

## Passagierverhalten in den Marshrutki in Tiflis

### Einleitung

Die Marshrutki sind Minibusse, die in der ehemaligen Sowjetunion als öffentliches Verkehrsmittel genutzt werden. Sie sind aber auch in anderen Teilen der Welt zu finden. In Tiflis sind sie aufgrund ihrer Anzahl und der gelben Farbe augenfällig. Was darüber hinaus bemerkenswert ist, ist der beengte Raum den sich die Fahrgäste teilen müssen. Es gibt keine Möglichkeit dieser Enge zu entkommen. Dies macht es unmöglich physischen Kontakt zu anderen Fahrgästen zu vermeiden.

In den 1960er Jahren entwickelte Edward Hall seine Theorie über die Proxemik: Ein Untersuchungsrahmen zur Beobachtung des Raumverhaltens von Menschen. Ein wichtiger Punkt dieses Modells ist, dass Menschen auf verschiedene Abstände zu anderen Individuen auf eine bestimmte Art und Weise reagieren würden. Enger körperlicher Kontakt zwischen einander unbekanntenen Personen sei auf bestimmte Situationen, in einem bestimmten sozialen Kontext beschränkt. Ich werde auf diese Theorie später noch eingehen. Was entscheidend ist, ist dass Hall zufolge der Abstand zwischen zwei Personen im öffentlichen Raum ungefähr 0,45 m beträgt, um als angemessen wahrgenommen zu werden (HALL 1990:118).

In der Marshrutka ist es unmöglich eine solche Distanz einzuhalten. Das gilt für die meisten öffentlichen Verkehrsmittel. Der Unterschied, der den Minibus zu einem Sonderfall macht ist, dass die Fahrgäste den Kontakt zu Personen, die als unangenehm empfunden werden, nicht vermeiden können. So können Reisende in der U-Bahn beispielsweise von einem Ende des Wagens zum anderen gehen, um einen Kontakt zu vermeiden. In der Marshrutka ist das nicht möglich, vor allem dann nicht wenn sie überfüllt ist.

Es stellt sich daher die Frage wie die Marshrutka-Passagiere mit dieser Verletzung ihres intimen Raumes umgehen. Gibt es eine einheitliche proxemische Verhaltensweise in den Minibussen in Tiflis, und wenn ja worin besteht diese? Was sind gängige Handlungen unter den Fahrgästen, wie verhalten sie sich gegenüber anderen Mitreisenden und wie werden Verstöße gegen diese allgemeinen Verhaltensweisen sanktioniert? Um diese Fragen zu beantworten, benutzte ich Teilnehmende Beobachtung als wichtigste Forschungsmethode. Ich beobachtete, wo die Fahrgäste sich in der Marshrutka hinsetzten bzw. -stellten, wie sie interagierten und kommunizierten und welche Verhaltensweisen sie im Bus an den Tag legten.

Zunächst werde ich näher auf die Theorie von der Proxemik eingehen. Was sind ihre Hauptmerkmale und welche Schwächen lassen sie finden. In einem zweiten Schritt werde ich auf die Marshrutka als öffentliches Verkehrsmittel im heutigen Tiflis näher eingehen. Danach beschreibe ich das Aussehen und die Eigenheiten dieses Transportmittels und schließlich werde ich das Passagier- und Fahrerverhalten im Minibus diskutieren.

Die Marshrutka wurde meist als informelles Netzwerk von Fahrern und als ein unregulierter Bereich im Transportwesen angesehen. Das gilt zumindest für die Zeit nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion (FINN 2008: 119). Das gilt ebenfalls für den Minibus Service in

Tiflis. Aber im Jahre 2011 etablierte die Regierung eine starke Kontrolle in diesem Bereich. Heutzutage erscheint der Marshrutka-Verkehr sogar noch strenger als das Bus und U-Bahn Angebot der TTC (Tbilisi Transport Company). Zur Marshrutka existieren zum einen Forschungen, die sich mit dem Fahrzeug als sozialen Raum auseinandersetzen (SANINA 2011; WONDRA 2010) und solche, die eher auf ihre Rolle im öffentlichen Nahverkehr eingehen (FINN 2008).

### **Theorien zum Raumverhalten/Proxemic**

Hall leitet seine Theorie von der "distance regulation in animals" (HALL 1990:9) ab. Beobachtungen zufolge würden Tiere potentiellen Angreifern erlauben sich ihnen nur bis zu einem bestimmten Abstand zu nähern, dann würden sie die Flucht ergreifen (HALL 1990:11). Und wenn ein Gebiet von derselben Tierart dicht besiedelt ist, führe das zu Stress der sogar zu einem Massensterben dieser Art führen könne (HALL 1990:11). Hall versucht nun eine ähnliche Theorie für Menschen aufzustellen.

Ihm zufolge hänge das Verhalten von Personen von ihrer Anordnung im Raum ab. Verschiedene Distanzen werden auf unterschiedliche Art und Weise wahrgenommen. Hall beobachtete (vereinfacht gesagt) vier verschiedene Abstände (siehe Grafik 1) mit bestimmten Eigenheiten bezüglich des Verhaltens und der Wahrnehmung von anderen Individuen: *Intime Distanz* (intensive Wahrnehmung des Körpers anderer Personen), *persönliche Distanz* (geringerer Abstand zwischen Individuen, Berührungen sind möglich), soziale Distanz (Personen können sich anfassen, wenn sie ihre Arme ausstrecken, die Stimme wird problemlos, ohne lauter zu werden gehört) und *öffentliche Distanz* (Personen können sich einen Gegenstand reichen, wenn sie sich strecken, lautere Stimme zur Verständigung notwendig) (HALL 1990:113; siehe Grafik 1).

Hall schätzt es als unproblematisch ein, wenn sich Personen in der sogenannten öffentlichen Distanz befinden, während das Eindringen in die soziale, persönliche oder intime Distanz eine Herausforderung für sie darstelle. Er zeigt, dass bestimmte Abstände bestimmten Situationen und sozialen Beziehungen vorbehalten sind. Die intime Distanz ist zwischen einander bekannten Personen üblich, aber in der Öffentlichkeit wird sie als unangenehm empfunden (Hall zufolge ist diese Wahrnehmung aber kulturell unterschiedlich) (HALL 1990:118). Wenn ein Eindringen in diesen Bereich nicht vermieden werden kann, lassen sich bestimmte Strategien beobachten wie Personen mit dieser Situation fertig werden: "In crowded elevators the hands are kept at the side or used to steady the body by grasping a railing. The eyes are fixed on infinity and are not brought to bear on anyone for more than a passing glance" (HALL 1990:118). Ob das Eindringen in die persönliche Distanz einer Person als problematisch wahrgenommen wird, hänge ab von der Beziehung in der die Personen stehen. Hall meint dazu: "a wife can stay inside the circle of her husband's close personal zone with impunity. For another woman to do so is an entirely different story" (HALL 1990:120). In der sozialen Distanz "impersonal business occurs [...], and in the close phase there is more involvement than in the distant phase. People who work together tend to use close social distance. It is also a very common distance for people who are attending a casual social gathering" (HALL 1990: 118). Öffentliche Distanz "is the distance of public address and theatrical performance" (HALL 1990: 46).

Hall argumentiert, dass das proxemische Verhalten abhängig von der Kultur sei. Er beobachtet Kulturen mit engem Körperkontakt und Kulturen in denen viel Raum zwischen den Menschen bevorzugt werde. Er beschreibt mediterrane Kulturen, so wie Frankreich, als Gemeinschaften in denen Enge als unproblematisch wahrgenommen werde. Ein Beispiel für eine Kultur in der Personen mehr Raum verlangen um sich wohlzufühlen seien die Deutschen. Sie legten großen Wert auf ihre Privatsphäre und seien weniger berührungsfreudig (HALL 1990: 134, 144).

Einige Forschungen um diese Annahmen zu belegen wurden durchgeführt. Ein gutes Beispiel ist der Aufsatz von Herman W. Smith. Er beobachtete Menschen an dicht besetzten Badestränden, einer in Deutschland und einer in Frankreich. Er fand heraus, dass die Franzosen den geringen Abstand zu ihren Strandnachbarn als unproblematisch empfanden, während die Deutschen ihr Recht auf privaten Raum herausstellten. Letztere bauten Sandburgen um sich herum um ihre Privatsphäre zu schützen (SMITH 1981:135). Dieses Beispiel zeigt, dass es bestimmte Strategien gibt um mit Gedränge umzugehen, wie auch Hall mit dem oben erwähnten Beispiel mit dem Aufzug zeigte.

Kritiker meinen, dass es völlig unklar sei, was das Raumverhalten von Menschen beeinflusse. Ob es genetisch bedingt, kulturell erlernt, von der Gemütsverfassung der jeweiligen Person oder von der sozialen Position innerhalb einer Gruppe abhängt (LEFFLER; GILLESPIE 1983:123). Wenn einige Forscher ihre Ergebnisse bezüglich des proxemischen Verhaltens auf genetische Festlegungen zurückführen (LEFFLER; GILLESPIE 1983:123f.), so bleibt doch die "role of genetics determination remains undocumented (LEFFLER; GILLESPIE 1983:124)." Um eine Verbindung zwischen Genen und dem Verhalten zu bestimmen, wäre es notwendig entsprechende Daten von allen Personen auszuwerten, die an der Untersuchung beteiligt sind. Aus diesen beiden Gründen will ich das proxemische Verhalten als Ergebnis von Sozialisation ansehen (ohne die genauen Bedingungen hierfür näher bestimmen zu können): "for example norms concerning the social definitions of invasions and appropriate responses to it [...] – or to situational factors – such as perceived relative social statuses of intruder and victim [...]" (LEFFLER; GILLESPIE 1983:125)"

Hall nahm an dass das proxemische Verhalten von Individuen von kulturellen oder auch subkulturellen Normen bestimmte sei, die ein einheitliches Verhalten von Personen produzierten. Von dieser Annahme leitet sich die Frage ab, ob man solch ein einheitliches Verhalten in den Minibussen in Tiflis finden kann.

Eine Schwäche der Theorie vom kulturellen bzw. subkulturellen Einfluss auf das proxemische Verhalten ist, dass es völlig unklar ist, wie groß ihr Einfluss auf die Verhaltensweise von Menschen ist. Wahrscheinlich ist ein komplexes Wechselspiel verschiedener Faktoren auf die Proxemie, so wie der sozioökonomische Status, oder die Bedingungen der jeweiligen Situation. Außerdem konnte bisher keine Forschung über Proxemie bestimmen was sie genau unter Kultur verstand: "[...] Regional groups and the contact/noncontact culture proxy actually include, predominantly arbitrary clumps of geographically, economically -and culturally- disparate countries (LEFFLER; GILLESPIE 1983:128)" Wenn ForscherInnen den Einfluss der Kultur bestimmen wollen, so müssen klar definiert werden, welche Merkmale ein Land bzw. kulturellen Kontext genau ausmachen. Dabei ist die Gefahr in Stereotype zu verfallen sehr groß. Ein Beispiel hierfür ist Hall

selbst. Er erörterte warum farbige Bewerber für eine Arbeit (in den USA in den 1960er Jahren) oft erfolglos waren. Sie würden versuchen während des Bewerbungsgesprächs mit ihrer Körpersprache Motivation signalisieren zu wollen. Innerhalb der weißen Kultur würden diese Signale aber anders interpretiert. Hier zeigt sich, wie Hall von scheinbar homogenen kulturellen Gruppen, wie etwa "Blacks, Arabs, Japanese, Latins" etc spricht. Sie würden sich alle einheitlich verhalten. In dem eben genannten Beispiel zu den Bewerbern, bezieht Hall auch nicht den Einfluss der Situation mit ein (der unterschiedliche Status der Beteiligten - Bewerber, Chef; die Bewerbungssituation selbst), Rassismus, die Kontrolle des Arbeitsmarktes durch die Weißen, etc. Die Auffassung, dass Personen derselben Kultur sich in der gleichen Situation ähnlich verhalten würden, blendet alle anderen Faktoren aus. Es naturalisiert die Handlungen von Individuen und ihren sozialen Status. Leffler meint dazu: "the behavioral patterns that individuals display may reflect rather than cause the distribution of resources in social structure (LEFFLER; GILLESPIE 1983:142)".

Ein anderes Beispiel von Hall ist ebenso fragwürdig. Er meint, dass dicht besiedelte Gebiete, wie etwa großen Blocks in den USA zum räumlichen Verhalten einer kulturellen Gruppe passen würden, in seinem Beispiel Afroamerikaner bzw. Latinos. Das würde Stress unter ihnen hervorrufen und schwere Spannungen erzeugen (HALL 1990:169). Es scheint, dass Hall andere Gründe für die problematischen Verhältnisse in Großraumsiedlungen, wie Diskriminierung aufgrund der Rasse und sozioökonomische Faktoren, ausblendet.

Um solche unsicheren Vorannahmen zu vermeiden, werde ich davon ausgehen, dass die *Marshrutka* ein abgeschlossener sozialer Raum ist und die Passagiere eine Gruppe darstellen, die ihr Verhalten in diesem Raum erlernt hat. Leffler schlägt in ihrem Forschungsbericht zu Theorien über nichtverbales Verhalten vor, den Einfluss von sozialen Status auf das proxemische Verhalten stark zu machen: "Proxemic behavior seems to be learned in the sense that humans acquire a variety of behavioral modes appropriate to superordinate, subordinate, and equal rankings. What determines the particular pattern displayed, and thus proxemic variance, are the structural characteristics of the situation, not the particular features of individuals in it (Leffler; Gillespie 1983:141)".

Ich werde ihrem Vorschlag folgen und proxemisches Verhalten als erlernt und abhängig von der jeweiligen Situation ansehen. Im Falle der *Marshrutka* in Tiflis bedeutet das, dass die Fahrgäste nach einer gewissen Zeit gelernt haben sich richtig zu verhalten. Die spezifische Situation des Fahrgastverhaltens leitet sich aus der Beschaffenheit des Busses als geschlossener sozialer Raum ab. Ich gehe davon aus, dass jeder dieses Verhalten lernen kann. In diesem Sinne soll der Begriff *Marshrutka Kultur* verstanden werden.

Als ich das erste Mal mit dem Minibus fuhr, begleitet mich der Sohn meiner Gastfamilie. Er passte auf, dass ich keine Fehler während der Fahrt machte. Er sagte mir wo ich zu sitzen hätte, wo und wie zu bezahlen und wie ich das Fahrzeug verlassen müsse. Als ich später alleine mit der *Marshrutka* fuhr, schaute ich mir das Verhalten der anderen Fahrgäste ab, ich winkte den Bus vom Straßenrand aus heran, ich setzte mich auf einen Einzelsitz und sagte dem Fahrer wo er für mich anhalten sollte (eine Technik die ich bis heute noch nicht perfekt erlernt habe) und ich bezahlte am Ende der Fahrt. Wenn ich einen Fehler machte, starteten die anderen Fahrgäste mich an, wenn ich Regeln befolgte, dankten sie es mir Nichtbeachtung.

Selbst wenn man einmal von der Schwäche des Konzeptes der kulturellen Determination des proxemischen Verhaltens ausgeht, kann man doch ein bestimmtes Verhalten der Marshrutka-Fahrgäste in Tiflis beobachten. Die Gründe hierfür mögen vielfältig sein, aber die Tatsache, dass es ein relativ einheitliches Gebaren bei allen Minibus Passagieren in Tiflis gibt, rechtfertigt es von der Marshrutka als Mikrokosmos (SANINA 2011:211), oder als einer Kultur zu reden. Was die Marshrutka mit der Theorie der Proxemik verbindet ist, dass die intime Distanz (wie oben beschrieben) der Fahrgäste praktisch permanent verletzt wird. Später werde ich eine präzisere Definition der Marshrutka als ein eigener sozialer Raum aufstellen.

### **Marshrutka als sozialer Raum**

Die Marshrutki entstanden als Sammeltaxis. Das ist der Grund, warum sie einen halböffentlichen Charakter haben. Es unterscheidet sie von anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, wie den Omnibussen, der Straßenbahn oder der U-Bahn. Das verändert auch die Art und Weise wie der private Raum wahrgenommen wird, obwohl er doch sehr begrenzt ist. Der Minibus kann als ein Raum mit bestimmten Regeln beschrieben werden, denen die Fahrgäste folgen, wenn sie nicht negativ auffallen wollen. Diese Regeln sind nirgendwo explizit festgelegt. Ich gehe davon aus, dass die Marshrutka ein Raum ist, in dem die Menschen relativ gleich sind. Sie müssen denselben Regeln gehorchen, unabhängig von ihrem sozialen Status. Es ist ein Ort der relativ abgeschlossen von der Welt außerhalb ist (auch wenn das Verhältnis zwischen Mann und Frau auch im Minibus eine Rolle spielt und es durchaus Einflüsse der „normalen Welt“ auf die Marshrutka Regeln gibt).

Sanina beschreibt die Marshrutka als

“a constantly reconstituted microcosm, [...] it has its own special norms of behavior, roles, standards, group sympathies and antipathies, gestures and symbols, and signs that are intuitively understood by everybody; each trip becomes a source of unpredictably comical situations, philosophical introspections, psychological observations and folk stories (SANINA 2011:211).”

In diesem Sinne ist das Verhalten der Personen innerhalb der Marshrutka verschieden von denen außerhalb (auch wenn es nicht in völligem Widerspruch dazu steht). Das bedeutet aber, dass Normen und Maßstäbe beobachtet werden können und ein Eindruck von dem Fahrgastverhalten gewonnen werden kann. Welche Handlungen sanktioniert werden, wie die Passagiere auf Verletzung ihrer privaten Distanz reagieren, die wegen des begrenzten Raumes im Fahrzeug immer wieder stattfindet.

### **Aktuelle Situation**

In den Postsozialistischen Ländern brach der öffentliche Nahverkehr mit dem Beginn der Transformationsprozesse von der sowjetischen Gesellschaften zu neuen Strukturen zusammen. Diese Lücke wurde von den Minibussen, den sogenannten Marshrutki gefüllt. Kleine Taxi ähnliche Busen die bestimmte Strecken fuhren und anhielten, wann immer die Fahrgäste es verlangten. Sie wurden von Privatpersonen oder Firmen betrieben. Die ersten Marshrutki kamen in Moskau in den 1930er Jahren und nach dem 2. Weltkrieg auf. Sie etablierten sich auch in anderen Städten sowohl als offizielle als auch als inoffizielle Transportmöglichkeit (WONDRA 2010:6). Die Marshrutka überlebte bis heute.

Im Jahre 2001 wurden nur noch fünf Prozent des vormaligen Busverkehrs bedient. 5000 Minibusse deckten 75% des öffentlichen Nahverkehrs ab. Bis 2001 wurden all diese Busse privat und ohne jede staatliche Regulation betrieben. Die Erlaubnis ein solches Transportgewerbe zu führen wurden jeden Monat neu vergeben. Seit 2001 wurde eine gewisse staatliche Regulierung eingeführt. Das führte zur Entstehung von 64 Firmen. Sie wurden von der Stadtverwaltung angehalten Absprachen hinsichtlich des Preises und der Route zu machen (FINN 2008:119). Die Busse waren aber weiterhin in schlechtem Zustand, bis 2005 die Vergabe der Lizenzen an die Firmen an eine Verbesserung der Fahrzeugqualität gebunden wurde (FINN 2008:120).

Zwischen 2004 und 2007 begann die TTC einige Hauptbusrouten wieder in Betrieb zu nehmen und erlangte dadurch größere Bedeutung im Transportsektor. Die Anzahl der Minibus Gesellschaften verringerte sich von 64 im Jahre 2001 zu einer einzigen Firma heute (Tbilisi Mikroautobusi) (Internetquelle 3). Sie besteht aus vier Gesellschaften, welche nach einer öffentlichen Ausschreibung im Jahre 2011 die Erlaubnis erhielten die Marshrutka-Linien zu betreiben. Seit dieser Zeit wurde die Busflotte erneuert, was zum jetzigen Bild der gelben Marshrutka überall in Tiflis führte. Bemerkenswert an diesem Prozess ist, wie ein unregulierter Transportsektor entstand und wie er durch seine Akzeptanz von der Stadtverwaltung wieder unter staatliche Kontrolle gebracht wurde.

Stück für Stück erlangte der Staat die Kontrolle zurück. Das hat Konsequenzen für die Passagiere. Auf der einen Seite wurde der halböffentliche Charakter dieses Transportmittels verändert. Die Marshrutka wurde Teil des offiziellen öffentlichen Nahverkehrs. Das Verhalten der Fahrgäste musste sich dementsprechend dem Verhalten der Passagiere der Omnibusse oder der U-Bahn angleichen. Die Regulierung macht die Fahrt um einiges angenehmer und schmerzloser. Das hat Einfluss auf die öffentliche Wahrnehmung einer Marshrutka-Fahrt. Die Fahrgäste sind nun nicht mehr eine Schicksalsgemeinschaft, die gemeinsam die Gefahren und Unannehmlichkeiten der Fahrt ertragen muss. Es könnte auch die Wahrnehmung der Minibusse als Marshrutka als solche verändern. Die Unterschiede der Marshrutki in Tiflis zu denen außerhalb der Stadt, vor allem was den Komfort der meisten Fahrzeuge angeht, sind evident.

Abgesehen vom Auto ist der Minibus das am meisten benutzte Verkehrsmittel in der georgischen Hauptstadt (INTERNETQUELLEN 1). Die Gründe hierfür könnten in den geringen Abständen der Linien, dem Komfort (der sich mit der Nutzung neuer Busse dramatisch verbesserte) und dem großen Gebiet das an Minibuslinien angeschlossen liegen.

### **Beschreibung der Marshrutka**

Der große Vorteil bei der Untersuchung des Fahrgastverhaltens in den Minibussen in Tiflis ist, dass alle Busse exakt gleich sind. Das bedeutet, dass die Raumeinteilung, der „Experimentelle Rahmen“, immer gleich ist. Die Platzierung der Menschen hängt nicht vom Minibustyp ab und die Beschreibung nur eines Busses ist völlig ausreichend und kann auf alle Situationen, Fahrgasttypen, Zeit und Strecke angewendet werden.

Die neuen Mikrobusse in Tiflis haben eine gelbe Farbe und sind sehr bequem. Das ist eine bemerkenswerte Tatsache, wenn man bedenkt, dass letzteres in früherer Zeit immer wieder Anlass



ist es nicht möglich sich festzuhalten. Das ist der Grund warum Passagiere normalerweise nicht in diesem Bereich stehen.

Ein Kofferraum existiert nicht, oder zumindest habe ich nie beobachten können, dass er benutzt wurde, falls einer existiert. Selbst wenn die Marshrutka an großen Märkten hält, kann das Gepäck leicht zwischen den Sitzen verstaut werden. Dennoch spielt, wie ich später zeigen werde, das Gepäck, besonders die Handtasche bei Frauen, eine wichtige Rolle als Strategie mit der Verletzung des intimen Raumes umzugehen und eine Interaktion zwischen den Passagieren zu verhindern.

### **Fahrgastverhalten außerhalb des Busses**

Die Tatsache, dass die Busse überall dort anhalten wo immer die Fahrgäste es wünschen, ermöglicht es potentiellen Passagieren den Bus an fast an allen Punkten am Straßenrand anzuhalten. Sie treten mit dem Fahrer in Kontakt noch bevor sie einsteigen. Das geschieht üblicherweise durch ein Handzeichen, so dass jener weiß, dass die Person in den Bus einsteigen möchte. Ohne diesen Vorgang wird der Busfahrer nicht anhalten, es sei denn eine Person möchte zufällig aussteigen. Steht eine einzelne Person am Straßenrand, so fängt sie an zu winken, sobald der gewünschte Minibus in ihrem Sichtfeld erscheint. Wenn es sich um eine Gruppe handelt, die an der gleichen Stelle steht und einer die Hand hebt, so müssen die anderen nicht auch ihr Handzeichen für den Fahrer geben. Das bedeutet, dass auch die Kommunikation zwischen den Fahrgästen schon außerhalb des Busses beginnt. Gewöhnlich geschieht dies ohne einen verbalen Austausch. Es kann auch vorkommen, dass ein Bus nicht anhält, meist dann wenn zu viel Verkehr ist und der Fahrer den neuen Passagier nicht sieht.

Abgesehen von diesen nicht institutionalisierten Stopps, fahren die Minibusse oft nah an die regulären Bushaltestellen heran. Das macht es wartenden Personen möglich spontan die Marshrutka zu benutzen, beispielsweise wenn die Omnibusse überfüllt oder die Wartezeit zu lang ist. Es gibt auch einige Stellen, an denen vermehrt Menschen auf Minibusse warten, etwa an Kreuzungen.

Das Wissen, welche Marshrutka einen wohin bringt, erfordert eine gewisse Kenntnis über die Strecken, die eine Minibuslinie abdeckt. Dieses Wissen kann durch Fragen an den Fahrer oder andere Fahrgäste bzw. durch Erfahrung erlangt werden. Seit 2011 gibt es auch eine Webseite der Minibusgesellschaft in Tiflis. Dort kann eine Marshrutka-Route herausgesucht werden (INTERNETQUELLEN 3). Dieses Angebot macht es selbst für unerfahrene Ausländer möglich, leicht die richtige Linie zu finden, zumindest wenn man dieses Angebot kennt. Das verändert aber auch den Unterschied zwischen erfahrenen Passagieren und „Newcomern“. Letztere haben nun Zugang zum Wissen der Ersteren, es mangelt ihnen nicht an der Kenntnis über die Linien. Diese Professionalisierung des Minibusangebots kann auch einen Einfluss auf das Verhalten der Fahrgäste haben. Normalerweise benutzen die Menschen jeden Tag dieselbe Minibusroute, wenn sie zur Arbeit gehen. Darum kann man beobachten wie dieselben Personen zur selben Zeit am selben Ort stehen.

Der Fahrer fährt seinen Bus nach bestimmten Regeln (abgesehen von den Verkehrsregeln natürlich). Zunächst fährt er immer dieselbe Strecke, die zumeist kreisförmig ist. Das bedeutet er

passiert eine Stelle nur einmal und in einer Richtung. Das ermöglicht den Fahrgästen den selben Bus für die Hin- und Rückfahrt zu nutzen wobei eine der Strecken viel länger als die andere sein kann. Auf diesen Routen hält der Fahrer überall dort, wo die Fahrgäste es wünschen, aber es werden auch reguläre Bushaltestellen angesteuert. Von Zeit zu Zeit stoppen sie auch ein wenig vor oder hinter den Haltestellen. Es scheint häufig Konflikte zwischen Marshrutka- und Omnibusfahrern zu geben. Die Fahrer der TTC nehmen die Minibusse als Hindernisse wahr und hupen wenn diese nicht schnell genug von den Haltestellen verschwinden. Das macht es für die Fahrgäste notwendig die Marshrutka so schnell wie möglich zu verlassen. Dasselbe gilt wenn die Fahrzeuge am Straßenrand halten. Für den „normalen“ Verkehr sind sie nichts anderes als Barrieren, die den Verkehrsfluss unterbrechen.

### **Im Bus**

Nachdem ein Fahrgast die Marshrutka heran gerufen hat und sie angehalten ist, öffnen sie die Tür und steigen ein. Sie müssen die Tür danach wieder schließen. In diesem Moment schon schaut er nach einem Sitz und steuert die gewählte Sitzmöglichkeit an. Insgesamt dauert der Vorgang des Einsteigens nicht länger als ein paar Sekunden. Gewöhnlich findet der Fahrgast sofort einen Sitz. Passagiere neigen dazu so schnell wie möglich Platz zu nehmen. Es ist unüblich die Marshrutka zu betreten und dann nachzudenken wo man sitzen oder stehen könnte. Da dieser Prozess so kurz ist, gibt es Grund zu der Annahme, dass er unbewusst erlernt wurde, er ist gewissermaßen automatisiert. Jeder Fahrgast weiß sofort, was zu tun ist, ohne darüber nachzudenken.

Beim Aussteigen ruft der Passagier dem Fahrer zu, dass er anhalten soll, oft noch mit einer Spezifikation des Ortes. Dann steht der Fahrgast auf (im Optimalfall befindet er/sie sich schon im vorderen Teil des Fahrzeugs), gibt dem Fahrer das Geld in die Hand, öffnet die Tür steigt aus und nimmt von draußen das Wechselgeld entgegen. Dann wird die Tür geschlossen.

Der Moment des Ein- und Aussteigens ist für alle Fahrgäste gleich. Nachdem sie das Transportmittel einige Male genutzt haben, wissen die Fahrgäste wie man sich als „professioneller“ Marshrutka-Passagier zu verhalten hat.

Aber es gibt auch Situationen in denen das Ein- und Aussteigen mehr Zeit in Anspruch nimmt. In diesem Fall ist die Marshrutka voller als gewöhnlich. Es ist, wenn möglich, üblich einen einzelnen Sitz im vorderen Teil des Fahrzeugs zu nehmen. Ist kein solcher Platz vorhanden, kann ein kurzer Moment des Nachdenkens festgestellt werden. Neben wem wird der zugestiegene Fahrgast sitzen? Frauen tendieren eher dazu sich neben Frauen zu setzen und Männer neben Männern. Es kann auch vorkommen, dass Passagiere sich eher dazu entschließen zu stehen, als einen Platz neben einem anderen Fahrgast einzunehmen. Dies geschieht meist, wenn sie ein unterschiedliches Geschlecht haben. Frauen nehmen eher neben Männern Platz, während es unüblich ist, dass sich ein Mann neben eine Frau setzt. Die hinterste Reihe scheint die letzte Wahl zu sein. Und gewöhnlich setzen sich Personen dort nicht hin wenn nur ein Sitz frei ist. Außerdem sitzen dort fast ausschließlich Männer. Die Fahrgäste geben Acht, dass die Verletzung des intimen Raumes so weit wie möglich vermieden wird. Nur wenn es keine andere Möglichkeit gibt, kommen sie sich näher oder es kommt sogar zu Berührungen.

Was bei der Beobachtung des Fahrgastverhaltens auffiel war, dass die Passagiere scheinbar keine Rücksicht auf andere am Straßenrand wartende Fahrgäste nehmen. Letztere müssen explizit darauf hinweisen (nicht zwingend verbal), dass sie auch einsteigen wollen, andernfalls wird ihnen die Tür vor der Nase zugeschlagen. In Wahrheit nehmen sowohl der Fahrer, als auch die anderen Fahrgäste Rücksicht, aber sie scheinen ihre Ignoranz bzw. das Automatisierte ihrer Handlung betonen zu wollen. Es geschieht nichts ohne Anweisung der Fahrgäste. Das zeigt wie der Minibus zu verstehen ist. Er ist ein in höchstem Maße individualisiertes Transportmittel, wie ein Taxi. Es dient den Wünschen der Passagiere und jeder versucht sich so zu benehmen, als sei das Gefährt nur für ihn/sie gemacht.

### **Passagier-Typen**

Bei der Beobachtung der unterschiedlichen Passagiertypen war ein Fakt besonders auffällig: die meisten Fahrgäste sind weiblich. Diese Beobachtung passt zu einer Untersuchung über die "Tbilisi transport behavior" (Internetquelle 1), derzufolge 78% der Reisenden Frauen sind. Mein Eindruck war, dass der durchschnittliche Fahrgast weiblich ist, ca. 40 Jahre alt und von gepflegtem Äußeren. Der eben genannte Untersuchung zufolge ist der durchschnittliche Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs weiblich, hat ein geringes Einkommen (weniger als 500 Lari im Monat) und ist zwischen 24 und 49 Jahren. Die Mehrheit von ihnen benutzt die Marshrutka.

Die meisten Fahrgäste agieren wie „professionelle“ Fahrgäste. Sie folgen den ungeschriebenen Gesetzen des Minibusses. Das bedeutet, dass sie dieses Transportmittel häufig benutzen und darum in Tiflis wohnen, das umschließt alle Ethnien. Dennoch scheinen einige Gruppen von der Benutzung ausgeschlossen zu sein (auch wenn sie den Minibus theoretisch nutzen können, habe ich keine dieser Gruppen gesehen). Zu dieser Gruppe zählen Personen, die in irgendeiner Form marginalisiert erscheinen, etwa Sinti und Roma, BettlerInnen, Menschen die arm aussehen, Straßenhändler mit ihrem Gepäck, aber auch Touristen. Der Grund hierfür könnte in dem relativ hohen Preis liegen, der mit 80 Tetri weit über dem Preis des Omnibusses (50 Tetri) liegt. Der zusätzliche Komfort muss bezahlt werden. Genaue Zahlen zu den eben beschriebenen Beobachtungen liegen mir nicht vor. Allerdings passt dies zu der Beschreibung der Marshrutka als ein sozialer Raum, dessen Regeln sich vor allem auf Äußerlichkeiten beziehen (nicht verbale Kommunikation vor der Fahrt, beim Einsteigen, Aussehen).

Es scheint, dass der durchschnittliche Marshrutka Fahrgast weiß, wie er/sie sich im Fahrzeug zu verhalten hat. Die Passagiere sehen wie gut situierte Leute aus. Ich habe nie eine Verletzung der ungeschriebenen Regeln (darüber später mehr) beobachten können, oder dass ein Fahrgast nicht in das oben beschriebene Bild passt. Ob die Passagiere wirklich gut situiert sind, ist nicht so einfach zu sagen. Der Einfluss des sozialen Status auf das proxemische Verhalten kann hier aus zwei Gründen nicht beschrieben werden. Erstens weil die Marshrutka zu klein ist, um einen wahrnehmbaren Unterschied bezüglich des sozialen Status festzustellen. Selbst wenn sich Menschen mit einem hohen Status anders platzieren würden, haben sie aufgrund des Platzmangels nicht viele Möglichkeiten dieses Verhalten in die Praxis umzusetzen. Wenn genügend Platz vorhanden ist, vermeiden es Männer zu nah bei Frauen zu sitzen. Das ist der einzige feststellbare Fakt bezüglich des Status. Zweitens macht das oben beschriebene homogene Erscheinungsbild den

sozialen Status fast unsichtbar. Und noch einmal, der relativ hohe Preis impliziert, dass vor allem wirtschaftlich besser gestellte Personen dieses Transportmittel benutzen. Wenn alle Fahrgäste denselben Regeln folgen und versuchen gut situiert und rechtschaffen zu wirken, lässt sich der soziale Status durch reine Beobachtung nicht feststellen. Dafür ist eine eingehende quantitative Untersuchung notwendig. Wo sich noch am ehesten der Einfluss der Stellung innerhalb der „Marshrutka Gemeinschaft“ feststellen lässt, ist in der Fahrer-Fahrgast Interaktion, wie ich weiter unten zeigen werde.

### **Marshrutka-Regeln**

Wenn man sich die unterschiedlichen öffentlichen Nahverkehrsmittel im heutigen Tiflis ansieht (U-Bahn, Bus, Minibus, Taxi), dann erinnert die Marshrutka eher an ein Taxi, als an ein anderes öffentliches Transportmittel. Der Hauptunterschied ist die ruhige Atmosphäre im Fahrzeug, die im engen Zusammen damit steht, dass nur rechtschaffene dieses Verkehrsmittel benutzen. Es ist (meist) nicht überfüllt, die Verletzung des intimen Raumes laufen in einer im höchsten Maße regulierten Form ab und die Fahrgastwünsche werden respektiert. Die Marshrutka-Fahrt ist, verglichen mit der U-Bahn oder dem Omnibus, sehr bequem, auch wegen des Zeitabstandes in denen die einzelnen Linien verkehren und dem großen Gebiet, das von ihnen abgedeckt wird.

Die Marshrutki in Tbilisi sind, wie bereits erwähnt, neu. Aus diesem Grund sind sie komfortabel. Es gibt kein lautes Motorengeräusch, unbefestigte Objekte (wie Sitze, Fenster oder Dachfenster) oder lärmende Menschen. Wenn es irgendein Geräusch gibt, dann ist es das Radio. Es läuft von Zeit zu Zeit in einigen Minibussen und eher am Nachmittag oder am Abend als am Morgen. Wenn man die Marshrutka betritt, so scheint es, dass man in eine von der Außenwelt hermetisch abgeriegelte Sphäre eintritt. Um diese Atmosphäre nicht zu stören, vermeiden die Fahrgäste alles was die Mitreisenden stören könnte. Die Kommunikation zwischen den Personen ist auf ein Minimum reduziert und auf normalerweise auf die Aufforderung an den Fahrer anzuhalten beschränkt. Es gibt kaum Gespräche zwischen einander unbekanntenen Personen. Unterhaltungen werden mit leiser Stimme geführt.

Die Platzierung der Fahrgäste folgt einigen lockeren Regeln. Normalerweise versuchen Frauen eher im vorderen Teil zu sitzen, während Männer im hinteren Teil Platz nehmen (ansonsten folgen die Geschlechter den bereits oben beschriebenen Regeln). Wenn genügend Platz vorhanden ist, versuchen die Passagiere nah beim Fahrer zu sitzen und ihre Anweisungen zu geben. Wenn sie ihrem Ziel näher kommen, rücken sie vom hinteren in den vorderen Teil des Fahrzeugs. Wenn es möglich ist, wechseln sie ihren Platz, um allein zu sitzen. Es ist üblich älteren Personen einen Platz anzubieten, das geschieht meist wenn kein Sitz mehr frei ist.

Die Fahrgäste versuchen sich abzulenken und andere Reisende zu ignorieren (auch als Strategie, um mit der Verletzung ihres intimen Raumes umzugehen). Dazu dienen verschiedene Gegenstände (Handtasche, Handy, Smartphone etc.). Es ist auffällig wie sehr die Fahrgäste einander ignorieren. Das scheint nicht an einem Mangel an Höflichkeit zu liegen, sondern an dem Charakter der Marshrutka als Sammeltaxi. Die Menschen wollen soviel wie möglich ihrer Privatsphäre erhalten. Die Strategie, die ich am häufigsten beobachtete, um dieses Ziel zu

erreichen war, dass Frauen in ihren Handtaschen kramen. Die meisten Frauen (Frauen weil sie die größte Fahrgastzahl stellen) die ich sah, hatten eine Handtasche auf ihren Schoß gelegt wenn sie sich setzten und sie suchten darin etwas. Warum so gut wie nur Frauen Handtaschen benutzen kann ich nicht sagen, aber es ist offensichtlich. Männer haben meist gar kein Gepäck. Nur einige hatten Plastik- oder Stoffbeutel bzw. Aktenkoffer. Schulkinder führen ihre Schultaschen mit sich. Es war zu beobachten, dass die Strategien um sich abzulenken geschlechtsspezifisch sind. Bei Männern ist die häufigste Handlung Geldzählen und Aus-dem-Fenster-Schauen (wenn das nicht möglich ist dann im Fahrzeug umherschauen, ohne Personen zu fixieren). In jedem Fall vermeiden die Fahrgäste direkten Augenkontakt, eine weitere Strategie, um mit der Verletzung des privaten Raumes umzugehen.

Eine weitere Möglichkeit damit umzugehen, ist das Suchen von Geld und das Azählen des genauen Fahrpreises. Bei Frauen kann dieser Vorgang mit der Suche in der Handtasche verbunden sein. Männer tragen ihr Geld meist in der Hosentasche bei sich. Das abzählen des Geldes hat aber vor allem praktische Gründe. Die meisten Fahrgäste bezahlen mit Münzen, obwohl sie auch ihre Metrokarte (Aufladbare Karte für die Entrichtung des Entgeldes in Bus, U-Bahn und Marshrutka) benutzen könnten.

Eine weitere Ablenkungsmöglichkeit ist die Benutzung des Telefons. Wenn die Fahrgäste anrufen, sprechen sie gewöhnlich mit leiser Stimme. Das ist wegen des geringen Geräuschpegels im Fahrzeug möglich. Aber die leise Stimme passt auch zu der Hauptregel in der Marshrutka: So wenig Aufmerksamkeit wie möglich erregen. Abgesehen von telefonieren, bieten die neuen Smartphones die perfekte Möglichkeit den Fahrgast abzulenken. Oft spielen sie Spiele, selbst ältere Damen in der Marshrutka vergnügen sich so.

Die Fahrgäste lesen auch. Das kann ebenfalls als Strategie gesehen werden, möglichst passiv zu wirken. Denn gewöhnlich lesen sie keine Bücher, sondern Werbebroschüren oder Zettel, die sie in ihren Handtaschen oder irgendwo anders gefunden haben. Natürlich werden auch Bücher gelesen, aber das ist nicht so üblich, wie man vielleicht erwarten würde.

Musikhören ist eine weitere Möglichkeit für die Fahrgäste Kommunikation zu vermeiden. Das ist womöglich der effektivste Weg, da so nicht einmal die ohnehin ruhige Atmosphäre im Minibus wahrgenommen werden kann.

All diese Strategien führen zu der Interpretation der Marshrutka als ein „kommunikatives Vakuum“. Das bedeutet nicht, dass überhaupt keine Kommunikation stattfindet, in Wahrheit gibt es sogar sehr viel, aber unbewusste. Vielmehr wird von den Fahrgästen eine demonstrative Passivität gegenüber andern Mitreisenden und der Welt außerhalb des Busses an den Tag gelegt.

Aber die Regeln in der Marshrutka (Hauptregel: sei so passiv und ignoriere wie möglich) werden streng kontrolliert. Die Verletzung dieser Normen (durch lautes Sprechen beispielsweise), werden mit besonderer Aufmerksamkeit gegenüber dem Übeltäter bestraft, was den so Bestraften evtl. unangenehm ist.

Wenn jemand in das Fahrzeug einsteigt, ist er mit einer demonstrativen Stille konfrontiert. Sie wird nur durch die Musik des Fahrers unterbrochen, die einen angenehmen Hintergrund bietet, oder besser erst dafür sorgt, dass die Atmosphäre so ruhig ist. Am Morgen ist meist keine Musik zu



zu vermeiden: Aus dem Fenster schauen, Geldzählen, in der Handtasche kramen, Smartphone-spiele spielen, Musikhören und Lesen. Ich beobachtete eine bestimmte Abfolge von Handlungen, welche die Fahrgäste beim Einsteigen, Platznehmen und Aussteigen vollführten.

Wenn man den Argumenten Halls folgt, so ist dieses Verhalten in hohem Maße von der Raumwahrnehmung der Fahrgäste abhängig. Sie handeln so, weil der geringe Abstand zwischen ihnen sie zwingt, mit der Verletzung ihres intimen Raumes umzugehen. Man sollte sich darüber im Klaren sein, dass es verschiedene Gründe für die Passagiere gibt, auf eine bestimmte Art zu handeln, beispielsweise Charaktereigenschaften, ihre soziale Position, oder ihre Gemütsverfassung. Jedes Individuum kann verschieden handeln. Aber was ich beobachtet habe, war keine Bandbreite verschiedener Handlungen, sondern eine sehr begrenzte Anzahl sich ähnelnder bzw. gleicher Verhaltensweisen. Es kann also festgehalten werden, dass die Marshrutka ein geschlossener Raum mit eigenen Regeln ist. Was in diesem Fall aber bedacht werden muss ist, dass die Marshrutka in Tiflis, mit ihrer starken Reglementierung ein Sonderfall ist, nicht nur im Vergleich zu anderen Ländern sondern auch in Georgien selbst.

Die Untersuchung des Minibusses muss noch um einiges intensiviert werden, als es hier der Fall war: Die Gründe für Reisende die Marshrutka nehmen und wie sie dieses Transportmittel wahrnehmen; Wer es benutzt und noch interessanter, wer es nicht benutzt. Es muss noch mehr quantitative Forschung über Fahrer und Fahrgast durchgeführt werden. In dieser kurzen Untersuchung konnte ich nur das rein sichtbare Verhalten beobachten, alles andere bietet noch genügend Möglichkeiten für weitere Forschungen.

### Literaturverzeichnis

- BALDASSARE, MARK: Human Spatial Behavior. In: Annual Review of Sociology 4 (1978), S. 29-56.
- FINN, BRENDAN: Market role and regulation of extensive urban minibus services as large bus service capacity is restored – Case studies from Ghana, Georgia and Kazakhstan. In: Research in Transportation Economics 22 (2008), S. 118-125.
- HALL, EDWART T.: The Hidden Dimension, New York 2. Aufl. 1990.
- LEFFLER, ANN, GILLESPIE, DAIR L.: Theories of Nonverbal Behavior. A Critical Review of Proxemics Research. In: Sociological Theory 1 (1983), S. 120-154.
- SANINA, ANNA: The marshrutka as a socio-cultural phenomenon of a Russian megacity. In: *City, Culture and Society* 2 (2011), S. 211-218.
- SMITH, H. W.: Territorial Spacing on a Beach Revisited. A Cross-National Exploration. In: Social Psychology Quarterly 44 (1981), Nr. 2, S. 132-137.
- WONDRA, NICHOLAS M.: The Marshrutka – An Overlooked Public Good?. In: Russian Analytical Digest 89 (15.12.2010), S. 5-9.

### Internetquellen

1. Grdzlishvili, Inga: Towards more effective urban transport policy: Understanding the travel behavior of Tbilisi residents, hg. v. Cooperation for a Green Future - Research Paper, 2008. ([http://www.cgf-georgia.org/Tbilisi\\_Transport\\_Behavior.pdf](http://www.cgf-georgia.org/Tbilisi_Transport_Behavior.pdf)), zuletzt aufgerufen am 10.03.2014.

---

axali mikroavtobusebis ukmaqopilo m3ylebi: [\\_http://liberali.ge/ge/liberali/news/109783/](http://liberali.ge/ge/liberali/news/109783/),

~~zuletzt aufgerufen am 10.03.2014.~~ \* \* \* \* \*

Tbilisi Mikroawtobusi ([www.tm.ge](http://www.tm.ge)), zuletzt aufgerufen am 10.03.2014.

Tender about state procurement of a microbus:

([http://www.tbilisi.gov.ge/index.php?lang\\_id=ENG&sec\\_id=172&info\\_id=1665](http://www.tbilisi.gov.ge/index.php?lang_id=ENG&sec_id=172&info_id=1665)), zuletzt aufgerufen am 10.03.2014.