

Der Bahnhof

Kathedrale, Erlebniswelt, Sozialstation und Konsumparadies

„Überall in der Welt nahmen sie die Gestalt von Basiliken, Palästen an, dekoriert mit Putz, Plüsch und Prunk. Ihre Hallen, Wartesäle und Speiselokale glichen Ballsälen mit Kassettendecken, Karyatiden, Keramiklandschaften, vergoldeten Säulen und Bronzelampen.“¹

„Ich wunderte mich bei der Einfahrt in den Mailänder Bahnhof über das viele Papier und den Abfall, der über die breite Schienenfläche verstreut lag [...]. Ein jüngerer Bahnarbeiter, irgendein Rangier-Mann, bewegte sich wie ein amerikanischer Reklame-Cowboy, wieder Rangier-Pfiffe in der hohen, total öden eisernen und zugigen Bahnhofshalle Mailands, so ein Monstrum an Häßlichkeit und Leere habe ich selten gesehen.“²

Der Bahnhof avanciert im 19. Jahrhundert zu einem bedeutenden architektonischen Bautypus, in dem sich gesellschaftlicher Wandel und kultureller Zeitgeist wie in einem Brennglas bündeln. Als Bauwerk ist er Symbol und Verdichtungsraum von Modernität, Urbanität und Industrialisierung. Ebenso wie Parlamentsgebäude, Opernhäuser, Nationalmuseen, Rathäuser, Friedhöfe oder Fußballstadien sind Bahnhöfe zu Wahrzeichen zahlreicher Städte geworden.

Bahnhöfe sind im wirklichen Leben ebenso wie in Romanen und Filmen markante Schauplätze großer und kleiner Schicksale. Abschied und Wiedersehen geben sich hier ein Stelldichein: Ausgangspunkt für den Flüchtenden, Endstation für den Zurückkehrenden. Seine Wartehallen werden melancholisch gebrochen als „Säle verlorener Schritte“ wahrgenommen oder pessimistisch eingedunkelt als Sinnbilder der Verwirrung, Ernüchterung und des Scheiterns, aber auch in emphatischer Hochstimmung als Räume der Hoffnung, Sehnsucht und Verheißung. Diese kulturellen Bedeutungen rund um den Bahnhofskosmos spiegeln sich nicht zuletzt im Schatz der umgangssprachlichen Redensarten³ wie beispielsweise „alles Bahnhof oder was?“

1. „Kathedrale der Moderne“

Film, Malerei, Musik und Literatur verherrlichen den Bahnhof als „Kathedrale der Moderne“. Von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis in die Gegenwart wird der Bahnhof immer wieder als Kathedrale, Dom oder Basilika bezeichnet: als Ka-

¹ VON KARDORFF, Säle der verlorenen Schritte, 21.

² BRINKMANN, Rom, Blicke, 14.

³ Vgl. RÖHRICH, Lexikon, Bd. 1, 134; Bd. 2, 374 (Lit.).

thedrale der Schönheit, der Mobilität, des Reisens, der Zukunft oder des Fortschritts. Nur zu gern heben Künstler den vermeintlich religiösen Status des Schienenkosmos' hervor. Schon 1845 ahnt Benjamin Disraeli in seinem Roman *Sybil or The Two Nations*, dass den Bahnhöfen die Zukunft gehören wird:

„Nun sag mir, Stephen“, sagte der Religiöse, „[...] wäre es nicht angemessener, diese Nacht in einer Art Kloster zu verweilen, als jetzt zu dieser am wenigsten malerischen aller Schöpfungen, einem Bahnhof, zu eilen?“ „Die Eisenbahnen werden genauso viel für die Menschheit tun, wie die Kloster getan haben“, sagte Stephen.“⁴

Und 1895 kürt Thomas Hardys Roman *Jude the Obscure* den Bahnhof als neues Zentrum der Urbanität: Der Bahnhof „ist heutzutage der Mittelpunkt des städtischen Lebens. Der Dom hat seine Zeit gehabt“.⁵ Der Vergleich mit Architekturformen der Kirchengeschichte und die metaphorische Übertragung von „Kathedrale“ oder „Dom“ auf den Bahnhof wollen die zentrale Bedeutung dieses neuen Bautyps artikulieren, mit dem eine neue Zeit angebrochen ist, in der nicht mehr der religiöse Glaube im Zentrum des Lebens und die Kirche in der Mitte des Dorfs oder der Stadt stehen. Sogar der atheistische Stalinismus hat in die Architektur der U-Bahnen markante Elemente kirchlicher Bauformen übernommen und sich religiöser Metaphern wie Kathedrale oder Tempel bedient, um die revolutionären Funktionen der Metro-Bahnhöfe in Leningrad und Moskau zu propagieren.⁶

Jedenfalls entwickelt sich der Bahnhof im 19. Jahrhundert zu einem beeindruckenden Gebäudekomplex, der auf die Menschen eine suggestive Faszinationskraft ausübt. Er spielt, das dokumentiert der vorliegende Band, in Malerei, Musik, Film, Fotografie, Architektur, Literatur und in alltagskultureller Performance – beispielsweise in den kollektiven Festivitäten des Fußballsports⁷ – eine eminent wichtige Rolle. Der sprichwörtliche „Große Bahnhof“ meint nicht nur große Empfänge am oder im Bahnhofsgebäude selbst, einschließlich der Bahnhofstraßen⁸, sondern auch ganz allgemein „großes Aufhebens um eine Person“⁹ (Staatsoberhäupter und Regierungschefs, berühmte Künstler und erfolgreiche Sportler), das auch an anderen Orten als Bahnhöfen stattfinden kann.

2. „Monstrum an Hässlichkeit“

Auf der anderen Seite wird der Bahnhof als „Monstrum an Häßlichkeit“ verdammt. Hektik und Rauch, Dreck und Gestank, Ruß und Lärm, das Elend sozial deklassierter Menschen sowie Berge von Abfall, die man einfach zwischen die

⁴ DISRAELI, *Sybil or The Two Nations*, 114.

⁵ HARDY, *Jude the Obscure*, 154.

⁶ Vgl. O'MAHONY, *Sport*, 110, 120f.

⁷ Vgl. Beitrag HERZOG, in diesem Band S. 93–126.

⁸ Vgl. SATJUKOW, *Bahnhofstraßen*.

⁹ RÖHRICH, *Lexikon*, Bd. 1, 134.

Gleise kehrt, prägen das Bild der Bahnhofshallen bis in die Gegenwart hinein. „Bahnhöfe sind heute bar jeder Romantik und sozialer Symbolik. Sie sind weder die schönsten Kirchen der Welt noch der Ort, wo man die Poesie, wie Zola meinte, zu suchen hat.“¹⁰

Als ein in sich geschlossener Kosmos, in dem die Besucher sich verbergen, anonym abtauchen, vor Strafverfolgung flüchten oder unbemerkt verschwinden können, begünstigt der Bahnhof eine Entwicklung hin zu dem in Kriminalromanen und -filmen rezipierten „Biotop des Verbrechens“: Er dient unter anderem der Zuhältereie und dem Drogenhandel – in diesem Milieu hat sich eine eigene Gaunersprache entwickelt.¹¹ Eigentumsdelikte und Schlägereien stehen zudem auf der Tagesordnung. Für viele Obdachlose indes ist der Bahnhof ein Segen. Er bietet ihnen und anderen gesellschaftlichen Randgruppen einen vielgestaltigen Lebensraum, in dem sie von den ungefähr 100 Bahnhofsmissionen in Deutschland betreut werden können.¹²

Die Schattenseiten des Bahnhofs als eines permanenten Gefahrenherds und die mit ihm verbundenen negativen Wertungen finden in metaphorischen Wendungen der Umgangssprache ihren Niederschlag – beispielsweise in der Sprache der Landser: „Marke Bahnschaffner“ oder „Marke Bahnwärter“ bedeutet minderwertigen Tabak, homosexuelle Orientierung wird mit „vom anderen Bahnsteig sein“ ausgedrückt und „Bahnsteigsuppe“ meint eine geschmacklose Wassersuppe,¹³ die man nur in großer Not bereit ist zu konsumieren. In den Diskussionen um die von Peter Hartz angestoßene Arbeitsmarktreform wurde die Zusammenlegung der Arbeitslosen- und Sozialhilfe als Verschiebebahnhofpraxis bezeichnet. Die Evangelische Akademie Loccum veranstaltete im Oktober 2003 eine diesbezügliche Tagung, in deren programmatischer Ankündigung zwei sehr typische bahnhöfische Metaphern verwendet werden: „Wie können die Verschiebebahnhöfe beendet werden, ohne dass die Arbeitslosen auf dem Abstellgleis enden?“

Zu den negativen Aspekten rund um den Bahnhof gehört zudem das Risiko, die Orientierung zu verlieren, sowie die Schwierigkeit, Lautsprecheransagen zu verstehen. Aus solchen Erfahrungen resultiert die alltagssprachliche Wendung „nur Bahnhof verstehen“.¹⁴ Um den Reisenden und Bahnhofsbesuchern die Orientierung zu erleichtern, versucht die Deutsche Bahn, die in Bahnhöfen angebrachten Symbole und Zeichensysteme durch Einfachheit und Anschaulichkeit leicht verständlich zu konzipieren.¹⁵

¹⁰ STRAUB, *Verlorene Illusionen*, 19.

¹¹ Vgl. Beitrag GIRTLE, in diesem Band S. 87–90.

¹² Vgl. Beitrag ZITT, in diesem Band S. 127–140.

¹³ KÜPPER, *Landserdeutsch*, 33.

¹⁴ Vgl. RÖHRICH, *Lexikon*, Bd. 1, 134.

¹⁵ Vgl. SCHMAUKS, *Wagenstandsanzeiger*.

3. „Autarker Mikrokosmos“

Als eine mehr oder weniger in sich geschlossene Welt befriedigt der Bahnhof einerseits eskapistische Bedürfnisse: Der italienische Regisseur Vittorio de Sica etwa stilisiert ihn als einen in sich autarken Mikrokosmos.¹⁶ Andererseits dient der Bahnhof seit seiner Geburtsstunde auch als Treffpunkt und Begegnungsstätte.¹⁷ Er ist eine eigene Welt mit besonderen Institutionen, Gesetzen und Dynamiken, relativ abgesondert vom gesellschaftlichen Leben der Städte, an das er angrenzt. Zu verschiedenen Zeiten hatte der Bahnhof einen mehr oder minder exterritorialen Status mit der Bahnhofspolizei als eigenem Sicherheitsorgan. Gerade die Institution der Bahnhofspolizei, deren Territorium auf das Gebiet rund um die Gleise begrenzt ist, führt diese Eigenweltlichkeit plastisch vor Augen. Teilweise konkurrierten deren mit hoheitlichen Befugnissen ausgestatteten Kompetenzen mit denen der ordentlichen Polizeibehörden.¹⁸

Ein anderes Beispiel für die Eigenwelt „Bahnhof“ bietet der dort angesiedelte Buchhandel. Dieser bahnhöfische Lektüervertrieb hatte sich vom Bauchladenhandel fliegender Händler über mobile Verkaufswagen und provisorische Holzkioske entwickelt – bis hin zu den bis heute bei Zugreisenden höchst willkommenen stationären Bahnhofsbuchhandlungen, die vor allem Schriften für den Reisebedarf, Stadtpläne, Zeitungen und Zeitschriften, Journale und Magazine sowie Taschenbücher vertreiben.

Nach der Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden Bahnhofsbuchhandlungen in einem vom traditionellen Sortimentsbuchhandel weitgehend unabhängigen Vertriebsnetz. Die Lektüren wurden speziell für die Bedürfnisse der Bahnreisenden ausgewählt und hergestellt. Ob für Kurz- oder Langstreckenfahrer gedacht, enthielten sie je nach Umfang differenzierten Lesestoff. Mit einem augenfreundlich gestalteten Schriftbild und auf Papier in besonderem Format gedruckt¹⁹, konnten diese Lektüren nur an Bahnhöfen erworben bzw. in einem System von Reiseleihbibliotheken gegen eine Gebühr ausgeliehen werden, und das – sowohl im Handel als auch im Verleih – zu enorm günstigen Preisen. Da der Lesestoff teilweise subkulturelle, mithin politisch subversive Bedürfnisse befriedigte, leichte sowie pikante bis schlüpfrige Unterhaltung bot oder Sensationen und Skandale ausbreitete, war er eine willkommene Zielscheibe der kulturkonservativen Polemik in ihrem Feldzug gegen sittenwidrigen „Schmutz und Schund“.²⁰ So manch eine Publikation, die in der Titelformulierung nach außen hin den Anschein von Seriosität erweckt, verbirgt Schabernack, Anzügliches und Unflätiges in ihren Inhalten (Abb. 1–3).

¹⁶ Vgl. Beitrag MEYER, in diesem Band S. 186–189.

¹⁷ Vgl. Beitrag HENGARTNER, in diesem Band S. 71–77.

¹⁸ Vgl. FÜRMETZ, *Interesse der Sicherheit*, 425–434.

¹⁹ Vgl. HAUG, *Entstehungsgeschichte*, 72, 106–108.

²⁰ Vgl. HAUG, *Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandel*, 606–609.



Abb. 1: Unter einem Pseudonym erschienene derb-volkstümliche Abhandlung über den Kaktus, bei der es sich allerdings um kein naturwissenschaftliches Werk handelt.

4. „Zeichen der Zeit“, Konsumtempel und Transitorium

Die genannten Schattenseiten des Bahnhofs vermögen aber keineswegs seine architektonische Brillanz²¹ oder seine steingewordene imperiale Wucht zu verdrängen. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts dokumentiert die Architektur des Bahnhofs auch den Machtanspruch und die Würde einiger bedeutender Verkehrsknotenpunkte, so etwa Londons St. Pancras Station²² mit imposanter neugotischer Fassade und gigantischer Halle. Eine zweite Haut indes erhalten viele bedeutende Bahnhöfe seit dem Ende des 20. Jahrhunderts. Sie mutieren – ähnlich wie die

²¹ Vgl. Beitrag THOMSEN, in diesem Band S. 17–60.

²² Vgl. Ebd. 27–29.

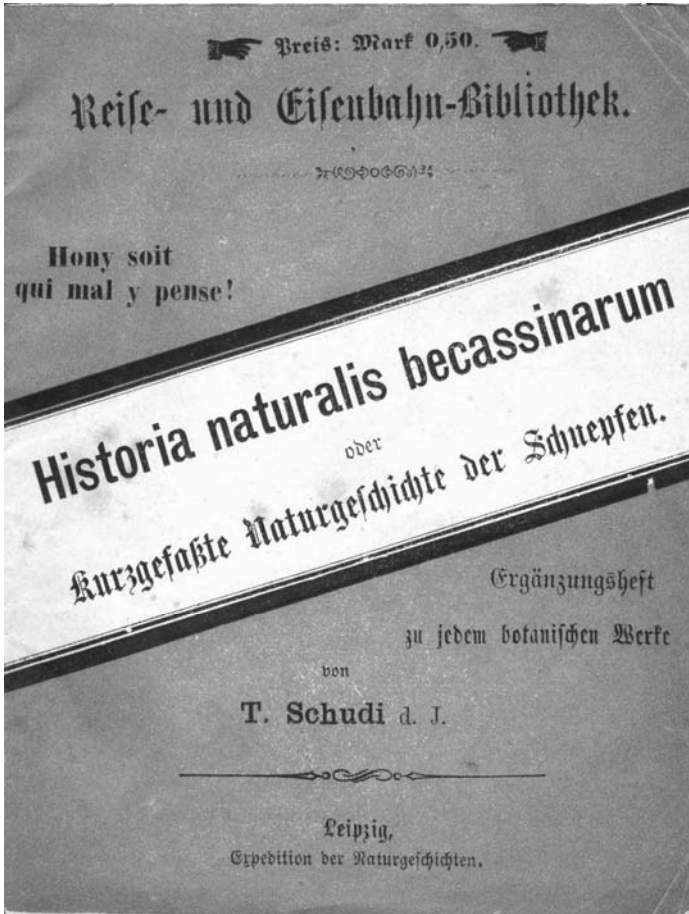


Abb. 2: Derb-humoristisches Büchlein über die angeblichen Eigenschaften von Frauen, unter Pseudonym publiziert.

modernen Fußballstadien²³ – zu „Konsumtempeln“, „Erlebniswelten“, „Dienstleistungsparadiesen“, „Einkaufs- und Vergnügunginseln“. So stellte die *Frankfurter Allgemeine Zeitung* 1997 das geplante Marketingkonzept des Leipziger Hauptbahnhofs als „Erlebniswelt mit Gleisanschluss auf drei Ebenen“ vor:

„Wie ein gigantisches Kaufhaus wird die Querhalle dann aussehen, denn der monumentale Raumeindruck soll durch transparente Einbauten erhalten bleiben. Brüstungen aus Fensterglas und durchsichtige Röhrenaufzüge werden sich unauffällig in die basilikale Halle aus Naturstein und sandsteinfarbenem Beton einfügen.“²⁴

²³ Vgl. RANDL, Fußballstadion, bes. 191–195.

²⁴ Frankfurter Allgemeine Zeitung, 22.8.1997, 38.

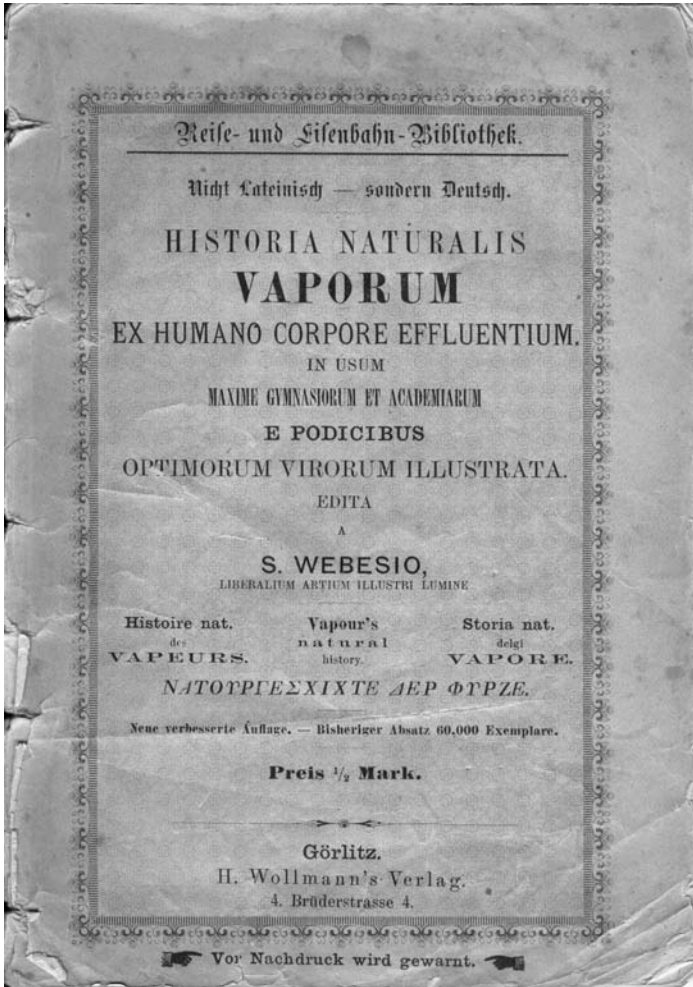


Abb. 3: Gegen Sitte und Anstand des Bürgertums verstoßende „Naturgeschichte der Fürze“.

Die Bahnhofsarchitektur erweist sich als durchaus kompatibel mit der modernen Erlebniswelt des Konsums, die einen überbordenden Markenmix und Dienstleistungsangebote in Fülle bietet. Dabei werden nicht nur die Reisenden als Käufer fokussiert, sondern auch die Stadtbewohner. Bahnhöfe entwickeln sich – mit den darin angesiedelten Restaurants, Geschenk- und Blumengeschäften, Boutiquen und Imbissstationen – zu Schleusen für Shopping, mithin zu eigenen Wirtschaftsräumen. Ebenso sind die Waren selbst ein visueller Brennpunkt des bahnhöfischen Lebens: Sie dekorieren die Bahnhofshallen auf Werbebannern, Promo-

tionfahrzeugen und Videoinstallationen und tragen somit zu einer ästhetischen Überhöhung des Schienenkosmos' bei.

In jedem Fall sind Bahnhöfe markante Knotenpunkte im transnationalen Netz des Eisenbahnverkehrs, sie sind von großer Unruhe, Dynamik und Bewegung erfüllt, in ihnen werden Güter und Personen, Ideen und Informationen ausgetauscht. Darüber hinaus entzündet der Bahnhof in seiner Funktion als Transitorium die Fantasie von Schriftstellern: Der Bahnhof und die Metrostation wird dann nämlich zu einer Pforte, durch die man in phantastische Anderwelten gelangen kann, in denen sich ganz neue Horizonte von Dasein und Leben erschließen.²⁵ Das berühmteste Beispiel der Fantasyliteratur, in der ein gewöhnlicher Bahnhof als Sprungbrett in eine ganz andere Welt dient, bietet die von Joanne K. Rowling verfasste Heptalogie der *Harry Potter*-Romane: Über „Bahnsteig 9¾“ von King's Cross gelangen die Hexen- und Zaubererlehrlinge aus ihrer gewöhnlichen britischen Lebensordnung heraus zum „Hogwarts-Express“, der sie ins gleichnamige Internat bringt.

Aber auch die sozialwissenschaftliche Empirie weist Bahnhöfe als Orte großer, gleichsam magischer Verwandlung aus. Der Religionssoziologe Peter L. Berger schreibt in seinem Klassiker *Auf den Spuren der Engel* genau in diesem Sinn:

„So heißt es zwar schon lange, daß dem Frommen die Großstadt nicht fromme. Sorgfältige statistische Erhebungen – wie die von Gabriel LeBras über den französischen Katholizismus – brachten jedoch noch ganz anderes zutage. Eine seiner dramatischen Entdeckungen ist inzwischen um die Welt gegangen, nämlich daß allem Anschein nach etwas Magisches von einem gewissen Pariser Bahnhof ausgeht: Leute vom Land, die da aussteigen, werden im selben Augenblick aus praktizierenden zu nichtpraktizierenden Katholiken.“²⁶

Kirchenvertreter und Theologen sehen Bahnhöfe mit sehr gemischten Gefühlen. Der Jesuit Karl Rahner assoziierte den Bahnhof und die durch ihn ermöglichte Mobilität mit der Pilgerschaft der Kirche durch die Geschichte und mit dem Unterwegs-Sein des Christen auf seinem Lebensweg „auf den Bahnen und Bahnhöfen der Welt und in den Straßenschluchten der Großstädte“. In der Bahnhofsmission erkannte Rahner eine Möglichkeit, die vom Bahnhof ausgehenden Gefahren einzudämmen: Denn „wenn der Bahnhof das Zeichen der Zeit ist, dann soll eben der Bahnhof eine Kirche werden“,²⁷ und zwar durch die Chancen, die mit der Bahnhofsmission gegeben sind.

Der vorliegende Band ist hervorgegangen aus einer Tagung mit dem Titel *Der Bahnhof: Basilika der Mobilität – Erlebniswelt der Moderne*, die bereits im Juli 2004 stattgefunden hat und von den Medien stark beachtet wurde.²⁸ Einige Refe-

²⁵ Vgl. dazu HERZOG, *Unterweltfahrten*, 240, vgl. ebd., 227.

²⁶ BERGER, *Spuren der Engel*, 59.

²⁷ Dieses und das vorhergehende Zitat in: RAHNER, *Bahnhofmission*, 428 und 424.

²⁸ Vgl. dazu folgende Tagungsberichte: NOICHL, *Feldstudien*; DRESCHER, *Ebenbild Gottes*; WELLE, *Abfahren*; BUCK, *Endstation*.

renten der Tagung konnten aus verschiedenen Gründen nicht als Autoren dieses Bandes zur Verfügung stehen, andere Autoren wurden gewonnen. Das Gros der hier versammelten Beiträge handelt von Personenbahnhöfen. Rangier- bzw. Verschiebebahnhöfe oder die Kachelwelt der Metrostationen, der U-Bahnhöfe²⁹ oder S-Bahnhöfe, die schmucklosen Güter- und Container-Bahnhöfe wurden außen vor gelassen.

Die Beiträge verteilen sich auf zwei große Themenblöcke: Der erste stellt die Geschichte und Architektur des Bahnhofs in den Mittelpunkt, ebenso den Bahnhof als Erlebniswelt sowie als Brennpunkt sozialen Lebens. Der zweite Block thematisiert verschiedene Künstler und Kunstformen, die sich mit ihrer spezifischen Ästhetik auf das Thema Bahnhof einlassen.

Was ebenfalls nicht vergessen werden darf: Dieser Band behandelt nicht zuletzt auch wichtige Aspekte der Kulturgeschichte eines bedeutenden Unternehmens: das der Deutschen Bahn. Dennoch hat es sich als unmöglich erwiesen, die Deutsche Bahn oder eine der ihr zugeordneten Institutionen für dieses Projekt zu interessieren, weder für die Tagung noch für die Buchveröffentlichung. Vertreter der Deutschen Bahn, die in das Tagungsprogramm als Referenten eingebunden werden sollten, erteilten Absagen. Mehrere Anfragen nach einem Sponsoring der Tagung und des Sammelbands blieben unbeantwortet oder aber, nach ersten zaghaften Kontakten, folgenlos. Auch die Redaktionen der DB-Zeitschriften, die an Bahnhöfen und in Zügen ausliegen, haben jedwede Kommunikation verweigert. Noch nicht einmal der Bitte nach einer wenigstens informellen Kooperation wurde entsprochen. Als einzige Institution, die der Deutschen Bahn zugeordnet werden kann, reagierte die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte prompt, freundlich und konstruktiv, indem sie für die Tagung mit einem Inserat in der von ihr herausgegebenen Zeitschrift *Eisenbahn Geschichte* geworben hat.³⁰ Ihr sei an dieser Stelle für die Unterstützung unseres Projekts noch einmal sehr herzlich gedankt.

Ein weiterer Dank gilt Frau Dr. Gertraud Heinzmann, die das Lektorat dieses Bandes unterstützt hat, – und allen voran Frau Marlies Rehermann vom Lektorat des Kohlhammer-Verlags, die nicht nur den vorliegenden Band, sondern alle Bände der Schwabenakademie-Reihe *Irseer Dialoge: Kultur und Wissenschaft interdisziplinär* seit nunmehr einem vollen Jahrzehnt mit einem Maximum an kritischer Solidarität gegenüber Autoren und Herausgebern, mit sprachlicher Sensibilität und einer unübertrefflichen Liebe zum Buch begleitet.

Literatur

- PETER L. BERGER, Auf den Spuren der Engel: Die moderne Gesellschaft und die Wiederentdeckung der Transzendenz, Freiburg i.Br. / Basel / Wien 1991.
 CHRISTOPH BRACHMANN, Licht und Farbe im Berliner Untergrund. U-Bahnhöfe der klassischen Moderne, Berlin 2003.
 ROLF DIETER BRINKMANN, Rom, Blicke, Reinbek 1997.

²⁹ Vgl. BRACHMANN, Licht und Farbe.

³⁰ Vgl. Eisenbahn Geschichte 2 (2004), Nr. 5, 59.

- GERLINDE BUCK, Endstation Einkaufszentrum: Vom Tor zur Welt zum Konsumtempel mit Gleisanschluss, in: Südwest Presse (Magazin), 14.8.2004, Titelseite.
- BENJAMIN DISRAELI, *Sybil or The Two Nations*, Harmondsworth 1980.
- Frankfurter Allgemeine Zeitung, 22.8.1997.
- GERHARD P. DRESCHER, Jeder Gast Ebenbild Gottes – Tagung über Bahnhofsmision: „Kirche vor Ort“, in: Katholische Sonntagszeitung für das Bistum Augsburg, 7./8.8.2004.
- GERHARD FÜRMETZ, „Im Interesse der Sicherheit und der Sittlichkeit im hiesigen Bahnhofoffiz: Passagiere, soziale Randgruppen und Ordnungskräfte auf Eisenbahnhöfen im Königreich Bayern, in: GERHARD HETZER / OTTO-KARL TRÖGER (Red.), *Weichenstellungen: Eisenbahnen in Bayern 1835–1920*, hrsg. von der Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns, München 2001, 420–439.
- THOMAS HARDY, *Jude the Obscure*, London 1975.
- CHRISTINE HAUG, „Das halbe Geschäft beruht auf Eisenbahnstationen ...“. Zur Entstehungsgeschichte der Eisenbahnbibliotheken im 19. Jahrhundert, in: *Internationales Archiv für Sozialgeschichte der deutschen Literatur* 23 (1998), Nr. 2, 70–117.
- , *Der Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandel*, in: GEORG JÄGER (Hrsg.), *Geschichte des deutschen Buchhandels im 19. und 20. Jahrhundert*, Band 1: *Das Kaiserreich 1871–1918*, Teil 2, Frankfurt a.M. 2003, 594–620.
- MARKWART HERZOG, Von Narnia über Hogwarts und Zamonien nach Fowl Manor: Unterweltfahrten in der zeitgenössischen fantastischen Kinder- und Jugendliteratur, in: DERS. (Hrsg.), „Höllens-Fahrten“: *Geschichte und Aktualität eines Mythos*, Stuttgart 2006, 213–243.
- URSULA VON KARDORFF, Säle der verlorenen Schritte, in: *Süddeutsche Zeitung*, 1.3.1979, 21.
- HEINZ KÜPPER, *Am A.... der Welt. Landserdeutsch 1939–1945*, Hamburg / Düsseldorf 1970.
- MIKE O'MAHONY, *Sport in the USSR: Physical Culture – Visual Culture*, London 2006.
- MARCUS NOICHL, Feldstudien auf dem Bahnhof: Tagung in Irsee beschäftigte sich mit dem Verkehrsknotenpunkt, an dem die Uhr ein Götze ist, in: *Augsburger Allgemeine (Kultur)*, 19.7.2004.
- KARL RAHNER, *Bahnhofsmision*, in: DERS., *Sendung und Gnade: Beiträge zur Pastoraltheologie*, Innsbruck / Wien / München³1961, 410–429.
- CHRISTOPH RANDL, *Das Fußballstadion: Ein Typus der modernen Architektur*, in: MARKWART HERZOG (Hrsg.), *Fußball als Kulturphänomen: Kunst – Kult – Kommerz*, Stuttgart 2002, 179–196.
- LUTZ RÖHRICH, *Lexikon der sprichwörtlichen Redensarten*, Bde. 1f., Freiburg i.Br. / Basel / Wien⁴1999.
- SILKE SATJUKOW, *Bahnhofstraßen: Geschichte und Bedeutung*, Köln / Weimar / Wien 2002.
- DAGMAR SCHMAUKS, Die semiotische Struktur der Wagenstandsanzeiger von Zügen auf deutschen Bahnhöfen, in: *Zeitschrift für Semiotik* 17 (1995), Nr. 1/2, 165–174.
- EBERHARD STRAUB, *Verlorene Illusionen. Die Zeit der Bahnhöfe*, in: *Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung*, 27.1.1979, 19.
- FLORIAN WELLE, *Das große Abfahren: Eine Tagung erkundet den Mikrokosmos Bahnhof*, in: *Süddeutsche Zeitung (Feuilleton)*, 3.8.2004.