenbahnfahrens die *Reservate*, insbesondere der *persönliche Raum*, das zentrale Gut darstellen, dessen Ansprüche geltend zu machen die Ausrichtung allen Handelns darstellt. Von diesem Ausgangspunkt lassen sich die beobachteten Verhaltensregeln erklären.

So regelt die *Reihenposition* beim *Einstieg* (3) das Problem der miteinander konkurrierenden Ansprüche auf *persönlichen Raum*, indem sie koordiniert, wer wann einsteigen darf.

Die Regeln der *Distanzmaximierung* und der *Äquidistanz* lösen das Problem der *Platzwahl* (4) zugunsten eines möglichst großen Reservats. Die aus der Fähigkeit, offen für Begegnungen zu sein, erwachsende Bedrohung des Wohlbefindens des Einzelnen, kann durch die Regel der Ausübung *höflicher Gleichgültigkeit* gebannt werden.

Schrumpft bei der *Fahrt* (5) der *persönliche Raum* zur *Box* zusammen, wird diese Regel abgelöst von der *verstärkten Gleichgültigkeit* oder dem *Nichtbeachten*. Dass es sich hierbei keinesfalls um eine Beendigung der Interaktion handelt, wird bei der Untersuchung des Blickverhaltens deutlich. Eine Vermeidung des „Kollisionsfalles“ kann nur durch streng aneinander ausgerichtetem Verhalten – dem von Hirschauer benannten „Lotsensystem“ – erreicht werden, durch das die Interaktanten es schaffen, ihren *persönlichen Raum* vor der Verletzung durch Blicke (Anstarren) zu schützen.

Beim *Ausstieg* (6) greift wieder die Entscheidungsregel der *Reihenposition*, das Blickverhalten folgt der Prämisse der *höflichen Gleichgültigkeit*.

Manche dieser Regeln scheinen relativ fest im Bewusstsein der Bahnfahrer verankert zu sein, andere entspringen eher so etwas wie einer „kollektiven situationsspezifischen Empfindung“. Letztlich machen gewisse Gradunterschiede bei der Einhaltung deutlich, dass eine soziale Regel nicht von aussen in die Situation hineingetragen, sondern vielmehr situativ erzeugt wird und sich allenfalls anhand des Grades ihrer Einhaltung bzw. der Sanktion bei Nicht-Einhaltung messen lässt.

Literaturverzeichnis

Goffman, Erving 1971: Verhalten in sozialen Situationen. Strukturen und Regeln der Interaktion im öffentlichen Raum, Gütersloh: Bertelsmann

Goffman, Erving 1974: Die Territorien des Selbst, in: Ders.: Das Individuum im öffentlichen Austausch. Mikrostudien zur öffentlichen Ordnung, Frankfurt/ M.: Suhrkamp

Hirschauer, Stefan 1999: Die Praxis der Fremdheit und die Minimierung von Anwesenheit. Eine Fahrstuhlfahrt, in: Soziale Welt, Zeitung für sozialwissenschaftliche Forschung und Praxis, 1999(50):221-246