

10. Exploration: Bau- und Wahrnehmungsjunktoren im weiteren Verlauf des 20. und frühen 21. Jahrhunderts

Das nun abschließende Kapitel zielt auf eine explorativ-thesenhafte Erschließung der Wahrnehmungsjunktoren des verkehrlichen Wartens nach 1935 (verstanden als eine 5. Phase des Bahnhofsbaus). Hierbei wird eine verdichtete chronologische Betrachtung der warterelevanten baulichen Entwicklungen und den damit verbundenen Wahrnehmungs- bzw. Nutzungsveränderungen angestrebt. Im Unterschied zu den vorangegangenen Kapiteln besteht dabei nicht der Anspruch auf detaillierte empirische Rückbindungen, sondern Ziel des Explorationskapitels ist die Ableitung übergeordneter konjunktureller Entwicklungen, die sich aus einer Reihe aufzuzeigender Kultur- und Technikzusammenhänge der zweiten Hälfte des 20. und des frühen 21. Jahrhunderts ergaben. Wenngleich das Kapitel dabei weniger historiografische Substanz entwickelt und die Betrachtung der Bau- und Wahrnehmungsgeschichte des Wartens nach 1935 zweifellos eine eigene Arbeit rechtfertigt, komplementiert die hier angestrebte explorativ-thesenhafte Betrachtung gleichwohl die diachrone Analyse der Bau- und Kulturgeschichte des Wartens von den 1830er Jahren bis hinein in die Gegenwart.

a) *Bauliche Entwicklungsjunktoren nach 1935*

Die Blütezeit der Eisenbahnen im Allgemeinen und des Bahnhofsbaus im Besonderen trat mit den 1930er Jahren an ihr Ende. Der Fokus des NS-Regimes lag primär auf dem Autobahnbau,¹ neue Massenverkehrsmittel – allen voran der Omnibus, der motorisierte Individualverkehr und in Ansätzen bereits der Flugverkehr – traten als neue Transportalternativen in Konkurrenz zum Eisenbahnwesen. Im Zweiten Weltkrieg wurden die Bahnhöfe in strategischer Hinsicht zu Orten von Truppen- und Materialtransport und in emotionaler Hinsicht zu »Orten des bangen Abschiednehmens und tränenvollen

1 Anders als Hitler in Deutschland unterstützte Mussolini in Italien neben dem Autobahnbau auch weit stärker den Bau moderner Bahnhöfe (allen voran Santa Maria Novella in Florenz, 1934).

Wiedersehens für kurze Fronturlaube.«² Aufgrund ihrer kriegsstrategischen Bedeutung wurden sie zunächst allerorten zu Hauptzielen von Bombenangriffen, kurz darauf zu Schauplätzen großer Flüchtlingsströme.

Nach dem Krieg stand die Eisenbahn vor allem im deutschen Kontext aufgrund immenser Zerstörungen an einem Nullpunkt und musste sich gänzlich neu begründen. Um ihre Stellung als zentrales Massenverkehrsmedium zu behaupten, musste sich die Eisenbahn in der Nachkriegsmoderne »der neuesten technischen Errungenschaften bedienen«.³ Zentralstellwerke, Elektrolokomotiven oder auch der Bau von Bahnübergängen und Unterführungen sollten Sicherheit, Pünktlichkeit und Reisegeschwindigkeiten erhöhen, neue Züge mit verbesserter Beleuchtung, Heizung und Klimatisierung den Reisekomfort steigern. Mit anderen Worten: Die Eisenbahn passte sich mehr und mehr dem modernen Leben an.

Im Rahmen dieser weltweiten Modernisierungsbestrebungen war jedoch das Empfangsgebäude von einem massiven Bedeutungsverlust betroffen. Statt dem Bahnhof wie zuvor eine Sonderstellung zukommen zu lassen, wurde er nun unter den Ansprüchen einer modernen Stadt- und Verkehrsplanung stärker formal in bestehende Zusammenhänge eingegliedert. In der Folge waren die Bahnhöfe der Nachkriegsmoderne durch eine Verkleinerung der Grundflächen und den Verlust ihrer vormaligen Repräsentationsarchitektur gekennzeichnet.⁴ Der Bedeutungsverlust wurde in architektonischer Hinsicht vor allem durch Wegfall des feierlich betonten Empfangsbereichs deutlich. Für eine architektonisch-gestalterische Unterstreichung des Empfangs wurde keine Notwendigkeit mehr gesehen, stattdessen wurde die mit der Eisenbahn realisierte Mobilität stärker funktionalisiert und schließlich »entzaubert«. Empfangsgebäude neuer oder wiederaufgebaute deutscher Bahnhöfe ähnelten in der Uniformität ihrer Rasterfassade nicht selten Kaufhäusern, Bürogebäuden oder Parkhäusern. So stellte Krings mit Blick auf den Neubau des Münchner Hauptbahnhofes in den späten 1950er Jahren scherzhaft fest, dass, um nach außen hin die gewohnte Signifikanz eines Bahnhofs zu verdeutlichen, »die Beschriftung »Hauptbahnhof« zu Hilfe gerufen werden [musste, R.K.]«.⁵ Mit ähnlicher Ansicht attestiert Radlbeck dem einst ikonischen Verkehrsbau für die Phase der Nachkriegsmoderne: »Der Bahnhof ist nur noch Zwischenstation ohne symbolische Bedeutung.«⁶

Die Entzauberung der Eisenbahnreise blieb dabei auch für die Rahmung und Erfahrung des systemischen Wartens nicht folgenlos. Ähnlich wie die baulich-bedeutungsvolle Unterstreichung des Empfangs in der Eingangshalle standen im Bahnhof der Nachkriegsmoderne auch die dahinterliegenden Wartesäle zur Disposition, auch sie waren durch einen weiteren Bedeutungsverlust gekennzeichnet. Die sich bereits vor dem Zweiten Weltkrieg abzeichnenden Tendenzen der Verkleinerung und Marginalisierung der Warteräume (Stuttgart, Oberhausen) setzten sich somit nach dem Krieg weiter

2 Wucherpennig, *Bahnhof: (stadt)gesellschaftlicher Mikrokosmos im Wandel; eine »neue kulturgeographische« Analyse*, 41.

3 Kubinszky, *Bahnhöfe Europas*, 16.

4 Ebd.; Radlbeck, »Bahnhof und Empfangsgebäude«, 70.

5 Krings, »Bahnhofsarchitektur: deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus«, 171.

6 Radlbeck, »Bahnhof und Empfangsgebäude«, 70.

fort. So zeigten jegliche Bahnhofsneubauten der Bundesrepublik (z.B. Bochum, Heidelberg, Münster, Köln, Würzburg, Saarbrücken oder Braunschweig) eine Verkleinerung oder gar den Wegfall vormals raumgreifender Wartestrukturen. Wo sie noch bestanden, wurden, die Entwicklung sprachlich untermauernd, aus Wartesälen nunmehr Warteräume. Überhaupt wurde die Mehrheit der neu- oder wiederaufgebauten Bahnhöfe westdeutscher Groß- und Mittelstädte in Richtung von Einkaufs- und Dienstleistungszentren erweitert, in denen nunmehr »der Einbau von Kiosks, Pavillons, Kinos und ähnlichem sowie die Errichtung von Gaststätten (...) die Funktion der Wartesäle übernahmen.«⁷ Der Bahnhofskosmos entsprach damit zunehmend dem Paradigma der westlichen Konsumorientierung. So etwa auch beim Umbau des kriegszerstörten Frankfurter Hauptbahnhofes, in dem nach 1945 eine massive Umgestaltung der Wartebereiche in Restaurants und Geschäfte erfolgte. Krings vermerkt zu dessen Entwicklung:

»Im Außenbau fast unverändert belassen, wurde es im Innern nach 1945 besonders im Bereich der Warteräume vollständig neu organisiert; verschiedene Restaurants, Ladengeschäfte und Räume für andere Dienstleistungen wurden hier ohne Rücksicht auf den alten Bestand eingerichtet.«⁸

Ob als Folge einer veränderten Wartekonnotation oder aus ökonomischem Zwang der Bahn heraus, ihre Räumlichkeiten kommerziell verwertbar zu machen: Die einstmaligen riesigen Wartesäle des Frankfurter Hauptbahnhofes und mit ihnen die Praxis des langen, stationären Aufenthalts wurden von neuen Räumen und Praktiken abgelöst. Die neuen Orte des (stationären) Wartens bildeten hier das Bahnhofsrestaurant sowie in den Gängen und auf den Querbahnsteig aufgestellte Bänke und Sitzschalen.

Wohl noch plakativer kann die funktionale Transformation von Warteflächen zu Konsum- und Vergnügungsflächen anhand des Stuttgarter Hauptbahnhofes illustriert werden, in dem der nach einem Bombenangriff zerstörte Wartesaaltrakt des Nahverkehrs (in Abbildung 45 oben rechts) nach 1945 nicht wiedereröffnet und stattdessen 1949 in ein Kino umgewandelt wurde. Statt den funktionalen Vorkriegszustand einer Wartemöglichkeit wiederherzustellen, bewirkte und beförderte die Zäsur des Krieges auch hier eine Neuausrichtung der Raum- und Zeitnutzung im Bahnhof. Statt wie vor dem Krieg üblich die Wartezeit lesend auf Bänken oder im Restaurant zu verbringen, bot der Kinobesuch den Passagieren ein neues Aktivitätsangebot. Als bereits etabliertes Zerstreungsmedium der 1920er Jahre eroberte damit das Kino nunmehr auch den Bahnhofskontext. Das in Stuttgart entstandene Kino – genannt *Bahnhofslichtspiele* (kurz Bali) – war das erste seiner Art. Ihm sollten viele weitere folgen und den Bahnhof im Laufe des 20. Jahrhunderts zum ikonischen Inbegriff des nur aus dem transitorischen Bahnhofskontext heraus entstandenen Sub-Genres des Aktualitätenkinos werden lassen. Hierbei wurde meist in rotierenden Blöcken ein Mix aus Nachrichtensendungen, Kulturfilmen und Zeichentrickfilmen gezeigt, die es insbesondere Reisenden mit einer

7 Wucherpennig, *Bahnhof: (stadt)gesellschaftlicher Mikrokosmos im Wandel; eine »neue kulturgeographische« Analyse*, 115.

8 Krings, »Bahnhofsarchitektur: deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus«, 205f.

längeren Umsteigezeit ermöglichten, ihre Wartezeit zu verkürzen und sie unterhaltsam zu füllen.⁹

Zusammengenommen war damit die Praxis des stationären Aufenthalts im Saal – die dominierende Praxis des 19. und in Teilen noch des frühen 20. Jahrhunderts – nach dem Zweiten Weltkrieg an ihr Ende gelangt. Der Aufenthalt vor Abfahrt belief sich zunehmend auf das transitorische Durchschreiten von Geschäften, dem Aufenthalt in Kinos, der Bahnhofsgaststätte oder er verlagerte sich vollends auf den Bahnsteig. Zwar bewirkte die flächendeckende Einführung von Lautsprecherdurchsagen und überdachten Bahnsteigen psychologische und physiologische Verbesserungen für die Wartenden, doch die würdevolle und bisweilen repräsentative Wartekultur in Sälen mit angeschlossener Restauration wich einer funktionalistischeren, beschleunigteren oder unterhaltenderen Wartekultur. Wucherpfennig vermerkt zu diesem baulich unterstützten reisekulturellen Wandel in der Nachkriegsmoderne:

»Der *Passagier* ist hier zum *Passanten* geworden, der *en passant* den Bahnhof durchschreitet. Das Empfangsgebäude wurde zunehmend (wenn auch nicht für alle) zum Transitraum.«¹⁰

Diese Entwicklung des Empfangsgebäudes zum Transitraum war jedoch keine harte Zäsur, sondern sie bildet vielmehr den vorläufigen Endpunkt eines historischen Prozesses, der seinen Anfang in den auf Effizienz und Zweckmäßigkeit zielenden Maximen Eberhard Wulffs zum Ende des 19. Jahrhunderts nimmt, durch den wissenschaftlichen Bahnhofsbau Adolf Goerings nach 1900 etabliert, in den Neubauten der klassischen Moderne erstmals angewendet wird und schließlich in den Neubauten der Nachkriegsmoderne seine Vollendung findet. Wartesäle und Warteräume verlieren damit spätestens in den 1950er und 1960er Jahren ihre ehemals prominente Rolle und werden durch Geschäfts- und Unterhaltungszonen ersetzt. Die fünfte Bahnhofsgeneration seit 1830 lässt sich somit als diejenige Phase einstufen, die nach einer langen Phase des Aufstiegs und der Etablierung den Fall der klassischen Warteinfrastruktur (und -kultur) besiegelt.

Mit dem Verschwinden der Warteräume fielen jedoch zugleich auch die vormaligen Klassentrennungen. Zwar bestanden auch nach dem Krieg noch Wagenklassen – das weltweit dominierende Dreiklassensystem wurde 1956 auf Beschluss der *International Union of Railways* (UIC) auf allen Mitgliedsbahnen in ein Zweiklassensystem umgewandelt – doch die nach Klassen getrennten Wartesäle und die mit ihr manifestierte Abbildung sozioökonomischer Unterschiede gehörten (zumindest im Empfangsgebäude) der Vergangenheit an. Die mit Aufgabe der Warteräume evozierte Entwicklung zum Transitraum ist somit nicht allein Ausdruck einer im 20. Jahrhundert fortschreitenden Beschleunigung des Lebenstempos, sondern die Abschaffung des klassenspezifischen Wartesaals zeigte zudem eine deutliche Artikulation »egalitäre[r] Grundideen des fordistischen Gesellschaftsmodells«.¹¹ Statt getrennter Bahnhofszugänge und klassen-

9 Zu Begriff und Geschichte des Bahnhofskinos: Christian Tünnemann, »Bahnhofskino: Programm und Publikum an einem Durchgangsort« (Unveröffentlichte Magisterarbeit, Tübingen, 2003).

10 Wucherpfennig, *Bahnhof: (stadt)gesellschaftlicher Mikrokosmos im Wandel; eine »neue kulturgeographische« Analyse*, 123 [Herv. i.O.].

11 Ebd., 123.

gestaffelter Einstiegsprozeduren wurden die sozioökonomischen Unterschiede vor der Fahrt nunmehr über die Art der Speisen und Getränke und die dafür gebotenen Einrichtungen (im Spektrum vom Restaurant, über das Büffet, die Milchbar, bis hin zur Schänke) repräsentiert.

Die bauliche Entwicklung einer durch Wegfall oder Umwandlung ehemaliger Warteflächen gewandelten Wartepaxis blieb dabei keineswegs nur auf Deutschland beschränkt. Vielmehr waren international ähnliche Entwicklungen des Verschwindens der Warteräume zu verzeichnen. So war etwa im italienischen Kontext ebenfalls eine Verkleinerung der Wartesäle zu beobachten, die – im Beispiel des Neubaus von Reggio Emilia – »kaum noch größer sind als ein Zimmer.«¹² Aber auch der Neubau des Wiener Westbahnhofes (1952-1954) zeigte die Reduzierung bzw. Eliminierung seiner zuvor noch raumgreifenden Wartesäle. Die Reduktion von Warteflächen wurde dabei in den darauffolgenden Dekaden auch immer wieder von systemischen Verbesserungen im Bahnsystem selbst motiviert. So erzeugte eine bessere Vertaktung der Verbindungen eine Verringerung von Umsteigezeiten und insgesamt eine Abnahme der Reise- und Wartezeiten im System.¹³

Rehabilitation des Wartesaals: Renaissance der Bahnhöfe

Seit Mitte des 20. Jahrhunderts galt der Bahnhofsbau als eine randständige und wenig beachtete Bauaufgabe. In den entstehenden Neubauten sollte sich dabei die Entwicklung zum reinen Transitraum durch Reduktion raumgreifender Warteflächen weiter fortsetzen. Erst die 1990er Jahre markierten hier einen Wendepunkt, der sich zu einer sechsten Phase des Bahnhofsbaus unter dem Slogan einer *Renaissance der Bahnhöfe* formieren lässt.¹⁴ Nachdem der Bahnverkehr in einer gesellschaftlich und verkehrspolitisch zunehmend auf das Automobil ausgerichteten Mobilitätspraxis über Jahrzehnte hinweg sinkende Fahrgastzahlen verzeichnet hatte und der Anteil der Eisenbahn an der Gesamtverkehrsleistung des Personenverkehrs zwischen 1950 und 1990 von fast 40 Prozent auf nur noch sechs Prozent gesunken war,¹⁵ sollte mit der *Bahnreform* von 1994 eine Trendwende eingeleitet werden. Ziel der Reform war die Umwandlung der Bundesbahn in ein privatwirtschaftliches Unternehmen des Bundes, die Fusion mit der Reichsbahn der DDR sowie die allgemeine Wiederbelebung des Eisenbahnverkehrs. Die frühen 1990er Jahre markierten damit schließlich »eine Phase des Überdenkens, des optimistischen Neuplanens, des Versuchs der Eisenbahn, sich mit tragfähigen Konzepten für Bahnhofsbau und Verkehrsgestaltung am eigenen Schopf aus dem Sumpf des

12 Kubinszky, *Bahnhöfe Europas*, 212.

13 Diese Entwicklung wird mit der geplanten Einführung eines Deutschlandtaktes gegenwärtig weiter fortgeführt. Hierzu auch der Rückverweis auf die systemische Verringerung von Wartezeiten mittels mathematisch-planerischer Interventionen (Kap. 3.2.1).

14 Genaugenommen setzte die Deutsche Bahn AG diesen programmatischen Titel sogar selbst auf und initiierte 1994 die Ausstellung »Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert«, die auch 1996 auf der Architekturbieniale von Venedig zu sehen war.

15 Hierzu überblickshaft auch: Ueli Haefeli, »Entwicklungslinien deutscher Verkehrspolitik im 19. und 20. Jahrhundert«, in *Handbuch Verkehrspolitik*, hg. von Oliver Schwedes, Weert Canzler, und Andreas Knie (Wiesbaden: Springer, 2016), 97-115.

Niedergangs der Eisenbahnkultur zu ziehen.«¹⁶ Im Zuge dieser Selbststrettung wurde das operative Geschäft von einem massiven Investitionsprogramm begleitet, das neben dem Streckenausbau und neuen Fahrzeuganschaffungen auch Investitionen in die Bahnhofsanlagen umfasste. Die Investitionen mündeten in der Sanierung und im Neubau einer Reihe von Bahnhöfen in Groß- und Mittelstädten, allen voran in der Umgestaltung des Leipziger Hauptbahnhofes (eröffnet 1997) und dem Neubau des Berliner Hauptbahnhofes (eröffnet 2006). In diesen und anderen Baumaßnahmen hielt erstmals seit Jahrzehnten wieder ein wartbezogenes Raumprogramm Einzug, das sich jedoch in Form eines exklusiven Lounge-Konzepts materialisierte. Die modernisierten Bahnhofsbauten verfügten nun zwar (wieder) über dezidierte Warteräume, doch diese standen (und stehen bis heute) nur Reisenden erster Klasse oder Teilnehmenden des DB-Vielfahrerprogramms *BahnComfort* zur Verfügung. Somit ist im Rahmen der Renaissance der Bahnhöfe seit den 1990er Jahren zwar eine zarte Tendenz zur Rehabilitierung des würdevollen Wartens zu beobachten, die neugeschaffenen Strukturen der *DB Lounges* reichen aber – und dies trotz insgesamt starker architektonischer und sprachlicher Rückgriffe auf die symbolische Bedeutsamkeit des Eisenbahnwesens in seiner Blütezeit¹⁷ – kaum an vormalige Raumangebote und -anmutungen heran. Aktuell bestehen 15 solcher Lounges in deutschen Bahnhöfen, die zwar jährlich von mehr als fünf Millionen Passagieren besucht werden,¹⁸ doch angesichts der Gesamtverkehrsleistung von 4,7 Milliarden Reisender im Betriebsjahr 2018¹⁹ nehmen die in den DB Lounges wartenden Reisenden einen nur verschwindenden Anteil ein. Die Mehrheit der Reisenden erwartet die Abfahrt dagegen auf den aufgestellten Sitzbänken, stehend direkt am Gleis oder vor allem in den zahlreichen Geschäften der zum *Einkaufsbahnhof* restrukturierten Verkehrsbauten. Das systemische Warten auf Eisenbahnen ist in den Bahnhöfen der sechsten Generation somit überwiegend von der Praxis des möglichst späten Erscheinens am Bahnhof oder des Konsums geprägt. Hinsichtlich dieser historischen Kontinuität, die nun jedoch gänzlich zum strukturbildenden Element geworden ist, vermerken Herzog und Leis:

»Die Bahnhofsarchitektur erweist sich als durchaus kompatibel mit der modernen Erlebniswelt des Konsums, die einen überbordenden Markenmix und Dienstleistungs-

16 Wucherpfennig, *Bahnhof: (stadt)gesellschaftlicher Mikrokosmos im Wandel*, 50. Tatsächlich verlief die Entwicklung der Fahrgastzahlen zunächst positiv, brach jedoch von 2000–2004 wieder ein und sank sogar unter das Niveau vor der Bahnreform. Seit 2004 steigen jedoch die Fahrgastzahlen jährlich wieder an, zuletzt (2017 zu 2018) um 4 %.

17 So zielte die Konzeption des für den Neubau des Berliner Hauptbahnhofes verantwortlichen Architekturbüros GMP ganz in alter Tradition auf den Bau einer »Kathedrale des Verkehrs« samt sprachlicher und materieller Anleihen an ein »Tor zur Welt«.

18 Deutsche Bahn AG, »Für eine starke Schiene: Leipziger DB Lounge und DB Reisezentrum im neuen Design und mit neuem Konzept«, 14. August 2019, <https://www.deutschebahn.com/pr-leipzig-de/aktuell/presseinformationen/Fuer-eine-starke-Schiene-Leipziger-DB-Lounge-und-DB-Reisezentrum-im-neuen-Design-und-mit-neuem-Konzept-4389980>, zugegriffen am 14.12.2019.

19 Deutsche Bahn AG, »Kennzahlen 2018«, 2019, https://www.deutschebahn.com/resource/blob/4045082/74a5d3db2bc75888121897cefada8823/20190328_pbk_2019_kennzahlen-dاتا.pdf, zugegriffen am 14.12.2019.

angebote in Fülle bietet. (...) Bahnhöfe entwickeln sich (...) zu Schleusen für Shopping, mithin zu eigenen Wirtschaftsräumen.«²⁰

Auch mit Blick auf weitere ikonische Neubauten der sechsten Phase – *Waterloo International Station* für den Eurostar (1994) oder Calatravas TGV-Bahnhof *Satolas* am Lyoner Flughafen (1994) – wird keine »eindeutige stilbildende wie funktionale Identität der Bahnhofsarchitektur des 21. Jahrhunderts«²¹ ersichtlich. Mit diesem Befund scheint sich angesichts der in allen Epochen eklektischen und heterogenen Bahnhofsarchitektur jedoch eher eine Kontinuität als eine Ausnahme abzuzeichnen. Verbindendes Element in der sechsten Phase ist vielmehr, dass sich die Neubauten deutlich an der Flughafenästhetik zu orientieren scheinen. Zudem bildet die Verwertungsmöglichkeit einer eingebauten Ladenpassage ein weiteres inhaltlich leitendes Strukturelement der internationalen Bahnhofsmodernisierungen. Wenngleich also die Bauaufgabe Bahnhof nach einer langen Phase der Vernachlässigung wieder ihre architektonisch und stadtraumrelevante Rolle wiederzuentdecken scheint, werden die wenigen Neubauten nicht selten als Leuchttürme kritisiert, die trotz des milliardenschweren Investitionsprogramms *in der Fläche* kaum Wirkung und Sichtbarkeit entwickeln würden. So resümiert ein Beitrag in der Deutschen Bauzeitung 15 Jahre nach Beginn der Bahnreform und dem Aufbruch in eine Renaissance der Bahnhöfe, dass die Situation des Gesamtsystems nach wie vor problematisch sei und diese Renaissance bislang nur wenige Groß- und Mittelstädte erreicht habe. Für die meisten Bahnhöfe gelte stattdessen noch immer, dass »die einst im Bahnhof angebotenen Dienstleistungen vom Reisenden schmerzlich vermisst [werden, R.K.].«²² Zu diesen schmerzlich vermissten Dienstleistungen gehören zweifellos auch komfortable und würdevolle Wartemöglichkeiten jenseits der wenigen exklusiven DB Lounges und einiger neu errichteter Wartezonen auf Bahnsteigen und in Verbindungshallen. Aus der diachron kulturgeschichtlichen Perspektive des verkehrlichen Wartens bleibt somit an dieser Stelle festzuhalten, dass die aktuelle sechste Phase des Bahnhofsbaus zwar eine Wiederentdeckung und Rehabilitation des Warte-Phänomens beinhaltet, die baulichen Maßnahmen in der Breite bislang aber kaum eine bedeutende Aufwertung der Aufenthaltsqualität erzeugt haben. Angesichts der schwerpunkthaft dienstleistungsorientierten Umgestaltung zu Einkaufsbahnhöfen liegt die äußere Zuschreibung der Wartepraxis dagegen offensichtlich im fluiden Warten, dem Wandeln und Flanieren in der Angebotswelt der Ladenpassage, nicht jedoch im stationären Aufenthalt.

b) Wahrnehmungskontexturen des (verkehrlichen) Wartens

Nachdem die bauliche Rahmung des Wartens auf Eisenbahnen im weiteren Verlauf des 20. und frühen 21. Jahrhunderts umrissen wurde, bleibt nun die spannende wie kom-

20 Herzog und Leis, »Der Bahnhof: Kathedrale, Erlebniswelt, Sozialstation und Konsumparadies«, 13.

21 Wucherpfennig, *Bahnhof: (stadt)gesellschaftlicher Mikrokosmos im Wandel*, 60.

22 Lars Quadejacob, »Renaissance der Bahnhöfe? – 15 Jahre Deutsche Bahn AG«, *db deutsche bauzeitung*, 02 2009, <https://www.db-bauzeitung.de/aktuell/diskurs/renaissance-der-bahnhoeefe-15-jahre-deutsche-bahn-ag/>, zugegriffen am 18.12.2019.

plexe Frage zu explorieren, welche Konjunkturen in dieser Zeitspanne die öffentliche Wahrnehmung des verkehrlichen Wartens durchlaufen hat.

Dabei steht diese Exploration vor der Problematik, dass die Bewertung und Wahrnehmung von Wartezeiten – begriffen als ein Spezialfall der Zeitwahrnehmung – nur in Abhängigkeit von Kontextbedingungen eines übergeordneten Zeitbewusstseins erfolgen kann. Mit Rückgriff auf die zeittheoretischen Kapitel (vor allem 2.4 und 3.1.1) soll daher noch einmal in Erinnerung gerufen werden, dass sich die Wahrnehmung von Zeitphänomenen aus kultursoziologischer Perspektive heraus stets an vorfindbaren Zeitstrukturen orientiert. Die idealtypisch leitende Zeitstruktur funktional differenzierter Gesellschaften der Hochmoderne bildet dabei das *lineare Zeitbewusstsein mit offener Zukunft*.²³ Danach läuft die historische Entwicklung nicht (mehr) teleologisch auf ein Ziel zu, sondern wird als offen (und gestaltbar) angenommen. Ein Erstbefund auf dem Weg zur Beantwortung der Frage nach Wahrnehmungskonjunkturen lautet somit, dass sich das verkehrliche Warten im 20. und frühen 21. Jahrhundert wie bereits im 19. Jahrhundert im übergeordneten Rahmen derselben normativ leitenden Zeitstruktur abspielt. Innerhalb dieser Zeitstruktur prägt sich jede Form der Zeitwahrnehmung (im westlichen Kulturkreis) wechselseitig im Verhältnis zwischen subjektiver Erfahrung von Rhythmen und Abfolgen aus, die gegen eine objektive Referenzgröße der mechanisierten Uhr- oder Kalenderzeit gehalten werden. Der spezifische Moment des Wartens bedingt hierbei nun, dass die Ableitungszusammenhänge zwischen subjektivem Zeitempfinden und objektiven Bezugsgrößen erheblich gestört werden.²⁴ Diese gegenüber dem 19. Jahrhundert unveränderte Ausgangslage bewirkt somit, dass Wartezeiten auch im weiteren Verlauf der Moderne tendenziell als irritierende Unterbrechung des Zeitempfindens (in Form eines linearen Zeitflusses) wahrgenommen werden.

Jenseits des stabilen zeitstrukturellen Rahmens liegt jedoch der entscheidende kontextuelle Wandel des 20. Jahrhunderts in einer veränderten Qualität des modernen Zeitbewusstseins. Für Hartmut Rosa liegt diese veränderte Qualität in der permanenten *Beschleunigung* und einer daraus resultierenden *Zeitkrise*. Zwar erzeugen hochmoderne Gesellschaften immer größere Zeitersparnisse, zugleich aber sind sie vom kollektiven Gefühl ergriffen, permanent keine Zeit zu haben, was sich pathologisch gar in einer Chronophobie – der Angst vor dem unaufhaltsamen Vergehen der Zeit – äußern kann. Das Leitmotiv der Beschleunigung konnte im Laufe des 20. Jahrhunderts also deshalb greifen, weil die dadurch erzielten *Zeitersparnisse* eine zentrale gesellschaftliche Zielstellung bilden. Rosa betrachtet diese allgemeine Aspiration nach zeitsparender Geschwindigkeitszunahme daher sogar als »das eigentlich treibende Moment der (modernen) Geschichte.«²⁵ Angesichts der Ausgangslage eines gegenüber dem 19. Jahrhundert verstärkten Akzelerationsprozesses, der Zeit noch stärker als knappe Ressource und Produktionsfaktor begreift, erfahren die ohnehin als Irritation wahrgenommenen Verlangsamungen oder Stillstände im 20. Jahrhundert eine nochmals stärkere Problematisierung. In welcher Form auch immer die Phänomene von Verharrung und Stillstand erscheinen, sie stehen im Laufe des 20. Jahrhunderts unter zunehmendem Verdacht,

23 Vgl. Rammstedt, »Alltagsbewußtsein von Zeit«.

24 Vgl. Kap. 2.4.

25 Rosa, *Beschleunigung: die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*, 158.

das Telos der Moderne zu gefährden. Wenn ein konstitutives Leitprinzip der Moderne also in der *Erwartung* und *Realisierung* von Beschleunigung auszumachen ist, so ist anzunehmen, dass auch das (lange) Warten auf Beförderung in den Stand eines problembehafteten Ereignisses trat.

Die Rolle neuer Verkehrstechnologien

Jenseits einer grundsätzlichen Rechtfertigungspflicht von Stillständen gegenüber der Bewegung steht hierbei zu vermuten, dass sich eine negative Wahrnehmung des situativen Wartens auf Eisenbahnen (und öffentlichen Verkehr allgemein) im weiteren Verlauf des 20. Jahrhunderts insbesondere auch aufgrund des kontrastierenden Paradigmas konkurrierender Verkehrsmittel auszubreiten begann. Diese Parallelentwicklung erscheint deshalb signifikant für die Wahrnehmung systemischer Wartesituationen, weil der sich seit dem frühen 20. Jahrhundert rapide ausbreitende Individualverkehr (sowohl motorisiert als auch nicht-motorisiert) gänzlich neue Möglichkeiten zur unmittelbaren Verkehrsmittelnutzung schuf. Die einsetzende Differenzierung der Verkehrslandschaft erzeugte durch die Zugewinne an Geschwindigkeit und individueller Nutzung gänzlich neue *temporale Erwartungshaltungen* und ermöglichte zugleich erstmals neue Vergleichsebenen zur Beurteilung der situativen Wartezeit vor der Abfahrt. Mit anderen Worten: Während das Warten auf Beförderung im Laufe des 19. Jahrhunderts aufgrund der für die Mehrheit der Menschen primär *öffentlich* erfahrenen Verkehrsbewegungen (auf Eisenbahnen, Schiffen etc.) im Grunde als *alternativ- und referenzlos* erscheinen musste, ermöglichte der Individualverkehr des frühen 20. Jahrhunderts erstmals eine kontrastierende Wahrnehmung. Hierbei dürfte zunächst insbesondere das Fahrrad eine zentrale Rolle gespielt haben, zu dessen revolutionärer Bedeutung für die Verkehrspraxis Colin und Marilyn Pooley festhalten:

»From the late-nineteenth century the bicycle could provide quick and convenient travel over relatively short distances, and it could be used as a substitute for walking (where it had the advantage of speed) or public transport (where its main advantages were privacy and flexibility). Before the 1920s bicycles were too expensive for most families on low incomes, and cycling was mainly undertaken by the middle classes (and above) for leisure purposes.«²⁶

Mit Aufkommen des Fahrrads erschien das Warten auf öffentlichen Verkehr nicht mehr alternativlos. Die Unmittelbarkeit des Fahrtantritts mit dem Fahrrad benötigte schlichtweg keinen präparatorischen Aufenthalt mehr. Die referenzielle Erfahrung der Unmittelbarkeit, der Flexibilität sowie der Entdeckung der Möglichkeit zur individuellen Mobilitätsbefriedigung samt seiner intrinsischen Qualitäten dürfte somit seit der rapiden Verbreitung des Fahrrads in den 1920er Jahren auch die Warteerfahrung verändert, sie aus der unhinterfragten Wahrnehmung einer Alternativlosigkeit befreit und sie (zu-

26 Colin G. Pooley und Marilyn E. Pooley, »We're going to move . . . I can't rush backwards and forwards, I'll go mad – I am sure of it.«, in *Architectures of Hurry: Mobilities, Cities and Modernity*, hg. von Phillip Gordon Mackintosh, Richard Dennis, und Deryck Holdsworth (New York: Routledge, 2018), 199.

mindest im Nahverkehrsbereich) als (zeitraubenden) Unterschied spürbar gemacht haben.

Parallel zum Fahrrad stellten das Motorrad²⁷ und das Automobil die entscheidenden Vehikel zur Entdeckung individueller (wartefreier) Mobilität dar. Zwar steuerten zunächst aufgrund der teuren Anschaffung und Haltung nur verhältnismäßig wenige Menschen ein Auto, doch die sich durch den motorisierten Verkehr einstellende temporale Erwartungshaltung einer unmittelbaren Abfahrt wirkte hier in Verbindung mit dem hohen Geschwindigkeitsniveau umso stärker. Die individuelle Auto- und Motorradnutzung stand (und steht) somit verkehrsgeschichtlich in der wohl denkbar größten Opposition zur Verkehrspraxis eines präparatorischen Aufenthalts im Wartesaal. Der Aufstieg der Individualmobilität im frühen 20. Jahrhundert kann somit nicht zuletzt als ein Erklärungsangebot der erstmals stärkeren Thematisierung (und Problematisierung) des Wartens auf Eisenbahnen angeführt werden, die ein Ergebnis der rezeptionsgeschichtlichen Analyse der vierten Entwicklungsphase (Kap. 9.3) darstellte. Zwar konnten hier keine Belegstellen gefunden werden, die eine negative Wendung des Wartens direkt in Zusammenhang mit einer Alternativerfahrung des wartefreien Individualverkehrs brachten, dennoch dürfte die weitverbreitete Erfahrung des Radfahrens und der Auto- bzw. Motorradnutzung unterbewusst wirksam geworden sein.

Mit dem Aufkommen der zivilen Luftfahrt erlebte das Verkehrswesen in den 1920er Jahren nochmals eine Verbreiterung der Verkehrslandschaft. Aufgrund der direkten Verkehrsbewegung in der Luft und der hohen Geschwindigkeitspotentiale versprach der Flugverkehr entsprechend große Zeitersparnisse zu erzielen. Doch trotz der großen Geschwindigkeitspotentiale bot der Flugverkehr zumindest nicht den Vorteil eines unmittelbaren Zugangs. Auch am Flughafen war – wie im Bahnhof – ein präparatorischer Zwischenaufenthalt zu absolvieren. Das Flugzeug konnte nicht unmittelbar bestiegen werden und auch die operative Praxis vor Abflug erforderte analog zu den Eisenbahnen eine intendierte Retardierung von Passagierströmen zum Zweck der Gewährleistung von Kontrolle und Sicherheit. Zwar zählte die Flugreise in den 1920er und 1930er Jahren zweifellos zur exklusiven und repräsentativen Verkehrspraxis der Oberschicht, doch zumindest hinsichtlich des verkehrlichen Wartens stand der Flugverkehr in keiner anderen Beziehung als andere öffentliche Verkehrsangebote, die jeweils die strukturelle Besonderheit der Synchronisation vieler Reisender in ein und demselben Verkehrsmittel sicherstellen mussten. Ausgehend von Rosas Auffassung, nach der in der beschleunigten Moderne ein subjektiver Eindruck von Verlangsamung besonders dort groß erscheint, wo unterschiedliche Prozessgeschwindigkeiten aufeinander treffen,²⁸ kann die systemische Wartezeit vor dem Abflug aber möglicherweise als signifikantes Feld der kritischen Wartezeitwahrnehmung verstanden werden. Mit Blick auf den Flugverkehr wird zudem frappierend deutlich, wie sehr das systemische Warten auf

27 Das Motorrad ist hier im Besonderen zu erwähnen, da es in den 1920er Jahren im Gegensatz zum Automobil von weiten größeren Kreisen der Gesellschaft erworben werden konnte. Vgl. zur technik- und verkehrsgeschichtlichen Bedeutung des Motorrads in der Weimarer Republik: Sasha Disko, »Men, Motorcycles and Modernity: Motorization During the Weimar Republic« (Unveröffentlichte Dissertation, New York University, 2008).

28 Rosa, *Beschleunigung: die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*, 145.

Beförderung im öffentlichen Verkehr vom jeweiligen Geschwindigkeitsniveau des Verkehrsmittels abhängt. So ist die Wartezeit vor Abfahrt mit einem Bus oder einer S-Bahn in der Regel wesentlich kürzer als jene vor Abflug eines Verkehrsflugzeuges. Obwohl beide Verkehrsmittel objektiv betrachtet unmittelbar bestiegen werden könnten, korreliert die höhere Transportgeschwindigkeit des Flugzeugs mit erhöhten Sicherheits- und Synchronisationsbedarfen, die in längeren Wartezeiten resultieren. Weil die Organisation von beschleunigtem Massenverkehr ein organisatorisches Problem darstellt, zeigt sich somit die seit dem frühen 20. Jahrhundert absolute Wartezeit auch als eine Funktion der Beförderungsgeschwindigkeit.²⁹

Zusammenfassend ergibt sich damit für das frühe 20. Jahrhundert der wahrnehmungsjunkturelle Befund, dass das verkehrliche Warten im Zuge des Aufschwungs des Individualverkehrs in den 1920er und 1930er Jahren einen *konnotativen Knick* erfährt. Diese Entwicklung sollte sich nach 1945 angesichts der Massenmotorisierung in den westlichen Industrienationen noch weiter verstärken. So kann vermutet werden, dass sich die bereits in Teilen der Gesellschaft ausgebildete temporale Erwartungshaltung einer unmittelbaren und flexiblen Abfahrt im Zuge der Etablierung automobiler Gesellschaften noch weiter verschärft haben dürfte. In gleichem Maße wie die individuelle Mobilität zum gesellschaftspolitischen Dogma erklärt wurde und der Besitz des eigenen Autos zur kollektiven und persönlichen Zielstellung avancierte, dürfte die Toleranz gegenüber den im öffentlichen Verkehr erzwungenen systemischen Wartezeiten abgenommen haben. Zudem wurde die sinkende Toleranz gegenüber Wartezeiten bei öffentlicher Beförderung auch dadurch verstärkt, weil in den 1950er bis 1970er Jahren das Warten auf Abfahrt an schlecht ausgestatteten Bahnhöfen und Haltestellen zu einem Symbol der sozialen Desynchronisation vom gesellschaftlichen Dogma der Individualmobilität reifen konnte. Mit anderen Worten: Während das Warten auf Abfahrt aus zeittheoretischer Perspektive ohnehin bereits eine *temporale* Desynchronisation zum sonst erwartbaren Zeitfluss darstellt, bewirkte das übergeordnete Leitbild einer automobilen Gesellschaft in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts aller Wahrscheinlichkeit nach die zusätzliche Verschärfung um die Dimension einer *sozialen* Desynchronisation. Das Warten an Stationen des öffentlichen Verkehrs konnte nicht selten – vor allem im Falle des vorbeifahrenden Individualverkehrs (Bushaltestelle) – als materieller Ausdruck sozioökonomischer Unterschiede interpretiert werden. Infolgedessen soll an dieser Stelle als explorative These festgehalten werden, dass sich die Konnotation des Temporalphänomens in den westlichen Industrienationen spätestens seit den 1960er Jahren kontinuierlich weiter ins Negative wendete.

Der mit der Massenmotorisierung manifestierte Anspruch einer flexiblen und unmittelbaren Verkehrsmittelnutzung zeitigte dabei aber zugleich einen der signifikantesten Paradoxeffekte der beschleunigungsaffinen Moderne. So entstand mit dem Ver-

29 Vgl. zur Thematik des Zusammenhangs unterschiedlicher Geschwindigkeitsniveaus und absolvierter Wartezeiten im öffentlichen Verkehr: Robin Kellermann, »Bus Stop, Platform, Departure Gate: A Comparative Assessment of Transport Environments Concerning the Interrelations of Speed and Waiting.« (12th Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T²M), Philadelphia, USA, 2014).

Abbildung 52: Lufthansa-Wartebereich am Zentralflughafen Berlin-Tempelhof (1930).



Quelle: Bundesarchiv, Bildinventar 102-09525.

kehrsstau ausgerechnet die wohl prominenteste verkehrliche Warteaussprägung überhaupt.³⁰ Der Stau zeigt sich hier als dysfunktionale Nebenfolge der allgemeinen Aspiration beschleunigter Mobilität und verdeutlicht die Anfälligkeit des Akzelerationsprozesses für »potentielle Reibungsprobleme an den Synchronisationsstellen«.³¹ Der Stau offeriert damit eindrücklich die bis in die Gegenwart hinein ungebrochene Wechselwirkung von Prozessen der Beschleunigung und Bremsung. So treten Phänomene der Retardierung zum Teil selbst erst als dysfunktionale Nebenfolgen der Beschleunigungsprozesse auf.

Zusammenfassend kann trotz der Zunahme von Dysfunktionalitäten im Verkehrswesen für die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts vermutet werden, dass der situative Aufenthalt an Bahnhöfen und Haltstellen des öffentlichen Verkehrs im Kontext des übergeordneten Leitbilds von beschleunigter Individualmobilität zu einer kollektiven Erfahrung wurde, die es möglichst zu vermeiden gilt. Der Aufenthalt in den zunehmend unattraktiven Bahnhöfen, die kaum mehr über Wartefrastrukturen verfügen, wird dabei zu einem Teilaspekt der übergreifend sinkenden Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Getrieben durch die temporale Erwartungshaltung einer unmittelbaren und zeitsparenden Verkehrsmittelnutzung ist die Toleranz und Bereitschaft für den

30 Dazu für den bundesdeutschen Kontext Dietmar Klenke, »Freier Stau für freie Bürger«: die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik; 1949-1994 (Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1995).

31 Rosa, *Beschleunigung: die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*, 145.

situativen Aufenthalt tendenziell als niedrig einzustufen. Denn wie in kaum einer anderen Alltagssituation wird dem modernen Subjekt hierbei in Erinnerung gerufen, dass der Stillstand (insbesondere im Falle der Verspätung) gegenüber der Bewegung die Charakteristik eines krisenhaften Zustands samt negativer sozioökonomischer Symbolik erhalten hat.

Warten im digitalen Zeitalter

Die explorative Erschließung von Entwicklungskonjunkturen der verkehrlichen Wartezeitwahrnehmung muss aber nicht nur im Zusammenhang mit der Etablierung neuer Verkehrstechnologien betrachtet werden, sondern sie wird zudem auch durch andere Technologieangebote beeinflusst, die nicht unmittelbar mit dem Verkehrswesen zusammenhängen. Die stärkste technologische Zäsur, die neben dem Aufkommen neuer Verkehrstechnologien aktuell Einfluss auf Wahrnehmung und Praxis des situativen Wartens genommen haben dürfte, ist fraglos die Durchdringung der Gesellschaft mit Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) seit den 1990er Jahren. In dieser digitalen Revolution sieht Rosa den massivsten Beschleunigungsschub der Moderne überhaupt, weil mit ihr eine gänzlich neue Art der Prozessverstärkung und der globalen Vernetzung in Verbindung steht.³² Sie bildet eine anhaltende Triebkraft wirtschaftlicher, informationeller und kultureller Transformation und eines generationellen Anpassungsprozesses, der auf allen gesellschaftlichen Ebenen wirksam wird. Informationen, die zuvor nur in spezifischen physischen Formen vorkamen (Bücher, Archive, Museen, Bibliotheken etc.) oder in Personen verkörpert waren (Wissenschaftler, Politiker, Archivare etc.) werden mobilisiert, ihr Austausch in ungekannter Art beschleunigt.

Im Spektrum der unzähligen Niederschlagsfelder, in denen der Einsatz und die Nutzung digitaler Technologien und mobilisierter Informationen eine raumzeitliche Veränderungswirkung entwickeln, ist auch das situative Warten von einer tiefgreifenden Veränderungsdynamik geprägt. IKT verändern die Praxis und damit verbunden die Wahrnehmung des situativen Aufenthalts an Bahnhöfen und Haltestellen immens, denn die individuelle Nutzung von IKT mittels internetfähiger Smartphones ermöglicht eine Reihe neuer Handlungsspielräume für die produktive und informatorisch aufgewertete Reisezeitnutzung, die in der Verkehrsgeschichte beisspiellos sind.

Die Nutzung von Smartphones im Verkehrskontext bedient hierbei vor allem die für die Verkehrspraxis immanente Problematik eines vergleichsweise hohen Informationsbedarfs. Aufgrund der vielfältigen Raum- und Sachzwänge erfordert die Reise im Allgemeinen und jene mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Besonderen traditionell ein permanentes Geflecht an Informationen (Orte, Zeiten, Wege etc.). Die unablässige Notwendigkeit zur raumzeitlichen Orientierung und dem Treffen von Entscheidungen schafft Abhängigkeiten und kreiert Ungewissheiten, die sich auf die psychologische Verfassung der Reisenden auswirkt und erheblichen Einfluss auf die Nutzungsbereitschaft ausüben kann. Entsprechend ist die Geschichte der Eisenbahnreise auch stets eine Geschichte der technisch und zeichenhaft bestrebtten Kompensation der Unsicherheiten gewesen, die sich in Gestalt von Fahrplänen und Zuganzeigern bis hin zur Etablierung von Lautsprecherdurchsagen niederschlägt. Reziprok ist auch der Aufstieg

32 Rosa, *Beschleunigung: die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*, 40.

des Individualverkehrs aus einer informationellen Perspektive nicht zuletzt dadurch zu erklären, dass Reisende im Individualverkehr die Wahrnehmung einer größeren Kontrollfähigkeit erlangen und (gefühl) die Abhängigkeit von externen Einflüssen verringern können.

In dieser Gemengelage entfalten IKT die für das Temporalphänomen des Wartens wohl stärkste Wirkung. Sie veranlassen eine verkehrsgeschichtlich beispiellose Reduktion von Unsicherheit erzeugenden Informationsdefiziten. Internetfähige Smartphones und IKT-basierte Einrichtungen in Empfangsgebäuden, an Bahn- und Flugsteigen oder Haltestellen reduzieren die aus Sicht der Reisenden gefühlte Kontingenz der Ereignisse, schaffen eine stärkere Planbarkeit und erhöhen die Wahrnehmung situativer Kontrolle. Zudem wird durch die Mitführung von Smartphones, Tablets oder Laptops der Aktionsspielraum der Reisezeitnutzung grundlegend in Richtung neuer Möglichkeiten der Kommunikation, Unterhaltung und Zerstreuung erweitert. Kurzum: Das ohnehin bereits reichhaltig gefüllte Reservoir der Möglichkeiten eines »equipped waiting«³³ wird gegenwärtig deutlich vergrößert. Die historisch gewachsene und habitualisierte Reisezeitnutzung (Lesen, Kommunikation im Abteil etc.) wird durch die IKT-Nutzung in Richtung eines vielfältigen Medienkonsums und neuer Arbeitsmöglichkeiten weiterentwickelt. Lyons und Urry bemerken hinsichtlich dieser revolutionären Wirkung:

»We have already highlighted that it is not the ICTs themselves are important in relation to this question. Rather, it is the change that they might bring about to the types of activity that can be undertaken on the move and more particularly still to the underlying attributes of these activities. In this context there is a need to understand to what extent ICTs provide more than only substitutes to their »traditional« counterparts and indeed to what extent ICTs used on the move will influence the pool of social practices. Yet again the call for empirical evidence is made – not only do we need to develop the productivity distributions but we need to see how they are changing, or not, over time and determine to what such change is attributable.«³⁴

Erneute Subsumierung der Warteerfahrung?

Die Praxis des (verkehrlichen) Wartens ist durch den Einsatz von IKT also gegenwärtig wahrlich in Bewegung geraten. Sie hat dabei das Phänomen selbst verändert. Das Zusammenspiel der Reduktion von Unsicherheiten bei gleichzeitiger Erweiterung der (wahrgenommenen) Kontrollfähigkeit und faktischer Handlungsmöglichkeiten muss aus einer mobilitätsgeschichtlichen Längsschnittperspektive als historisch absolut einschneidend und bedeutsam eingeordnet werden. Die Einführung von IKT im öffentlichen Verkehrswesen kann dabei, so soll hier argumentiert werden, gar als ähnlich einschneidender Moment aufgefasst werden, wie jener des Aufkommens des Phänomens in den 1830er Jahren selbst.

33 Gasparini, »On Waiting«. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass auch das Medium der Musik bereits seit den frühen 1980er Jahren mittels tragbarer Abspielgeräte (Walkman etc.) das Spektrum der Reisezeitnutzung erweiterte.

34 Glenn Lyons und John Urry, »Travel time use in the information age«, *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 39, Nr. 2-3 (2005): 25.

Die theoretisch denkbare und angestrebte vollumfängliche Informationsbereitstellung (Echtzeitpositionen auf Karten, Push-Mitteilungen über Verspätungen, Umleitungen etc.) lässt erstmals in der Geschichte der Reise die modalen Grenzen zwischen dem situativen Warten auf Beförderung und der Beförderung selbst verschwimmen. Beide Modalitäten, der situative Aufenthalt und der Transport nähern sich an. Reisende werden durch die ungekannte Mediatisierung des Smartphones und seiner ermöglichten virtuellen Mobilität nicht erst mit Bewegung des Zuges zum Passagier, sondern sind es bereits vor Eintreffen bzw. Abfahrt des Zuges. So ließe sich die These formulieren, dass das Warten im digitalen Zeitalter bereits vollends die Qualität des *Mobilen* erlangt hat. Das Phänomen des vormals primär statischen Aufenthalts wird zunehmend ›verflüssigt‹ und verliert an Trennschärfe gegenüber dem Modus eines ›Nicht-Wartens‹. Es verliert sich ferner in einer neuen, von Aktivität geprägten Gemengelage. Diese Verflüssigungsthese ruft gleichsam die Situation der Pionierphase des Eisenbahnwesens in Erinnerung, in der das Warten unter eine aufgeregte Gesamterfahrung subsumiert wurde, die prominent im Reisebericht von Hans-Christian Andersen und dessen Erstkontakt mit der Eisenbahn in den 1830er Jahren zum Ausdruck kam. Es bleibt also zu diskutieren und zu beobachten, ob sich hier nach fast 200 Jahren ein Kreis schließt, indem das verkehrliche Warten wiederum unter eine Gesamterfahrung subsumiert wird.

Neue Ambivalenzen und Abhängigkeiten

Während die IKT-Nutzung durchaus zu einer allgemeinen Entspannung der negativen Konnotation des Wartens und zu dessen Rehabilitation – vielleicht sogar zur kollektiv wahrgenommenen Transformation in einen mögenswerten Zwischenzustand – beitragen kann, sind zugleich Zweifel an dieser These anzumelden. Sie bestehen darin, dass der allgemeine Informationszugewinn zugleich paradoxe Effekte der Wartezeitwahrnehmung generieren könnte.³⁵ So wird zwar etwa mit Blick auf die Installation von Echtzeitinformationssystemen an Haltestellen einerseits nachweislich die wahrgenommene Wartezeit deutlich reduziert,³⁶ zugleich wird durch die Anzeige der noch verbleibenden Zeit bis zur Abfahrt die Wartezeit wiederum erst herausgestellt, ihre Andersartigkeit nochmalig betont. Das ohnehin vorhandene Bewusstsein eines ›teuren‹ Zeitwerts wird durch die Countdown-Anzeige auf Bildschirmen nochmals ›ausgestellt‹. Diese ›ausgestellte Zeit‹ – so könnte eine kulturkritische Ableitung lauten – stellt aber im Grunde jene Zeit aus, die verloren wird. Die angezeigten Minuten bis zur Abfahrt explizieren damit die Andersartigkeit der Wartezeit im Verkehr und bewirken die Festigung einer dichotomen Wahrnehmung von linearem Zeitfluss und dessen (negativer)

35 Vgl. Robin Kellermann, »The Final Countdown. Ambiguities of real time information systems ›directing‹ the waiting experience in public transportation«, in *Experiencing Networked Urban Mobilities*, hg. von Malene Freudendal-Pedersen, Katrine Hartmann-Petersen, und Emmy Laura Perez Fjalland (London: Routledge, 2017), 19–26.

36 Vgl. Katrin Dziekan und Karl Kottenhoff, »Dynamic At-Stop Real-Time Information Displays for Public Transport: Effects on Customers«, *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 41, Nr. 6 (Juli 2007): 489–501; William Chow, David Block-Schachter, und Samuel Hickey, »Impacts of Real-Time Passenger Information Signs in Rail Stations at the Massachusetts Bay Transportation Authority«, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2419, Nr. 1 (Januar 2014): 1–10.

Unterbrechung in Form der Wartezeit. In diesem Sinne könnte eine zeitkulturkritische Position in der Installation von IKT-basierten Echtzeitinformationssystemen darin bestehen, dass das ohnehin konfliktreiche und fragwürdige Verhältnis gegenüber Wartezeiten in einer auf Effizienz, Geschwindigkeit und Linearität ausgerichteten Zeitkultur der westlichen Welt abermals bestätigt wird. Anstatt die in unseren Gesellschaften entstehenden Zeiträumen zu rehabilitieren, bedienen Echtzeitinformationssysteme (oder Apps) eher ein produktivistisches Verständnis vom Warten, das David Bissell als Logik eines »quiescing time, in effect to silence it«³⁷ beschreibt. Der paradoxe Effekt von IKT könnte somit darin bestehen, dass die Wartezeit zwar »gezähmt«, zugleich aber eine relevante Diskussion über das Anerkennen von Wartezeiten als »meaningful experience«³⁸ oder gar »geschenkter Zeit«³⁹ verdrängt und so eine Chance des novellierten Zeitumgangs vertan wird.

Abbildung 53: Moderiertes Warten:

Echtzeitinformationssystem im Berliner Nahverkehr (eigene Aufnahme).



Eine zweite Paradoxie könnte darin liegen, dass durch die Exaktheit der noch verbleibenden Wartedauer eine noch stärkere Sensibilisierung für Zeitzwischenräume erfolgt, die nicht mehr nur Minuten umfasst, sondern sich nunmehr bis auf das Niveau von Sekunden verkleinert. Daher steht zu vermuten, dass Passagiere im öffentli-

37 Bissell, »Animating Suspension«, 278.

38 Gasparini, »On Waiting«, 37.

39 Juliet Jain und Glenn Lyons, »The gift of travel time«, *Journal of transport geography* 16, Nr. 2 (2008): 81-89.

chen Verkehr mittelfristig eine gesteigerte temporale Erwartungshaltung entwickeln, die sich im Falle von tatsächlichen Verspätungen und fehlender Verlässlichkeit des Systems als neue Quelle der Unzufriedenheit entpuppen kann. Mit anderen Worten: Wird die suggerierte Kontrolle der Situation einmal durch Verspätungen oder Datenprobleme nicht eingehalten und springt die Anzeige nach dem Verstreichen der Wartezeit wieder auf einen neuen Zeitwert, schlägt der suggerierte Informationszugewinn möglicherweise gegenteilig in verstärkte Unzufriedenheit um. So bemerken etwa Dziekan und Kottenhoff, dass die vonseiten der Passagiere entwickelte Erwartungshaltung vonseiten der Verkehrsunternehmen auf Dauer wohl nur schwerlich eingehalten werden kann. Der Versuch, durch IKT den öffentlichen Nahverkehr mit sekundengenauen Abfahrtsinformationen zu attraktivieren, berge somit auch das Risiko, zu einem »losing battle for the public transport industry«⁴⁰ zu werden.

40 Katrin Dziekan und Karl Kottenhoff, »Dynamic At-Stop Real-Time Information Displays for Public Transport«, 499.

