

8. Blütephase des Eisenbahnwesens

Warten im modernen Großstadtbahnhof zwischen Kultivierung und ›Verflüssigung‹ (1870-1900)

Die technischen Entwicklungen des Eisenbahnwesens im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts waren durch weitreichende Verbesserungen geprägt, die sich übergeordnet in der Steigerung von Sicherheit, Geschwindigkeit, Komfort und Effizienz niederschlugen. Während in dieser Zeit in technischer Hinsicht aufwendigere Tunnel- und Brückenbauten realisiert und die Elektrifizierung des Antriebs erprobt wurden, konnten mit der Entwicklung des luxuriösen ›Pullman-Schlafwagens‹ (1872), verbesserter Beleuchtungs- und Beheizungssysteme oder der Einführung des Durchgangswagen (1870) wesentliche Komfortverbesserungen *auf der Strecke* geschaffen werden.¹ Zudem bewirkte eine Vielzahl von fatalen Eisenbahnunglücken die Entwicklung verbesserter Bremstechnik und eines lückenlosen Signalwesens, die zusammen die Sicherheit des Eisenbahnwesens immens erhöhten. Diese Entwicklungen standen dabei stets im wechselseitigen Verhältnis einer stark wachsenden Verkehrsnachfrage. Während die Zunahme des Eisenbahnverkehrs einerseits als Treiber technischer Entwicklungen fungierte, induzierten die erreichten Sicherheits- und Komfortverbesserungen ihrerseits wiederum eine gesteigerte Verkehrsnachfrage. Im deutschen Kontext ist hinsichtlich des rapiden Verkehrszuwachses innerhalb des Zeitraums zwischen 1870 und 1900 insbesondere die Reichsgründung im Januar 1871 als entscheidender Impuls zu nennen, der selbst für das wachstumsverwöhnte Eisenbahnwesen eine neue Dimension der Verkehrssteigerung einzunehmen schien. So bilanzierte etwa der Vorsitzende des einflussreichen Vereins für Eisenbahnkunde Berlin, Theodor Weishaupt, im Herbst 1871 angesichts der durch die Reichsgründung bewirkten Verkehrsentwicklungen:

»(...) der Verkehr von Norden nach Süden – aus den deutschen Seestädten nach dem Innern des Landes – [hat] eine so ungewöhnliche Stärke angenommen, dass die Betriebsmittel der hierdurch betroffenen Bahnen auch nicht entfernt mehr genügen. Ueberhaupt sind die vorhandenen Betriebsmittel der Bahnverwaltungen zur Bewältigung der gesteigerten Verkehrsanforderungen unzureichend und kann leider durch

1 Vgl. Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 77.

die stattgehabten umfangreichen Bestellungen an Wagen und Maschinen für den Augenblick dem Bedürfniss noch nicht genügt werden.«²

Solche Kapazitätsengpässe, die auch zusätzlich durch Tarifsenkungen und die verbreitete Einführung der preisgünstigen vierten Wagenklasse stimuliert wurden, waren nur allzu typisch für das letzte Drittel des 19. Jahrhunderts. Die Phase kann damit angesichts der vielen sicherheits- und kundenorientierten Entwicklungen als Beginn der Blütephase des Eisenbahnwesens bezeichnet werden, in der die Eisenbahn den unangefochtener Hauptverkehrsträger bildete und deren Triumphzug sich noch bis zum 1. Weltkrieg erstrecken sollte. Zugleich war diese Entwicklungsphase wie auch in den Jahrzehnten zuvor nicht von einer linearen Wachstumsentwicklung, sondern von zwischenzeitlichen Stagnations- und Regressionsphasen geprägt. So führte im deutschen und österreichisch-ungarischen Kontext besonders die nach 1873 durch Spekulationen und überhitzte Konjunktur ausgelöste »Gründerkrise«³ dazu, dass Ende der 1870er Jahre massive Kosteneinsparungen zu einem zwischenzeitlich rückläufigen Verkehrsangebot führten und vermehrte Versuche unternommen wurden, Elemente des kostengünstigeren US-amerikanischen Eisenbahnwesens in Deutschland zu adaptieren. Im Resultat dieser wirtschaftlichen Krisenzeiten entstand mancherorts vereinzelt gar der Einsatz von kleineren und effizienteren Dampfomnibussen, wie sie bspw. Ende der 1870er Jahre auf der Berlin-Görlitzer-Bahn zwischen dem Görlitzer Bahnhof und dem südöstlichen Vorort Grünau verkehrten.⁴

Der primär von technischen Innovationen und Komfortverbesserungen geprägte Ausgang des 19. Jahrhunderts beeinflusste vorwiegend den Streckenbau oder den Wagenpark, aber weniger den Bau von Empfangsgebäuden. Carol Meeks vermerkt hinsichtlich der Innovationsverlagerung in dieser Phase:

»While these mechanical and physical ameliorations were being adopted, no completely new type of station was developed; instead, a parallel process of modification and improvement of old types occurred.«⁵

Während die Verbesserungen vor allem in einer nochmals gewachsenen Komfort- und Dienstleistungsausstattung im Inneren der Empfangsgebäude mündeten, umfassten die Innovationen im Bereich der Gebäudetypologien im Wesentlichen zwei Aspekte, die massive Implikationen für Erfahrung und Wahrnehmung des systemischen Wartens haben sollten. Zum einen der Bau von Durchgangsbahnhöfen und damit verbundener Weiterentwicklung des Empfangsgebäudes mit einseitiger Erschließung um eine

-
- 2 Theodor Weishaupt, »Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Sitzung am 12. September 1871.«, *Deutsche Bauzeitung* 5, Nr. 40 (1871): 319.
 - 3 Rosenberg spricht von einer ab 1873 einsetzenden und bis in die frühen 1890er anhaltenden »Großen Depression« der Bismarckzeit. Hans Rosenberg, *Grosse Depression und Bismarckzeit: Wirtschaftsablauf, Gesellschaft und Politik in Mitteleuropa* (Berlin: de Gruyter, 1967).
 - 4 Zur Innovation der Dampfomnibusse im Berliner Verkehrskontext: Reder, »Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Protocoll der Versammlung vom 11. März 1879«, *Zeitschrift für Bauwesen* XXIX. (1879): 469-76.
 - 5 Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 78.

Anordnung in ›Seitentieflage‹. Zum anderen bestand die entscheidende Innovation jener Phase im zunehmenden Aufbau von Zirkulationsflächen in Form von Quer- und Kopfbahnsteigen innerhalb von Kopfbahnhöfen. Verbindendes Prinzip dieser Innovationen war die baulich-organisatorische Zielstellung einer sicheren und zentralisierten Führung großer Passagierströme, die sich aus dem Druck eines zum Massenverkehr entwickelten Eisenbahnwesens ergab. In der Folge entstanden in jener Phase Verkehrslösungen, deren Prinzipien zum Teil noch heute als vorbildlich und zweckmäßig betrachtet werden können.⁶ Sie sollen im Folgenden skizziert und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Praxis und Erfahrung des verkehrlichen Wartens beleuchtet werden.

8.1 Bauliche und betriebliche Rahmenentwicklungen

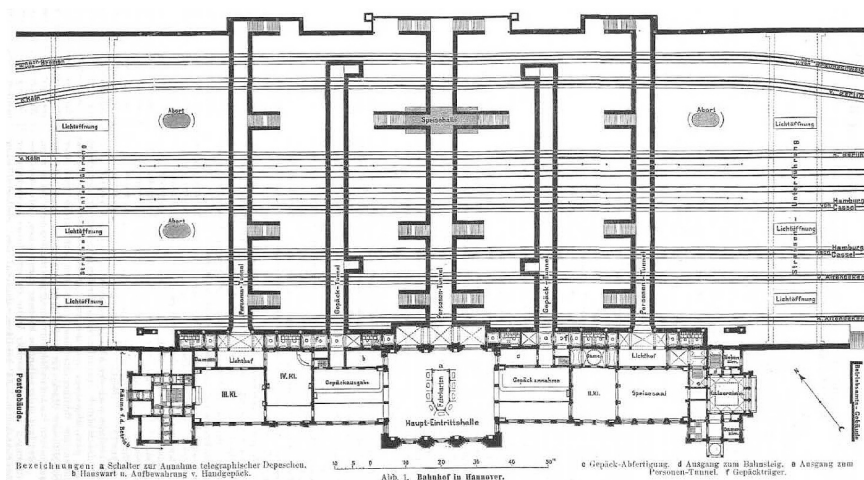
8.1.1 Empfangsgebäude in Seitentieflage: Der ›Typ Hannover‹

Nach Etablierung einer ›Normalform‹ großstädtischer Empfangsgebäude in Gestalt eines Kopfbahnhofes mit seitlichen Erschließungstrakten für die getrennte An- und Abfahrt sowie einem repräsentativen Kopfgebäude für die Bahnverwaltung besteht die größte typologische Weiterentwicklung im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts im Bau von Durchgangsbahnhöfen. Das deutsche Eisenbahnwesen zeigte hier mit der daran geknüpften Entwicklung des Empfangsgebäudes in Seitentieflage die größte Innovationskraft hinsichtlich des Bahnhofsbaus. Der vor allem in Deutschland seit der Reichsgründung immens gewachsene Zugverkehr und der Drang zur Reisezeitverkürzung auf den durch Netzzusammenschlüsse immer längeren Verbindungen erzeugten örtlich eine Abkehr vom Prinzip des stumpf endenden Kopfbahnhofes. Zwar hatten Metropolen wie Berlin, Paris oder London, die den Typen des Kopfbahnhofes bereits frühzeitig etabliert hatten, inzwischen innerstädtische Verbindungsbahnen für die Zirkulation zwischen der vielen Kopfbahnhöfen geschaffen (Berlin – Ringbahn, Paris – Gürtelbahn), doch Neubauten sollten zukünftig den Bahnverkehr ohne Stillstand am Prellbock durch sich hindurch fließen lassen.

Erster Bahnhofsbau dieser Art auf deutschem Boden war der Hannoveraner Hauptbahnhof. Der zwischen 1871 und 1879 realisierte und 1881 eröffnete Bahnhof löste einen bestehenden Vorgängerbau ab und schuf ein Empfangsgebäude in Seitenlage, dessen Gleiskörper in einer Höhenlage von 4,5 m über dem Straßenniveau lag. Die entscheidende Innovation des ›Typs Hannover‹ bestand dabei im Zugang zu den Gleisen, die nicht mehr wie noch zuvor zu Fuß überschritten werden mussten, sondern durch ein umfangreiches Tunnelsystem erschlossen wurden. Die Erschließung über nach Abfahrt, Ankunft und Gepäck getrennte Tunnelwege erschien den Architekten und Ingenieuren jener Zeit angesichts des zunehmenden Verkehrs als bedeutender Innovationsschritt zur Erhöhung der Betriebssicherheit und schloß an die zuvor bereits im englischen Kontext durch Errichtung von Freitreppen etablierte Form der erhöhten Betriebssicherheit an. Tatsächlich kamen die Reisenden in diesem Tunnel-Bautypus nicht

6 Vgl. Radlbeck, »Bahnhof und Empfangsgebäude«, 114.

Abbildung 29: Grundriss des Hannoveraner Hauptbahnhofs mit seinen dominanten Tunnelwegen (1881). Dieser neue Bautypus in Seitentieflage verhinderte die sonst üblichen Gleisüberschreitungen, jedoch zum Preis von verlängerten Wegen. Zudem lagen die Wartesäle weit von den Gleisen entfernt im stadtseitigen Empfangsgebäude und verfügten über keinerlei Sichtbezüge zu den Zügen.



Quelle: Centralblatt der Bauverwaltung 1888, Nr. 32a, S. 350.

mehr in Kontakt mit dem Gleiskörper, weil nunmehr vom Personentunnel Treppenaufgänge zu den jeweiligen Bahnsteigen führten. Da das Empfangsgebäude auf Niveau der Straße lag, konnten die Bahnsteige mit nur einer Treppe und dadurch unter »thunlicher Verminderung der verlorenen Steigungen«⁷ erreicht werden. Entsprechend wurde diese Anlage auch den englischen Bahnhöfen als überlegen eingestuft, da in diesen meist zwei Freitreppen auf dem Weg zum Bahnsteig absolviert werden mussten, um schlussendlich auf demselben Niveau anzugelangen.

Der »Typ Hannover« wurde fortan zum Muster, das sich schnell verbreitete und die konzeptionelle Grundlage für viele weitere Bahnhofsbauten bildete, die sich bis zum heutigen Tag bewährt haben.⁸ Die Errichtung des ursprünglich konzipierten Tunnelsystems verursachte jedoch hohe Kosten und wurde in dieser konkreten Form mit fünf Tunneln nur noch in Straßburg (1883) realisiert. Überhaupt wurde die gefeierte Innovation der dadurch erhöhten Betriebssicherheit bereits von Beginn an wieder zur Disposition gestellt. So war in Architektenkreisen nach Errichtung des Hannoveraner Hauptbahnhofs nicht vollends klar, ob bzw. in welcher Form genau der Tunnelerschließung die Zukunft gehören sollte:

7 Ernst Grüttefien, »Vergleichender Ueberblick über die neueren Umgestaltungen der größeren preussischen Bahnhöfe.«, *Centralblatt der Bauverwaltung*, 349–356, VIII., Nr. 32a (1888): 351.

8 Vgl. Kubinszky, *Bahnhöfe Europas*, 128.

»Die Thatsache, dass sich die Eisenbahn-Ingenieure zum Theil nur schwer mit diesem Construktionsmittel abgefunden und in der Anordnung der Tunnelanlagen, freilich auch nicht minder in den der Freitreppen eine sehr erhebliche Erschwernis für die Reisenden erblickt haben, von welcher, selbst auf Kosten grösserer Betriebssicherheit, wenn irgend möglich abzusehen sei. Diese Ansicht musste jedoch gegenüber der immer dringender werdenden Frage der Entlastung der Stationsbeamten von der Verantwortlichkeit für die Sicherheit der Reisenden mehr und mehr in den Hintergrund treten, und so finden wir bei allen neueren Entwürfen für grössere preussische Bahnhöfe den Grundsatz durchgeführt, dass die Ueberschreitung von Geleisen, soweit thunlich, überhaupt auszuschließen, unvermeidlichenfalls aber auf die Ueberschreitung höchstens eines Geleises zu beschränken sei.«⁹

Die Motive der Erhöhung der Betriebssicherheit und der Personalentlastung von Aufsichtspflichten in der Bahnhofhalle bewirkten die Errichtung eines Bautyps, der für die Betrachtung der historischen Entwicklung des verkehrsinduzierten Wartens von essentieller Bedeutung ist. Weil bei Durchgangsbahnhöfen jenes Typs die Wartesäle von den Bahnsteigen weit entfernt lagen bzw. keine direkte Sichtverbindung aufwiesen, verursachte die Errichtung des ›Typs Hannover‹ auf Seiten der Reisenden eine überaus negative psychologische Reaktion. Sie war dadurch begründet, dass – wie aus dem Grundriss in Abbildung 29 ersichtlich wird – die Wartesäle durch den Höhenunterschied zwischen Empfangsgebäude und Gleiskörper nicht mehr direkt an die Bahnsteige angrenzten und zunächst erst die Personentunnel passiert werden mussten. Zwar waren die Tunnel in Hannover mit gelb glasierten Mettlacher Fliesen ausgestattet, die besonders freundlich wirken sollten¹⁰ und es führte zudem auch ein Tunnel eigens direkt von den Wartesälen zu den Bahnsteigen, um damit den langen Weg zurück zur Haupthalle und dessen Tunnel zu sparen, doch es fehlte hier die bereits lang etablierte und psychologisch elementare Sichtbeziehung zum Gleis. Die neue Anordnung schien damit zwar die Sicherheit zu erhöhen, doch sie schien gleichzeitig quer zu den Ansprüchen der Reisenden und ihrer an Sichtbeziehungen geknüpften temporalen Selbstkontrolle zu liegen. Dieses Dilemma erzeugte in den Fachblättern heftige Diskussionen. In vollem Bewusstsein der Einschränkungen für Reisende versuchte der Leiter der technischen Ausführung und (Mit-)Begründer des neuen Bautypus des Empfangsgebäudes in Seitentieflage, Ernst Grüttefien, wenige Jahre nach Eröffnung dennoch den von ihm geschaffenen Typus im Namen der Sicherheit zu verteidigen und konstatierte:

»Im allgemeinen darf angenommen werden, dass das heutige Publicum in jener Forderung keine Unbilligkeit mehr erblickt und der Rücksicht auf Betriebs Sicherheit seinerseits, durch Uebernahme einiger Unbequemlichkeiten gern Rechnung trägt.«¹¹

Tatsächlich schien sich im Anschluss die Errichtung dieses Typs weiter durchzusetzen. So wurden die Umbauten von Köln (1894), Bremen (1898), Nürnberg (1896), Essen

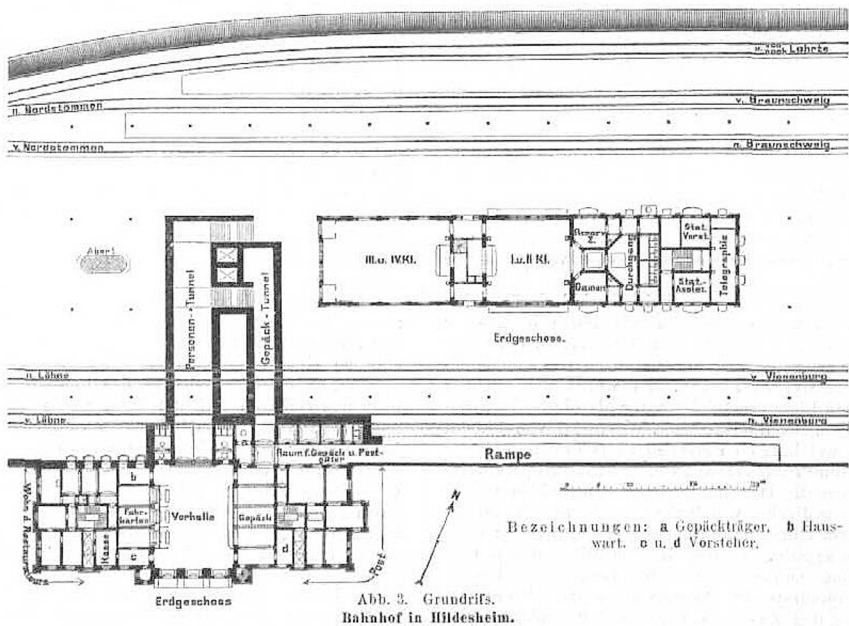
9 Grüttefien, »Vergleichender Ueberblick über die neueren Umgestaltungen der grösseren preussischen Bahnhöfe.«, 351.

10 Vgl. ebd.

11 Ebd., 352.

(1902), Göttingen, Halle (1888) und Berlin (Umbau Ostbahnhof zum Durchgangsbahnhof für die Stadtbahn, 1881) allesamt in Seitentieflage errichtet, wenngleich mit weniger Tunneln als in Hannover. Doch der Stachel der veränderten Wahrnehmung des Wartens ohne den gewohnten Blick auf die Gleise und in einiger Entfernung von ihnen saß offenbar tief. Denn die spezifische Konstellation des Zusammenwirkens baulicher Organisation und der psychischen Situation der Reisenden bewirkte in Hannover und anderen Städten dieses Bahnhofstyps »einen ständig abnehmenden Besuch der Warterräume, die schließlich überwiegend als Bahnhofsgaststätte für das Stadtpublikum geführt wurden«¹² und in denen der Anteil der Reisenden gerade einmal noch 20 Prozent ausmachte. Der zuvor etablierte stationäre Warteimperativ erlebte mit dem Typus Hannover somit seine erste Wahrnehmungskrise. Zwar wurde, wie bereits dargelegt, auch schon stellenweise zuvor das Einschließen der Reisenden in die Wartesäle kritisiert, jedoch schien hierbei die jeweils bestehende Sichtverbindung zum Zug die Einbußen an Bewegungsfreiheit noch kompensieren zu können.

Abbildung 30: Grundriss des Hildesheimer Hauptbahnhofs mit Wartesaalgebäude in Insellage auf Bahnsteig (1884).



Quelle: Centralblatt der Bauverwaltung 1888, Nr. 32a, S. 352.

Infolge der fachlichen und öffentlichen Kritik an der Anordnung des neuen Hanoveraner Hauptbahnhofs samt seiner Irritationen für das Reisepublikum versuchte daher Ernst Grüttefien mit der Errichtung von Wartesälen auf den Bahnsteigen eine

12 Radlbeck, »Bahnhof und Empfangsgebäude«, 13.

Kompromisslösung zu erreichen, um den Bahnverkehr wieder stärker ins Sichtfeld der Reisenden zu rücken. Mit dem Neubau des Bahnhofes von Hildesheim (1888) wurde dieser Kompromiss erstmals realisiert. Hier bestand zwar ein Personentunnel für die erschließenden Zuwegungen zum Bahnsteig, jedoch grenzte der Wartesaaltrakt nicht der Vorhalle an, sondern lag auf einem besonders breiten Bahnsteig und damit direkt neben den Zügen. Diese Anordnung erhielt von der Akademie für Bauwesen 1888 ein durchaus positives Gutachten und führte zu einer »großen Beliebtheit beim Publicum«¹³. So fasst Grüttefen das Gutachten in Bezug auf die Lösung eines Wartesaaltrakts in Insellage auf dem Bahnsteig wie folgt zusammen:

»Die Anordnung einen zur Seite der Geleise liegenden Empfangsgebäudes mit tief liegenden Abfertigungs- und Warteräumen führe nicht nur zu einer architektonisch unvollkommenen, sondern auch zu einer für den Reisenden unerwünschten und unbequemen Lösung. In ersterer Beziehung aus dem Grunde, weil das Gebäude von der Bahnsteigseite aus um ein Geschoß gekürzt, also in seiner Höhenentwicklung verstümmelt erscheine; in Rücksicht auf die Bequemlichkeit der Reisenden deshalb, weil dieselben von den Wartesälen nach den Bahnsteigen verhältnismäßig weite Wege zurückzulegen haben.«

Grüttefen fährt daraufhin fort und geht auf den spannenden Aspekt einer psychologischen Argumentation der Akademie ein:

»Ueberdies liege es in der Gewohnheit der Reisenden und sei ein berechtigtes Verlangen derselben, von den Fenstern der Wartesäle aus die Stellung und den Lauf der Züge überschauen und sich persönlich die Ueberzeugung davon verschaffen zu können, wann der geeignete Zeitpunkt zum Besteigen der Züge gekommen sei.«

Schließlich fällt das Plädoyer der Akademie für Bauwesen wie folgt aus:

»Es empfehle sich deshalb, das Empfangsgebäude mit allem Zubehör inselförmig zwischen den Geleisen anzuordnen, oder, sofern hierzu der nöthige Raum mangeln sollte, mindestens die Wartesäle an der angegebenen Stelle anzulegen und die Abfertigungs- und Betriebsräume nöthigenfalls in einem am Bahnhofsvorplätze tiefliegenden Vorgebäude unterzubringen.«¹⁴

Dieser positiven Einschätzung der Akademie widerspricht jedoch wiederum die Eisenbahnverwaltung vehement und argumentiert dagegen aus sicherheitspolitischer Sicht:

»Es wurde vielmehr hervorgehoben, daß der Reisende unmöglich imstande sei, die Bedeutung der Zugsbewegungen auf einem größeren Bahnhofe selbständig zu beurtheilen und deshalb unzweifelhaft sicherer gehe, wenn er das Abrufen zum Ein-

13 Grüttefen, »Vergleichender Ueberblick über die neueren Umgestaltungen der größeren preußischen Bahnhöfe.«, 353.

14 Ebd., 352.

steigen in den Wartesälen abwarten, welches stets so zeitig erfolge, daß der Zug ohne Uebereilung erreicht werden könne.«¹⁵

In der Folge wird das Experiment eines inselförmigen Empfangsgebäudes nur noch selten und nur in Fällen eines lokal überschaubaren Verkehrs installiert, so etwa in Erfurt oder Düsseldorf. Für komplexere Bahnhofskonstellationen blieb diese Insellösung vom eisenbahntechnischen Standpunkt betrachtet immer mit einem Restrisiko behaftet, weil die Betriebssicherheit bei dieser Anlage durch einige wenige unvermeidbare Gleisüberschreitungen nicht vollständig gewahrt werden konnte.

Zusammenfassend zeigte sich mit Etablierung dieser neuen Anordnung, dass der nutzerseitigen Beliebtheit gleisnaher Wartesäle von Seiten der Ingenieure mit Argumenten der Sicherheit und Bequemlichkeit (Treppensteigen) widersprochen wurde, aber zudem auch ein latentes Misstrauen gegenüber dem korrekten Verhalten der Reisenden herrschte, das schon Perdonnet viele Jahre zuvor anprangert hatte. Die zentrale Orientierung an Sicherheit statt an Kundenwünschen blieb jedoch auch für die kommenden Jahrzehnte der Common Sense unter den (deutschen) Planern und Architekten. So führte Cauer 1926 an:

»Der Vorteil des unmittelbaren Bahnsteigzugangs von den Wartesälen aus kann nur so lange mit Grund angeführt werden, als es sich um verhältnismäßig kleine Bahnhöfe handelt, bei denen nur zwei durchgehende Hauptgleise vorhanden sind.«¹⁶

8.1.2 Neue Zirkulations- und Wartezonen: Mittel-, Kopf- und Querbahnsteige und das Paradigma eines ›reibunglosen‹ Betriebs

Neben der Anlage von Personen- und Gepäcktunneln in Empfangsgebäuden in Seitentiefenflage markierte die Einrichtung erweiterter Zirkulationszonen in der Gleishalle einen weiteren zentralen Aspekt der baulich-betrieblichen Rahmenentwicklung des späten 19. Jahrhunderts. Diese erweiterten Zirkulationszonen bewirkten eine für die Warteerfahrung entscheidende Weiterentwicklung in Richtung der Herauslösung des vorbereitenden Aufenthalts aus seinem vormals stationären Charakter und bedingten eine (moderne) Tendenz der ›Verflüssigung‹ des Wartens. Grund für die Erweiterung solcher Zirkulationszonen war wiederum die Verkehrszunahme im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts, die zwei Problemlagen auf den Plan rief: Erstens eine erhöhte Sicherheitsproblematik durch Gleisüberschreitungen, zweitens die Problematik vermehrter Kreuzungen von Passagier- und Gepäckströmen.

a) Lösung der Sicherheitsproblematik

Um die gesteigerte Verkehrsnachfrage bedienen zu können, mussten die städtischen Großbahnhöfe mehr Gleise als zuvor aufnehmen und sich dadurch verbreitern. Bei Lage

15 Ebd.

16 Wilhelm Cauer, *Personenbahnhöfe* (Berlin: Springer, 1926), 22.

der Empfangsgebäude parallel zu den Gleisen waren Reisende deshalb immer öfter dazu gezwungen, die direkt am Empfangsgebäude anschließenden Gleise zu überschreiten, was mit einer Vielzahl von Gefahren, Hindernissen und Störungen des (pünktlichen) Betriebsablaufs verbunden war. Zur Lösung dieses Problems legte man *Mittelbahnsteige* an, die zwischen den Gleisen errichtet wurden und einen sicheren Zugang zu den Zügen im Zentrum der Gleishalle ermöglichten. Um diese Mittelbahnsteige vom Empfangsgebäude aus zu erreichen, wurden *Quer- oder Kopfbahnsteige* angelegt, die damit neben den bestehenden Zirkulationsräumen (Vestibüle, Korridore) einen neuen Hauptverkehrsweg erzeugen und eine wesentliche Weiterentwicklung hinsichtlich der im Bahnhof realisierten Passagier- und Gepäckströme begründen sollten.¹⁷

2) Vermeidung von Kreuzungsbewegungen

Neben der Lösung von Sicherheitsfragen markierte das übergeordnete Bestreben nach einem reibungslosen Betrieb ohne Kreuzungsbewegungen ein weiteres Motiv für die Errichtung von Kopf- und Querbahnsteigen. Wie sich in den vorgangenen Kapiteln zeigte, war die Intention der Gewährleistung von kreuzungs- und kollisionsfreien Verkehrsströmen von Reisenden und Gepäck innerhalb der Gebäude bereits seit Jahrzehnten etablierter Bestandteil des Baudiskurses.¹⁸ Jedoch erzwang das immens ansteigende Produktions- und Verkehrswachstum der Gründerzeit und die dafür notwendigen Bauten ungleich stärkere Anstrengungen nach möglichst *funktionalen Gestaltungen* anzustellen. Die veränderte Grundproblematik bestand zum Ende des 19. Jahrhunderts vor allem darin, in zuvor ungekanntem Ausmaße Menschen ohne Stockungen nicht nur durch Bahnhöfe, sondern zugleich auch durch Schwimmbäder, Ämter, Krankenhäuser oder andere öffentliche Einrichtungen zu leiten. Erklärtes Ziel der architektonischen Praxis des späten 19. Jahrhunderts wurde daher zunehmend, mittels eines auf absolute *Zweckmäßigkeit* ausgerichteten Raumprogramms Stauungen und Kreuzungen zu vermeiden und somit drei wesentliche Ressourcen einzusparen, die im späten 19. Jahrhundert zu Domänen avancierten: Arbeit, Zeit und Kosten.

In Folge dieses (erzwungenen) Bestrebens etablierte sich der Bau eines Gebäudetypus, der nicht mehr allein in seiner baulichen Materialität, sondern vielmehr durch die in ihm verhandelten Ströme charakterisiert wurde. Solche von Susanne Jany treffend als »Prozessarchitekturen«¹⁹ bezeichneten Gebäude zielten darauf ab, jegliche Objektflüsse (Materialien als auch Menschen) in reibungslose Vorgänge zu verwandeln und öffentliche Gebäude »als gerichtete, störungsfreie und beschleunigte Prozesse (...) in Ana-

17 Radlbeck, »Bahnhof und Empfangsgebäude«, 49. Kopfbahnsteige wurden zwar auch in Bahnhöfen mit parallel zu den Gleisen liegenden Gebäuden errichtet, jedoch in weit kleinerem Maßstab als in Kopfbahnhöfen.

18 Hierzu sei etwa insbesondere nochmals auf die in der Allgemeinen Bauzeitung von 1838 veröffentlichten funktionalen Gesichtspunkte zum Bahnhofsbau verwiesen, die bereits dezidiert darauf abzielten, eine »Zirkulation der Reisenden und Güter ohne Hemmnisse und Störungen« zu gewährleisten. Über Depots und Sammelplätze für Waaren und Reisende (Stationsplätze) bei Eisenbahnen«, 163.

19 Susanne Jany, »Operative Räume. Prozessarchitekturen im späten 19. Jahrhundert«, *Zeitschrift für Medienwissenschaft* 7, Nr. 1 (2015): 33-43.

logie zu industriellen Verfahren«²⁰ zu entwerfen. Vorbild dieser Prozessarchitekturen wurde dabei das Paradigma wirtschaftlicher Produktion und damit die auf Zweckmäßigkeit, Zeit- und Kosteneffizienz ausgerichtete Fabrik der Hochindustrialisierung. Die Effizienz der Fabrik resultierte hinsichtlich ihrer inneren Disposition vor allem daraus, dass Materialströme nach dem »Gleichstromprinzip«²¹ in nur einer gerichteten Bewegung absolut kreuzungsfrei durch unterschiedliche Produktionsabteilungen »prozessiert« wurden. Das Erfolgsrezept des prozessarchitektonischen Prinzips bestand somit im Aufbau einer Raumordnung, die sich aus der linearen Abfolge einzelner Operationen ergab. Da es dabei gleichgültig war, ob Materialien oder Passagiere »prozessiert« werden sollten, konnte das Prinzip auf unterschiedlichste Anwendungskontexte übertragen werden, so auch auf den Grundrissentwurf von Bahnhöfen. In der Folge wurde der Bahnhof

»(...) als »metabolisierendes«, sprich verarbeitendes System vergegenwärtigt, das die Menge der Reisenden nicht nur im Stationsgebäude aufnimmt, sondern über Eingangshallen, Fahrkarten- und Gepäckschalter, über Warteräume, Gänge und Kontrollen durch den Bau hindurch prozessiert.«²²

Merkmal solcher Prozessarchitekturen war demnach, dass aufgrund der linearen Abfolge kein Punkt im Bahnhof zweimal betreten werden musste und keine Gegenströmungen entstanden. Das Paradigma kreuzungsfreier Ströme konnte jedoch vor allem in Stationen mit kopfseitiger Erschließung nur allzu leicht durch das Zusammentreffen abfahrender und ankommender Reisender in der Gleishalle torpediert werden. Jene Begegnungszone wurde daher zum neuralgischen Punkt und bedurfte besonderer Aufmerksamkeit. Eingebettet in das übergeordnete Konzept eines »baulichen Organismus« empfiehlt Eberhard Wulff deshalb im Jahr 1882 für die Verhinderung solcher Kreuzungsbewegungen auf Endstationen:

»(...) die Circulation der Abreisenden und Ankommenden sowohl innerhalb der Empfangsgebäude wie auf den Perrons in möglichst wenige und klar vorgezeichnete Hauptrichtungen zu concentriren und die Zahl der möglichen Kreuzungen auf ein Minimum zu reducirern. Die Schwierigkeit, dieses zu erreichen, steigt natürlich mit der Zahl der einmündenden und abzweigenden Linien und hilft man sich in den Fällen, wo Kreuzungen nicht zu vermeiden sind, dadurch, dass man den nach verschiedenen Richtungen hin zu passirenden Räumen entsprechende Breite gibt.«²³

Entsprechend zeigte auch hier ein breit angelegter Kopfbahnsteig entscheidende Vorteile zur Vermeidung (oder zumindest Verringerung) von durch Kreuzungsbewegungen verursachten Stauungen. Die jahrzehntelange Suche nach architektonischen Lösungen für die Problematik der strikten Trennung abfahrender und ankommender Reisender

20 Ebd., 43.

21 Wilhelm Franz, *Fabrikbauten*, Handbuch der Architektur (4. Teil, 2. Halband, 5. Heft) (Leipzig: Gebhardt, 1923), 126.

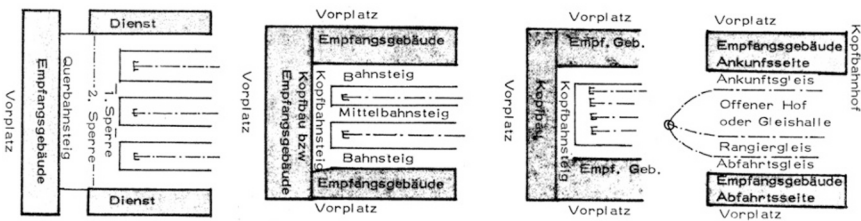
22 Jany, »Operative Räume. Prozessarchitekturen im späten 19. Jahrhundert«, 33.

23 Wulff, *Das Eisenbahn-Empfangs-Gebäude nach seinen praktischen Anforderungen und seiner künstlerischen Bedeutung*, 17 [Herv. i. O.].

konnte (endlich) gelöst werden, indem beide Gruppen in den Bahnhöfen des späten 19. Jahrhunderts nunmehr denselben Zirkulationsraum nutzten und durch separate Eingänge an den Enden des Querbahnsteigs unmittelbar in die Stadt austreten konnten, ohne die Eingangshalle nutzen zu müssen und dort Gegenströmungen zu verursachen. Der Querbahnsteig – im Englischen als *concourse* bezeichnet – nahm schließlich zuvor getrennte Funktionen in ein und derselben Fläche auf und wurde zur »vast mixing chamber« bzw. zum »self-adjusting traffic center.«²⁴

Aufgrund der zahlreichen Sicherheits- und Prozessvorteile markierte die Errichtung solcher neuen Bahnsteigflächen daher zusammengefasst eine der bedeutendsten Erweiterungen des Baus von Empfangsgebäuden bis zur Jahrhundertwende. Die Vorteile einer sich selbst organisierenden Verkehrszone bewirkten, dass in Großstadtbahnhöfen das seitlich der Gleise gelegene Empfangsgebäude allmählich aufgegeben wurde und man zur rein kopfseitigen Gebäudeerschließung überging. Wie aus der schematischen Entwicklung der Kopfbahnhöfe hervorgeht (Abbildung 31) wurden die Passagierräume im Seitenflügel – ausgelöst durch die Zweckmäßigkeit des Kopfbahnsteigs – mit den Diensträumen der Verwaltung getauscht. Oder einfacher ausgedrückt: Der Kopfbau selbst wurde nun zum Empfangsgebäude.

Abbildung 31: Schematisch-tendenzielle Entwicklung des Kopfbahnhofes.



Quelle: Radlbeck 1981, S. 49.

Für diese Entwicklung zeigten sich die Pariser Kopfbahnhöfe als zentrale Referenz. So verfügte bereits weit vor vielen anderen Bahnhöfen jener Zeit der erste Bau des Gare du Nord (1847 fertiggestellt) über ein Zirkulationskonzept, das nunmehr im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts zum internationalen Standard reifen sollte. Léonce Reynaud hatte den Pariser Nordbahnhof mit einem 40m breiten Kopfbahnsteig ausgestattet, der es Reisenden ermöglichte, sich frei am Kopfende der Gleise zu bewegen und diese ohne ein gefährliches Übersteigen der Gleise oder eine Beeinträchtigung des Zugverkehrs zu erreichen (Abbildung 32).²⁵ Zudem wurde dem Kopfbahnsteig auf der Stadtseite eine ebenso breite Wandelhalle vorgeschaltet, die aufgrund ihrer immensen Ausmaße als *salle des pas perdus*, als »Saal der verlorenen Schritte« bezeichnet wurde. Solche

24 Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 79.

25 Vgl. Meeks, 61. Zugleich soll diese große Zirkulationsfläche nicht darüber hinwegtäuschen, dass, wie bereits erwähnt, die Reisenden im französischen Bahnkontext zuvor in der Regel in den Wartesälen für eine gewisse Zeit eingeschlossen wurden.

vergleichsweise riesigen Zirkulations- und Verteilflächen existierten bereits im Rahmen großer französischer Gerichtsgebäude²⁶ und reiften schließlich im Übertrag auf die Entwicklung von Bahnhofsgebäuden auch zu einer architektonisch wie kulturell aufgeladenen Baulegende des Eisenbahnwesens.

Diese sich demnach zum Ende des 19. Jahrhunderts immer stärker formierenden Bestrebungen in Richtung reibungsloser Zirkulation und Harmonisierung von Bewegungsflüssen lässt sich dabei wohl trefflich in den Kontext einer zeitgenössisch übergreifenden Kulturbestrebung stellen, die Georg Simmel im »ästhetischen Reiz« der Aufhebung individueller Zufälligkeiten und der symmetrisch-systematischen Organisation sah. So könnte das Verständnis der sich wandelnden Leitbilder des Bahnhofsbaus jener Zeit wohl kaum besser kontextualisiert werden, als über Simmels Beobachtung der modernen Lebenswelt und ihrer elementaren Orientierung an der Funktionsweise von Maschinen und Fabriken:

»Die absolute Zweckmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Bewegungen, die äußerste Verminderung der Widerstände und Reibungen, das harmonische Ineinandergreifen der kleinsten und der größten Bestandteile: das verleiht der Maschine selbst bei oberflächlicher Betrachtung die die Organisation der Fabrik in erweitertem Maße wiederholt (...).«²⁷

Auch der Bahnhof sollte in diesem Zuge seine Referenz in der Logik der Fabrik finden. In ihm wurden Stillstände rechtfertigungspflichtig, das Warten zunehmend aus seiner stationären Charakteristik gelöst und »verflüssigt«. Dies galt insbesondere für den großstädtischen Bahnhof, in dem das Warten bzw. das Spannungsverhältnis zwischen Bewegung und Verlangsamung aufgrund der herausgehobenen Temporalstruktur der Großstadt – im Ausdruck einer stärkeren Notwendigkeit und Abhängigkeit von zeitlicher Synchronisierung des wirtschaftlich, kulturell und sozial weit ausdifferenzierten *urbanen* Lebens – deutlicher hervortrat als im kleinstädtischen und ländlichen Bahnhofskontext.

Tendenz zur »Verflüssigung« des Wartens

Die Errichtung solcher großdimensionierten Zirkulationszonen ist nun deshalb als elementar für die Veränderung der Wartepaxis in der Blütephase des Eisenbahnwesens einzustufen, weil sich in Folge ihres Baus das Warten auf Abfahrt in einer Reihe von (Groß)bahnhöfen bis zur Jahrhundertwende weit mehr als vorher in die Gleishalle und damit näher an die Züge verlagern sollte. Die Wartesäle erschienen somit mancherorts nicht mehr die letzte zwischen Zug und Stadt vorgeschaltete Ebene, sondern Kopf- und Querbahnsteige schoben sich nun nochmals zwischen das stationäre Warten im

26 Der »salle des pas perdue« war der Ort, an dem Anwälte und Klienten ein letztes Mal miteinander interagieren und sich besprechen konnten bevor sie den Gerichtssaal betraten. Es war zudem der Ort, an dem nach Ende der Gerichtsverhandlung die Presse die Beteiligten der Verhandlung unmittelbar befragen konnte. Dieses Prinzip wird im gerichtlichen Kontext bis in die Gegenwart hinein verfolgt. Es hat zudem mit der heutigen Einrichtung von »Mixed Zones« in den Stadienkatakomben (Zone, in der Reporter und Sportler für Interviews zusammentreffen können) auch einen Übertrag in das Sportwesen erfahren.

27 Georg Simmel, *Philosophie des Geldes* (Köln: Anaconda, 2009), 799.

Saal und den Zügen in der Mitte der Wagenhalle. Zu dieser zonalen und damit einhergehend qualitativen Veränderung des Wartens vermerkt Meeks:

»The cross-platform, or »midway,« widened to thirty or more feet, was used as a waiting area adjacent to the train gates.«²⁸

Auf dieser von *freier Bewegung* geprägten Fläche wurden die Reisenden allmählich von einer vormalig fremdgesteuerter Lenkung durch das Bahnpersonal entlassen und suchten sich ihre jeweiligen Wege zu den Gleisen zunehmend eigenständig. Diese durch den Querbahnsteig geschaffene neue Selbstverantwortlichkeit hatte nach Meeks neben der Verlagerung des Warteschauplatzes auf die Querbahnsteige auch noch eine andere direkte Auswirkung auf das Phänomen, denn:

»Once the function of the concourse was comprehended, it became possible (...) to provide separate quiet waiting areas while all moving traffic was handled in the concourse.«²⁹

Infolge der stärkeren Verlagerung der Zirkulation in die Gleishalle verloren die Wartebereiche mancherorts den Status eines obligatorisch zu durchschreitenden (und zu nutzenden) Raumes. Der für die Standardisierungs- und Konsolidierungsphase (1845-1870) noch so prägende stationäre Warteimperativ, die strenge Führung und Lenkung der Reisenden vom Stadtraum zum Bahnhof, begann damit erstmals zu bröckeln. Indem der Querbahnsteig mancherorts auch direkt aus der Eingangshalle heraus erreicht werden konnte, wurden damit die Wartesäle stärker von ihrem vormaligen Durchgangsscharakter befreit. Weil sich die Reisenden aufgrund stärkerer Routinisierung der Bahnreise zunehmend selbst zurechtfinden und zudem die Sicherheit durch Wegfall von Gleisüberschreitungen gegeben war, konnte die vormalige Funktion der Wartesäle als einer Art »Zwangs-Schleuse« aufgehoben, das systemische Warten allmählich in den Stand einer *fakultativen Passagierentscheidung* gehoben werden. Zusammenfassend trat somit das verkehrliche Warten auf Eisenbahnen zum Ende des 19. Jahrhunderts ortsspezifisch in eine Phase eines in die Fläche verteilten Wartens und damit in die Phase einer »Verflüssigung« des Wartens ein. Diese Tendenz löste jedoch nicht das bestehende Prinzip des stationären Wartens ab, sondern vielmehr erhielt das Raumprogramm des Bahnhofs durch Einrichtung von Quer- und Kopfbahnsteigen eine stärkere Differenzierung zwischen Zonen der Zirkulation und Zonen der Retardierung von Strömen, die beide nebeneinander existierten.

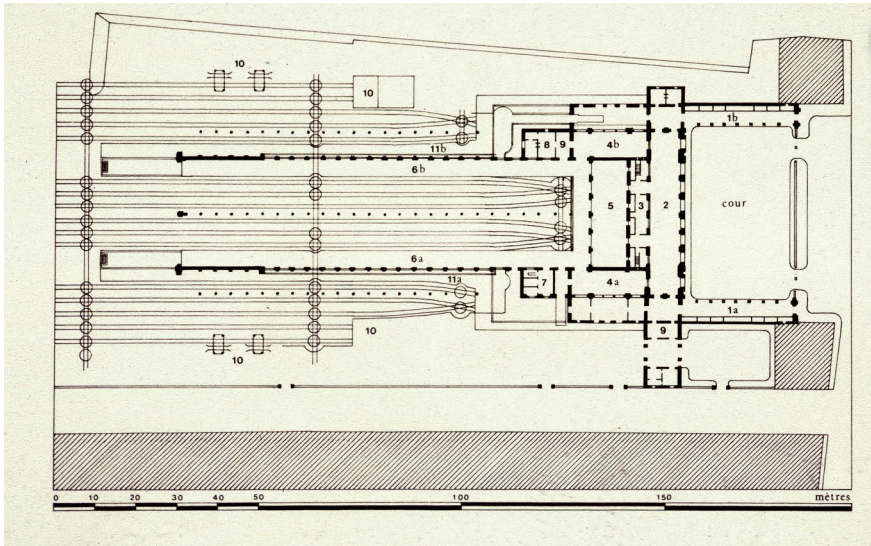
Wenngleich das baulich-operative Novum des Quer- und Kopfbahnsteiges aufgrund des Verkehrszuwachses in immer mehr Großstadtbahnhöfen etabliert wurde, ist zudem zu vermerken, dass diese Entwicklung wiederum weder linear noch flächendeckend verlief. Wie sich mit dem noch folgenden Kapitel 8.4.1 zu zeigen sein wird, entsprachen etwa die neuen Kopfbahnhöfe Berlins, die um 1870 fertiggestellt wurden, noch gänzlich dem stationären Warteimperativ, in dem zunächst in den Wartesälen verpflichtend verweilt werden sollte, wohingegen die späteren Neubauten – darunter in Deutschland

28 Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 79.

29 Ebd.

allen voran der Neubau von Frankfurt a.M. (eröffnet 1888) – vollends vom neuen Geist des Zirkulationskonzepts auf einem Querbahnsteig erfasst wurden.

Abbildung 32: Grundriss des Pariser Gare du Nord im Ursprungsstadium (1847) mit Kopfbahnsteig und vorgeschalteter Zirkulationszone des »salle des pas perdue« (2). Die Wartesäle (5) schieben sich hier (noch) deutlich als Schleusenraum zwischen die stadt- und bahnseitigen Zirkulationszonen.



Quelle: Brown University Digital Repository, <https://repository.library.brown.edu/studio/item/bdr:80919/>.

8.1.3 Bahnsteigsperrre

Neben der Etablierung eines neuen Bautyps (Empfangsgebäude in Seitentiefelage) und der Errichtung neuer Zirkulationszonen wurden im Zuge der Blütephase des Eisenbahnwesens auch operative Neuerungen verbreitet, die Einfluss auf eine veränderte Wahrnehmung des systemischen Wartens hatten. Zu ihnen gehörte die Einführung einer Bahnsteigsperrre, die schrittweise seit den 1880er Jahren und ab 1893 flächendeckend in Preußen eingesetzt wurde. Diese physische Barriere hatte zum Ziel, nicht-reisendes Publikum davon abzuhalten mit in die Wartesäle oder auf den Bahnsteig zu gelangen, um dort bis zur Abfahrt in der Nähe der Angehörigen zu bleiben. Seit dem 1. Oktober 1893 war auf preußischen Staatsbahnen das Betreten der Bahnsteige sowie der Wart- und Erfrischungsräume »nur nach Vorweis einer Fahr- oder einer besonderen Bahnsteigkarte«³⁰ möglich. Während es in Österreich, Frankreich und England bereits wesentlich früher verboten war, diese Räumlichkeiten als Gast zu betreten, war Deutschland – mit Ausnahme einiger norddeutscher Linien und Bayern – in dieser Hinsicht

30 Schmitt, *Anlage und Einrichtung der Gebäude*, 27.

überwiegend liberal geblieben. So blieben, wie bereits an anderer Stelle erwähnt, die Wartesäle der neugebauten Berliner Kopfbahnhöfe auch weiterhin für nicht-reisendes Publikum geöffnet. Lediglich der Zugang zu den Bahnsteigen wurde an eine Fahrtberechtigung geknüpft, der restliche Bereich des Bahnhofes blieb hingegen ein im Grunde öffentlicher Raum.

Im Zuge des in den 1880er und 1890er Jahren abermals gestiegenen Verkehrswachstums gerieten jedoch durch die große Zahl von Begleitpersonen die verfügbaren Raumangebote in den Wartesälen und Restaurationen an ihre Kapazitätsgrenzen. Die überfüllten Räumlichkeiten behinderten dabei aus Sicht der Eisenbahnverwaltungen nicht nur die Betriebssicherheit, sie verhinderten zudem auch die Pünktlichkeit des Abfertigungsprozesses.³¹ Auch wenn sich die komplette Bahnsteigsperrung erst langsam durchzusetzen vermochte und besonders an Sonn- und Festtagen die Bahnsteige und Wartesäle nach wie vor von Begleitpersonen bevölkert werden konnten, wurde spätestens ab 1893 ein zuvor fahrgastorientiertes Prinzip zugunsten der Sicherheit zurückgefahren. Diese Entwicklung konterkarierte damit auch den hohen Attraktivitätswert, den ein offener Zugang zuvor für Schaulustige ausübte. So sind zahlreiche Berichte überliefert, in denen Bewohner kleinerer Ortschaften den Bahnhof zum Ziel ihres täglichen Spaziergangs und zu einem Teil ihrer sozialen Routine machten. Auch Eduard Schmitt prognostizierte 1873 – und damit in noch zeitlicher Entfernung zur Einführung der Bahnsteigsperrung –, dass das Publikum kleiner Ortschaften »sehr unzufrieden sein [würde, R.K.], wenn es nicht auf dem Perron auf- und abgehen dürfte, um bei dem etwaigen Eintreffen eines Zuges die ankommenden oder durchpassierenden Reisen den zu mustern.«³² Um Menschen ohne eigentliche Reiseabsicht dennoch den Zugang zum Bahnsteig zu gewähren, wurden spezielle Bahnsteigkarten verkauft, die es zum Teil bis heute in Deutschland gibt, so z.B. im Nahverkehrssystem der Münchner Verkehrsbetriebe.³³

Neben diesen Auswirkungen für die Reisepraxis waren die entscheidenderen Konsequenzen dieser Abriegelung aber vor allem baulicher Natur. So wurde etwa kritisiert,

»(...) daß viele der bestehenden Bahnhöfe durch diese Veränderungen an ihrer organischen Anordnung nicht unbedeutend verloren haben; denn die Grundrisse der betreffenden Empfangsgebäude waren auf diese Art der Fahrkartenprüfung nicht eingerichtet. Zahlreiche vorhandene Türen mußten beseitigt oder dauernd geschlossen, neue Türen angelegt und vor allem Absperrgitter oder Schranken aufgestellt, sog. »Pferche« geschaffen werden.«³⁴

31 Ebd.

32 Schmitt, *Vorträge Bahnhöfe und Hochbauten auf Locomotiv-Eisenbahnen*, 90.

33 Trotz dieses aus Sicht der Fahrgäste erlebten Einschnittes in der Bewegungsfreiheit zeugt etwa Erich Kästners *Bahnhofsvierzeiler* aus dem frühen 20. Jahrhundert davon, dass die Bahnsteigsperrung auch weiterhin Anlaufpunkt für Schaulustige gewesen sein dürfte: »Jeden Abend stand er an der Sperre, ein armer, alter, gebeugter Mann, Er hoffte, daß einmal Gott ankäme! Es kamen immer nur Menschen an«, zitiert in Mario Leis, *Bahnhöfe: Geschichten von Ankunft und Abschied* (Frankfurt a.M.: Insel, 2003), 148.

34 Schmitt, *Anlage und Einrichtung der Gebäude*, 26.

Zudem musste der Entwurf neuer Bahnhofsanlagen das Verfahren der Fahrkartenprüfung berücksichtigen, was dauerhafte Schwierigkeiten in der Frage verursachte, ob man dabei die Warte- und Erfrischungsräume in die Bahnsteigsperrzone einbeziehen würde oder nicht. Die psychologische Konsequenz der Einführung einer Bahnsteigsperrzone dürfte jedoch darin bestanden haben, dass das Warten im Wartesaal und auf den Bahnsteigen weit weniger in Begleitung vertrauter Personen erlebt wurde und dass – vor allem in den unteren Klassen, in denen sich Begleitpersonen keine Bahnsteigkarte leisten konnten – das Warten seit 1893 zunehmend allein bzw. ohne begleitende Angehörige praktiziert worden sein dürfte.

8.1.4 Vereinheitlichung des Zeitbezugssystems: Eisenbahnzeit

Eine weitere operative Veränderung, die ganz allgemein Auswirkungen auf das Verständnis und die Wahrnehmung von Zeit hatte, war die Standardisierung des eisenbahnbezogenen Zeitwesens mittels der Einführung einer ›Eisenbahnzeit‹. Sie wurde mit dem Ziel eingeführt, die bis dahin bestehenden unterschiedlichen Zeitregimes zu vereinheitlichen. Wie bereits in Kapitel 4.1.8 angeführt wurde, existierte bis in die 1890er Jahre hinein nicht nur ein Zeitbezugssystem, sondern es standen sich zwei Systeme am selben Ort gegenüber. Jede Ortschaft besaß zum einen eine ihr eigene ›Lokalzeit‹, die sich aufgrund ihrer relativen Lage zur Sonne ergab und innerhalb einer Region zeitliche Differenzen im Bereich von Stunden verursachen konnte. Weil die Eisenbahnen aber wie kein anderes Verkehrssystem zuvor für die Synchronisation von Technik in Raum und Zeit auf eine Standardisierung des Zeitwesens angewiesen waren, bestand seit Mitte des 19. Jahrhunderts zudem eine nur für das Eisenbahnwesen wirksame ›Eisenbahnzeit‹, die fortan parallel zur ›Lokalzeit‹ bestand. Bahnhöfe mussten daher über zwei Zeitanzeiger verfügen, was für alle Akteure einen über Jahrzehnte wirksamen, sich immer weiter zuspitzenden Zeitkonflikt und eine erschwerte Fahrplanerstellung verursachte. Nach langen Überlegungen und Debatten innerhalb des VDEV und der Reichsregierung wurde 1893 schließlich die flächendeckende Einführung der ›Zonenzeit‹ als Hauptreferenzsystem beschlossen. Diese Einführung bedeutete, dass das Zeitregime der Eisenbahnen über ihren eigentlichen Bestimmungsrahmen hinaus Wirksamkeit erhielt und auch die Zeitpolitik des gesamten gesellschaftlichen Lebens transformierte. Die Eingriffstiefe einer solchen Maßnahme für die bürgerliche Welt wurde in den 1850er Jahren noch als zu schwerwiegend eingeschätzt.³⁵ Erst vier Jahrzehnte später wurden die Auswirkungen einer solchen Zeitumstellung für zumutbar gehalten.

Die wartezeitbezogene Konsequenz der vereinheitlichten Einführung einer Zonenzeit mag für die Reisenden ab 1893 darin bestanden haben, dass sich potentielle Wartezeiten reduzierten, die sich vormals aus der Differenz zwischen Eisenbahnzeit und Lokalzeit ergaben. Mit Einführung eines übergeordneten Zeitbezugsrahmens konnte daher die Planbarkeit der Abreise verbessert werden, was sich auch in einer Reduktion

35 Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin, *Festschrift über die Thätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in den ersten 50 Jahren seines Bestehens, 1846-1896*, 351.

der absoluten Wartedauer am Bahnhof niedergeschlagen haben dürfte. Mit Übernahme des etablierten Zeitregimes der Eisenbahnen in das zivile Leben prägte sie wie kein anderes Medium der Industrialisierung die Zeitpolitik der Epoche. Die Einführung des neuen Zeitregimes vermochte dabei seitens der Reisenden vor allem einen Effekt bewirkt haben: die Steigerung der *Zeiteffizienz*. Damit erfolgte an dieser Stelle der strukturelle Abbau potenzieller Inkongruenzen zwischen vorherrschenden Temporalsystemen, die weiter oben als eine der zentralen Entstehungsbedingung von Wartezeiten herausgearbeitet wurden.³⁶

Im Umkehrschluss dürften aber durch die Vereinheitlichung des Zeitbezugssystems potentiell auftretende Abweichungen vom Fahrplan, die zuvor möglicherweise aufgrund eines Unwissens hinsichtlich der Differenz zwischen Lokal- und Eisenbahnzeit übersehen worden waren, zugleich viel stärker explizit geworden sein. Mit anderen Worten: Je mehr sich mit Einführung der Zonenzeit eine exakte temporale Erwartungshaltung formierte, desto stärker traten auch mögliche Abweichungen zu Tage.

8.2 Soziale Differenzierung der Warteraumstrukturen: Von Damenzimmern, Auswanderer- und Saisonarbeitersälen

Neben den baulichen und betrieblichen Veränderungen, die jeweils positiven (Einführung Eisenbahnzeit) oder negativen Einfluss (»Typ Hannover«) auf die Wahrnehmung und Verhandlung des systemischen Wartens hatten, war das Innere der Empfangsgebäude von weiteren Veränderungen geprägt, die die Praxis des Wartens im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts räumlich und sozial mitunter stark differenzierten. Wie die Beispiele der Pionierbahnhöfe von Liverpool oder Nürnberg zeigten, fungierte zu Beginn des Eisenbahnwesens oftmals nur ein einziger Raum als Hauptwartefläche und ähnelte darin den Vorgängerbauten des Postkutschenwesens. Dennoch zeigten sich mit Blick auf die Beispiele von Manchester und Berlin zugleich ortsabhängig auch bereits in der ersten Planung konzipierte, klassenspezifische Differenzierungen innerhalb der Gebäude. So wurden in Manchesters erstem Bahnhof Reisende noch vor Eintritt in das Empfangsgebäude nach Wagenklassen separiert. Ähnlich warteten die Passagiere in Berlins erstem Bahnhof in getrennten Wartebereichen, die sich zudem auch noch auf dem Bahnsteig fortsetzten. Diese bereits seit der Frühphase etablierte Klassentrennung wird mit der gesamtgesellschaftlichen Durchdringung des Eisenbahnwesens ab den späten 1840er Jahren jedoch zunächst um eine geschlechtsspezifische und zum Ende des 19. Jahrhunderts nochmalig eine sozioökonomische Dimension erweitert. Spezielle Damenzimmer, Auswanderersäle und Warteräume für Saisonarbeiter bilden darin die signifikantesten (sozialen) Differenzierungen des wartebezogenen Raumprogramms, auf die hier nun im Folgenden genauer eingegangen werden soll.

36 Siehe Kap. 2.4.1 (Ursprünge und Entstehungsbedingungen des Wartens).

8.2.1 Damenzimmer

Die geschlechtsspezifische Differenzierung des verkehrsinduzierten Wartens nimmt – wie das Eisenbahnwesen selbst – seinen Ursprung im angloamerikanischen Kontext der 1830er Jahre. Während die ersten Bahnhofsgebäude von Liverpool und Manchester noch keine Geschlechtertrennung aufwiesen, verfügten so gut wie alle späteren Stationsbauten über »besondere Wartezimmer für Damen«³⁷ bzw. spezielle »ladies rooms«, so etwa nachweislich die Bahnhöfe von Birmingham (1838)³⁸ oder der ikonische Londoner Bahnhof Euston Square (1838)³⁹. Trotz der bereits beschriebenen »Abfahrtsmentalität« englischer Reisender, die unter anderem darin bestand, die Wartesäle oftmals gar nicht erst aufzusuchen, war in England »Auch auf den kleinsten Bahnhöfen (...) mindestens je ein Warteraum für Frauen und Männer vorhanden.«⁴⁰ Aus dem 1862 erschienenen Reisehandbuch *The Railway Traveller's Handy Book* wird die wahrgenommene Notwendigkeit solcher Räumlichkeiten – wohlgemerkt aus dezidiert männlicher Perspektive – wie folgt verdeutlicht:

»Should you be accompanied by ladies, by children, or by both, it is essential that you should remove them out of the noise, bustle, and confusion in separably attendant on the arrival of a train.«⁴¹

Angesichts der im Gesamten eher spartanischen und raumsparenden Grundausrichtung englischer Bahnhofsbauten musste interessanterweise dennoch jede Wagenklasse »womöglich nach Damen und Herren getrennt einen besonderen Warte- und Erfrischungsraum haben, wenn er auch nur klein ist.«⁴² Die daraus entstehende Diskrepanz zwischen Ökonomie und Raumprogramm verdeutlicht, wie unumgänglich den Zeitgenossen die Geschlechtertrennung im viktorianischen England erschienen sein muss. Zusammenfassend zeigte sich damit ein bedeutendes Charakteristikum des englischen Eisenbahnwesens nicht zuletzt darin, dass neben einer auch anderswo etablierten Klassentrennung eine wesentlich deutlichere Geschlechtertrennung verfolgt wurde.

Von ähnlich zentraler Bedeutung schienen für Frauen abgesonderte Wartebereiche auch in den USA zu sein. Hier stach die Relevanz der Geschlechtertrennung sogar noch stärker als im englischen Kontext heraus, denn es gab in der gesamten Früh- und Wachstumsphase der US-Eisenbahn im Grunde keinerlei Trennung in Wagenklassen. Vielmehr warteten (und reisten) die Passagiere im sich über eine ungleich große Landfläche verteilenden Bahnnetz der USA im Grunde »klassenlos«⁴³. Umso paradoxer erscheint es aus heutiger Sicht, dass trotz dieser bewusst egalitären Auffassung der

37 Malberg, »Ueber einige Bahnhöfe und Stations-Hallen der englischen Eisenbahnen.«, *Zeitschrift für Bauwesen* IX. (1859): 298.

38 Ueber Depots und Sammelplätze für Waaren und Reisende (Stazionsplätze) bei Eisenbahnen«, 176.

39 Ebd., 164.

40 Johann Frahm, *Das englische Eisenbahnwesen* (Berlin: Springer, 1911), 91.

41 *The Railway Traveller's Handy Book*, 128.

42 Frahm, *Das englische Eisenbahnwesen*, 94.

43 Die »Klassenlosigkeit« galt dabei jedoch wohlgemerkt nicht für »Farbige«, die in einigen Regionen bereits in der Frühphase des Eisenbahnwesens in abgesonderten Bereichen warten und auch in eigenen Wagons reisen mussten (A. Bendel, »Aufsätze, zusammengestellt aus den von dem ver-

Abbildung 33: Damensalon im Hauptbahnhof Wiesbaden.



Quelle: Schmitt 1911, S. 55.

Eisenbahnnutzung vielerorts eine strikte Trennung von männlichen und weiblichen Fahrgästen vorherrschte, von der Perdonnet zu berichten weiß.⁴⁴ Das im US-Kontext gern zur Schau gestellte »Gefühl der Gleichberechtigung Aller«⁴⁵ schloss im Angesicht der vielen Damenzimmer an US-Bahnhöfen offenbar nicht die geschlechtliche Gleichberechtigung mit ein. Die bereits am Bahnhof etablierte Geschlechtertrennung setzte sich zum Teil vielmehr auch in der Bahn selbst fort, wie aus einem Reisebericht des Charles Dickens von einer Fahrt zwischen Boston und Lowell in den frühen 1840er Jahren hervorgeht:

»Es giebt keine Wagen erster und zweiter Klasse wie bei uns [in England, R.K.], aber es sind Wagen für Herren und solche für Damen vorhanden. Der hauptsächlichste Unterschied zwischen ihnen ist, dass in dem ersteren Jedermann raucht, während im zweiten es Niemand thut.«⁴⁶

In der weiteren Schilderung führt Dickens aber relativierend hinzu, dass im Damenabteil recht viele männliche Begleiter angetroffen werden konnten, was dahingehend

storbenen Geh. Regierungsrath Henz während seiner Reise in Nord-Amerika im Jahre 1859 gesammelten Notizen.«, *Zeitschrift für Bauwesen* XI. (1861): 461).

44 Perdonnet, *Traité Élémentaire des Chemins de Fer*, 98

45 Bendel, »Aufsätze, zusammengestellt aus den von dem verstorbenen Geh. Regierungsrath Henz während seiner Reise in Nord-Amerika im Jahre 1859 gesammelten Notizen.«, 461.

46 Charles Dickens, »American Notes« (1842), zitiert in Carl Löper, *Stammbuch der neueren Verkehrsmittel, Eisenbahnen, Dampfschiffe, Telegraphen und Luftschiffe* (Heidelberg: Decker, 1984), 208.

interpretiert werden kann, dass die Geschlechtertrennung nicht allzu streng wie in England ausgelegt wurde. Dickens beschreibt diese lockere Geschlechtertrennung wie folgt:

»Wenn eine Dame den Sitz eines männlichen Reisenden zu haben wünscht; so giebt der Herr, welche die Dame begleitet ihm Kenntnis davon, und dieser räumt den Sitz mit grosser Höflichkeit.«⁴⁷

Selbst kleine US-amerikanische Stationen, die »kaum mehr (...), als eine verdeckte Halle oder einen Hausflur mit Holzbänken für das Publikum« aufwiesen, besaßen laut Reiseberichten das »unvermeidliche Damenzimmer.«⁴⁸ Dass das verkehrsinduzierte Warten auf Abfahrt in den USA mancherorts dabei eine eklatante Ungleichheit offenbarte, soll hier nur eine Beschreibung des Bahnhofs in New Haven von 1849/50 verdeutlichen, in der es heißt:

»(...) On either side of the main hall or platform, are extensive Parlors, that on the left side being for the accomodation of ladies and is furnished with a profusion of rich and costly sofas, divans, chairs, ottomans, mirrors etc., with convenient dressing rooms attached. Obliging servants are always in attendance. The Parlor on the right is for gentlemen's use, and is to be furbished as a Reading Room (...).«⁴⁹

Während die Funktionsbeschreibung des Warteraums für Herren demnach dezidiert auf die Nutzung eines Lesesaals bzw. eines Bildungsortes rekurriert, bleibt die Zuschreibung des entsprechenden Raums für Damen dagegen auf das Ambiente einer reichdekorierten Schmuck- und Umkleidekammer beschränkt. Hinsichtlich des geschlechtsspezifischen Raumangebotes zeigten damit die jungen Vereinigten Staaten nicht nur deutliche Absonderungen im eigentlich egalitär angelegten Staatssystem, sondern zugleich auch genderspezifische Zuschreibungen bezüglich der gesellschaftlich erwarteten Wartepaxis. Die Wartesäle der Bahnhöfe spiegelten damit nicht nur vorherrschende Geschlechterrollen, sie reproduzierten sie nicht zuletzt damit auch. Angesichts der Vielzahl solcher geschlechts- und rassenspezifischen Aufladungen des Verkehrswesens resümieren auch Richards und MacKenzie schließlich trefflich:

»American stations in fact illustrated better than anywhere the great dichotomy between social theory and practice in the United States.«⁵⁰

Wenngleich nicht zum übereinstimmenden Zeitpunkt, so zeigt sich doch auch wenige Jahre in Deutschland die Herausbildung distinguierter Warteräume für Damen. So verfügte der zweite Neubau des Stuttgarter Bahnhofes in den 1860er Jahren neben drei Wartesälen über einen »besonderen Raum für Damen«⁵¹, der dem Wartesaal

47 Ebd., 211.

48 Blanck, »Ueber den Bau der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika«, *Zeitschrift für Bauwesen* XXVII. (1877): 552.

49 Benham's City Directory and Annual Advertiser, 1849-50, Nr. 10, New Haven 1849, zitiert in Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 53.

50 Jeffrey Richards und John M. MacKenzie, *The Railway Station: a social history* (Oxford: University Press Oxford, 1986), 146.

51 »Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Protocoll der Versammlung vom 24. October 1868«, *Zeitschrift für Bauwesen* XIX. (1869): 430.

erster Klasse angeschlossen war. Auch der Neubau des Schlesischen Bahnhofs in Berlin verfügte zusätzlich zu den typischen Wartesälen über ein Damenzimmer, in dem die Bedienung durch ein Glockensignal gerufen werden konnte.⁵² Dutzende weitere Grundrisse und Berichte schildern im deutschen Kontext das Vorhandensein solcher Strukturen ab Mitte der 1850er Jahre, so auch im Bahnhof der Königlich Ostbahn Berlins, im ostpreußischen Dirschau genauso wie in Eydtkuhen an der russisch-preußischen Grenze, in Halle oder Hildesheim. Solche Räumlichkeiten fanden sich dabei aber keinesfalls nur exklusiv im Eisenbahnwesen, sondern waren vielmehr auch in anderen öffentlichen Kontexten verbreitet, so lassen sich spezielle Damenzimmer in jener Zeit etwa auch in Kaffeehäusern oder Bibliotheken nachweisen.

Die Ausstattung solcher Damenzimmer in Bahnhöfen war oftmals von der ohnehin reichdekorierten und komfortablen Ausstattung der Wartesäle erster und zweiter Klasse nochmals unterschieden. So verfügte etwa das Damenzimmer im Bahnhof der Königlich Ostbahn Berlins um 1870 nicht nur über eine separate (Wasch-)Toilette, sondern zudem über die Besonderheit von Spülvorrichtungen.⁵³ Da im (deutschen) Bahnhofswesen die Exkremente üblicherweise in Fässern unterhalb der Toiletten gesammelt wurden und dies eine allmähliche Geruchsentwicklung nach sich zog, blieben die Damenzimmer durch die nur hier eingebauten Spülvorrichtungen von diesen Effekten verschont. Im weiteren Streckenverlauf der Ostbahn war etwa das Damenzimmer im Bahnhof Dirschau mit einer violett-rötlichen Winword Tapete verkleidet, vor der ein »Meublement« aus Mahagoniholz Sitzgelegenheiten bot.⁵⁴ In Eydtkuhen an der Grenze zu Russland waren die Zimmer für hohe Personen und das Damenzimmer unter einem Stickschappengesims mit einer silbergrauen, seidenen, mit Goldleisten eingefassten Tapete ausgestattet.⁵⁵

Die Errichtung solcher Damenzimmer war dabei keineswegs eine freiwillige Bauleistung der Bahnverwaltungen, sondern stellte einen festen Teil der Baudirektiven dar. So formulierten Eduard Schmitt als auch Julius Rasch Anfang der 1870er Jahre hinsichtlich der Grunderfordernisse der Errichtung von Bahnhöfen die klare Notwendigkeit zur Installation von Damenzimmern.⁵⁶ Auch zur absoluten Blütezeit des Eisenbahnwesens im frühen 20. Jahrhundert wurde für das Bauprogramm »größerer und ganz großer Stationen« noch die Errichtung eines »Damensalons mit separatem Waschraum und Abort«⁵⁷ verlangt. Dabei sollten interessanterweise die Türen zu den Damenzimmern möglichst verglast sein, um »so den Einblick zu gestatten«, denn »Erfahrungsgemäß halten sich die Reisenden nicht gern in Räumen auf, die vom übrigen Verkehr zu sehr abgeschlossen sind.«⁵⁸ Das Manko der mit Einrichtung der separierten Raumstruktur

52 »Berliner Neubauten. II. Der neue Bahnhof der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.«, *Deutsche Bauzeitung* III., Nr. 36 (1869): 430.

53 »Das Empfangsgebäude der Königlich Ostbahn zu Berlin.«, 5.

54 W. Schultze, »Das Empfangs-Gebäude des Bahnhofes zu Dirschau.«, *Zeitschrift für Bauwesen* XIX. (1859): 287.

55 Cuno, »Das Empfangsgebäude des Bahnhofes Eydtkuhen.«, *Zeitschrift für Bauwesen* XV. (1865): 103.

56 Schmitt, *Vorträge Bahnhöfe und Hochbauten auf Locomotiv-Eisenbahnen*, 587.

57 Schmitt, *Anlage und Einrichtung der Gebäude*, 55.

58 Ebd., 69.

für Damen einhergehenden Abtrennung sollte demnach zumindest durch bestehende Sichtverbindungen zum Hauptwartesaal kompensiert werden. Die wechselseitige Sichtbarkeit der Geschehnisse sollte aber wohl nicht nur die Gefahr der Entstehung von Angsträumen vorbeugen, sondern sie ermöglichte den männlichen Begleitern im Hauptwartesaal zugleich gewiss auch eine soziale Kontrolle über die Aktivitäten im Damenzimmer.

Während solche Damenzimmer unter anderem verstärkt auch in Russland installiert wurden,⁵⁹ waren Damenzimmer in Österreich nur äußerst selten vorhanden. Letzteres erschien aus Sicht des deutschen Eisenbahnwesens besonders bemerkenswert, denn die Abwesenheit von Damenzimmern verwunderte angesichts des Umstands, dass »in allen Wartesälen geraucht werden darf.«⁶⁰ In deutlichem Kontrast zum österreichischen System wurden dagegen in Deutschland, England oder den USA die Damenzimmer immer als rauchfreie Wartezimmer konzipiert. Dieser Umstand eines ausgewiesenen Nichtraucherbereiches bewirkte mancherorts, dass die geschlechtsspezifische Trennung nicht vollends durchgeführt wurde. So konnten (bzw. mussten) offenbar zum Teil auch männliche Nichtraucher aus Ermangelung eines speziellen Nichtraucher-Herrenzimmers die Damensäle benutzen.⁶¹

Obwohl die Baudirektiven des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts deutlich die Einrichtung geschlechtsspezifischer Warteräume einforderten, geht aus ihnen keinerlei Begründung hervor, warum eine solche Separierung überhaupt erforderlich erschien. Aus der kurzen Rekonstruktion von Lage und Ausstattung solcher Damenzimmer lässt sich aber schlussfolgern, dass die Funktion dieser Räumlichkeiten darin bestand, weiblichen Fahrgästen einen Ort der Ruhe und des (rauchfreien) Rückzugs zu schaffen. Die im Vergleich nochmals großzügigere Ausstattung der Damenzimmer lässt dabei vermuten, dass die Wartesituation vor Abfahrt für Frauen anders als für Männer wahrgenommen wurde und daher mit größerem Komfort kompensiert werden sollte. Zudem verweist das Vorhandensein jeweils separater Sanitär- und Waschanlagen in den Damenzimmern auf eine vergleichsweise stärkere Zentralität der weiblichen Reisehygiene. Es muss an dieser Stelle offenbleiben, ob die Einrichtung solcher speziell eingerichteten Damenzimmer von den weiblichen Reisenden selbst eingefordert oder aus männlicher, vorauseilender Sicht installiert worden waren. Angesichts eines klar männlich bestimmten Planungs- und Baudiskurses von Empfangsgebäuden kann jedoch vermutet werden, dass all jene Funktionsbestimmungen sich nicht zuletzt aus generellen gesellschaftlichen Auffassungen über die Frau und den weiblichen Körper im 19. Jahrhundert gespeist haben, die Andersartigkeit der Wartewahrnehmung und die entsprechende Komforterweiterung somit Gegenstand sozialer Konstruktionen gewesen sein dürften. Dazu zählten etwa auch zeitgenössisch verbreiteten Auffassungen, dass Frauen gegenüber Männern eine schnellere Reizbarkeit, einen Hang zur Nervosität sowie den Hang

59 von Röhl, *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*, 4:332.

60 »Ueber österreichische Eisenbahnwagen.«, *Deutsche Bauzeitung* 8, Nr. 1 (1874): 4.

61 Das Damenzimmer des Bahnhofsneubaus von Wiesbaden kann hier als ein solches Beispiel angeführt werden. G. Cornelius, »Das neue Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden.«, *Zeitschrift für Bauwesen* LVII. (1908): 35.

zur Hysterie aufweisen würden.⁶² Entsprechend könnte die eingeschriebene Intention der Damenzimmer unter anderem entsprochen haben, weiblichen Reisenden einen möglichst reizarmen, von wenig Durchgangsverkehr geprägten Raum bereitzustellen.

Die verbindliche Installation solcher Warteräume, ihre dezidiert geschlechtsbezogene Bezeichnung als *Damenzimmer* sowie ihre fest umgrenzte Einrichtung als eigenständiger Raum können damit wohl zweifelsohne als Elemente jenes Prozesses aufgefasst werden, die an Michel Foucaults Konzept der »Biopolitik«⁶³ anschließen und den Judith Butler als »Prozeß der Materialisierung« des biologischen Geschlechts bezeichnet. Dieser Prozeß werde zwar vor allem über die wiederholte Sprachnutzung realisiert, die im Laufe der Zeit eine stabile Begrenzung, Festigkeit und Oberfläche und damit eine »Materie« entwickeln würde. Im Falle der physischen Separierung des Damenzimmers erscheint es jedoch zudem plausibel, dass nicht allein die Sprache, sondern auch intentional geschaffene Räume und ihre wiederholte Nutzung eine feste diskursive Formation bzw. biopolitische Konzeption der »Dame« entwickelten. Daher kann vermutet werden, dass die Einrichtung und Benennung⁶⁴ jener Damenzimmer im Laufe des 19. Jahrhunderts einen gewichtigen Beitrag dazu leisteten, das biologische Geschlecht mittels einer sedimentierten, andauernd wiederholenden oder rituellen Praxis überhaupt erst zu »naturalisieren.«⁶⁵

Neben der konstruktivistischen Wirkung der Einrichtung geschlechtsspezifischer Wartezonen zeigt sich in diesem Zusammenhang zudem, wie stark das Phänomen des systemischen Wartens offenbar als Irritation sozialer Verhältnisse aufgefasst wurde und entsprechende bauliche Lösungen erforderte. Die gewählte Abtrennung eines Damensalons lässt vermuten, dass die Situation des Erwartens eines Zuges in einem Raum mit einer Vielzahl von Fremden offenbar keine akzeptable Situation darstellte. Relativierend muss hier jedoch bemerkt werden, dass Damenzimmer und –salons im deutschsprachigen Raum wohlgerneht nur innerhalb der Wartesäle erster und zweiter Klasse vorhanden waren. Die Situation eines geschlechterübergreifenden Wartens erschien daher nur für Reisende der bürgerlichen Oberschicht inakzeptabel. Dagegen spielte die Geschlechtertrennung für die unteren Wagenklassen offenbar keine übergeordnet relevante Rolle. Wie bereits weiter oben angeführt, reiste ungefähr nur jeder fünfte Passagier in der ersten oder zweiten Klasse. Das geschlechtsspezifische Raumprogramm des verkehrlichen Wartens traf daher nur für eine Minderheit der Reisenden zu und muss im deutschsprachigen Raum – anders als in England oder den USA – als insgesamt randständige Erfahrung deklariert werden. Die Existenz solcher

62 Zur geschlechtsspezifischen Ausprägung des »Nervendiskurses« seit Ende des 19. Jahrhunderts: Janet Oppenheim, »*Shattered Nerves*«: *Doctors, patients, and depression in Victorian England* (Oxford: Oxford University Press, 1991); Regina Schaps, *Hysterie und Weiblichkeit: Wissenschaftsmythen über die Frau* (Frankfurt a.M.: Campus, 1992); Karen Nolte, *Gelebte Hysterie: Erfahrung, Eigensinn und psychiatrische Diskurse im Anstaltsalltag um 1900* (Frankfurt a.M.: Campus, 2003).

63 Michel Foucault, *Der Wille zum Wissen: Sexualität und Wahrheit* (Frankfurt a.M.: Suhrkamp, 1997), 161-73.

64 Butler betont hinsichtlich der *normierenden* Relevanz sprachlicher Bezeichnungen: »Das Benennen setzt zugleich eine Grenze und wiederholt einschärfend die Norm.« Judith Butler, *Körper von Gewicht. Die diskursiven Grenzen des Geschlechts* (Berlin: Berlin Verlag, 1995), 29.

65 Ebd., 32.

geschlechtsspezifischen Warteräume ist im deutschen Kontext nach dem Zweiten Weltkrieg indes nicht mehr nachweisbar.

8.2.2 Auswanderersäle

Die zweite zentrale Differenzierung des wartebezogenen Raumprogramms während der Blütephase des Eisenbahnwesens erfolgte durch Einrichtung spezieller Auswanderersäle. In ihnen sollten Passagiere untergebracht werden, die auf dem Weg zu einer Hafenstadt waren, von der aus sie per Dampferfahrt Reiseziele in Übersee – insbesondere Amerika und Lateinamerika – ansteuerten. Solche Auswanderersäle fanden sich etwa prominent in Bremen und Hamburg. Wie sich etwa mit Blick auf die klassenspezifische Innenraumgestaltung des Bremer Hauptbahnhofes zeigt, lagen diese Säle in der Hierarchie der Wagenklassen nochmal deutlich unterhalb jener der ohnehin schon mager ausgestatteten vierten Wagenklasse. Krings berichtet, dass durch den Einsatz von gusseisernen Säulen, die Eisenbalken trugen und von gemauerten Kappen umspannt waren, der Auswanderer-Wartesaal von einem »kellerartigen Aussehen«⁶⁶ geprägt war. Die Wände waren bis in 2m Höhe mit einfach glasierten Platten verkleidet und darüber mit einfacher Ölfarbe bestrichen. Die Wahl solcher glasierten Wände wird durch den Architekten des Bremer Bahnhofes und Mitherausgeber der Deutschen Bauzeitung Karl Emil Otto Fritsch abfällig damit begründet, dass in Auswanderersaal »zeitweise ein aus den sarmatischen Hinterländern stammendes Publikum von zweifelhafter Reinlichkeit zusammen strömt.«⁶⁷

Weiterhin wurde die klassenspezifische Unterscheidung durch den Einsatz unterschiedlicher Holzarten zum Ausdruck gebracht. Waren die Möbel im Auswanderersaal aus Tannenholz, so wurden sie in der III. und IV. Klasse aus Buchenholz und für die I. und II. aus Eichenholz gefertigt. Zudem wurden die Wände im Bereich der unteren Klassen als einfach gegliederte, in Wachsfarbe gemalte Flächen gestaltet. Die Wände in der höheren Klasse waren dagegen »reicher in Form und Farbe ausgebildet und durch freistehende, mit rothem Stuckmarmor und bronzirten Zink-Kapiteln und Basen besonders geschmückt. Von der eleganten Deckenwölbung hingen hier große Kronleuchten von blankem, wie »Altmessing« gebeiztem Messing.«⁶⁸

Der kellerartige Bremer Auswanderersaal lag in einem Seitenflügel und war eigenständig mit dem Bahnsteig verbunden, sodass die restlichen Reisenden auf dem Weg zum Zug jederzeit von den Emigranten separiert blieben. Mehr noch wurden diese Räume, so etwa in Hamburg, derartig ausgestattet, um den Auswanderern »bis zur Abreise nach Uebersee ein billiges und gutes Unterkommen zu geben, ohne dass die Leute genöthigt sind, die Stadt Hamburg selbst zu berühren.«⁶⁹

66 Krings, »Bahnhofsarchitektur: deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus«, 290.

67 Karl Emil Otto Fritsch, »Der neue Haupt-Personen-Bahnhof in Bremen.«, *Deutsche Bauzeitung* 24, Nr. 64 (1890): 383. Gemeint sind mit jenen »sarmatischen Hinterländern« Auswanderer aus Regionen, die zwischen den Flüssen Weichsel im Westen und der Wolga im Osten lagen und bereits eine lange Reise auf dem Weg zu den Hochseehäfen hinter sich hatten.

68 Krings, »Bahnhofsarchitektur: deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus«, 290.

69 »Mitteilungen des Arch.- u. Ing.-Vereins zu Hamburg.«, *Deutsche Bauzeitung* 36, Nr. 23 (1902): 155f.

Doch nicht nur in Küstennähe wurden solche Säle errichtet, auch tief im Hinterland wurden Bahnhöfe um solche Migrationszonen ergänzt. So verfügte der Hannoveraner Hauptbahnhof nach dem 1909-1910 vollzogenen Umbau über einen gemeinsamen Wartesaal für die IV. Klasse und für Auswanderer.⁷⁰ Im Rahmen des Neubaus des Leipziger Hauptbahnhofes bildete die Errichtung einer ›Auswanderer-Registratur‹ gar einen Teil der Wettbewerbsbedingungen.⁷¹ Weitere solche speziellen Hallen und Säle bestanden etwa noch in Kassel oder Basel, in denen neben eigenen Wasch- und Toilettenanlagen auch oftmals ärztliche Untersuchungszimmer und Isolierzimmer eingerichtet wurden.⁷² Zudem wurde durch Einrichtung von Einwanderungszentren und speziellen Einwandererzügen die Trennung von Migranten und anderen Reisenden auch bei Ankunft in der ›Neuen Welt‹ weitergeführt, so etwa in den USA.⁷³

8.2.3 Saisonarbeitersäle

Eine dritte Ebene der wartebezogenen Nutzerdifferenzierung erfolgte seit dem späten 19. Jahrhundert in der Einrichtung von speziellen Warteräumen für Saisonarbeiter, so etwa am prominentesten im Hauptbahnhof von Halle (Saale). Hier verfügte der Wartesaal IV. Klasse über einen nochmals abgetrennten Saal für die sogenannten ›Sachsengänger‹.⁷⁴ Mit ihnen wurden im Volksmund Saison- und Landarbeiter aus Schlesien und Posen bezeichnet, die alljährlich im Frühjahr aus den ostelbischen Regionen nach Sachsen strömten, um – insbesondere als Erntehelfer in der sächsischen Zuckerindustrie – besser bezahlte Arbeit als in ihren Heimatregionen zu finden. Auch im Rahmen des Umbaus des Kasseler Hauptbahnhofs um 1910 wird ein zusätzlicher Wartesaal für die ›Sachsengänger‹ errichtet.⁷⁵ Auch hier besteht das Prinzip darin, eine Personen-Gruppe durch Einrichtung autarker Serviceinfrastrukturen von den restlichen Reisenden zu separieren.

Zusammenfassend zeigt sich mit Blick auf die seit dem späten 19. Jahrhundert einsetzende Differenzierung des wartebezogenen Raumprogramms, wie stark sich die Klassenstruktur des Kaiserreiches und die gewachsenen Migrationsströme im Spektrum vom Fürstenzimmer bis zum Auswanderersaal im Inneren der Gebäude spiegelten und jeweils baulich und bezüglich der Ausstattungen und relativen Größen unterschieden werden musste.⁷⁶ Je stärker sich die Gesellschaftsstruktur des Kaiserreichs in der

70 Schmitt, *Anlage und Einrichtung der Gebäude*, 66.

71 »Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofes Leipzig.«, *Deutsche Bauzeitung* XLI., Nr. 49 (1907): 342.

72 »Der neue Zentral-Bahnhof der Schweizerischen Bundesbahnen in Basel«, *Deutsche Bauzeitung* XLI., Nr. 53 (1907): 375.

73 Vgl. Richards und MacKenzie, *The Railway Station: a social history*, 147.

74 »Der Umbau des Bahnhofes in Halle a. d. Saale in den Jahren 1880 bis 1892.«, *Zeitschrift für Bauwesen* XLIII. (1893): 355.

75 Masur, »Der Umbau des Hauptpersonenbahnhofs Cassel.«, *Zeitschrift für Bauwesen* 63 (1913): 460.

76 Vgl. Radlbeck, »Bahnhof und Empfangsgebäude«, 480; Claudia Wucherpfennig, *Bahnhof: (stadt)gesellschaftlicher Mikrokosmos im Wandel; eine »neue kulturgeographische« Analyse* (Oldenburg: BIS-Verl. der Carl-von-Ossietzky-Universität, 2006), 119.

Hochindustrialisierung diversifizierte, desto mehr musste auch der Bahnhof die gesellschaftliche Stratifikation abbilden und ›beherbergen‹, um die bürgerliche Ordnung zu wahren. Als symptomatischer Ausdruck dieses Anpassungsdrucks wurden dazu bereits bestehende Bahnhofsbauten ständig an ihren Flügeln erweitert, um einerseits wachsende Ströme von Saisonarbeitern oder Auswanderern (aber auch Touristenströme) möglichst separiert unterzubringen. Im späten 19. Jahrhundert wird der Bahnhof damit zu einem gesamtgesellschaftlichen und internationalen Sozialraum in dessen Wartesälen sich die sozioökonomischen Verhältnisse der Hochindustrialisierung im Spektrum von opulenter Pracht bis hin zur erzwungenen Migration großer Bevölkerungsteile widerspiegeln. Die konzeptionelle Antwort auf die gewachsene gesellschaftliche Komplexität lag demnach dezidiert in der *Trennung* von Strömen, Räumen und Menschen.⁷⁷ Während es diese Trennungen aus rein technisch-bahnbetrieblicher Perspektive im Grunde zu verhindern galt, weil sie die Abfahrtsorganisation erschwerten, die Kontrollintensität und den Raumbedarf erhöhten, wurden sie zugleich aus gesellschaftlicher Perspektive für unumgänglich gehalten.

8.3 Bahnhofsarchitektur: Die Beruhigung der Massen

Der Bau von Bahnhöfen zählte wie bereits an anderer Stelle erwähnt zu den wichtigsten neuen Bauaufgaben des 19. Jahrhunderts. Neben Fragen der funktionalen Anforderungen (Einrichtungen, Raumordnungen, Dimensionen etc.) war der Bahnhofsbau nicht zuletzt von Fragen der künstlerischen Gestaltung des Baukörpers begleitet. Nicht nur Architekten und Ingenieure trieben diese Suche nach der adäquaten künstlerischen Form voran, insbesondere die Eisenbahngesellschaften selbst maßten der Bahnhofsarchitektur über das gesamte 19. Jahrhundert hinweg große Bedeutung bei, weil die Empfangsgebäude neben den Lokomotiven die mit Abstand stärkste Repräsentationsebene boten.⁷⁸

Wie auch hinsichtlich der funktionalen Anforderungen entwickelte sich das Wissen für die architektonischen und baukünstlerischen Kriterien jedoch nur äußerst langsam. Im Resultat war die Frühphase der Bahnhofsarchitektur auch in baukünstlerischer Form von der Exploration und dem Experimentieren gekennzeichnet. Für den Bau der vielen neuen Stationen seit 1830 bestand dabei für Architekten und Ingenieure meist noch keine feste Maßgabe zum absoluten Rationalismus, sodass oftmals freie Hand für die künstlerische Gestaltung blieb. In der Folge zeigten sich in gestalterischer Hinsicht bereits sehr früh unterschiedliche Auffassungen zum architektonischen Konzept des Bahnhofsbaus. Vor allem englische Architekten verfolgten für die Lösung der baukünstlerischen Aufgabe die Adaption traditioneller und pittoresker Motive, die einen ›English

77 Das Prinzip der Trennung von Strömen und Gruppen im modernen Großstadtbahnhof kann hierbei als symptomatisches Prinzip für die Moderne selbst stehen, die fortan in vielen Lebensbereichen versuchte, eine Distinktion von Sphären anzustreben, die – wie Bruno Latour anmerkte – ihre wohl größte Ausprägung in der dichotomen Unterscheidung der Kultur- und Natursphäre bzw. der Sphären von Subjekten und Objekten erlebte. Bruno Latour, *Wir sind nie modern gewesen: Versuch einer symmetrischen Anthropologie* (Frankfurt a.M.: Suhrkamp, 2008).

78 Vgl. Roth, *Das Jahrhundert der Eisenbahn: die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914*, 68.

Railroad Style« begründeten, der angesichts seiner Adaptionen in den USA (New Haven 1849) oder in Deutschland (Leipzig 1844) durchaus als »International Railroad Style« bezeichnet werden durfte.⁷⁹ Die dominierende Formensprache bildeten hierin gotische, romanische Stile und vor allem ein an die italienische Renaissance angelehnter Villenstil mit Uhrentürmen und Arkadengängen, die es ermöglichten, einerseits eindrucksvoll, aber auch schnell und kostengünstig zu bauen. Dieser in England praktizierte Baustil, den Meeks treffend als »picturesque eclecticism«⁸⁰ bezeichnet, wurde zudem mancherorts mit dem populären Symbolismus eines monumentalen Stadttors gekoppelt, so bspw. unübertroffen in der von Philip Hardwick gebauten Anlage eines riesigen dorischen Triumphbogens vor dem 1837 eröffneten Bahnhof London Euston Square Station, der eine doppelte Symbolik als »Tor zu Welt« und als Triumph des Menschen über die Naturgewalten erhielt. Ob als Stadttor, Villa oder burgartig ausgeführt, die baustilistischen Bezüge der ersten 25 Jahre des Bahnhofsbaus waren derart vielfältig, dass sie nach Ansicht Christian Barmans in der Architekturgeschichte nie wieder in einer solchen kurzen Zeitspanne erreicht werden sollten.⁸¹

Bereits in dieser eklektizistischen Anfangsphase formierte sich jedoch zugleich auch eine starke Gegenposition mit dem Plädoyer eines funktionalistischeren Ansatzes. Vertreten durch die französischen Eisenbahningenieure Auguste Perdonnet und César Daly sowie einigen englischen Eisenbahn- und Architekturkritikern wurde darin gefordert, dass die Bahnhofsarchitektur nicht lediglich im Zeichen der Adaption etablierter Formensprachen auf eine neue Bauaufgabe stehen, sondern vielmehr eine eigenständige Architektur erhalten sollte, die sich insbesondere an den betrieblichen Gegebenheiten des Eisenbahnverkehrs orientieren sollte, ohne dabei auf Monumentalität zu verzichten.⁸² Als stellvertretend für diese Gegenposition zum eklektizistischen »Railroad Style« kann der Pariser Bahnhof Gare de l'Est genannt werden.

Neben dem Oppositionspaar der eklektizistischen und einer eher funktionalistischen Auffassung der Bahnhofsarchitektur erwuchs im Rahmen der vielfältigen Bauaufgaben mit der zunehmenden Trennung von Architekt und Ingenieur ein zweites Gegensatzpaar. Während der Architekt für die Proportionen und die Dekoration des Empfangsgebäudes zuständig war (bzw. sich zuständig fühlte), kam den Ingenieuren zunehmend die Rolle der Gestaltung der überdachten Wagenhalle und der Funktionalität des Baus zu. Dieses nicht selten konfliktreiche Zusammenwirken sollte sich Laufe des 19. Jahrhunderts zu einem regelrechten Kampf aufschwingen.⁸³ Dieser entwickelte sich deshalb, weil die ursprünglich als Einheit verstandene Aufgabe Bahnhofsbaus aufgrund des Flächenwachstums und der stärkeren Differenzierung der einzelnen Bauelemente und Gebäudeteile nur noch schwerlich aufrechterhalten werden konnte.

79 Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 43ff.

80 Ebd., 166.

81 Barman, *An introduction to railway architecture*, 14.

82 Daly ruft dazu 1846 die Vision einer eigenständigen Bahnhofsarchitektur aus: »Un jour viendra sans doute où les gares de chemins de fer compteront parmi les edifices les plus importants, où l'architecture sera appelée à déployer toutes ses ressources, où leur construction devra être monumentale.« César Daly, »Des Gares de Chemin de Fer«, *Revue General d'Architecture et des travaux publics*, Nr. 6 (1846): 517.

83 Vgl. Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 27f.

Meeks fasst die Frühphase der gestalterischen Lösungen der neuen Bauaufgabe zusammenfassend als eine Art darwinistischen Ausleseprozess zusammen: »During two decades of rocket-like development, the new architectural problem had evoked scores of experimental solutions. Like those of nature, many were not destined for survival. Others were to prove fruitful by establishing patterns which endure for the rest of the century.«⁸⁴ Die Suchbewegung nach der perfekten Balance aus innerer Funktionalität und ekletischen Stilelementen uferete aber auch in der Folgezeit in einer Phalanx von vorgeschlagenen Gestaltungsidealen des Bahnhofsbau, von denen exemplarisch jenes von Karl Emil Otto Fritsch auf dem Schinkelfest 1869 vorgetragene aufgeführt werden kann:

»(...) möglichste Klarheit und Grossartigkeit der Disposition, möglichste Grösse, wirk-same Raumverhältnisse und monumentale Konstruktion, daneben schliesslich spar-same Kunstformen.«⁸⁵

Die Interpretation der hier geforderten sparsamen Kunstformen fiel dabei im Gegen-satz zur propagierten Klarheit im deutschen Kontext nur allzu oft in Form des Rück-griffs auf mittelalterliche Bau-traditionen aus, die den Bahnhofsbau zu einem wichtigen Element des *Historismus* werden ließen.⁸⁶ Julius Rasch unternimmt für diesen stilisti-schen Rückgriff Anfang der 1870er Jahre einen äußerst interessanten Legitimationsver-such:

»Das Auftreten mittelalterlicher Stylformen, insbesondere des romanischen Styles, wie wir ihn bei den Bayrischen, Badischen, Hannoverschen und Braunschweigischen Eisenbahnbauten in ausgedehntem Maasse angewandt finden, erklärt sich damit als gesundes Bestreben nach Solidität und wahrer rationeller Construction.«⁸⁷

Der schwere romanische Stil sollte demnach offenbar Stabilität und Festigkeit der Kon-struktion symbolisieren, vielleicht aber auch als eine gewisse Erdung und Wertestabili-tät in Zeiten des rapiden technischen und gesellschaftlichen Wandels herhalten.⁸⁸ Die Lösung des Gegenwartsproblems der Errichtung von Bahnhofsgebäuden wurde daher nur allzu oft in Rückgriffen auf vergangene Bauepochen gesucht, was angesichts der hinter den Fassenden liegenden technischen Moderne in Form der Eisenbahn aus heu-tiger Sicht nur allzu paradox anmuten mag. Auf der Suche nach einem möglichen Er-klärungsversuch für die Vermeidung der Ausarbeitung eines gänzlich neuartigen Ar-chitekturstils und dem resultierenden architektonischen »Rückschritt« der pittoresken

84 Ebd., 48.

85 »Zur Schinkelfest-Konkurrenz des Architekten-Vereins zu Berlin.«, Deutsche Bauzeitung III. (1869): 39.

86 Krings definiert diese bis heute noch weithin sichtbare Bauepoche des Historismus allgemein als »eine Bezugnahme des zeitgenössischen Denkens und Handelns auf Werte, Motive u.ä. aus der zu-nehmend »wissenschaftlich« aufgearbeiteten europäischen Vergangenheit.« Krings, »Bahnhofsarchitektur: deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus«, II.

87 Rasch, »Die Eisenbahn-Hochbauten auf den Bahnhöfen und ausserhalb derselben.«, 561f.

88 Vgl. Thomsen, »Kathedralen der Moderne? Bahnhofsarchitektur – gestern, heute und morgen«, 17.

Verkleidung einer disruptiven Verkehrstechnologie vermutet Meeks, dass die Architekten des 19. Jahrhunderts allein mit den praktischen Anforderungen alle Hände voll zu tun hatten und deshalb zunächst keinen eigenen Stil entwickeln konnten.⁸⁹

Der Befund dieses allortigen praktizierten eklektischen Historismus lässt sich jedoch vielleicht auch aus der Frage heraus erklären, welche psychologische Funktion der Bau neuer Bahnhofsgebäude beinhaltete. So vermutet Schivelbusch im Zusammenhang mit der historistischen Gestaltung, dass diese nur »mit dem für das 19. Jahrhundert so charakteristischen Bestreben, das industrielle Gesicht der Dinge durch Ornamentierung zu verdecken«⁹⁰ heraus zu verstehen ist. Dieses »Verdecken« verfolgte dabei aus seiner Sicht nicht nur den Zweck der Repräsentation, sondern verfolgte nicht zuletzt auch eine »Reizschutz-Funktion, [um] die so grundverschiedenen Bereiche von Stadtraum und Eisenbahn-Raum miteinander zu vermitteln.«⁹¹ Die steinernen Fronten sollten damit also nicht nur einen *Schleusenraum*, einen transitorischen Übergang vom belebten System der Stadt auf die technische Sphäre der Eisenbahn schaffen, sondern die steinernen Fronten sollten zudem womöglich als »Wahrnehmungsschutz«⁹² der dahinter befindlichen, als bedrohlich oder zumindest irritierend wahrgenommenen, beschleunigten Welt fungieren. Die großstädtischen Bahnhofsgebäude des mittleren und späten 19. Jahrhunderts, die verglichen zu ihrer bescheidenen Anfangszeit zu Prunkbauten wurden, sollten damit eine Doppelfunktion aus baukünstlerischer Würdigung des Eisenbahnwesens auf der einen und einer Beruhigung der Massen auf der anderen Seite erreichen. Auch Richards und MacKenzie vermuten in der historisierenden Gestaltung eine *Beruhigungsfunktion* der Reisenden mit dem Ziel »to comfort and reassure those concerned about the newness of it all.«⁹³

Folgt man dieser These musste die Beruhigungsfunktion nicht nur in der äußeren Gestaltung (im Anblick des Bahnhofes aus der Ferne) zu Tage treten, sondern sie musste sich auch im Inneren der Empfangsgebäude fortsetzen, da der Bahnhof als »unmittelbar industrieller Bau«⁹⁴ erlebt wurde, in dem die Transportindustrie der Eisenbahnen in mitunter irritierender Weise sichtbar, hörbar und fühlbar wurde. Die Beruhigungsfunktion wurde für die Reisenden dabei wohl nirgends deutlicher benötigt als in den Wartesälen, in denen die Reisenden kurz vor Abfahrt von Nervosität und angespannter Unsicherheit erfüllt sein konnten. Entsprechend wurden auch die Wartesäle aufwendig gestaltet, um Stabilität und Würde zu vermitteln und nicht zuletzt auch eine beruhigende Wirkung durch Elemente des Vertrauten zu erzielen.

Die These der architektonischen Beruhigungsfunktion und des Wahrnehmungsschutzes durch den Rückgriff auf historisierende Gestaltungselemente findet jedoch zugleich nicht einhellige Unterstützung. So argumentiert etwa Steven Parissien, daß der Historismus der Bahnbauten keineswegs altmodisch gewesen sei oder das moderne Design behindert hätte, sondern, dass der Historismus das moderne Design erst befreit hätte. Das Hauptziel der Bahnhofsarchitekten des 19. Jahrhunderts lag nach Parissien

89 Vgl. Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 44.

90 Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, 155.

91 Ebd.

92 Claudia Wucherpfennig, *Bahnhof: (stadt)gesellschaftlicher Mikrokosmos im Wandel*, 98f.

93 Richards und MacKenzie, *The Railway Station: a social history*, 3.

94 Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, 153.

somit nicht exklusiv darin, die Passagiere zu beruhigen, sondern die Wiederbelebung alter Stilformen »erwies sich vielmehr als hilfreich, wenn Kunden und Fahrgäste etwas zu sehen bekamen, mit dem sie sich identifizieren konnten.«⁹⁵

Übergreifend erscheint hier jedoch durchaus plausibel, dass die Aufgabe der baukünstlerischen Gestaltung der Bahnhofsbauten des 19. Jahrhunderts dezidiert auch in der Funktion eines Wahrnehmungsschutzes gelegen haben dürfte. Seit ihrer Entstehung sah sich die Eisenbahn einer großen Gegnerschaft gegenüber, die im beschleunigten Eisenbahntransport nicht zuletzt körperliche und psychische Gefahren sah. Die Architekten und Ingenieure jener Zeit waren sich dieser Problematik bewusst und dürften die historisierenden Stilformen auch nicht zuletzt mit dem Ziel eingesetzt haben, um mit der Anmutung des Schönen, Zierlichen und Filigranen eine Vertrautheit in der Neuheit und damit schließlich eine höhere Nutzerakzeptanz zu schaffen.

Abbildung 34: Hamburger Bahnhof in Berlin (um 1850). Die beruhigende Funktion der Architektur wird hier zum einen über die stadtortartigen Öffnungen als auch über die italianisierte Formsprache eines Palazzos zum Ausdruck gebracht, welche die Neuheit der Eisenbahn zu betonen und zugleich zu »erden« versuchen.



Quelle: Berlin und seine Kunstschätze. Payne, Leipzig, o.J., um 1850.

8.4 Exemplarische Bahnhofsbauten der Blütephase

Einige der zu Beginn dieses Kapitels als für die Erfahrung und Verhandlung von verkehrlichen Wartezeiten herausgearbeiteten Hauptentwicklungslinien des Eisenbahnwesens im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts – neue Zirkulationsflächen, Verlagerung und Aufweichung des stationären Warteimperativs, soziale Differenzierung des wartebezogenen Raumprogramms – sollen nun anhand zweier exemplarischer Bahnhofbeispiele nochmals näher aufgezeigt und hinsichtlich ihrer Implikationen für die Wartepraxis diskutiert werden.

Dazu fällt die Wahl der Beispiele zum einen auf den Neubau des Potsdamer Bahnhof in Berlin (eröffnet 1872), der als Beispiel des Übergangs von der zweiten zur dritten Bahnhofsgeneration verstanden werden kann und in dem Elemente des stationären Wartens bereits punktuell durch das später Verbreitung findende Zirkulationsprinzip (Querbahnsteig) abgelöst werden. Zum anderen fällt die Wahl auf den 1888 eröffneten Neubau des Frankfurter Hauptbahnhofes, in dem die herausgearbeiteten Tendenzen in Richtung eines Zirkulationsprinzips und der partiellen Verlagerung des Wartens in die Fläche die volle Wirkung entfalten und der nicht zuletzt deshalb als ›klassischer‹ Großstadtbahnhof schlechthin gilt.

8.4.1 Berlin – Potsdamer Bahnhof (1872)

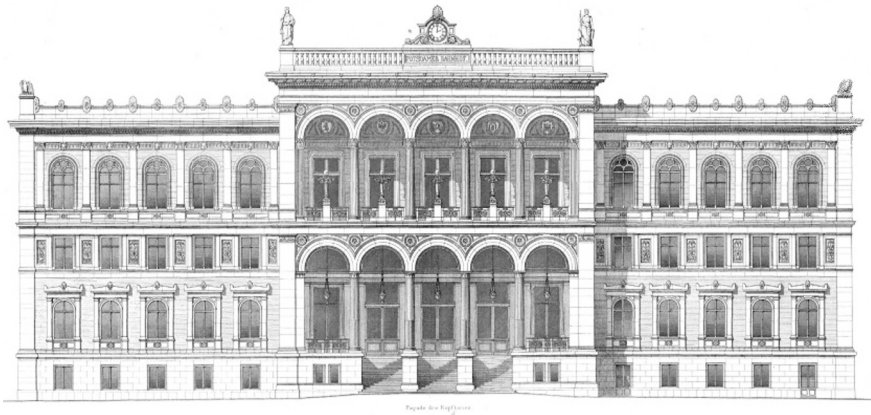
Wie im Zuge der Schilderungen der ersten Bahnhofsgeneration aufgezeigt wurde, gelangte bereits der erste Potsdamer Bahnhof von 1838 nach nur wenigen Jahren an seine Kapazitätsgrenze, was insbesondere den zahlreichen Tagestouristen nach Potsdam geschuldet war. Als in den Folgejahren mit Verlängerung der Strecke von Potsdam nach Magdeburg (1846) auch die bereits bestehenden Verbindungen in Richtung Hannover angeschlossen wurden, stieg der Kapazitätsbedarf nochmal um ein Vielfaches. Daraufhin erfolgte 1846-48 eine erste große Umbauphase des zu diesem Zeitpunkt »völlig unzureichenden Empfangsgebäudes«⁹⁶ bei der unter anderem die Bahnsteige und Arkaden in ihrer Länge verdreifacht wurden, um Raum für die Passagieraufnahme zu schaffen und bei der nördlich ein Anschluss an die Berliner Verbindungsbahn gelegt wurde. Nachdem 1862 nochmals ein neues Empfangsgebäude errichtet wurde, erfolgte 1863 der Beschluss zum Bau eines umfassenden Neubaukomplexes an einem gänzlich anderen Standort, um zukünftig »mit Sicherheit und Präcision arbeiten und den Wünschen des Publicums genügen zu können.«⁹⁷ Allein zwischen 1843 und bis zur Halbzeit der Baufertigstellung 1870 erreichte das Personenverkehrsvolumen an der Berliner Station fast zwei Millionen Fahrgäste. Der Bauherr, die ›Berlin-Potsdamer-Magdeburger Eisenbahngesellschaft‹, beauftragte daher unter Leitung des damaligen Bauraths und

96 Königlich Preussisches Ministerium für Öffentliche Arbeiten, *Berlin und seine Eisenbahnen 1846-1896*, 146.

97 Julius Ludwig Quassowski, »Die Um- und Neubauten der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.«, *Zeitschrift für Bauwesen* XXI., Nr. 4-7 (1871): 165.

späteren Präsidenten der Eisenbahn-Direktion Ludwig von Quassowski die Baumeister Weise, Sillich und Doebner mit der Erstellung einer Planung für einen geräumigen Neubau in der Nähe des Landwehrkanals.⁹⁸ Nach vierjähriger Bauzeit wurde der Bahnhof 1872 eröffnet und wurde zum wichtigsten Ausfalltor der deutschen Hauptstadt in Richtung Westeuropa.⁹⁹

Abbildung 35: Empfangsgebäude des Potsdamer Bahnhofs in Berlin (1872).



Quelle: Zeitschrift für Bauwesen 1877, Atlas Blatt 9.

Ähnlich wie der kurz zuvor fertiggestellte Görlitzer Bahnhof wurde die überdachte Gleishalle von einem L-förmigen Gebäude umgeben, das auf seiner Nordseite ein dreistöckiges Kopfgebäude aufwies. Dieses Kopfgebäude fungierte jedoch nicht als zentraler Aus- und Eingangsbereich, sondern die Hauptzirkulation der Reisenden – und damit der geschilderten Normalform der späten 1860er Jahre entsprechend – erfolgte über parallel zu den Gleisen errichtete Seitenflügel. Entsprechend wurde der Neubau des Potsdamer Bahnhofs auf seiner westlichen Abfahrtsseite von einem dreistöckigen Empfangsgebäude flankiert, das angesichts der Größe der sich darin befindlichen Wartesäle von Krings treffend als »Wartesaaltrakt«¹⁰⁰ bezeichnet wurde. Der im Stadtraum weithin sichtbare Kopfbau im Stile der Neo-Renaissance beherbergte dagegen bis auf punktuelle Sonderzugfahrten keine für den Normalbetrieb genutzten Passagierfunktionen, sondern repräsentierte vielmehr die selbstbewusste Bahnverwaltung, die sich – wie schon beim Bau des ersten Bahnhofs 1838 – überaus privilegiert fühlte, als verkehrliches Bindeglied zwischen der politischen Hauptstadt Berlin und dem Residenzszitz der Hohenzollern in Potsdam zu fungieren.¹⁰¹

98 Königlich Preussisches Ministerium für Öffentliche Arbeiten, *Berlin und seine Eisenbahnen 1846–1896*, 157.

99 Bereits seit 1848 war Berlin über Köln direkt mit Paris verbunden. Seiner wichtigen Verkehrsfunktion entsprechend fuhren hier im Verkehrsjahr 1886 täglich 176 fahrplanmäßige Züge.

100 Krings, »Bahnhofsarchitektur: deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus«, 67.

101 Vgl. Berger, *Historische Bahnhofsbauten*, 1: Sachsen, Preussen, Mecklenburg und Thüringen: 142.

Abbildung 36: Verkehrsentwicklung Potsdamer Bahn 1843-79 basierend auf Geschäftsberichten des Direktoriums der ehemaligen Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft und den seit Verstaatlichung geführten Verkehrs-Übersichten.

1	2	3		4	5
	Zahl der im Vororts- und Fernverkehr beförderten Personen	Einnahmen aus dem Personen- Güter- Verkehr			Gezahlte Dividende in %
		<i>M</i>	<i>M</i>		
Die Zahlen in den Spalten 2 bis 4 sind in (runden) Tausenden angegeben.					
1843	450	467	53	?	
1844	431	489	53	?	
1845	405	467	61	?	
1847 ¹⁾	407	1 233	548	4	
1850	709	1 609	1 009	3	
1855	687	1 689	1 938	5 ¹ / ₂	
1860	920	2 229	2 382	9	
1865	1 384	2 818	3 759	16	
1870	1 847	3 919	5 628	20	
1871 ²⁾	2 136	4 216	6 419	14	
1872	2 366	3 332	4 906	8	
1873	3 424	4 409	6 458	4	
1874	3 925	4 351	7 065	1 ² / ₃	
1875	4 385	4 455	7 153	3	
1876	4 454	4 383	7 203	3 ¹ / ₂	
1877	4 564	4 428	7 121	3 ¹ / ₂	
1878	4 786	4 627	6 787	3 ¹ / ₂	
1879 ³⁾	4 637	4 598	6 798		

1) Am 7. August 1846 wurde die Fortsetzung der Potsdamer Bahn bis Magdeburg eröffnet.

2) Im Laufe des Jahres 1871 wurden die einzelnen Strecken der in Mitbewerb tretenden Linien Berlin-Lehrte eröffnet.

3) Am 1. Januar 1880 fand die Verstaatlichung statt. Eine Dividende für das Jahr 1879 wurde nicht mehr gezahlt.

Quelle: Zeitschrift für Bauwesen 1893, S. 425.

Im Empfangsgebäude der Abfahrtsseite waren Flure, Fahrkarten- und Gepäckabfertigung auf Niveau der Zufahrtsstraße untergebracht. Bahnsteige und Wartesäle lagen jedoch 3,6m oberhalb des Eingangsniveaus, weil der Gleiskörper soweit erhöht werden musste, dass der angrenzende Landwehrkanal und dessen Uferstraßen ausreichend überquert werden konnten. Vom Eingangsvestibül aus waren Wartesäle und Gleishalle

daher nur über eine große Freitreppe erreichbar, die zum Hauptgeschoss führte. Bezüglich seiner Grundrissdisposition zeigt der Potsdamer Bahnhof, dass wie bereits zwei Jahrzehnte zuvor im Bahnhof Elberfeld (1850) illustriert, die Symmetrie nach wie vor als zentrales Gestaltungselement innerhalb einer zeitgenössisch neo-klassizistischen Stilauffassung diente. In der Folge teilte das Eingangsvestibül mit seiner großen Freitreppe das passagierbezogene Raumprogramm in zwei Hälften. Das Symmetriestreben fungierte hierbei wie bereits in Elberfeld als willkommenes Mittel, um eine starke räumliche Trennung der Wagenklassen zu erreichen, denn wie in Elberfeld wurden die Reisenden 3. und 4. Klasse nach Fahrkartenerwerb und Gepäckaufgabe unmittelbar von jenen der 1. und 2. Klasse geschieden. In der Zeitschrift für Bauwesen bemerkt der Bau- und Direktor des Bahnhofes, Julius Ludwig Quassowski, im Jahr 1877 rückblickend bezüglich dieser gewählten Form:

»Die Trennung des Publikums III. und IV. Klasse von demjenigen I. und II. Klasse, schon auf halber Treppenhöhe, erscheint vorteilhaft, da ein Begegnen in den engeren Corridoren dadurch vermieden wird.«¹⁰²

Diese frühzeitige Trennung der Reisenden, die analog etwa auch im Lehrter Bahnhof von Berlin oder dem Wiener Franz-Josephs-Bahnhof Anwendung fand, wurde hier also offenbar durch die Enge der Korridore legitimiert. Es steht zu vermuten, dass diese Erfahrung der beengten klassenübergreifenden Begegnung nur wenige Kilometer entfernt am zwei Jahre zuvor eröffneten Görlitzer Bahnhof nur allzu oft genug gemacht worden war, denn dort fungierte – wie in Kapitel 7.3.2 geschildert – nur ein einziger, für alle Reisenden gemeinsam zu nutzender Korridor als Zubringer zu den Wartesälen. Zudem wurde die Form der frühzeitigen Trennung der Reisenden immer wieder damit legitimiert, dass der Weg zu den jeweiligen Wartesälen durch eine getrennte Anordnung links und rechts der Eingangshalle deutlich kürzer ausfallen würde als bei hintereinander aufgereihten Wartesälen. Es steht jedoch zu vermuten, dass die soziale Implikation der symmetrischen Grundrissausrichtung in Form der Vermeidung von Begegnungen sehr unterschiedlicher sozialer Schichten ohnehin durchaus willkommen war, um die vorherrschenden gesellschaftlichen Verhältnisse adäquat im Bahnhof widerzuspiegeln. Nicht zufällig fiel die weiterführende räumliche Differenzierung in Berlin und vielen anderen Städten derart aus, dass die Wartesäle der gehobeneren Wagenklassen dem Wartesaal des königlichen Hofes (in der Grundrissdarstellung des Potsdamer Bahnhofes unten rechts dargestellt) jeweils am nächsten lagen bzw. der Wartesäle 3. und 4. Klasse entsprechend am weitesten vom königlichen Wartesaal entfernt lagen.¹⁰³ Diese Disposition mag kaum überraschen, repräsentiert sie doch somit die hierarchische Gesellschaftsorganisation des Kaiserreichs, in der das aufstrebende Bürgertum dem

102 Julius Ludwig Quassowski, »Der Personenbahnhof der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft zu Berlin«, *Zeitschrift für Bauwesen* XXVII., Nr. 1-3 (1877): 25.

103 Anders als in den Vorgängerbauten wurde der Bahnhof nunmehr fast täglich von Angehörigen des königlichen Hofes benutzt, die zwischen Berlin und der Residenz Potsdam reisten. Entsprechend wurde auch die Abfahrtsstation des königlichen Hofes vergrößert. Die königlichen Warteräume wurden dazu derart angelegt, dass der Salonwagen des Königs direkt vor den Warteräumen platziert werden konnte, um somit einen direkten Zugang »ohne irgendeine Längsbewegung auf dem Perron« zu ermöglichen (Ebd., 26.).

Hochadel in allen Belangen nachzueifern versuchte. Nicht zuletzt in der Wartesituation am Bahnhof oder vielleicht gar ganz besonders hier konnte sich das aufstrebende Bürgertum der wachsenden Nähe zum Hochadel in puncto Komfort, Reiseprivilegien und dem dafür notwendigen Kapital »nahe« fühlen und sich in Anbetracht dieser Nähe seiner Selbst vergewissern.¹⁰⁴ Ästhetischer Gestaltungsanspruch (Symmetrie) und soziale Vorstellungen (Klassengesellschaft) griffen hierbei also durchaus ineinander und trugen zu einer gegenüber der Frühphase insgesamt stärkeren sozialen Differenzierung des wartebezogenen Raumprogramms bei, die eines der zentralen Charakteristika des letzten Drittels des 19. Jahrhunderts bildete. Dieser sozialen Differenzierung des Wartens noch weiter entsprechend verfügte der Neubau des Potsdamer Bahnhofs über ein 26m² großes Damenzimmer, das zwischen dem Wartesaal erster und zweiter Klasse eingerichtet wurde (Abbildung 37, Nr. 24) und eigens »mit einem Closet und einer Waschoilette versehen«¹⁰⁵ war. Zumindest die höheren Wagenklassen erfuhren hierdurch erstmals eine deutlich geschlechtsspezifische Aufladung des systemischen Wartens.

Jenseits des Befunds einer Instrumentalisierung sozialer Unterschiede in der das Warten offensichtlich deutlich stärker in den Stand einer sozialen Dimension gerückt wurde, zeigte der Neubau des Potsdamer Bahnhofs übergeordnet die ungebrochene Zentralität des situativen Aufenthalts innerhalb der Betriebs- und Wegeführung, die bereits als Kultivierung des stationären Warteimperativs zu charakterisieren versucht wurde. Das wartebezogene Raumprogramm in Bahnhofsbauten der dritten Generation ist demnach abermals nicht von der Verkleinerung oder gar der Abschaffung von Wartesälen geprägt, sondern vielmehr von deren Verstetigung und Ausbau. Hiermit steht zu vermuten, dass der stationär-raumgebundene Warteimperativ, der organisatorische Zwang zum Kurzaufenthalt in den Wartesälen vor Abfahrt, weiterhin praktiziert und damit innerhalb der Reiseerfahrung nochmals spürbarer geworden sein musste. So waren die Wartesäle und angegliederten Infrastrukturen der Toiletten- und Restaurationsräume des Potsdamer Bahnhofs gegenüber dem Ursprungsbau von ca. 180m² auf mehr als 600m² angewachsen.¹⁰⁶

Entgegen der operativen Persistenz des zwischenzeitlichen Sammelns der Reisenden in den Wartesälen zeigten sich mit dem Neubau des Potsdamer Bahnhofs jedoch zugleich zwei baulich-betriebliche Aspekte, die allesamt auf eine größere Rationalität und beschleunigte Zirkulation abzielten. Hierzu zählen die Funktionen der Korridore auf Höhe des oberen Hauptgeschosses sowie die Einrichtung eines Mittel- und Kopfbahnsteiges im Zusammenspiel mit einer temporären Nutzung des Kopfgebäudes für den Lokal- und Ausflugsverkehr. Diese baulichen Einrichtungen, die im Folgenden kurz beleuchtet werden, hatten direkte Auswirkungen auf den stationären Warteimperativ, der sich hier erstmals zu modifizieren schien. Sie ließen den Bahnhof der Berlin-

104 Otto Brunner, »Stadt und Bürgertum in der europäischen Geschichte«, in *Neue Wege der Verfassungs- und Sozialgeschichte*, hg. von Otto Brunner (Göttingen: Vandenhoeck und Ruprecht, 1980), 213-224 sowie Werner Conze und Jürgen Kocka, *Bildungsbürgertum im 19. Jahrhundert* (Stuttgart: Klett-Cotta, 1985).

105 Quassowski, »Der Personenbahnhof der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin«, 25.

106 Ebd., 26.

Potsdamer-Eisenbahngesellschaft damit zu einem Repräsentanten des Übergangs hin zum klassischen Großstadtbahnhof der ›Ersten Moderne‹ werden.

Stellung und Funktion der Korridore im Hauptgeschoss

Wie aus dem Grundriss ersichtlich wird, erreichten die Reisenden nach Durchschreiten der Eingangshalle am oberen Ende der Freitreppe zunächst zu beiden Seiten einen Korridor, der sie zu ihren jeweiligen Wartesälen führte. Die Besonderheit dieser zunächst trivialen Einrichtung liegt jedoch darin, dass die Korridore nicht wie üblich auf der Stadtseite, sondern auf Seite der Gleishalle angeordnet wurden, wodurch sich die Korridore zwischen Wartesäle und Gleishalle schoben. Diese Anordnung wurde laut Aussage des leitenden Baudirektors Quassowski aus folgendem Grund gewählt:

»Die Anlage der Corridore an der Perronseite gewährt die Vortheile, daß das Publikum von denselben direct auf den Perron gelangen kann, ohne die Wartesäle zu betreten, daß der so lästige Zug in den Wartesälen vollständig vermieden wird und daß die Wartesäle directes Licht erhalten.«¹⁰⁷

Vor allem raumklimatische Gesichtspunkte sowie Fragen der bestmöglichen Beleuchtung bewirkten demnach eine leichte Verlagerung der Wartesäle, die dadurch nicht länger den direkten Zugang zu den Bahnsteigen ermöglichten. Zudem wollten aber offenbar auch einige Reisende entgegen der sonstigen Praxis die Wartesäle überhaupt gar nicht mehr aufsuchen. Quassowski führt zu diesem letzten Punkt der veränderten Gewohnheiten der Reisenden an:

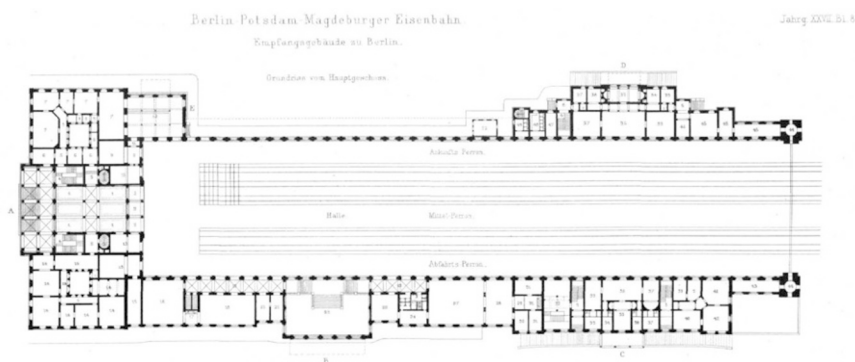
»Da es besonders im Local- und Extrazug-Verkehr hier üblich ist, daß das Publikum gleich bei der Ankunft auf dem Bahnhofe in die Wagen steigt, so ist solches durch getroffene Einrichtung wesentlich erleichtert, und werden diejenigen Reisenden, welche es vorziehen, bis kurz vor dem Abgange der Züge in Wartesälen resp. in der Restauration sich aufzuhalten, weniger genirt.«¹⁰⁸

Offenkundig wurde mit der Anordnung des Korridors an der Perronseite also erstmals nicht nur nachweislich eine Trennung der Wartenden nach Reisedauer und Reiseentfernung vorgenommen, was für sich genommen bereits einer bedeutenden Differenzierung des systemischen Wartens gleichkommt. Vielmehr wurde mit dieser baulichen Einrichtung auch einer veränderten bzw. beschleunigten Abfahrtspraxis Rechnung getragen bzw. die Praxis der Umgehung der Wartesäle durch die getroffene Einrichtung stimuliert. Diese nunmehr beschleunigte Abfahrtspraxis, die dem systemischen Warten in dafür eingerichteten Räumlichkeiten weniger Bedeutung zumaß, wurde demnach vor allem von der Gruppe der Pendler und Ausflügler getragen, die wahrscheinlich später als andere Reisende am Bahnhof eintrafen und die Wartezeit am Bahnhof der nur kurzen Fahrtdauer verhältnismäßig anpassen wollten. Der Abschluss der Wartesäle gegen Zugluft und durchströmende Reisende ließ diese Raumgruppe damit hier erstmals weniger als Schleuse denn als optionales Raumangebot erscheinen.

¹⁰⁷ Ebd., 25f.

¹⁰⁸ Quassowski, »Der Personenbahnhof der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin«, 26.

Abbildung 37: Grundriss Potsdamer Bahnhof in Berlin mit Wartesaal IV. Klasse (16), Büffet (17), Wartesaal III. Klasse (18), Korridor (19), Toiletten (20, 30), Eingangshalle (23), Wartesaal II. Klasse (27), Wartesaal I. Klasse (22), Damenzimmer (24), Toilette für Damen (25), Speisesaal (28), Büffet (29).



Quelle: Zeitschrift für Bauwesen 1877, Atlas, Blatt 8.

Der mit der Platzierung des bahnseitigen Korridors entsprochenen (oder stimulierten) Beschleunigung des Verkehrsablaufs geschah jedoch wohlgerne auf Kosten der psychologisch so zentralen Sichtverbindung vom Wartesaal zum Erwartungsobjekt (dem Zug). Der vormals fast überall etablierte Direktzugang wurde im Potsdamer Bahnhof durch das Zirkulationsmedium des Korridors getrennt, was Quassowski noch weit vor Fertigstellung Baus im Jahr 1869 folgendermaßen zu kompensieren suchte:

»Die Wartesäle selbst, die komfortabel eingerichtet und durch direktes Seitenlicht erleuchtet werden, konnten nach dieser Anordnung mit der Perronhalle theilweise nicht in direkter Verbindung stehen, sondern sind durch einen Korridor von ihr geschieden worden. (...) den Nachtheil, dass ein Theil des wartenden Publikums die Züge nicht beobachten kann, hofft man durch durchgängige Anordnung von Glashüren zu beseitigen.«¹⁰⁹

Auch nach Fertigstellung des Bahnhofes versuchte Quassowski der inzwischen entgegengebrachten Kritik dieser Anordnung mit dem gleichen Transparenz-Argument zu begegnen:

»Da die Wartesäle außerdem in jedem Felde eine Glashür nach dem Corridor erhalten haben, welcher nur durch offene Bogenöffnungen von dem Perron getrennt ist, und somit der Zug und der Verkehr an demselben vom Wartesaal aus genügend übersehen werden kann, so ist auch dem Vorwurf gegen eine derartige Anordnung

109 Julius Ludwig Quassowski, »Der neue Bahnhof der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Berlin.«, *Deutsche Bauzeitung* III., Nr. 19 (1869): 219.

begegnet daß das Publikum beim Herannahen der Abfahrtszeit ängstlich und unruhig wird, weil die Säle nicht direct am Perron liegen.«¹¹⁰

Typisch für die Entstehungszeit dieser Zitate waren Architekten und Ingenieure der 1860er und 1870er offenbar in vollem Bewusstsein der psychologischen Herausforderungen des systemischen Wartens und versuchten möglichst die moderne Urangst des Verpassens mittels Sichtbeziehungen zum Gleis aufzufangen. Tatsächlich kamen die geschaffenen Sichtbeziehungen zum Zug durch die Glastüren aber nicht allen wartenden Reisenden zugute. In besonderem Maße dürfte dieser Umstand für weibliche Reisende zugetroffen haben, die – wie auch in vielen anderen Bahnhöfen – über gar keine Sichtbeziehung zu den Zügen in der Gleishalle verfügten, da das Damenzimmer straßenseitig angeordnet und damit die Sichtbeziehung zur Gleishalle von dazwischenliegenden Toiletten und Waschzimmern blockiert wurde.

Ausgehend vom Arrangement und der Funktionen der Korridore lassen sich mit dem Potsdamer Bahnhof somit zusammenfassend erste leichte Veränderungen des bis dahin etablierten, stationären Warteimperativs nachweisen. So mussten in den frühen 1870er Jahren offenbar nicht mehr alle Reisende gleichsam die Wartesäle aufsuchen, sondern favorisierte eine Teilgruppe – wie in England – die Züge direkt und ohne Umwege zu besteigen. Die Wartesäle wurden demnach aufgrund der lokalen Verkehrsspezifik eines Großstadtbahnhofes mit einer Vielzahl von Vorort- und Sonderfahrten nur mehr »von einen Theil des Publikums benutzt«¹¹¹, wodurch das verkehrliche Warten eine erste Form der Differenzierung in Form seiner *Verkürzung* und seiner *räumlichen Verlagerung* bzw. Abschottung erfuhr.

Mittel- und Kopfbahnsteig und temporäre Nutzung des Kopfgebäudes

Eine weitere Differenzierung des verkehrlichen Wartens wurde durch die Einrichtung eines Mittel- und Kopfbahnsteiges erzielt. Aus Gründen der Betriebssicherheit sollten die fünf verfügbaren Gleise nicht mehr überschritten werden, sodass ein »Mittel-Perron« im Zentrum der Gleishalle installiert wurde, der einen schienenfreien Einstieg in jene Züge gewährleistete, die in der Mitte der Gleishalle abgestellt wurden. Dem Mittelperron vorgeschaltet lag ein Kopfbahnsteig, der auch eine Verbindung zum Wartesaaltrakt ermöglichte. Dieser Mittelbahnsteig wurde jedoch nicht für fahrplanmäßige Fahrten des Fernverkehrs genutzt, sondern war lediglich »für einzelne Local- und Extrapzüge und für den Verbindungsbahn- Verkehr«¹¹² bestimmt. Wenngleich die Mehrheit des Reisepublikums in etablierter Art und Weise den Zugang über den Seitenflügel nahm, bestand die Neuheit im Neubau des Potsdamer Bahnhofs somit darin, dass für spezielle Züge eine kopfseitige Erschließung vorgenommen wurde. Mit anderen Worten: Einer kleinen, aber wachsenden Gruppe von Reisenden war es für den Stadt- und Ausflugsverkehr nunmehr gestattet, einen gänzlich anderen Zugang zum Zug zu wählen.

110 Quassowski, »Der Personenbahnhof der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin«, 26.

111 Ebd.

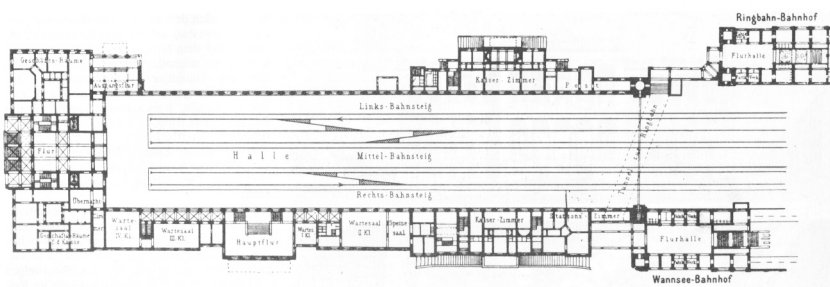
112 Quassowski, »Der Personenbahnhof der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin«, 21.

Vor allem Reisende, die über Abonnementkarten und Retourtickets verfügten,¹¹³ kamen dadurch mit dem eigentlichen Wartesaaltrakt im Seitenflügel überhaupt gar nicht mehr in Berührung und umgingen die sonst übliche Praxis des Zwischenaufenthalts in den Wartesälen. Stattdessen nutzten sie das Kopfgebäude als (beschleunigten) Hauptzugang und den Kopf- bzw. Mittelperron als Zirkulations- und Aufenthaltsort, wenn sie nicht ohnehin gleich die Züge bestiegen und darin die Abfahrt erwarteten.

Wenngleich die Mehrheit der Reisenden nach wie vor über den Seitenflügel in die Züge einstieg und die Erfahrung einer gewissen stationären Schleusung durchlebte, zeigte der Potsdamer Bahnhof eine stärkere, für diese Zeit symptomatische Differenzierung des Reisepublikums hinsichtlich gewandelter Ansprüche, was sich auch in der unterschiedlichen Verhandlung des temporären Kurzaufenthalts vor Abfahrt ausdrückte. Alte und neue Abfahrtsmodi – jene des Warteimperativs und jene des direkten und umweglosen Zugangs – lagen in diesem Bahnhof dicht beieinander, weshalb er eine Hybridstellung innerhalb der Entwicklung in Richtung der noch stärker auf beschleunigte Zirkulation ausgerichteten Großstadtbahnhöfe einnimmt.

Lokalbahn-Erweiterungen des Potsdamer Bahnhofs (1891): Verlagerung des Wartens vom Saal auf den Bahnsteig

Abbildung 38: Grundriss des Potsdamer Bahnhofs Berlin. Rechts und links der Hallenausfahrt wurden 1891 zwei Anschlussbahnhöfe für den Lokalverkehr errichtet, die – im Gegensatz zum Fernbahnhof – über keinerlei Wartesäle mehr verfügten.



Quelle: Berger 1987.

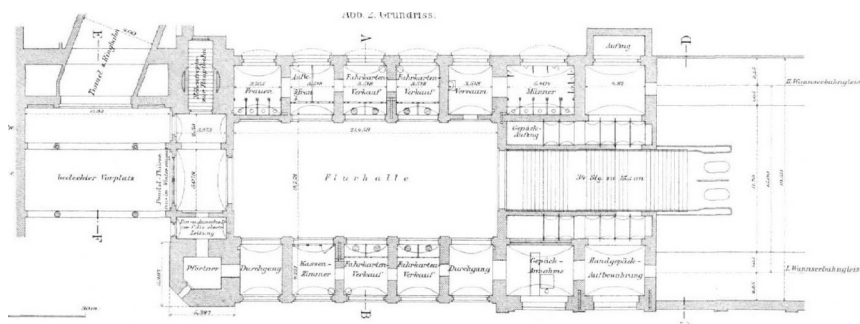
Das immense Stadtwachstum Berlins und der wachsende Lokalverkehr bedingten zum Ende des 19. Jahrhunderts nochmals die Erweiterung des Potsdamer Bahnhofes um den Bau zweier neuer Flügelbahnhöfe für die Ringbahn und die Wannseebahn. Mit diesen 1891 eröffneten, nahezu identischen Anbauten wurden der Fern- und Lokalverkehr des Potsdamer Bahnhofes voneinander getrennt. Ein auf der Ostseite gelegenes Gebäude vermittelte den Übergang zur Ringbahn, ein auf einer Westseite gelegenes Gebäude jenen zur Wannseebahn, die den Vorortverkehr in Richtung der aufblühenden Stadtgemeinden Schöneberg, Steglitz und Zehlendorf erschloss. Die Gebäude wur-

113 Vgl. ebd., 23.

den durch einen sechs Meter breiten Tunnel mit dem Hauptgebäude des Potsdamer Bahnhofes verbunden an deren Enden Treppenaufgänge zu den im Niveau gegenüber dem alten Bahnhof nochmals höherliegenden Abfahrtsgleisen führten. Die hier herauszustellende Besonderheit lag nun darin, dass sich in diesen Gebäuden erstmals im deutschen Kontext keine eigens eingerichteten Wartesäle oder gar Warteräume mehr befanden (siehe Abbildung 39), denn:

»Bei Vorortbahnhöfen pflegt die Mehrzahl der Reisenden die Warteräume nicht aufzusuchen, sondern sich unmittelbar nach den Bahnsteigen zu begeben, um dort die Ankunft der Züge zu erwarten.«¹¹⁴

Abbildung 39: Grundriss des Anschlussbahnhofs der Wannesebahn an den Potsdamer Bahnhof.



Quelle: Zeitschrift für Bauwesen 1893, Atlas Blatt.47.

Auf den überdachten Bahnsteigen angekommen standen den Reisenden eine Reihe neuer, wenngleich weit weniger komfortabler Warteinfrastrukturen in Form von dopsitzigen Bänken und kleinen Warthäuschen zur Verfügung. Während die Sitzbänke durch »mit hohen Rück- und Seitenwänden Schutz gegen Wind und Wetter« ermöglichen sollten, wurden zudem auf den Stationen der Wannesebahn »allseits geschlossene heizbare Warthäuschen aufgestellt.«¹¹⁵

Zusammenfassend repräsentierten diese beiden Anbauten, dass der präparatorische Aufenthalt vor Abfahrt mit Etablierung des Vorortverkehrs eine neue effiziente Form erhielt, die zunehmend in Opposition zur würdevollen Kultivierung des (längeren) Wartens im Fernbahnhof zu stehen begann. Zum einen ließen die Routine, Regelmäßigkeit und Zeiteffizienz der Reisenden, aber auch der dichte Takt der Züge¹¹⁶ ein Verweilen in Wartesälen nicht mehr notwendig erscheinen, zum anderen verhin-

114 Paul Michaelis, »Die Beseitigung des Schienenüberganges des Breitenweges in Magdeburg-Neustadt.«, *Zeitschrift für Bauwesen* LII., Nr. 7-9 (1902): 375.

115 »Der Bau der Wannesebahn und die Umgestaltung des Potsdamer Bahnhofes in Berlin.«, *Zeitschrift für Bauwesen* XLIII. (1893): 432.

116 Züge zwischen dem Potsdamer Bahnhof und Zehlendorf verkehrten in den 1890er Jahren bereits im Fünfminutentakt.

Räumen. Diese Verlagerung des Wartens vom Gebäude auf den Bahnsteig ging auch mit einem deutlichen semantischen Wandel einher, denn die Gebäude der beiden Flügelbahnhöfe wurden – dem Charakter ihres transitorischen Massenverkehrscharakters entsprechend – fortan nicht mehr Empfangsgebäude, sondern nur noch treffend als »Abfertigungsgebäude«¹¹⁷ bezeichnet.

8.4.2 Frankfurt a.M. (1888)

Mit einer Fläche von ca. 40.000 m², seinen 18 Gleisen und einem 220 Meter breiten stadtseitigen Kopfgebäude gilt der Neubau des »Frankfurter Centralbahnhofes« zweifellos als Prototyp eines großstädtischen Kopfbahnhofs. Der im August 1888 eröffnete, maßgeblich von Hermann Eggert und Johann Wilhelm Schwedler verantwortete Bahnhofsbau vereinigte drei einzelne zuvor nebeneinander liegende Bahnhofsgebäude und wurde in einem internationalen Wettbewerbsverfahren als Denkmal- und Repräsentationsbau intendiert, der von überzeitlicher Qualität sein und bis ins kommende Jahrhundert hinein Geltung haben sollte.

Eingebettet in eine klassizistische Stil- und Formsprache und einer nahezu vollständig durchgeführten Symmetrie wurden in der damals größten europäischen Bahnhofsanlage moderne Neuerungen der optimierten Verkehrsführung etabliert. So verfügte der Frankfurter Hauptbahnhof durch ein den Funktionsabläufen entsprechendes System der Raumfolgen und übersichtliche Verbindungswege über eine für damalige Vorstellungen optimale Zirkulation der Reisenden. Gesetztes Ziel sollte es laut dem verantwortlichen Bauleiter Eggert sein, den Reisenden eine »erforderliche Uebersicht zu geben, um sich leicht zurechtzufinden, und dieselben so in die Wartesäle zu vertheilen, daß sie die von den verschiedenen Bahnsteigen abfahrenden Züge auf kürzestem Wege und ohne störende Gegenströmungen erreichen könnten.«¹¹⁸ Um die Personenströme zu optimieren, wurden dazu die Raumgruppen ab Eintritt in den Bahnhof entlang der drei zentralen Passagierfunktionen des Fahrkartenkaufs, dem Warten und dem Betreten der Gleise in eine »naturgemäße Folge«¹¹⁹ gebracht. Diese Konzeption ließ die Frankfurter Grundrissdisposition zum Paradebeispiel einer »Prozessarchitektur« werden, in dem das »Phantasma universeller Prozessierung und reibungslosen Betriebs«¹²⁰ durch Vermeidung von Kreuzungen und Gegenströmungen realisiert wurde. Der Frankfurter Centralbahnhof bildete damit nicht weniger als »die »Summe« aller vorausgegangenen Lösungen.«¹²¹

Wesentliches Element des optimierten Verkehrsflusses und reibungslosen Betriebs markierte ein 17m tiefer Kopfbahnsteig, der nach Durchschreiten der zentralen Eingangshalle erreicht wurde und die gesamte Breite der Gleishalle (198m) ausfüllte. Flankiert wurde dieser Kopfbahnsteig vom Novum seitlicher Ausgänge an den beiden Enden des Kopfbahnsteiges hinter denen außerhalb des Bahnhofes gelegene, überdachte

117 »Der Bau der Wanneseebahn und die Umgestaltung des Potsdamer Bahnhofes in Berlin.«, 436.

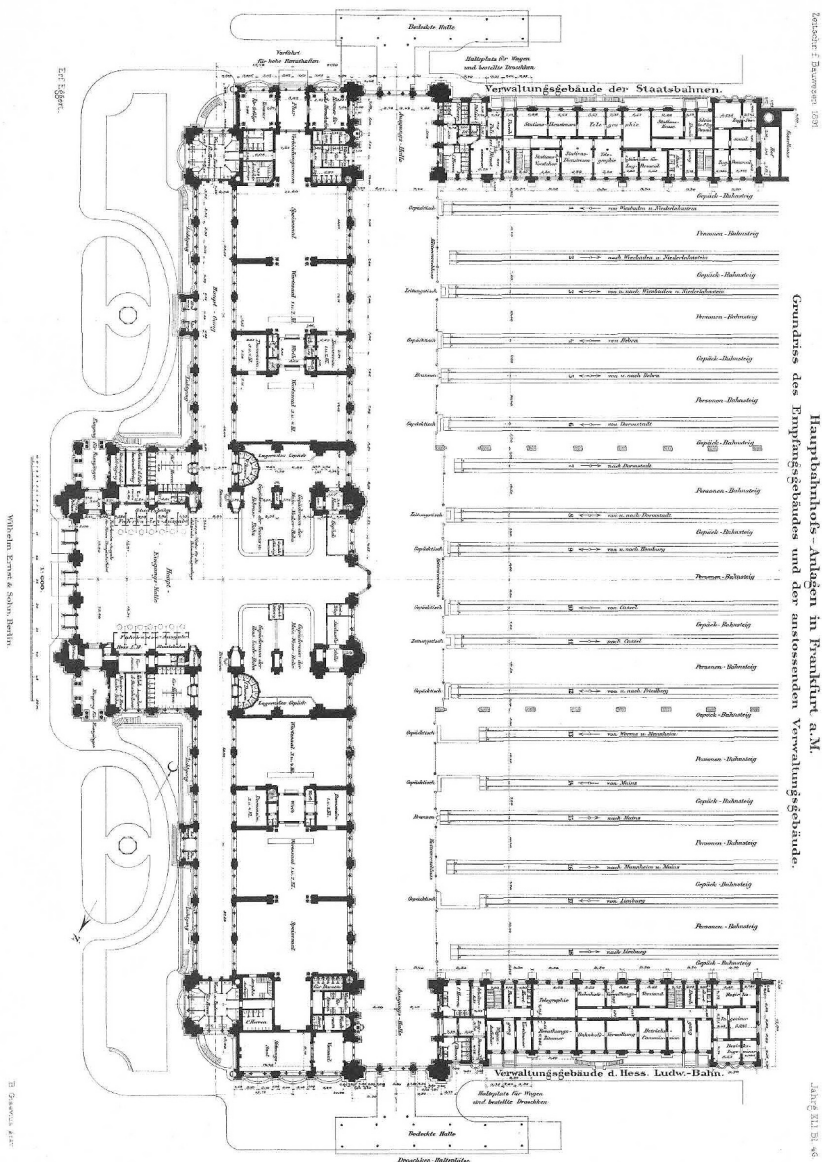
118 Hermann Eggert, »Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes in Frankfurt a.M.«, *Zeitschrift für Bauwesen* 41, Nr. 10 (1891): 402.

119 Ebd., 404.

120 Jany, »Operative Räume. Prozessarchitekturen im späten 19. Jahrhundert«, 35.

121 Krings, »Bahnhofsarchitektur: deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus«, 229.

Abbildung 40: Grundriss des neuen Centralbahnhofes Frankfurt a.M.



Quelle: Zeitschrift für Bauwesen 1891, Atlas Blatt.46.

Droschkenhallen den weiterführenden Verkehr in die Stadt vermittelten. Durch den breiten Kopfbahnsteig und die seitlichen Ausgänge konnten die Personenströme ankommender Reisender optimal aus dem Bahnhof geleitet und dabei Kreuzungsverkehre mit abreisenden Passagieren aufgrund der großen Ausweichfläche minimiert werden. Die im vorangegangenen Beispiel des Potsdamer Bahnhofs bereits partiell und temporär praktizierte kopfseitige Erschließung (für den Extrazug- und Vorortverkehr) wird damit in Frankfurt nunmehr vollends als Standardlösung etabliert. In der Folge werden mit dem Kopfbahnhof Frankfurter Typs fast alle Funktionen, die vormalig durch seitlich gelegene Empfangsgebäude erfüllt wurden, durch die kopfseitige Erschließung getauscht.¹²² Demnach fungiert hier nicht mehr das seitliche Empfangsgebäude als zentrale Verkehrs- und Zirkulationsfläche, sondern ein verbreiteter Kopf- oder Querbahnsteig nahm die Zirkulationsfunktionen ab- und anreisender Personenströme in sich auf. Während die riesige Zirkulationsfläche abreisende Passagiere nach Fahrkartenkauf und Gepäckannahme auf gleichrangige Zungenbahnsteige vermittelte, die einen sicheren Einstieg in die Züge ohne jegliche Gleisüberschreitungen ermöglichten, konnten ankommende Reisende den Bahnhof über die seitlichen Ausgänge des Kopfbahnsteigs unmittelbar verlassen.

Zäsur für die bau- und kulturhistorische Betrachtung des verkehrlichen Wartens ist dabei nun aber, dass der breite Kopfbahnsteig nicht exklusiv der reibungslosen Zirkulation diene, sondern er angesichts der immens gewachsenen Passagierzahlen unter anderem auch »(...) zum Aufenthalt des Publicums bestimmt« war. Mit ihm sollte »eine Ueberfüllung der auch für den Gepäckverkehr bestimmten hinreichend breiten Zungensteige vermieden werden.«¹²³ Neben dieser Entlastungsfunktion wurde der Kopfbahnsteig jedoch zugleich auch mit Bänken zum Aufenthalt sowie mit Trinkbrunnen und Zeitungstischen, Schreibpulten, Telegrafentische sowie mit Tafeln für öffentliche Anzeigen ausgestattet. Diese Funktions- und Servicevielfalt lässt vermuten, dass die staatlichen Bahnbehörden das systemisch notwendige Warten weit mehr als zuvor vom stationären Aufenthalt in den Wartesälen auch zusätzlich in die Fläche zu verlagern versuchten. Diese These wird nicht zuletzt dadurch gestützt, dass anders als zuvor nunmehr die Gleishalle »dem Verkehr des Publicums völlig freigegeben«¹²⁴ wurde. Wie aus dem Grundriss (Abbildung 40) ersichtlich wird, war es den Reisenden nach Fahrkartenkauf und Gepäckaufgabe somit entweder möglich, den (althergebrachten) »Umweg« über die Wartesäle (und dortigen Aufenthalt) zu nehmen und erst von dort aus den Kopfbahnsteig sowie anschließend die Zungenbahnsteige zu betreten. Oder Reisende konnten alternativ den Kopfbahnsteig *direkt* von der Eintrittshalle und *ohne* Nutzung der Wartesäle betreten. Interessanterweise bestanden die ursprünglichen Frankfurter Planungen sogar darin, den Kopfbahnsteig als Hauptverkehrszone zu entwickeln und Reisende erst von dort aus in die Wartesäle zu verteilen. Die Akademie für Bauwesen, die das dem Wettbewerb zugrunde gelegte Bauprogramm nochmals überprüfte, äußerte jedoch Bedenken, »daß es dabei schwerlich zu ermöglichen gewesen sein würde, für

122 Vgl. Radlbeck, »Bahnhof und Empfangsgebäude«, 49.

123 H. Wegele, »Die Hauptbahnhofs-Anlagen in Frankfurt a. M.«, *Zeitschrift für Bauwesen* XLI., Nr. 1-3 (1891): 101.

124 Eggert, »Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes in Frankfurt a. M.«, 412.

die Reisenden ein so leichtes Zurechtfinden zu schaffen, wie bei der anderen Lösung.«¹²⁵ Diese andere Lösung bestand darin, die Wartesäle von der Mitte der Eingangshalle aus »durch stattlich gewölbte Gänge von 7,5m Breite«¹²⁶ erreichbar zu machen, an denen sich auch die Mehrheit der Verkaufsläden für Zigarren und Zeitungen befanden. Dem Kopfbahnsteig wurde daher noch eine weitere Zirkulationsebene im Inneren des Empfangsgebäudes vorgeschaltet, die zunächst den Weg zu den Wartesälen vermittelte.

Wenngleich die Wartesäle in diesem Prototyp des modernen Großstadtbahnhofs auch gänzlich umgangen werden konnten, hatten sie im überzeitlich intendierten Baukonzept dennoch weiterhin ihren Platz gefunden und ergänzten damit das auf dem Querbahnsteig »verflüssigte« Warten um die traditionell »stationären« Einrichtungen. Trotz des in Fläche und Bedeutung gewachsenen Querbahnsteigs zeigte sich entsprechend eine nach wie vor deutliche Zentralität der Wartesäle in der Grundrissdisposition. Wenn die Intention dieses Baus darin bestand, noch über viele Jahrzehnte als Standard für den Bahnhofsbau zu fungieren, so wurde das etablierte Konzept des stationären Wartens aus Sicht der Planer demnach offenbar als nicht weniger überzeitlich und zukunftsicher betrachtet als das neue Konzept des optimierten Verkehrsflusses durch die Einrichtung selbstorganisierter Zirkulationsflächen. Das stationäre Warten bildete somit trotz der im Gesamten auf den reibungslosen Fluss abzielenden Konzeption von »Prozessarchitekturen« weiterhin einen festen Bestandteil. In Analogie zur bereits angeführten, effizienzsteigernden Vorschaltung von Sekretariaten im organisationalen Kontext vermerkt Jany hinsichtlich der Bedeutung von Wartezonen im modernen Bauwesen:

»Für die Sicherung möglichst kontinuierlicher Übertragungsprozesse erscheint das Einrichten von Diskontinuitäten wesentlich. Elemente, die sich als prozessarchitektonische »Zwischenspeicher« kennzeichnen lassen, wie Warteräume, Speicherrutschen oder Verteilregale, ermöglichen gerade dadurch effiziente Übertragungen, dass sie Aufstauungen und Verzögerungen provozieren und dadurch Anschlüsse produzieren.«¹²⁷

Entsprechend dieser Prozesslogik stellte sich der Frankfurter Centralbahnhof als ein Nebeneinander funktionaler Zonen der *Zirkulation* und der zwischenzeitlichen *Retardierung* von Strömen dar. Ferner als Mischform eines »stationären« und eines in der Fläche »verflüssigten«, weniger konkret raumgebunden Wartens auf der selbstorganisierten Zirkulationsfläche des Kopfbahnsteiges.

Für das stationäre Warten wurde ein der Gleishalle vorgelagerter, flacher Kopfbau errichtet, in dem sich vier riesige Säle identischer Fläche für Reisende erster und zweiter sowie dritter und vierter Klasse sowie ein jeweils angeschlossener Speisesaal befanden. Darüber hinaus erfolgte die für jene Zeit typische Differenzierung des wartebezogenen Raumprogramms in Form der Einrichtung eines speziellen Fürstenzimmers in »gediegener und behaglicher Pracht«¹²⁸ und einem Raum für »Höchste und Allerhöchste

125 Ebd., 403.

126 Ebd.

127 Jany, »Operative Räume. Prozessarchitekturen im späten 19. Jahrhundert«, 38.

128 Eggert, »Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes in Frankfurt a.M.«, 414.

Herrschaften«. Zudem durfte natürlich die inzwischen obligatorisch gewordene Errichtung zweier zwischen den Wartesälen platzierter Damenzimmer mit eigenen Toilettenräumen nicht fehlen. Die Besonderheit der Damenzimmer bestand jedoch darin, dass nunmehr nicht nur die oberen Wagenklassen über ein Damenzimmer verfügten, sondern auch erstmals die dritte und vierte Wagenklasse eine geschlechtsspezifische Differenzierung des Raumprogramms erfuhr. Die Wartesaalgruppen befanden sich jeweils links und rechts der Mittelachse¹²⁹ und lagen damit – wenngleich in Sichtbeziehung – in einiger Entfernung zu den Zungenbahnsteigen.

Abbildung 41: Erweiterung des Wartens in die Fläche: Bahnsteighalle des neuen Centralbahnhofes von Frankfurt a.M. mit breitem Kopfbahnsteig und zu den Zügen führenden Zungenbahnsteigen (Radierung um 1888).



Quelle: DB Museum.

Die Innenraumgestaltungen der Wartesäle fielen dem selbstgewählten Status eines ikonischen Repräsentationsbaus entsprechend besonders würdevoll aus und dies offenbar klassenübergreifend. Horizontale Decken aus Ziegelgewölben wurden zwischen sichtbar gelassene Eisenträger installiert, die abwechslungsreiche Kassettierungen erzeugten. Die Beleuchtung der feuersicher konstruierten Wartesäle erfolgte durch riesige, »in reicher Schmiedetechnik durchgeführte Kronleuchter«¹³⁰ und zahlreiche Wandleuchter sowie durch leicht getönte Oberlichter, die den Räumen eine »behagliche Stimmung«¹³¹ geben sollten. Die Fenster wurden mit Kathedralglasfüllungen versehen, die Decken mit Stuckgesimsen und die Bogenöffnungen zwischen den Wartesälen erster und zweiter Klasse mit Marmorsäulen eingefasst. Anholzvertäfelten Wänden wurden

129 Der Bahnhof war links und rechts seiner Mittelachse in zwei quasi identische Teile aufgegliedert, die von jeweils eigenständigen Bahnverwaltungen (der Hess. Ludwigsbahn und den Preußischen Staatsbahnen) betrieben wurden und jeweils über eigenständige Warte- und Restaurationsbereiche verfügten.

130 Eggert, »Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes in Frankfurt a.M.«, 413.

131 Ebd., 414.

gußeisern umkleidete Wasserheizkörper, große Buffetschränke platziert und Sitzbänke eingelassen, die mit der Vertäfelung eine organische Verbindung eingehen sollten. Die Färbung der Saalwände wurde in »Steintönen, unter spärlicher Anwendung farbenreichen Schmuckes«¹³² ausgeführt, die ebenfalls eine behagliche und beruhigende Wirkung erzielen sollten. Den Speisesälen wurden Toiletten und Waschräume angeschlossen, die in Frankfurt derart aufwendig ausgestaltet wurden, dass in ihnen ganze Bäder eingerichtet wurden, die wahrscheinlich von Passagieren mit besonders langen Umsteigezeiten genutzt werden sollten.

Abbildung 42: Frankfurt a.M.: Wartesaal erster und zweiter Klasse mit dahinterliegendem Speisesaal.



Quelle: Zeitschrift für Bauwesen 1891, Jahrgang XLI., Atlas Blatt 50.

Wie aus Abbildung 42 hervorgeht, waren die Wartesäle der ersten und zweiten Klasse durchgängig mit Tischgruppen ausgestattet, an denen jeweils sechs mit Rohrgeflecht bespannte Stühle angeordnet waren. Die Stellung der Tische zueinander ist als aufgelockert zu bezeichnen, die Abstände sind eher groß und schaffen keinesfalls den Eindruck beengter Verhältnisse. Ferner suggeriert die allein durch Tische und Stühle organisierte Möblierung, dass die Praxis des Wartens in Frankfurt – wie so oft im deutschen Kontext – offenbar unmittelbar mit dem Konsum von Speisen und Getränken in Verbindung stand. Auf jedem Tisch stehen bereits Wasserflaschen und Gläser bereit, der angrenzende Schanktisch dürfte jedoch eine Reihe weiterer Getränke und Speisen auf die Tische befördert haben. Aufwendigere Mahlzeiten wurden dagegen im angrenzenden Speisesaal eingenommen. Zudem war es angesichts bereitgestellter Aschenbecher

132 Ebd., 413.

auf den Tischen in den Wartesälen erlaubt zu rauchen. Weiterhin ist zu bemerken, dass die Sitzkonstellationen an den Tischen die soziale Interaktion befördert haben dürfte. Es sind weder Einzeltische noch Zwei-Personen-Tische zu erkennen, sodass Alleinreisende oder Paare meist mit anderen Reisenden am selben Tisch saßen, aßen und tranken. Die Wartepraxis dürfte demnach in den meisten Fällen von einer relativ starken Nähe zu unbekannten Mitreisenden geprägt gewesen sein.

Wie ebenfalls aus der genannten Abbildung ersichtlich wird, nahm im Spektrum all dieser luxuriösen Gestaltungselemente eine in schmiedeeisernem Gitter aufgehängte Uhr den zentralen und gut einzusehenden Platz im Übergang zwischen den Sälen ein. Diese Uhr vermochte dabei das lineare Zeitregime des modernen Lebens im Allgemeinen und das Zeitregime der Eisenbahnen im Besonderen zu symbolisieren. Die übergreifende Zentralität des Zeitbezugssystems, derer sich die Passagiere im Wartesaal stets vergewissern mussten, materialisierte sich damit folgerichtig auch in der Anwesenheit von Zeitmessgeräten. Diese Uhr ist es zugleich, die jenen Räume überhaupt erst die entscheidende Charakteristik des Transitorischen verleiht und die Säle in den besonderen Kontext einer neuen Mobilitäts- und Temporalkultur stellt. Mit anderen Worten: Während die Ausstattungsmerkmale dieser Wartesäle im Grund genommen auch anderen Versammlungssälen öffentlicher Gebäude jener Zeit ähnelten, war es insbesondere die zentrale Stellung der Uhr, die diese Räume (plakativ) zu Räumen werden ließen, die im Zeichen einer nur ihr eigenen Temporalität standen.

Bezüglich der Warteerfahrung in Frankfurt kann zusammenfassend festgehalten werden, dass die baulich-räumliche Rahmung des situativen Aufenthalts in einem der größten europäischen Bahnhöfe des späten 19. Jahrhunderts als überaus würdevoll und kultiviert bezeichnet werden konnte. Der Passagier in diesem modernen Großstadtbahnhof des späten 19. Jahrhunderts verbrachte seinen Aufenthalt im opulenten Umfeld eines ikonischen Verkehrsbaus, dessen prachtvolle Säle das gewachsene Selbstgefühl und die Stellung des industrialisierten Reisens repräsentierten. Dieser Gesamteindruck war angesichts der auch schon zuvor reich ausgestatteten Wartesäle älterer Stationen jedoch kein unbedingt neuer Anblick. Die wartebezogene Neuheit bestand vielmehr darin, die Wahl des Wartemodus nunmehr erweitern und nach Belieben modifizieren zu können. So konnten Passagiere sich entweder stationär im Wartesaal oder in der Restauration oder aber fluid auf der Zirkulationsfläche des Querbahnsteiges aufhalten. Der zuvor etablierte stationäre Warteimperativ konnte umgangen, die Bewegungsfreiheit wesentlich erhöht werden. Dieser für die Wahrnehmung des Wartens psychologisch wichtige Zugewinn an Bewegungs- und Handlungsfreiheit wurde jedoch von einer größeren Entfernung zum Erwartungsobjekt konterkariert. Obgleich der Aufenthalt in den Wartesälen eine Sichtbeziehung zu den einfahrenden Zügen ermöglichte, war die Distanz zwischen Wartesaal und Bahnsteig durch den dazwischengeschalteten Querbahnsteig im modernen Großstadtbahnhof ungleich größer. Da die Situation auf dem stark frequentierten Kopfbahnsteig nur schwerlich zu überblicken war, dürften die meisten Reisenden aufgrund wachsender Nervosität vor Abfahrt den stationären Aufenthalt nicht bis zur letzten Minute in den Wartesälen verbracht, sondern das Warten einige Minuten vor Abfahrt auf den Kopfbahnsteig verlagert haben. Zudem steht auf Grundlage der Auswertung des knappen Bildmaterials zu vermuten, dass angesichts der gewählten Möblierungen – zumindest jene der ersten und zweiten Klasse – der sta-

tionäre Aufenthalt keine Abschottung, sondern eine tendenziell hohe Soziabilität und kommunikative Charakteristik gegenüber unbekannten Mitreisenden aufwies.

8.5 Rezeptionsgeschichte des verkehrlichen Wartens (1870-1900)

Im Sinne einer Rekonstruktion der Innenperspektive des Wartens sollen nun wiederum die rezeptionsgeschichtlichen Niederschläge des verkehrlichen Wartens im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts beleuchtet werden. Trotz des Durchbruchs der Eisenbahnen zum unangefochtenen Massenverkehrsmittel und einer immensen weltweiten Bedeutungssteigerung der Eisenbahnen können Aussagen zur Verhandlung, Praxis und Erfahrung des Wartens hier wiederum nur anhand sehr weniger Quellen getroffen werden, die direkt und explizit auf das Phänomen rekurrieren. Die folgende Selektion repräsentiert dazu die aussagekräftigsten Ergebnisse einer breiten Suchbewegung in der Vielfalt literarischer Gattungen und kann gleichwohl aufgrund des riesigen Korpus keinen Anspruch auf Vollständigkeit gewähren.

8.5.1 Lyrik

Wie innerhalb der beiden zurückliegenden Entwicklungsphasen des Eisenbahnwesens zeigte auch die Lyrik des späten 19. Jahrhunderts kein signifikantes Interesse an der vertieften Beschäftigung mit dem Motiv der neuerlichen Mensch-Maschine-Interaktion, sondern bearbeitete primär abstraktere und symbolisierendere Motive. Eine entscheidende Ausnahme bildete hier jedoch die in den 1880er Jahren einsetzende Strömung des Naturalismus, die sich ausgehend von der deutschen Lyrik auch in Epik und Dramatik auszubreiten begann. Diese Stilrichtung verfolgte das Ziel, die Wirklichkeit ohne jegliche Ausschmückungen oder subjektive Ansichten exakt abzubilden. Anspruch des Naturalismus war die Genauigkeit der Milieubezeichnung sowie die strikte Abhängigkeit der geschilderten Figuren von ihrer Umwelt aufzuzeigen. Diese stilistische und perspektivische Entwicklung markierte damit die Ankunft der Lyrik in der Moderne.

Einer der wichtigsten Vertreter des lyrischen Naturalismus war der Dichter *Detlev Freiherr von Liliencron* (1844-1909), der erstmals moderne Alltagsphänomene und lebensweltliche Umstände in den Vordergrund seiner Werke stellte. Er gab den sonst klassischen Ich-Bezug des Dichters auf, quittierte das sonst übliche Schwelgen in romantisch-verklärten Erinnerungen und gab die symbolisierende Überhöhung zugunsten einer realistischeren Schilderung und eines Reizes der Gegenstände auf. Diese Form der Lyrik sah schließlich im technischen Gegenstand der Eisenbahn ein faszinierendes Phänomen und keine mythische Erscheinung.¹³³ Von Liliencron widmete sich in mehreren Gedichten der Eisenbahnthematik, wobei im Folgenden besonders ein Gedicht herausgegriffen wird, das explizite Bezüge zum verkehrsbezogenen Warten aufzeigt. In seinem in den 1890er Jahren entstandenen Liebesgedicht *Ich war so glücklich* wird das lyrische Ich ganz im Sinne des naturalistischen Interesses an neuen Wahrnehmungsfeldern zum Beobachter einer Bahnhofsszenerie. Im Rahmen eines sommerlichen Aus-

133 Vgl. Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, 162.

flugs zu einem Jahrmarkt in einer anderen Stadt erwartet das lyrische Ich frisch verliebt seine Begleitung im Wartesaal eines Bahnhofs und schildert die Situation in einer Passage wie folgt:

»(...)

Welcher Wirrwarr

Auf dem großen Bahnhofe.

An allen Schaltern Gedränge;

Viele Sprachen umtönen mich;

Rote Reisebücher stechen aus allen Händen.

In den Hallen und Sälen und Fluren

Wartende,

Sich Treffende,

Schwatzende (...)

Und im Mittelbau

Wart« auch ich,

Umbrandet

Von Menschenwogen

(...).«¹³⁴

Entgegen der sonst üblichen lyrischen Beschäftigung mit den vertrauten Schauplätzen von Wald, Heide, Garten oder Stube sieht sich der Naturalist von Liliencron hier als Beobachter einer städtischen Alltagsszene, die auch das Alltagsphänomen des Wartens einschließt. Das Gedicht kann damit als erstes Gedicht überhaupt gelten, das innerhalb der deutschsprachigen Lyrik das verkehrliche Warten explizit thematisierte und das lyrische Ich bewusst in das Stadium des selbsterlebten Wartens einbezieht (Wart« auch ich). Zwar geht aus diesen wenigen Zeilen für die Rekonstruktion der verkehrlichen Warterfahrung im späten 19. Jahrhundert bis auf die offenbar hohe Personenfrequenz und ein gesteigertes Kommunikationsniveau in den Wartesälen kaum mehr hervor. Dennoch ist mit dieser Passage als erstaunlicher Befund festzuhalten, dass es trotz der bereits von Millionen Passagieren seit Jahrzehnten praktizierten Eisenbahnreise erst bis die in 1890er Jahre hinein dauerte, bis sich eine lyrische Figur erstmals mit dem Massenphänomen des systemischen Wartens auf Eisenbahnen befasste und sich selbst explizit als wartender Passagier verstand.

Die realitätsnahen Erfahrungen und die Begeisterung für die Mensch-Maschine-Interaktion des Naturalismus sollten jedoch bereits um 1900 jäh wieder verflachen. So resümiert Johannes Mahr zum lyrischen Ende der deutschen Kaiserzeit:

»Nur während einer kurzen Zeit, als in den achtziger Jahren die ersten Versuche naturalistischer Lyrik entstanden, (...) begann man, das Wechselverhältnis zwischen Mensch und Technik näher zu untersuchen, die gegenseitige Störung ebenso zu registrieren wie die von der Maschine ausgehende Möglichkeit neuen Lebens. Doch diese

134 Zitiert in ebd., 172f. [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

Ansätze wurden nicht weitergeführt. Aufs Ganze gesehen blieben die beiden Sphären strikt getrennt.«¹³⁵

In der Folge wurde das ›Lob der Maschine‹ rein auf die Bewegung reduziert, ohne dabei den Zweck der Maschinisierung oder die Wechselwirkungen mit dem menschlichen Leben in den Fokus zu rücken. Liliencrons Gedicht ist somit ein zentraler – wenngleich später – Meilenstein der kulturgeschichtlichen Verhandlung des hier im Mittelpunkt der Arbeit stehenden Alltagsphänomens. Trotz der späten Thematisierung erscheint das Phänomen hier als selbstverständlicher Reisebestandteil anerkannt und verinnerlicht worden zu sein.

8.5.2 Prosa

Für weitere Anhaltspunkte zur Rekonstruktion von Erfahrung und Rezeption des Wartens soll nun im Folgenden aus der deutschsprachigen Prosa eine Reihe von Novellen, Romane und Reiseberichte mit Eisenbahnbezug herausgegriffen werden, die eine zeitgenössische Rezeption des schwer greifbaren Temporalphänomens im späten 19. Jahrhundert erhellen sollen.

Den Auftakt bietet dazu *Peter Roseggers* (1843–1918) Ende der 1870er Jahre entstandene Novelle *Als ich das erstmal auf dem Dampfsagen saß* (1877), die als »wohl die bekannteste Eisenbahngeschichte des 19. Jahrhunderts«¹³⁶ bzw. als ein »Lesebuch-Klassiker«¹³⁷ des späten 19. Jahrhunderts gilt. Die Novelle des Österreichers wird hier deshalb herausgegriffen, weil sie angesichts ihrer literaturgeschichtlichen Zentralfunktion der Widmung gegenüber dem Eisenbahnmotiv möglicherweise einen besonders erleuchtenden Zugang zum zeitgenössischen Verständnis der Rolle des Wartens innerhalb der Eisenbahnreise bereithält. Leider muss jedoch konstatiert werden, dass sich die prominente Eisenbahnerzählung als wenig ergiebig für die vorliegende Fragestellung erweist. So zeigt Roseggers von allgemeiner Technikskepsis geprägte Erzählung bis auf eine Bahnhofsszene kurz vor Einstieg keinerlei Hinweise auf eine Thematisierung oder Problematisierung des Wartens. Stattdessen wird hier die Neuheit der Eisenbahn – wie oftmals auch im lyrischen Kontext – sprachlich als mystisches Fabelwesen inszeniert.

»(...) Mittlerweile kroch aus dem nächsten, unteren Tunnel der Zug hervor, schnaufte heran, und ich glaubte schon, das gewaltige Ding wolle nicht anhalten. Es zischte und spie und ächzte – da stand es still.«¹³⁸

Diese kurze Passage ist die einzig relevante Stelle der gesamten Erzählung, die die Hauptfigur in Erwartung einer Abfahrt zeigt. Sie zeigt zugleich keinen Hinweis auf etwaige Irritationen oder einer spezifischen Verhandlung des Aufenthalts in den Wartesälen. Dieser Fehlbefund ist jedoch deshalb wichtig, weil er deutlich anzeigt, dass die

135 Ebd., 211.

136 Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, 49.

137 Heinemann, *Technische Innovation und literarische Aneignung*, 225.

138 Peter Rosegger, »Als ich das erstmal auf dem Dampfwagen saß«, in *Waldheimat. Erinnerungen aus der Jugendzeit. Bd. 1. Kinderjahre*. (Leipzig: Hartleben, 1882), 227–35.

späten 1870er Jahre offenbar noch immer stellenweise im Bann einer eisenbahntechnischen Neuerfahrung standen bzw. das Narrativ vom Reiz des neuen Reisens noch immer salonfähig war. Entsprechend erfolgte die literarische Widmung des Eisenbahnmotivs wie hier noch punktuell in Form ›alter Geschichten‹ eines verstörenden Erstkontakts mit der als gefährvoll wahrgenommenen Dampftechnologie.

Ganz anders als Roseggers anachronistische Erzählung widmete sich Wilhelm Heinrich von Riehl (1823-1897) in seiner 1880 entstandenen Novelle *Am Quell der Genesung* dem Umstand des Wartens am Bahnhof. Hier scheint das Verkehrsmittel vollends zur gewohnten Selbstverständlichkeit geworden zu sein, wodurch auch andere Aspekte der Eisenbahnreise in den Vordergrund treten. Von Riehl thematisierte im Rahmen der Eisenbahnreise seiner wohlhabenden Hauptfigur *Eugen Milet* von Hannover nach Wien wie kein anderer deutscher Schriftsteller zuvor die Zentralität des Wartens als Bestandteil der Eisenbahnreise und die dafür notwendige Tugend der Geduld. Am fiktiven Kreuzungsbahnhof Huppenberg angekommen, hatte von Riehls Figur eine zweistündige Wartezeit zu verbringen, bis ihn ein Zug in Richtung Böhmen befördern sollte. Diese Wartezeit beschreibt Riehl in sarkastischer Manier wie folgt:

»Es ist vielleicht noch keinem Bildhauer eingefallen, die Geduld plastisch, monumental darzustellen. Und doch wäre ein Denkmal der Geduld eine lohnende Aufgabe. Man könnte das Standbild in Zinkguß billig vervielfältigen zum ortsgemäßen Schmuck einer großen Zahl deutscher »Warte-Bahnhöfe«. Huppenberg verdiente ein solches Standbild vor allen. Man kann Huppenberg nicht mit der Wartestation Hagen vergleichen, wo man im Getümmel sich selbst verliert; nicht mit der Geduldstation Oberhausen, wo sich uns die schönste Gelegenheit bietet, nach stundenlangen Warten in den falschen Zug zu geraten; nicht mit der Kreuzungs- und Kreuzstation Löhne, wo der Reisende, welcher von Osnabrück nach Bielefeld fährt, Zeit genug hat, dem erwarteten Zuge auf eine Station gemächlich entgegenzuspazieren; nicht in Bebra, wo uns der prächtige Heldentenor, womit der weltbekannte Pfortner die Züge ausruft, das Warten musikalisch verkürzt; nicht in Lehrte, Heudeber, Wunstorf, Scherfede, Kreensen, in deren mehr oder minder schönen Hallen viele hunderttausend Menschen schon eine unendliche Größe von Langeweile zusammengewartet habe. Huppenberg ist nur mit sich selbst vergleichbar.«¹³⁹

Im Kontrast zur prosaischen Tradition früherer Literaten des 19. Jahrhunderts erfährt das verkehrliche Warten mit Riehls Passage von 1880 eine (erstmalig) explizite und vergleichsweise detaillierte Thematisierung. Die Bahnhöfe – in der vorherigen Rezeption überwiegend Stätten des Durchgangs oder wenig realistischer Beschreibung – werden hier plötzlich zu ›Warte-Bahnhöfen‹, einzelne Haltestellen zu mehr oder weniger großen ›Geduldstationen‹. Nicht mehr die antizipierte Beförderung wird hier also thematisiert, sondern das Antizipieren selbst gerät in den Stand einer wahrgenommenen und zu verhandelnden Praxis. Zudem erklärt der Vermerk einer von hunderttausenden

139 Wilhelm Heinrich von Riehl, »Am Quell der Genesung«, in *Lebensrätsel: Fünf Novellen*, hg. von Karl-Maria Guth, Neuausgabe des Erstdrucks von 1888 (Berlin: Hofenberg, 2018), 145f. Abgedruckt zudem in Guido Fuchs, Hg., *In der Bahnhofsgaststätte: ein literarisches Menü in zwölf Gängen* (Hildesheim: Monika Fuchs, 2018), 168-71.

Menschen durchlebten Praxis das systemische Warten am Bahnhof zu einer Kollektivverfahren des modernen Lebens. Dass diese Praxis als schmerzlich, langweilig und unwürdig erlebt wird – speziell für einen Reisenden aus gehobener Schicht – verrät die direkt anschließende Passage, die schildert, was Milette nach Ankunft am Bahnhof zu unternehmen versucht.

»Herr Milette trat zunächst ins Wartezimmer, wo er wenigstens Schatten zu finden hoffte. Allein in dem engen Raum kochte eine Bruthitze, welche durch eine großgedruckte Empfehlung des Apollinariswassers, den einzigen Schmuck der Wände, nicht gemildert wurde. In der Ecke saß eine einsame Dame und bewachte ihr Handgepäck mit einer Ausdauer, die einer besseren Sache würdig war. Unser Reisender prallte zurück und ging in das Restaurationslokal. Dort aber prallte er noch stärker zurück: es war vollgepropt mit biertrinkenden, rauchenden Bauern.«¹⁴⁰

Wenngleich die Station Huppenberg einen fiktiven Bahnhof darstellt, erfahren wir aus dieser Darstellung, dass die Wartesäle bereits im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts als Reklameflächen gedient haben. Der erzwungene Aufenthalt steht demnach bereits frühzeitig im werbegeschichtlichen Zusammenhang einer kommerziellen Verwertung. Zudem steht trotz des fiktiven Ortes zu vermuten, dass der Anblick eines mit Einheimischen gefüllten Provinzbahnhofes tatsächlich zur Tagesordnung gehört haben dürfte. So existieren – wie bereits an anderer Stelle erwähnt – unzählige Schilderungen, die den Bahnhof als Versammlungsort der lokalen Bevölkerung (ohne Fahrtwunsch) belegen. Da Riehls Figur diesen Wartesaal nicht benutzen möchte, suchte er nach einem alternativen Aufenthaltsort und findet im weiteren Verlauf der Handlung eine typische alternative Warteinfrastruktur der Bahnhöfe des späten 19. Jahrhunderts.

»(...) Nebenan war allerdings eine öffentliche Anlage, der schüchterne Versuch eines Gartens zur Erholung für das Wartepublikum. Sandige Wege schlängelten sich zwischen verdorrt und zertretenem Rasen, der hie und da durch kleine, verkümmerte Birken- und Tannenbäumchen belebt wurde. Eine Alle von dünnen, größtenteils abgestorbenen Ebereschen verband den »Park« mit dem Hause.«¹⁴¹

Solche Außenanlagen und öffentlichen Gärten existierten an vielen Bahnhöfen und kompensierten (zumindest in der Sommerzeit) die Bewegungseinschränkung des stationären Warteimperativs, das die Reisenden oftmals mehr oder minder in die Wartesäle einschloss. In diesem »Warte-Garten« angelagt trifft die Hauptfigur Milette darauf einen anderen wartenden Reisenden, der der Hauptfigur eine überraschende Erkenntnis offeriert:

»[Milette, R.K.] begann das Gespräch, indem er über das unangenehme Warten an so öder Stätte klagte. Der andere aber entgegnete, er habe sich vielmehr auf die zwei Raststunden in Huppenberg gefreut; er komme jedes Jahr einmal hier her, und da

140 Ebd., 146.

141 Ebd.

habe er sein Vergnügen an den Birken- und Tannenbäumchen, die er nun schon seit acht Jahren beobachte.«¹⁴²

Die Zentralität des Wartens abermals betonend, will Riehls Hauptfigur das Gespräch über das gemeinsame Schicksal des Wartens eröffnen, wird aber vollends von der Begegnung eines Fremden überrascht, der sich nicht wie er selbst über die lange Wartezeit ärgert, sondern »der sich auf die Wartestunden in dieser Einöde gefreut hatte (...).«¹⁴³ Riehl offeriert hier einen Einblick in die subjektiv sehr unterschiedlich gelagerte Zeiterfahrung des Menschen, die zweifellos auch den Zustand des Wartens einschließt. Die Negativwahrnehmung des Zwischenaufenthalts scheint hier demnach nicht übergesellschaftlich zu greifen, sondern stellt sich als personen- und situationsabhängige Größe dar.

Im Zusammenspiel der direkten Thematisierung und seiner in die Handlung eingeschriebenen Differenzierung der Zeitwahrnehmung des Wartens muss Riehls Novelle als eine der frühesten Rezeptionen des verkehrlichen Wartens und als kulturgeschichtlicher Meilenstein der deutschen Literatur zu jenem Zeitphänomen betrachtet werden. Sie zeigt, dass in den 1880er Jahren die Eisenbahn derart selbstverständlich geworden war, dass die Beschäftigung mit den Sub-Phänomenen der Eisenbahnreise überhaupt erst möglich, das triviale Warten als Bestandteil deutlicher wahrgenommen, problematisiert und differenziert wurde.

Diese mit den 1880er Jahren selbstverständliche gewordenen gesellschaftlichen Durchdringung der Eisenbahn wird auch in weiteren Werken jener Zeit deutlich, so etwa Max Kretzers (1854-1941) Sozialroman *Meister Timpe* aus dem Jahr 1888. Er handelt von einem Berliner Drechslermeister, der den verzweifelten Kampf des Kleinhandwerks gegen die kapitalistische Fabrikkonkurrenz verkörpert. Das zentrale Symbol einer den Handwerksmeister überrollenden modernen Industrielwelt stellt dabei die neu zu errichtende Berliner Stadtbahn dar. Der geplante Stadtbahnbau bildet den Handlungsrahmen für einen Konflikt zwischen dem Handwerksmeister dessen reichem Kaufmannsnachbar Urban, der das Haus des Handwerksmeisters zur Immobilienspekulation im Rahmen des Stadtbahnbaus kaufen möchte.

Ohne auf den Verlauf der tragischen Handlung eingehen zu wollen, ist hierbei entscheidend, dass die Stadtbahn in der literarischen Verhandlung der 1880er Jahre ein Verkehrsmittel wie jedes andere darstellt. »Die Eisenbahn«, so resümiert Mahr über deren Rolle in Max Kretzers Roman, »ist damit für die Menschen selbstverständlich geworden, ohne daß der Eingriff, den sie für die Natur und für das Leben der Menschen bedeutet, in der Literatur besonders reflektiert worden wäre.«¹⁴⁴ Diese überdeutliche Gewöhnung an das Eisenbahnsystem, die mit diesem Roman zum Ausdruck kommt, kann als ein wichtiges Indiz für die Beziehung der Menschen gegenüber dem Verkehrssystem im späten 19. Jahrhundert herangezogen werden. Wenn (besonders im großstädtischen Kontext) hiermit die Eisenbahn also vollends angekommen zu sein schien, so dürfte möglicherweise auch die Erfahrung und Verhandlung des Wartens auf diese Verkehrstechnologie bereits ähnlich vertraut und routiniert gewesen sein. Hierbei ist

142 Ebd., 147.

143 Ebd., 148.

144 Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, 50.

besonders auffällig, dass der häufig selbst genutzte und eng getaktete städtische Nahverkehr die Routinisierung der gesellschaftlichen Wahrnehmung der Eisenbahn weit stärker erzeugte als der Fernverkehr. Im Zusammenhang der allgemeinen Gewöhnung ist somit auch zu erklären, warum die Berliner Bahnhöfe des Nahverkehrs die ersten Einrichtungen waren, die nicht mehr über Wartesäle verfügten (Kap. 8.4.1).

Reiseberichte

Innerhalb der Gattung der Reiseberichte soll an dieser Stelle *Carl Spittlers* 1896 erschienenes Werk *Der Gotthardtunnel* herausgegriffen werden, weil in der Schilderung der Alpendurchquerung eine andersgeartete Zeitwahrnehmung zum Ausdruck kommt, die Analogien zur Empfindung von Wartezeiten bereithält. Die Tunnelfahrt gehörte neben der allgemeinen Geschwindigkeitserfahrung zu der wohl stärksten Wahrnehmungsveränderung im Zusammenhang mit der Eisenbahnreise. Die Kombination aus beschleunigter Bewegung und beengter, dampferfüllter Dunkelheit im Tunnel zählte zu den zeitgenössisch größten Herausforderungen und Akzeptanzhürden. Während die ersten Tunnelbauten Englands anfangs nur maximal wenige hundert Meter lang waren, galt die Eröffnung des knapp 15km langen Gotthardtunnels im Jahr 1882 nicht nur als ingenieurstechnische Meisterleistung, sondern zugleich als eine psychische Herausforderung für die Passagiere. Spitteler prognostiziert für seine Leserschaft die Besonderheit einer während der Durchquerung gänzlich veränderten Zeitwahrnehmung wie folgt:

»Ohne Prophet zu sein, maße ich mir doch eine Voraussage an. Das erste Mal, daß einer durch den Tunnel fährt, wird er ihn unfehlbar weit kürzer finden, als er erwartet hatte, das zweite Mal länger, das dritte Mal wieder kürzer, und so weiter in regelmäßiger Abwechslung wie gerade und ungerade. Vorausgesetzt, daß die Pausen zwischen den Reisen nicht zu lange sind; denn nach längeren Pausen fängt das Vexierspiel von vorne an. Die Sache erklärt sich leicht. Nämlich das erste Mal macht sich der Reisende unter dem Einfluß des Ruhms, den der Gotthardtunnel wegen seiner Länge (fünfzehn Kilometer) genießt, *auf eine erstaunliche Langzeitigkeit, auf eine Art Ewigkeit in Miniatur gefaßt*. Allein zwanzig Minuten, wenn man bequem sitzt, mit einem guten Mittagessen im Leib, und vielleicht noch unvermerkt ein paar Minütchen einnickt, das geht glatt vorüber. Das zweite Mal werden wir umgekehrt durch die Erinnerung beeinflusst, wie kurz uns der Tunnel vorgekommen war; folglich unterschätzen wir ihn diesmal und finden ihn natürlich unerwartet lang. Und so fort. *Immer fälscht ein vorausgehendes Gedankenbild die Erwartung*; was Wunder, daß die Erwartung getäuscht wird? Und die Moral dieses Trugspieles? *Daß die Phantasie überhaupt kein Maß hat, um räumliche und zeitliche Entfernungen zu messen, noch weniger die Fähigkeit, sie im Gedächtnis zu behalten. So philosophisch das klingt, so ist es doch wahr.*«¹⁴⁵

Was hier zum Ausdruck kommt, ist eine gänzlich neuartige Zeiterfahrung, die bei der dunklen Tunneldurchfahrt von allen bisherigen Referenz- und Orientierungsgrößen abgetrennt zu sein scheint, da die vorbeiziehende Landschaft keinen Anhaltspunkt zum Zeitverlauf mehr bietet. Auch wenn die absolute Zeitdauer jeweils die gleiche ist, betont

145 Carl Spitteler, »Der Gotthardtunnel«, in *Gesammelte Werke*, Bd. 8, hg. von Gottfried Bohnenblust, Wilhelm Altegg, und Robert Faesi (Zürich: Artemis, 1947) [Hervorhebungen des Verfassers, R.K.].

Spitteler (1845-1924) den so richtigen wie zentralen Befund, dass die gefühlte Dauer jeweils abhängig von Erfahrung, Frequenz und Erwartungshaltung jeweils kürzer oder länger erscheint. Diese bei der Tunnelfahrt explizierte Zeitirritation ist jedoch nicht allein auf die Durchquerung von Tunneln zu verzeichnen, sondern dürfte in ähnlicher Weise auf die Wahrnehmung von Wartezeiten übertragbar gewesen sein. Gleich einer Tunnelfahrt ist auch der Aufenthalt in den Wartesälen, Korridoren und Bahnsteigen für die Wartenden aufgrund unterschiedlicher Erfahrungen, Regelmäßigkeiten, Rahmenbedingungen (Ablenkungen) und Erwartungshaltung gänzlich verschieden gelagert. Auch wenn Spitteler hier also nicht das auf das Warten vor Abfahrt rekurriert, dürfte die ›erstaunliche Langezeitigkeit‹ und ›die Verfälschung eines vorausgehenden Gedankenbildes‹ mit Sicherheit auch für den Fall der Wartezeiterfahrung denkbar gewesen sein.

Ein zweiter Reisebericht, der das konkrete Warteverhalten beleuchten soll, kann durch *Frederick Williams* (1829-1886) berühmte Abhandlung zur Eisenbahngeschichte erfolgen. Sein Buch *Our Iron Roads, Their History, Construction and Social Influences* bearbeitet in mehreren Neuauflagen die Geschichte des englischen Eisenbahnwesens und geht dabei vor allem auch auf die sozialen Implikationen der neuen Verkehrstechnologie ein. Aus der 1883 erschienenen Neuauflage ist die Passage eines Reiseberichts der Fahrt von London nach Schottland besonders herauszuheben, weil sie einen phänomenologischen Einblick in die Praxis wartender Passagiere gibt, die auf dem Bahnsteig bei einem 30-minütigen Zwischenhalt in York ausharren. Williams bemerkt zum Verhalten der Reisenden:

»Some travellers are dropping in at this intermediate station, for a train is nearly due. They beguile the interval by strolling up and down the platform, perhaps pausing now and then to study an advertisement on the wall, possibly the map, as Anthony Trollope says, »of some new Eden — some Eden in which an irregular pond and a church are surrounded by a multiplicity of regular villas and shrubs — till the student feels that no considerations, even of health or economy, could induce him to live there. (...) But the train is in sight.«¹⁴⁶

Auf durchaus humoristische Weise betont Williams die englische Praxis, die Wartezeit durch Bewegung auf dem Bahnsteig zu kompensieren. Diese Praxis war – wie bereits an mehreren Stellen rekonstruiert – nur aufgrund der liberaleren Abfahrtsorganisation des englischen Eisenbahnwesens möglich. Die freiere Bewegungsmöglichkeit während der Wartezeit gestattete nicht nur eine Inspektion der Eisenbahntechnik, sondern ermöglichte zudem eine bessere Selbstkontrolle der Zeitwahrnehmung. Der eigene Bewegungsstrom würde es demnach ermöglichen, wie Williams zeitpsychologisch vermutet, das Zeitintervall ›täuschen‹ zu können und die Wartezeit dadurch weniger langwierig erscheinen zu lassen. Williams Referenz an Trollope knüpft dabei nicht nur exakt an die in *The Belton Estate* beschriebene Warteszene am Bahnhof Taunton an, sondern bestätigt

146 Williams, *Our Iron Roads: Their History, Construction, and Administration*, 262 [Hervorhebungen des Verfassers, R.K.].

genauso die Praxis des ›strolling up and down‹ und der erlösenden Zugeinfahrt. Entgegen Trollopes aufschlussreicher Schilderung einer geschlechtsspezifisch unterschiedlich gelagerten Wartezeiterfahrung nimmt Williams hier jedoch leider keine differenzierte Betrachtung vor. Übergeordnet erscheint das Warten hier aber bereits deutlich als Bürde konnotiert und als Zeitintervall zu werden, das in irgendeiner Weise gefüllt werden muss.

8.6 Abschluss: Rahmung und Verhandlung des Wartens im modernen Großstadtbahnhof (1870-1900)

Die Eisenbahn erlebte im letzten Drittel des Jahrhunderts den Aufstieg in ihre Blütezeit. Diese war nicht nur durch ein quantitatives Verkehrs- und Streckenwachstum gekennzeichnet, sondern auch durch qualitative Weiterentwicklungen, die sich in der Steigerung von Komfort, Sicherheit, Geschwindigkeit und Effizienz niederschlugen. Dabei bewirkten insbesondere die baulich-operativen Tendenzen zur Steigerung der Sicherheit und Effizienz die wohl größten Veränderungen der bis zu diesem Zeitpunkt etablierten Warteerfahrung und -praxis. Diese Veränderungen wirkten jedoch – wie bereits in den Bauphasen zuvor – nicht zeitgleich und flächendeckend, sondern immer nur ortsspezifisch. Eine pauschalisierte Rekonstruktion der baulich-operativen Rahmung und deren Implikation für Wahrnehmung, Dauer und Erfahrung des Wartens kann somit nur schwerlich gelingen. Vielmehr wäre eine detaillierte Rekonstruktion jeweils nur unter Berücksichtigung der lokal stark variierenden Bau- und Betriebsverhältnisse zu leisten. Im Sinne des Interesses an einer konjunkturellen Entwicklung des Wartephänomens soll daher im Folgenden versucht werden, die wartezeitrelevanten Entwicklungen der dritten Bahnhofsgeneration entlang von sechs übergeordneten Tendenzen zu fassen.

Tendenz 1: Erste Wahrnehmungskrise

Die Einführung des neuen Bautypus des Durchgangsbahnhofs mit Empfangsgebäude in Seitentieflage (Typ Hannover) bewirkte in einer Reihe von Großbahnhöfen den Abbruch der bereits lang etablierten und psychologisch elementaren Sichtbeziehung zum Gleis. Im Sinne der erhöhten Sicherheit sollten die Passagiere in vielen modernen Großstadtbahnhöfen die Bahnsteige nurmehr über Tunnel erreichen können. Die Wartesäle grenzten damit nicht mehr direkt an den Bahnsteigen an, sondern lagen weit entfernt von ihnen im Inneren des Empfangsgebäudes. In Folge der aufgehobenen Sichtbeziehung zu einfahrenden oder bereitstehenden Zügen mussten Passagiere in solchen Bahnhöfen nunmehr eine stärkere zeitbezogene Selbstkontrolle entwickeln, da das stets an Bewegungskategorien gebundene Zeiterleben hier deutlich eingeschränkt wurde. Das bauliche Setting weit entfernter Wartesäle verstärkte damit die Ur-Angst einer verpassten Abfahrt. Was aus Betriebssicht als zweckmäßige Maßnahme erschien, wurde von Seiten der Reisenden als ungeliebter Zustand erlebt. Verursacht durch die erhöhte Sicherheitsproblematik, die wiederum der allgemeinen Verkehrssteigerung geschuldet war, erlebte das systemische Warten auf Abfahrt mit Bau dieses Bahnhofstypen eine erste Wahrnehmungskrise und bewirkte eine erstmals rückläufige

Wartesaalnutzung. Reisende an solchen Bahnhöfen begannen von nun an, die Bahnsteige ohne Umwege über die Wartesäle direkt zu erreichen, um die Angst vor dem Verpassen der Abfahrt und die damit verbundene Nervosität zu minimieren.

Tendenz 2: Verlagerung und ›Verflüssigung‹ des Wartens

Eine weitere ortsspezifische Veränderung mit Implikationen für das Warten griff an den großstädtischen Kopfbahnhöfen. Hier wurden – wiederum auf Druck der (sicheren) Gewährleistung noch größerer Verkehrsströme – durch den Bau von Mittel-, Quer- und Kopfbahnsteigen neue Zirkulationsflächen geschaffen. Getrieben vom zeitgenössischen Anspruch der Gewährleistung reibungsloser und kreuzungsfreier Passagierströme avancierte der Querbahnsteig zur zunehmend selbstorganisierten Verkehrsfläche, die dem bis dahin dominierenden Prinzip des stationären Aufenthalts in den Wartesälen entgegentrat. Wo solche Zirkulationsflächen gebaut wurden, bewirkten sie in der Folge die partielle ›Verflüssigung‹ des Phänomens und die punktuelle Aufhebung des strikten Warteimperativs. Mit anderen Worten: Das ausgehende 19. Jahrhundert war von einer Verlagerung des stationären Aufenthalts in den Wartesälen auf die Fläche der Quer- und Kopfbahnsteige geprägt. Während der Neubau des Potsdamer Bahnhofs von Berlin (1872) bereits erste Anzeichen der Zunahme solcher Zirkulationsflächen zeigte, stand der ikonische Neubau des Frankfurter Hauptbahnhofs (1888) bereits ganz deutlich im Zeichen einer modernen, auf Effizienz und Massendurchsatz abzielenden Verkehrsorganisation, die den Querbahnsteig als ihren zentralen Erfüllungsgehilfen einsetzte. Unterstützt durch zahlreiche Serviceeinrichtungen und Sitzgelegenheiten auf dem Querbahnsteig geriet der präparatorische Aufenthalt damit zunehmend ›in Bewegung‹. Vielleicht stellvertretend für die Phase der Modernisierung in der Hochindustrialisierung verlagerte sich dabei der ›gemütliche‹ Aufenthalt in eine ›fluide‹ Praxis, wobei die Praktiken nicht nahtlos substituiert wurden, sondern, wie etwa in Frankfurt, vielmehr alte und neue Wartepraktiken nebeneinander bestanden. Geknüpft an diese baulichen Entwicklungen in Richtung stärkerer Zirkulation wurden die großstädtischen Bahnhöfe der dritten Generation für die bürgerlichen Kreise zu Verlängerungen der städtischen Flaniermeilen, Passagen und Kaufhäuser.¹⁴⁷ Inspiriert von den Vorbildern der Pariser Kopfbahnhöfe und ihren ›salles des pas perdus‹ wurde die Praxis des fluiden Wartens semantisch in aller Deutlichkeit durch den Begriff der ›Wandelhalle‹ verdeutlicht. In dieser Bezeichnung kommen die übergeordneten Tendenzen einer geringeren Formalisierung bzw. einer Liberalisierung vom Dogma des stationären Wartens zum Ausdruck, die charakteristisch für das Ende des 19. Jahrhunderts werden sollten.

Tendenz 3: Neue Barrieren

Weiteren Einfluss auf die veränderte Warteerfahrung nahm die in Deutschland seit 1893 flächendeckend eingeführte Bahnsteigsperrre. Diese neue Barriere diente der besseren Kontrolle von Fahrtberechtigungen vor Abreise und wurde entweder am Zugang zum Personentunnel (Durchgangsbahnhof) oder vor Betreten der Mittel- und Zungenbahnsteige (Kopfbahnhof) platziert. Während also die Errichtung von neuen Zirkulations-

147 Vgl. Krings, »Bahnhofsarchitektur: deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus«, 66ff.

flächen die innere Disposition der Bahnhöfe weiter verflüssigte und von den beengten Räumlichkeiten der Wartesäle befreite, bewirkte die Einführung der Bahnsteigsperrung eine neue Quelle generierter Wartezeiten, weil Reisende an der Sperre einzeln kontrolliert werden mussten. Mit Einführung der Sperre zeigt sich zugleich die Dialektik von Retardierung und Zirkulation, die so prägend für die gesamte Theoretisierung der Bahnhofsentwicklung ist. Während die Errichtung der Sperre zunächst aus Sicht der Reisenden eine Verzögerung des Zugangs zum Zug bedeutete, erzeugte die planvolle Einrichtung aus Betriebssicht wiederum eine bessere Kontrollierbarkeit von Strömen damit eine insgesamt effizientere und störungsfreiere Abfertigung. Neben Einführung der Sperre sorgte zudem auch die ortsspezifische Einführung von Bahnsteigkarten für eine effizientere und pünktlichere Abfertigung. Während es in vielen deutschen Bahngeländen (vor allem in Preußen) möglich war, dass Angehörige mit in die Wartesäle gelangen, wurde diese liberale Praxis im letzten Drittel des Jahrhunderts aufgegeben. Das Warten auf Abfahrt wurde damit – vor allem in den unteren Wagenklassen – zunehmend zu einem unbegleiteten Warten.

Tendenz 4: Entwicklung einer temporalen Erwartungshaltung

Als vierter Einflussfaktor auf eine veränderte Wartezeiterfahrung des späten 19. Jahrhunderts dürfte die Einführung der Eisenbahnzeit gegolten haben. Mit der Vereinheitlichung des Zeitbezugssystems konnte die Betriebsführung wesentlich vereinfacht werden, da die Differenzen zwischen bereits lang genutzter Eisenbahnzeit und Lokalzeit aufgehoben wurden. In der Folge der Vereinheitlichung konnten aus Sicht der Reisenden potentielle Wartezeiten reduziert werden, die sich vormals aus der Differenz zwischen Eisenbahnzeit und Lokalzeit ergeben hatten. Die Einführung der Eisenbahnzeit als Zeitbezugssystem des gesamten Lebens (auch außerhalb der Eisenbahnen) verursachte zwar eine Umstellung vom Bezugssystem der jeweiligen Lokalzeit, wirkte jedoch im Falle der Eisenbahnreise komplexitätsreduzierend, da nunmehr ein Bezugssystem genutzt werden konnte. Doch auch wenn die Einführung der Eisenbahnzeit eine Vereinfachung darstellte, dürfte damit ungewollt auch der Effekt erzeugt worden sein, dass Abweichungen vom Fahrplan (Verspätungen) wesentlich mehr als zuvor explizit wurden. Konnte eine Verspätung aus Sicht der Reisenden zuvor möglicherweise noch in der fehlenden Differenz aus Lokal- und Eisenbahnzeit untergegangen sein, konnte sich jetzt mehr denn je eine *temporale Erwartungshaltung* der pünktlichen Abfahrt formieren, die reziprok eine verringerte Wartetoleranz verursachen konnte.

Tendenz 5: Stärkere soziale Differenzierungen des Wartens

Eine fünfte Tendenz mit wartebezogener Implikation liegt im Befund der stärkeren sozialen Ausdifferenzierung des Raumprogramms in den Bahnhöfen. Die zum Teil verpflichtende Erweiterung der klassischen Wartesäle und Restaurationen um zusätzliche Damen- und Nichtraucherzimmer, Auswanderer- und Saisonarbeitersäle zeigt den Versuch, die gewachsene Differenzierung der Industriegesellschaft entsprechend auch im Raumprogramm der dritten Baugeneration abzubilden. Der Aufenthalt vor Abfahrt vermochte damit stärker als zuvor den sozioökonomischen Status der wartenden Person sichtbar werden zu lassen. Entsprechend zeigten auch die Ausstattungsdetails der

unterschiedlichen Warteräume gegenüber der zweiten Generation ein noch größeres Spektrum, das von verfliesen Wänden (Auswanderersäle) auf der einen Seite bis hin zu marmorverkleideten Sälen auf der anderen Seite reichte. Die soziale Segregation wurde zudem auch durch den Umstand verschärft, dass die reisende Oberschicht kaum mehr in Kontakt mit anderen Wagenklassen kam, weil die vorbereitenden Aufgaben des Fahrkartenkaufs und der Gepäckaufgabe oftmals von Bediensteten übernommen wurden. Der zentrale Ort des Wartens war für die Oberschicht daher wahrscheinlich ganz überwiegend der Saal. Die Auslagerung von Gepäckaufgabe und Fahrkartenkauf bewirkte zudem, dass Reisende mit höherem Status den Bahnhof mit wesentlich weniger Zeitverlauf erreichen und die Züge direkt besteigen konnten.¹⁴⁸ Während die Wartesäle der unteren Fahrklassen die Anmutung gediegener, aber überfüllter Säle hatten, dürften die opulenten Wartesäle der oberen Wagenklassen mit ihrem hohen Ausstattungsgrad und einer würdevollen Aufenthaltsqualität paradoxerweise die am wenigsten frequentierten Räume dargestellt haben. Die luxuriösen Säle dürften oftmals gar eher durchschritten als genutzt worden sein. Zwar kann hinsichtlich der durchschnittlichen Wartedauer der Reisenden aufgrund fehlender Statistiken nur spekuliert werden, doch es ist anzunehmen, dass Fernreisende der dritten und vierten Wagenklasse aufgrund einer Vielzahl von Unsicherheiten, Abhängigkeiten (und Unwissenheiten) bereits frühzeitig am Bahnhof eintrafen und eine weit längere Wartezeit verbrachten als Reisende der oberen Wagenklassen.

Tendenz 6: Von Sälen zu Bänken (verändernde Rolle des Nahverkehrs)

Die vielleicht umfangreichste Implikation für die verkehrliche Wartepaxis erzeugte die wachsende Bedeutung des städtischen Vorort- und Nahverkehrs. Wie am Beispiel der Erweiterungen des Potsdamer Bahnhofs in den 1890er Jahren aufgezeigt wurde, erhielten die Vorortbahnhöfe erstmals keine eigens eingerichteten Wartesäle mehr. Stattdessen wurden die Wartefrastrukturen gänzlich auf den Bahnsteig und mit einfachen Bänken oder Wartebuden verlegt. Aufgrund seiner Profanität, der engen Zugtaktung, aber auch aufgrund der Nutzungsroutine bewirkte der Nahverkehr – ähnlich wie die Zirkulationszone des Kopfbahnhofes – letztlich eine Aufweichung der stationären, auf einen langen Voraufenthalt abzielende Wartepaxis. Das würdevolle Warten im Saal erschien den Verantwortlichen als auch den Reisenden angesichts des Verkehrsdruck weder notwendig noch zweckmäßig. Der Ort des Wartens war hier fortan nicht mehr der würdevolle Saal, sondern die zweckoptimierte Fläche des Bahnsteiges.

Zusammenfassend stand das letzte Drittel des 19. Jahrhunderts in eisenbahntechnischer Hinsicht ganz im Zeichen einer allgemeinen Gewöhnung und Erfahrungssättigung. Während sich die Phase zwischen 1845 und 1870 noch als ein Hin- und Hegerissensein zwischen alter und neuer Zeitordnung präsentierte, zeugten die baulichen und künstlerischen Niederschläge im letzten Drittel des Jahrhunderts davon, dass sich die Menschen an das neue linear-mechanisierte Zeitregime, die permanente temporale Selbstkontrolle und den Synchronisationszwangs einer komplexer werdenden Industriegesellschaft zunehmend gewöhnt zu haben schienen. Wie aus dem naturalistischen

148 Vgl. Richards und MacKenzie, *The Railway Station: a social history*, 141.

Gedicht von Liliencron hervorgeht, wird darin das Warten als ein unhinterfragter Reisebestandteil explizit miteingeschlossen. Entgegen der Standardisierungs- und Konsolidierungsphase des Eisenbahnwesens finden sich zum Ende des Jahrhunderts keinerlei Hinweise mehr, die auf ein Vermissen der Postkutsche oder der alten Zeit schließen lassen. Die Gewöhnung an die zeiträumlichen und psychologischen Veränderungen der Eisenbahn scheint dagegen bereits so weit fortgeschritten zu sein, dass einzig allein die Fahrt durch einen 15km langen Tunnel den Zeitgenossen noch als Wahrnehmungsherausforderung erschien (Spitteler).

Angesichts dieser offensichtlichen Gewöhnung an die Eisenbahnreise (Kretzer, von Riehl) muss als erstaunlicher Befund festgehalten werden, dass das verkehrliche Warten trotz eines kollektiven Massenerlebnisses nur äußerst wenige explizite Niederschläge in Literatur und Kunst erfuhr. Zwar konnte die rezeptionsgeschichtliche Rekonstruktion natürlich nicht den Anspruch entwickeln, die Gesamtheit der Literatur jener Zeit zum Wartephänomen hin befragt zu haben, dennoch zeigte die Auswertung eines großen Korpus, dass das Warten zu jener Zeit weniger als Problem, sondern – wenn überhaupt – vielmehr als überwiegend unhinterfragte Notwendigkeit behandelt wurde. Wenngleich sich unzählige Werke der Prosa und Lyrik jener Zeit mit dem Motiv der Eisenbahn befassten, wurde die Verkehrstechnologie entweder meist nur metaphorisch genutzt oder sie bildete lediglich den Handlungsrahmen. Kaum aber gingen diese Arbeiten auf die tatsächliche Verkehrspraxis ein, obwohl die Anomalie der Wartezeit angesichts des sich gesellschaftlich etablierenden Zeitbezugsrahmens (Uhrzeit) tendenziell deutlicher hervortrat. Weder lässt sich damit also behaupten, dass sich die in der vorherigen Phase punktuell herausarbeitete Problematisierung des Zustands in der dritten Phase verstärken würde, noch dass es eine andersgelagerte Verhandlung des Phänomens gäbe. Kurzum: Das Warten blieb – zumindest aus Sicht seiner literarisch-künstlerischen Beschäftigung – auch zum Ende des 19. Jahrhunderts ein weitgehend unreflektiertes Alltagsphänomen. Einzig die Novelle von Wilhelm Heinrich von Riehl aus dem Jahr 1880 bildete hier eine überdeutliche Ausnahme, die sich dem Phänomen in einem Seitenstrang der Handlung explizit annahm.