

Der Offene Brief

von unserem Mitarbeiter Eric Peters

Eric Peters
Redaktion Extrablatt
c/o Infoladen Bremen
St. Paulistraße 10/12
28203 Bremen

BSAG
Bremer Straßenbahn AG
Flughafendamm 12
28199 Bremen

Offener Brief an die BSAG

Betrifft: Die neuen Straßenbahnen (Modell GT8N-1)



Sehr geehrte Damen und Herren,

was haben Sie sich dabei wohl gedacht? Ende 2005 führten Sie eine neue Generation von Straßenbahnfahrzeugen in unserer schönen Stadt Bremen ein. Im letzten Jahr getätigte Beobachtungen der alltäglichen Situation in diesen Zügen bewegten mich zu einigen Überlegungen, die mich wiederum zu einigen Behauptungen führten, welche ich Ihnen aufgrund ihrer Brisanz nicht vorenthalten kann. Meine Hauptthese ist, dass Ihre neuen Straßenbahnen den furchtbaren Zeitgeist dieser heutigen harten Zeiten in grausamster Weise repräsentieren – und mehr noch: Sie haben die Funktion, bestimmte Anforderungen dieses Zeitgeistes an die Bremer Bevölkerung mit Zwang durchzusetzen. Ich gehe davon aus, dass dies zu Leid und Missständen führt – daher ist es als Bürger Bremens meine Pflicht, Sie auf diese sehr komplexe Problematik hinzuweisen. Ich werde im Folgenden die einzelnen Denkschritte, die mich von den Beobachtungen

hin zu meiner Kritik nötigten, ausführlich darstellen. Anschließend werde ich kurz meinen Vorschlag zur Verbesserung der Vermittlung gesellschaftlicher Verhältnisse in der Straßenbahn skizzieren. Ich würde mich sehr freuen, wenn wir darüber in einen Dialog treten könnten. Lassen Sie uns unsere Kräfte vereinen und gemeinsam an einem Strang ziehen – zum Wohle der Bevölkerung und zur Verbesserung des alltäglichen Lebens in unserer schönen Stadt.

Die Straßenbahn als sozialer Raum

Der soziale Raum, in dem wir uns befinden, definiert sich durch seine räumliche Beschaffenheit (d.h. durch seine Architektur) und die optischen Perspektiven, die sich für uns in ihm und aus ihm heraus eröffnen. Die neue Straßenbahn, das Modell GT8N-1, bietet seinen Fahrgästen eine abweisende Umgebung, in der der Körper und seine Bedürfnisse sich den Gegebenheiten unterordnen müssen. Schräge Fensterrahmen verhin-

dern das Abstellen von Ellenbogen, manch ein Sitzplatz bietet nicht genügend Fußraum, man reckt sich nach dem Fenster und bekommt einen steifen Nacken. Der Körper prallt geradezu an der glatten Oberfläche ab, so wie auch der Blick an den schlecht verspiegelten Scheiben – besonders nachts. Die Innenbeleuchtung ist grell und hell, so dass man das Außen von Innen nicht mehr sehen kann, sondern ein Spiegelbild des Inneren. Der Blick auf die Stadt wird durch Spiegelung verwehrt, man wird auf sich selbst und die einen umgebende Situation zurückgeworfen. Weder eine optische Inbesitznahme des städtischen Außenraums noch eine körperliche des Innenraums wird gewährt. Das einzige, was bleibt, ist die soziale Konstellation, in der man räumlich gefangen ist: Der Innenraum der Straßenbahn.

Ihre Fahrzeuge, sehr geehrte Damen und Herren, transportieren täglich „an die 270.000“ [http://www.bsag.de/pdf/BSAG_Unsere_Fahrzeuge.pdf] Menschen. Dieser Service war bisher mehr oder weniger einwandfrei; seit der Einführung der neuen Züge allerdings hat sich etwas Grundlegendes verändert: Diese binden die Fahrgäste in einer drastischen Eindringlichkeit in den sozialen Raum ein und stellen an sie jede Menge Anforderungen und Aufgaben, die sie während der alltäglichen Nutzung bewältigen müssen. Hierbei spielt die Architektur der Züge eine entscheidende Rolle. Die unter dem Deckmantel der „Modernität“ daherkommenden scheinbaren Errungenschaften entpuppen sich als optische Täuschungen oder Schikanemaßnahmen – so wie z.B. die riesigen, wülstigen, in den Raum hineinragenden Verkleidungen der Fensterstreben, die fast immer dem Blick aus dem Fenster im Wege sind: Diese sind nicht, wie bei den beiden noch im Straßenverkehr eingesetzten Vorgängermodellen, an die durch die Sitzreihen vorgegebene Struktur angepasst (so befanden sich z.B. in der ersten Generation / Serien 3500/3700 immer pro Außenfenster exakt zwei Sitzreihen), sondern folgen ihrer eigenen Logik, während die Perspektive von den jeweiligen Sitzen aus eine völlig untergeordnete Rolle spielt. Auch wären die überdimensionierten Verkleidungen, die durch ihre extreme, in den

Raum ragende Dreidimensionalität und große Breite zusätzliche Hindernisse für den Blick darstellen, aus statischen Gründen garantiert nicht notwendig gewesen. Ihre einzigen Eigenschaften sind optische – aber mit fatalen Folgen für das Befinden der Fahrgäste.

Lenkung sozialen Verhaltens durch Sitzplatzanordnung

Auch wenn wir nicht miteinander direkt kommunizieren, so verwenden wir doch unheimlich viel Energie darauf, dass wir aufeinander reagieren – so z.B. im Straßenverkehr, aber auch in der Straßenbahn. Sitzt man z.B. in einer Doppelreihe nicht am Fenster, sondern am Gang, so muss man darauf gefasst sein, dass der Sitznachbar aufstehen will, um die Bahn zu verlassen. In diesem Fall muss man ihn herauslassen. Wenn man sich in einer Sitzgruppe mit anderen Fahrgästen gegenüber sitzt, so kommen noch zusätzliche Schwierigkeiten hinzu, wie z.B. die Rücksichtnahme auf Körperteile oder das Ausweichen oder Erwidern von zufälligen oder gewollten Blicken anderer Fahrgäste. Auch bekommt man generell beim Gegenübersitzen mehr von einander mit, zwangsläufig muss man sich einer - eventuell ungewollten - sozialen Situation stellen.

Meine These ist, dass die räumliche Beschaffenheit in den neuen Straßenbahnen die Fahrgäste wesentlich mehr dazu auffordert, sich zueinander zu verhalten, als dies in den älteren Modellen der Fall gewesen ist. In der ersten Generation waren alle Sitze nach vorne ausgerichtet und immerhin ein Drittel der Sitze standen einzeln, in der zweiten Generation forderten zwar schon Sitzgruppen zum Gegenüber-Sitzen auf, aber genauso gut war die Abgeschlossenheit des Einzelnen noch möglich. Nun ist durch die Einführung des neuen Modells eine neue Phase der Lenkung sozialen Sitzverhaltens eingetreten: In der GT8N-1 wird man dazu gezwungen, sich gegenüber voneinander zu setzen. Einzeln stehende Sitze wurden fast völlig abgeschafft, die meisten Sitzplätze liegen sich gegenüber oder stehen quer zueinander. Private Separationsbestrebungen werden durch die Innenarchitektur unterbunden, obwohl dies aus platzökonomischer Sicht

nicht nötig gewesen wäre: Befinden sich, so wie in den Vorgängermodellen, mehrere vorwärts ausgerichtete Sitzreihen hintereinander, so kann der Raum unter den jeweils vorderen Sitzen als Fußraum genutzt werden, während diese Option bei sich gegenüberliegenden Sitzreihen wegfällt und dementsprechend pro Sitzplatz insgesamt mehr Fläche benötigt wird. Auch sonst kann ich dieses neue Konzept nicht nachvollziehen: Viele Menschen haben ein hartes Leben und wünschen sich eventuell eine ruhige, ungestörte Straßenbahnfahrt (für die sie ja auch bezahlen), während der sie nicht noch auf andere Leute Rücksicht nehmen müssen. Warum zwingt man sie dazu, wenn sie es gar nicht wollen?

Fußraumangel: Zwang zu sozialer Verantwortung

„Die BSAG hat sich bewusst dafür entschieden, kein komplett neues Fahrzeug zu entwickeln, sondern auf bewährte Komponenten zurückgegriffen [...]. Gemeinsam mit den Herstellern Bombardier Transportation und Vossloh Kiepe hat die BSAG das Fahrzeug auf Bremer Verhältnisse zugeschnitten [...]. Das Ergebnis ist ein sehr geräumiges Niederflur-Fahrzeug mit zusätzlichen Sitzplätzen und viel Platz für Gepäck. Die Beinfreiheit ist deutlich verbessert.“ [Georg Drechsler, Vorstandsvorsitzender der BSAG; <http://www.bsag.de/5074.php>]

Dem möchte ich entschieden widersprechen, meine Damen und Herren! Sowohl Beinfreiheit als auch Stauraum für mitgeführtes Gepäck wurden im Gegensatz zur Vorgängergeneration (Modell GT8N) entscheidend beschnitten, indem der Raum unter fast allen Sitzen durch eine Plastikverkleidung unzugänglich gemacht wurde. Dadurch ist es z.B. nicht mehr möglich, die Beine knieabwärts anzuwinkeln und die Füße unter dem eigenen Sitz zu lagern – gerade bei sich gegenüberliegenden Sitzplätzen führt dies meiner Meinung nach zu völlig unnötigen Nachteilen: Die Fahrgäste müssen ständig rücksichtsvoll darauf achten, ihrem Gegenüber nicht aus Versehen auf die Füße zu treten oder seine Knie zu berühren. Insbesondere Menschen mit langen Beinen und / oder großen Füßen (in Bremen übrigens

keine Seltenheit - der Norddeutsche „an sich“ gilt als eher groß gewachsen, wie Sie eventuell schon einmal gehört haben) werden wissen, wovon ich spreche. Kommen dann noch Einkaufstüten oder ähnliche Gepäckteile hinzu, die auch auf dem Boden vor dem eigenen Sitz abgestellt werden müssen (denn wer stellt seinen Besitz schon gern neben sich im Gang ab - dort, wo andauernd Getrappel und Gerempel herrscht? Man hat doch sein Hab und Gut am liebsten so nah wie möglich am eigenen Körper, auch um etwaigen Diebstählen vorzubeugen), so ist das Chaos im Fußraum perfekt: Füße, Taschen, Beine – alles muss so arrangiert werden, dass es nicht fremde Fahrgäste oder deren Eigentum berührt - oder gar beschmutzt (Straßenschuhe gelten nicht als besonders sauber; in vielen deutschen und auch Bremer Haushalten ist es z.B. üblich, diese bei Betreten der Wohnung auszuziehen).

Durch den Wegfall des Stauraums unter den Sitzen haben Sie eine Platzmangel-Situation geschaffen, die den Fahrgästen Aufmerksamkeit, Reaktionsvermögen, Flexibilität, Verantwortungsbewusstsein und Kommunikationsbereitschaft abverlangt. Und zwar jedes Mal aufs Neue, sobald ein Sitznachbar, ein Gegenübersitzer oder man selbst aufsteht, um die Bahn zu verlassen (oder sich einen komfortableren Sitzplatz zu suchen). Das gleiche Problem entsteht auch, wenn neu zugestiegene Fahrgäste (die auch eventuell wieder Gepäck, große Füße oder beides haben) einen Platz in der Sitzgruppe einnehmen wollen. Ich bin mir nicht sicher, ob dieser soziale Dauerstress den Fahrgästen gut tut. Denn – auch das sollten Sie eigentlich von den „Bremer Verhältnissen“ und der hiesigen Bevölkerung wissen – die Bremer sind zwar ein freundlicher, aber doch nicht gerade als besonders kontaktfreudig geltender Menschenschlag, der unter Fremden eher schüchtern bis reserviert bleibt – Kommunikation ist nicht seine große Stärke, er bleibt lieber für sich.

Wer zu spät kommt, den bestraft die Straßenbahn

Die neuen Bahnen warten nicht auf zu spät Gekommene: Ihre Türen lassen sich von Außen

nur einen kurzen Moment öffnen; will man herein, so muss man also bereits bereitwillig am Bahnsteig wartend bereitgestanden haben, um rechtzeitig das Fahrzeug betreten zu können. Haben sich die Türen einmal geschlossen, lassen sie sich nicht mehr öffnen – auch wenn die Bahn noch einige Zeit dasteht, bevor sie abfährt. Wer zu spät kommt, kommt nicht mehr hinein. Die bereits in der Bahn Sitzenden, verantwortungsvoll rechtzeitig Eingestiegenen, die anderen Fahrgäste, von denen man eigentlich bis gerade eben noch annahm, auch gleich einer von ihnen zu sein, sie sind hinter den Scheiben, man ist keiner von ihnen. Sie sind andere, sie sind anders. Man sieht sein eigenes Gesicht auf der Tür und schämt sich und traut sich dann nicht, weiter auf die Scheibe zu blicken, wendet sich betroffen von ihr ab, weder das eigene Spiegelbild noch die Gesichter der andern jenseits der Glasscheibe kann man noch ertragen zu sehen: Sie sind alle das Zeichen der Niederlage, der eigenen Unzulänglichkeit, der Schmach. Es bleibt nur, zu warten bis all die Gesichter endlich weggefahren sind, auf dass man es dann hoffentlich bei der nächsten Bahn richtig machen wird: Nämlich bereits da zu sein, wenn die Türen für eine kurze Zeit Einlass gewähren, in eine Welt auf der richtigen Seite der Scheibe, in der alle Gesichter eigentlich das eigene sind, weil sie einen nicht gesehen haben, als man nicht dazugehörte, und man selbst es schon längst genauso wenig mehr wissen will, wie es die anderen auch nicht interessieren würde, würde man doch wieder – aus Versehen - dort draußen stehen.

Die Türen der beiden älteren Straßenbahn-Generationen ließen sich an den Haltestellen länger – bis kurz vor der Abfahrt – von Außen öffnen. Und wenn das nicht mehr ging, konnten verirrt zu spät gekommene Fahrgäste immer noch die Gnade der Solidarität der schon Gereteten erfahren: Die Türen ließen sich noch bis unmittelbar vor der Abfahrt von Innen öffnen. Eine solch rührende Szene konnte ich im Modell GT8N-1 allerdings bisher noch nicht beobachten – ob der Grund hierfür allerdings eine andere technische Schaltung der Türen oder die bereits veränderte Mentalität der Fahrgäste dieses Modells ist, vermag ich nicht zu beurteilen.

Definitiv technischen, d.h. menschlich intendierten Ursprungs ist aber auf jeden Fall die Kraft, mit der sich die neuen Türen schließen. Wer einmal etwas zu spät die Bahn betreten oder verlassen hat, wird wissen, wovon ich spreche: Es tut richtig weh, in der Tür eingeklemmt zu werden. Ist es einem einmal passiert, so wird man sein Möglichstes tun, um eine Wiederholung dieser unangenehmen Erfahrung zu verhindern. Die Botschaft der technischen Erziehungsinstallation „Straßenbahntür“ an die Fahrgäste ist: „Komm nie zu spät, sonst wirst du schlecht behandelt oder aussortiert!“. Dies ist als pädagogisch grenzwertig einzuordnen, doch haben die letzten Jahre ja gezeigt, dass autoritäre Methoden wieder auf dem Vormarsch sind. Ich frage mich allerdings, ob eine Straßenbahn der geeignete Ort für derlei Härten ist, zumal zu den Fahrgästen ja auch Kinder, Alte und Menschen mit Behinderung zählen. Ihnen, verehrte BSAG'ler, ist vielleicht gar nicht so sehr bewusst, welche harte und kalte soziale Realität Sie mit Ihren Bahnen tagtäglich für hunderttausende Bremer, darunter Schwache und Kranke, herstellen – oder wurden Sie schon einmal von einer Tür eingeklemmt?

Füße hochstellen – früher verpönt, jetzt gar nicht mehr möglich

Die Lieblingssitzposition der Jugendlichen wird durch Abschaffung von Vorsprüngen an der inneren Seitenwand neben den Sitzen an der Fensterseite verhindert. Gerne stellte dort in den älteren Modellen die Gruppe der jungen Erwachsenen ihre Füße ab, um möglichst lässig wirkend die Ortsveränderung zur Schule, zur Disko oder nach Hause zu bestreiten. Jugend, bzw. die Phase der Pubertät steht für eine Phase der Entwicklung, der Möglichkeiten und der Rebellion, in der eine große Menge überflüssiger Energie freigesetzt wird. Diese ist jedoch für die gesellschaftliche Ordnung nicht bedrohlich, sondern muss als produktiv verstanden werden. Die Geschichte hat bereits mehrfach bewiesen, dass rebellische Jugendkulturen zwar irritierend, aber niemals destruktiv wirken konnten. Stattdessen verdanken wir z.B. der Generation der „1968er“ heutzutage einige unsere besten Politiker!

Auch verschwindet durch das Verschwinden der hohen Knie ein möglicher Anreiz zur Kommunikation der Fahrgäste untereinander: Konnten früher die Fahrgäste die auflehnerischen Anwendungen der Halbstarke untereinander in demokratischer Diskussion ausmachen, so ist diese Möglichkeit der Auseinandersetzung durch Entziehung der Grundlage bereits im Keim erstickt – und der Erfüllung der Bedürfnisse der jugendlichen Bevölkerung wurde ein Riegel vorgeschoben. Konflikte zwischen Rentnern und Pubertierenden werden so vermieden, vielleicht ist dies angesichts der demographischen Entwicklung hin zur „Gesellschaft der Alten“ zeitgemäß – aber ist denn eine Straßenbahn ohne Konflikte überhaupt ein wünschenswertes Ziel? Ist dies überhaupt möglich, und – auf die Gesellschaft übertragen: Ist denn eine Demokratie ohne Konflikte überhaupt noch eine Demokratie? Sind es nicht gerade auch die Ideen und Potentiale der Jugend, die unsere Gesellschaft voranbringen (sollten)? Wir müssen den Jugendlichen die Möglichkeit geben, ihrer Energie einen Ausdruck zu verleihen – deshalb halte ich es für absolut schädlich, ihnen die Vorsprünge zum Abstellen ihrer Füße zu nehmen! Dies schadet unserem Land, denn es schadet den Jugendlichen – dabei sie sind doch unsere Zukunft! Sie sind wie Blumen – sie werden eingehen, wenn sie nicht ihre Füße hochstellen können! Allerdings ist es durchaus im Bereich des Möglichen (und davor sei gewarnt), dass spätere Generationen der Halbstarke einen neuen Weg finden, ihrer Energie freien Lauf zu lassen – es bleibt nur zu hoffen, dass dieser dann nicht in die Destraktion führt.

Die Linie 6 – Elite und ihr gesellschaftlicher Auftrag, Leid der Arbeiterklasse

Die neue Straßenbahn befährt hauptsächlich die repräsentative Linie 6: Flughafen – Innenstadt – Bahnhof – Technologiepark – Universum – Universität. Sie wird genutzt von Geschäftsleuten, Studenten und zahlkräftigen Städtetouristen – die heutige und zukünftige Elite des Landes. Warum, frage ich nun, wird die GT8N-1 fast ausschließlich auf dieser Linie eingesetzt und nicht auf welchen, die Arbeiterviertel durch-

queren, also Gegenden, in denen die „einfache Bevölkerung“ wohnt? Würde der Zuordnung der neuen Straßenbahnen auf die Linie 6 eine über den Gedanken der Repräsentativität hinausgehende bewusste Strategie zugrunde liegen, dann vermutlich die Folgende: Die Elite erfährt in der Straßenbahn den herrschenden Zeitgeist und trägt ihn dann über ihren Einfluss auf Wirtschaft, Wissenschaft und Medien an die einfache Bevölkerung weiter – ein Multiplikatordenken, dem die Anschaffung weiterer neuer Straßenbahnen für die anderen Linien und der diese nutzenden einfachen arbeitenden Bevölkerung viel zu schade ist. Nicht einmal diese Gnade des modernen Personentransports darf der einfache Arbeiter erfahren; stattdessen muss er sich seine tägliche Zeitgeistdosis aus dem Fernsehen holen und verdirbt sich dabei die Augen. Diese Methode kostet ihn viel mehr Zeit, da das Fernsehen nicht – so wie die Bahnen – die Dimension der körperlichen Erfahrung von Zeitgeist, welche wesentlich effektiver ist, bietet. Würde der einfache Arbeiter auch in den neuen Bahnen fahren dürfen, müsste er nicht mehr fernsehen, hätte mehr Freizeit und könnte sich mit der Verbesserung der Straßenbahnen auseinandersetzen – so wie ich! Das nenne ich soziale Ungerechtigkeit und Bevorzugung der sowieso schon vom Schicksal Bevorzugten! Immerhin, das muss man Ihnen zugute halten, werden die neuen Züge seit Neuestem auch sporadisch auf einer „Einfacheleute-Linie“, der Linie 1, eingesetzt. Bezeichnenderweise wird ausschließlich auf dieser Linie Kaffee, das Benzin des arbeitenden Mannes, angeboten.

Die Straßenbahn als Gefängnis

Um noch einmal auf die sicht- und blick(zer)störenden Fensterstreben zurückzukommen: Diese verdeutlichen vielleicht am deutlichsten den Zwangscharakter eines Aufenthalts in der Straßenbahn. Denn man kann sie – im übertragenen Sinne – auch als Gitterstäbe eines Gefängnisses sehen. Zwar sind Gitterstäbe meist dünn (wenngleich natürlich immer dick genug, um einen Ausbruch von Insassen zu verunmöglichen), während das hervorstechendste Merkmal Ihrer Fensterstreben ja ist, dass sie zu „dick“ und breit sind. Doch die entscheidende

Gemeinsamkeit beider Arten von „Stäben“ ist, dass sie den mit Menschen gefüllten Raum, den sie umgeben, durch Begrenzung definieren. Zwar besteht eine Straßenbahnwand nicht nur aus Streben, sondern auch aus Fenstern, jedoch sind diese transparent – während die Streben die sichtbare Struktur, das allerdings wenig beachtete Gerüst der transparenten Trennung mit der Außenwelt darstellen.

Sie mögen diesen Vergleich eventuell als an den Haaren herbei gezogen oder gar als Beleidigung empfinden, wenn ich Ihren neuen Stolz als Gefängnis benenne. Doch bitte glauben Sie mir: Ich will weder Ihre ehrenwerten Fahrgäste als Verbrecher bezeichnen, noch Ihnen das spießige Bürokratismus deutscher Gefängnisdirektoren unterstellen! Ich bin mir aber ganz sicher, dass Straßenbahnen Gefängnisse sind, und das möchte ich Ihnen gerne beweisen. Deswegen bitte ich Sie, mir - trotz Ihrer eventuell (verständlicherweise) vorhandenen Skepsis – noch einige wenige weitere Denkschritte zu folgen. Ich bin sicher, dass sich dann alle Missverständnisse klären werden.

Die Straßenbahn ist also ein Gefängnis. Denn – über solche Dinge denkt man im Üblichen eigentlich nicht nach, aber ich hoffe, der folgende Gedanke überzeugt Sie durch seine Klarheit und Einfachheit – während eine Straßenbahn fährt, sie also unterwegs ist von einer Haltestelle zur nächsten, kann sie von den Fahrgästen nicht verlassen werden. Ebenso, wie ein Gefängnis nach der Verurteilung eines Inhaftierten nicht vor dessen Entlassung von ihm verlassen werden kann. Nun geht aber natürlich a) kein Mensch freiwillig zur Haft ins Gefängnis und b) in die Bahn wird niemand eingesperrt, werden Sie jetzt einwenden wollen. Vollkommen richtig! sage ich: Alle Fahrgäste betreten die Bahn freiwillig, bevor die Türen sich schließen und die Fahrgäste einschließen. Ich möchte nur auf folgende Einschränkungen hinweisen:

- 1.) Neurowissenschaftler haben bewiesen, dass es den freien Willen gar nicht gibt!
- 2.) Angenommen: Die Frau eines inhaftierten Bankräubers will ihren Mann im Gefängnis

besuchen, weil sie ihn liebt. Sie würde sich eigentlich lieber an einem privateren Ort mit ihm treffen, aber das geht nicht, weil er in Haft ist. Wenn sie mit der Straßenbahn zum Gefängnis fährt, tut sie das dann freiwillig?

3.) Wenn die Frau morgens zur Darmspiegelung muss und plötzlich das Auto kaputt ist, das Fahrrad gestohlen wurde und alle örtlichen Taxiunternehmen pleite sind: Dann muss sie mit der Straßenbahn fahren, denn sie hat keine Wahl.

4.) Angenommen, Sie haben die Frage zu Punkt 2 mit „Nein“ beantwortet, so wird Punkt 3 überflüssig: Die Frau des Bankräubers möchte nämlich ihrem Mann zu ihrem ersten Besuch bei ihm im Gefängnis ein Geschenk mitbringen, und zwar eine 10er-Karte der BSAG für die Zeit nach der Haft. Diese Karte kostet Geld. Um Geld zu bekommen, muss die Frau arbeiten gehen. Da sie nicht freiwillig zum Gefängnis fährt, sondern dem Zwang der Liebe folgt, und die Straßenbahnfahrt zur Arbeit ebenfalls einem Zwang unterliegt, dem ökonomischen nämlich, ist es hiermit egal, mit welchem Verkehrsmittel die Frau am liebsten zur Arbeit fahren würde oder aufgrund von Alternativenmangel muss. Sie fährt nicht freiwillig zur Arbeit. Sie fährt zur Arbeit, weil sie Gefangene der drei Zwänge ist, denen kein Mensch je enttrinnen kann:

Seelische Zwänge (Liebe, Familie, Friedhofsbesuche)

Physische Zwänge (Der Geist kann dem Körper nicht enttrinnen, Arztbesuche, ständiger Zerfall)

Ökonomische Zwänge (Arbeit, Geld, Essen)

Ist es nicht das Leben, das uns ein Gefängnis ist? Sind wir nicht in Wahrheit alle unfrei und gebunden, eingekerkert und geschunden? Wenn man mal genauer hinsieht, dann ist es leider so. Die Beschaffenheit des Verkehrsmittels Straßenbahn ähnelt in etlichen Aspekten der Beschaffenheit von Gefängnissen:

- schließende Türen,
- zentrales Verriegelungssystem
- Pförtner (Fahrer)
- Langer Gang
- Zellen/Gemeinschaftszellen (Sitze/Sitzgruppen)
- Gitterstäbe (Fensterstreben)

- Überwachungskameras
- Wachpatrouille (Kontrolleure)
- Gefängniskrankenhaus (Sitze mit Kreuz)

Sie ist das Konzentrat des Gefängnisses des Alltags, sie ist Teil seiner totalitären Perfektion, ihre Fahrpläne sind stille, waltende Gesetze, sie ist als Ort und Raum die perfekte Metapher unseres Lebens im Spätkapitalismus. Sie ist Antrieb und Fahrgastzelle in einem, ein die bestehenden Verhältnisse ständig perpetuierendes Mobil. Der, der sich hin ihr befindet, ist in einer verdichteten Form in das Funktionieren der Welt eingebunden. Die Straßenbahn hält ihn gefangen, genau so, wie er den gesellschaftlichen Verhältnissen nicht enttrinnen kann.

Das auf Schienen fahrende, gläsern-transparente, zur Schau stellende Gefängnis leistet täglich der gesellschaftlichen Realität und dem Bestehen sozialer Verhaltensweisen seinen Dienst – die Straßenbahn ist eine Disziplinierungsmaschine, deren Wirkung auch auf die anderen Verkehrsteilnehmenden nicht unterschätzt werden darf. Denn: Wer kann sich heutzutage noch sicher sein, nicht der Nächste zu sein, der in einer Straßenbahn sitzt? Es kann ganz schnell gehen, man verliert seinen Job, kann das Auto nicht mehr finanzieren - man ist zu Rationalisierungsmaßnahmen gezwungen. Mit dem Porsche zum Arbeitsamt? Die Straßenbahn erinnert einen daran, dass das eigentlich nicht geht.

„Modernisierung“: Zwangsrationalisierung des Subjekts

Modernisierung und Einsparungen gehen miteinander einher. Doch wird dabei nicht an den Bahnen gespart (sie werden schließlich angeschafft, das kostet), denn diese werden als Zwangsmittel eingesetzt, der Bevölkerung beizubringen, sich „sozial verantwortungsvoll“ zu verhalten und selbst den generellen Mangel zu verwalten – wie ich es beispielhaft anhand des Fußraummangels, der neuen Türenschließtechnik und der Sitzplatzanordnung nachgewiesen habe. Die aufwendige Entwicklung des neuen Modells GT8N-1 und seine kostenintensive Anschaffung führten nicht etwa zu mehr Komfort für die Fahrgäste,

sondern einem Aufenthaltsort, der vor allem dadurch zeitgemäß ist, dass jeder Sitz- oder auch Stehplatz mindestens einen Nachteil hat. Zum Arbeitsmarkt und seiner Politik lässt sich eine interessante Analogie aufmachen: Den arbeitslosen Menschen auf dem Arbeitsmarkt wird durch die neu gegründete Bundesagentur für Arbeit dringender denn je nahe gelegt, sich eine Arbeit zu suchen - obwohl es nach wie vor einfach nicht genügend Arbeitsplätze für die komplette Bevölkerung gibt. Den Straßenbahn fahrenden Menschen wird in den neuen Zügen dringender denn je nahe gelegt, sich gegenüber voneinander zu setzen - obwohl es schlichtweg nicht genügend Sitzplätze gibt. Und egal, ob sie dann sitzen oder stehen, sie müssen - völlig unnötigerweise, wie man am von mir durchgeführten Vergleich mit den Vorgängermodellen sehen kann - andauernd aufeinander Rücksicht nehmen, Nachteile in Kauf nehmen und sich schuldig an den Nachteilen anderer fühlen.

Um es einmal philosophisch zu betrachten: Ihr neuer Straßenbahnzug durchdringt (räumlich) die ihn umgebene Realität, während er diese reproduziert, verdichtet und für die in ihm eingepferchten Menschen erfahrbar macht. Er ist so konzipiert, dass sich – wie bereits gezeigt - kein einzelner Fahrgast dieser Erfahrung entziehen kann. Er ist eine „Erziehungsmaschine“ im Auftrag der Gesellschaft. Sein Ziel ist weder „A“ noch „B“ (denn der Zustand dort ist identisch), sondern der Stillstand der Zeit. Während dieses Stillstandes durchströmt die Spannung zwischen den beiden identischen Polen „A“ und „B“ als Essenz ihrer Beschaffenheit den Zug und durchdringt als „Zeitgeist“ die ihn bevölkernden Subjekte. Der Zug vollzieht keine räumliche, sondern eine zeitliche Bewegung – trotz des Stillstandes der Zeit. Denn der an den beiden Polen „A“ und „B“ herrschende identische gesellschaftliche Zustand ist als Weg das Ziel. Der Zug bewegt sich in der Zeit durch die Zeit und hält seine Fahrgäste in ihr gefangen. Wenn man aus ihm aussteigt, ist man dies durch die Eindringlichkeit der gemachten Zwangserfahrung mehr denn zuvor - der Status quo der sozialen Realität setzt sich im Subjekt (Fahrgast) fest, das daraufhin aus sich selbst heraus, den allgemei-

nen Mangel akzeptierend, durch sein Handeln die gesellschaftlichen Verhältnisse betont.

Ich gratuliere Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren von der BSAG, zu Ihrem Schachzug der Einführung der neuen Straßenbahnzüge. Sie spenden kein Glück, wo kein Glück sein kann. Sie zeigen einem, wo es lang geht, während sie mit einem entlang fahren. Sie zwingen die Menschen zusammen, weil sie es zusammen nicht bringen. Das ist schlichtweg genial. Alles, was wir jetzt noch haben, sind wir selbst. Wenn wir in der Bahn siechen, sehen wir das Antlitz unseres eigenen Selbst im Gesicht der anderen. Mit diesem Elend darf, nein sollte man sich identifizieren, denn es ist real. Daran gibt es nichts zu rütteln, auch wenn es einen manchmal rüttelt. Daran muss man festhalten, und wenn man dann sitzt, zusammen, oder steht und dabei sich festhält, mit dem Gesicht des Gegenübers im eigenen, dann darf der Satz gestattet sein: „Schau mal, da draußen, ich kann etwas sehen. Ich schätze, es ist die Stadt, die uns umgibt. Hier leben wir. Es ist unsere Stadt. Ist das nicht schön?“

Mein konstruktiver Verbesserungsvorschlag: Die „Interaktive Straßenbahn“

Ehrlich gesagt gehe ich davon aus, dass Ihrem Handeln bezüglich der Konstruktion des neuen Zugmodells keinerlei bewusste Absicht zugrunde lag und Sie auch keinerlei persönliche Beziehungen zur BAGIS oder zum Ministerium für Arbeit und Soziales unterhalten – dies ist ja auch der Grund, warum ich Sie auf die Problematik der gesellschaftlichen Verhältnisse und der diese zementierenden Züge hinweise. Die neuen Straßenbahnen nehmen die Menschen einfach „zu hart ran“ – das angebotene Elend ist zu stark, um sich damit zu identifizieren, die Erfahrung der Eingepferchtheit und Unfreiheit einfach zu intensiv. Dies könnte zu revolutionären Regungen führen – bereits zwei Mal konnte ich nun schon beobachten, dass sich Fahrgäste einfach quer über zwei Sitze legten, da der Fußraum vor den betreffenden Sitzen einfach zu gering für ihre Füße war. Mehrfach wurde schon Müll einfach neben die Sitze geworfen, weil unter ihnen aufgrund der neuen Verkleidung kein Platz mehr

war. Es ist soziale Realität, dass Fahrgäste sich absichtlich auf den Sitz am Gang setzen und den Fensterplatz frei lassen, um zu verhindern, dass sich jemand neben sie setzt.

Um zu verhindern, dass die Zustände in den Straßenbahnen weiter in Schieflage geraten, wäre Ihnen daher zu raten – und das tue ich gern – den Menschen zumindest den Anschein zu wahren, dass die Geschichte in ihrer Hand liegt. Zu diesem Zweck schlage ich das Modell der „Interaktiven Straßenbahn“ vor: In dieser befinden sich Bildschirme an jedem Sitz, an denen der Fahrgast angeben kann, welche Haltestelle der jeweiligen Linie er gerne erreichen will. Wenn die Straßenbahn dann tatsächlich an diesem Stopp hält, hat er das Gefühl, etwas mitbestimmt zu haben. Hierdurch ließe sich auch nicht zuletzt die mir völlig unverständliche Dezimierung der Haltewunsch-Knöpfe, die aussteigende Fahrgäste in den neuen Zügen zu früherem Aufstehen zwingt, ausgleichen – aber auch die „Abkapselung“ des Fahrers, zu dem durch seine neue „Führerzelle“ keinerlei direkter menschlicher Kontakt mehr möglich ist. Wenn das Ziel der erzieherischen Maßnahme „Personenbeförderung“ (die Einsicht der Fahrgäste, dass man den Gürtel auch mal enger schnallen und private Interessen zurückstellen muss), erreicht werden soll, so muss auch dafür gesorgt werden, dass die angesprochenen Personen nicht im plastisch gewordenen Gruppenzwang Straßenbahn völlig ihr Selbstwertgefühl und ihre Würde verlieren. Sie müssen die Möglichkeit haben, sich selbst noch als Einzelne im Ganzen wahrzunehmen, die als Handelnde mit ihren Bedürfnissen in der Gesellschaft gefragt sind. Eine detaillierte Darstellung meines Konzeptes der „Interaktiven Straßenbahn“ lasse ich Ihnen gerne auf Anfrage zukommen. Es würde mich sehr freuen, sollten wir auf der Basis meiner Erkenntnisse zu einer fruchtbaren und produktiven Zusammenarbeit gelangen.

In der Hoffnung auf Ihre baldige Antwort,
mit freundlichen Grüßen,

Ihr

