

9. Marginalisierung des stationären Wartens im modernen Zweckbau (1900-1935)

Das frühe 20. Jahrhundert war bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges noch einmal von einer Welle der Verkehrssteigerungen geprägt. Gemessen an den Passagierzahlen und existierenden weltweiten Streckenkilometern steuerte die Bedeutung des Eisenbahnwesens auf seinen (bisherigen) Höhepunkt zu. In der Fläche verdichteten sich die zahlreichen Hauptstrecken und weckten damit, wie ein Zeitgenosse resümierte, »die Produktionskraft und den Gewerbefleiss des zwischenliegenden Hinterlandes.«¹ Entsprechend war die Phase nach 1900 durch den Bau kleinerer Lokalbahnen geprägt, die Anschluss an die Hauptstrecken ermöglichten und das Netz insgesamt noch engmaschiger werden ließen. Die Eisenbahn war das zentrale Verkehrsmittel und war (mit Ausnahme Englands) nach zahlreichen Verstaatlichungen überwiegend zu einer staatlichen Kernaufgabe und einer zentralen Einnahmequelle avanciert. Im städtischen Kontext wurden die Nah- und Vorortverkehre immer bedeutender, um innerhalb der Agglomerationen die wachsenden Distanzen zwischen Zentrum und Peripherie zu kompensieren, Wohn- und Arbeitsquartiere zu erschließen oder auch, um die verstreut liegenden Kopfbahnhöfe miteinander zu verbinden.² Der Nahverkehr musste an den Bahnhöfen getrennt vom Fernverkehr eingebunden werden und bedurfte aufgrund einer unterschiedlichen Betriebscharakteristik (schnellere Passagierabfertigung, meist keine Gepäckabfertigung, Fahrkartenschalter mit stoßartigem Andrang) zunehmend eigener baulicher Strukturen.³

Aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme mussten auch im frühen 20. Jahrhundert Empfangsgebäude neugebaut oder bestehende erweitert werden. In ihnen, den Gebäuden der 4. Generation, kam wiederum ein gewandeltes Verständnis der baulichen Rahmung des verkehrlichen Wartens zum Tragen, das im Mittelpunkt dieses letz-

-
- 1 A. Goering, »Ueber die verschiedenen Formen und Zwecke des Eisenbahnwesens, Rede zum Geburtsfeste Seiner Majestät des Kaisers und Königs Wilhelm II., in der Aula der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin« (Technische Hochschule Berlin, 26. Januar 1899), 6.
 - 2 Die Verbindung der Kopfbahnhöfe wurde dabei nicht zuletzt auch durch militärstrategische Gesichtspunkte einer effizienteren Truppenverlagerung motiviert.
 - 3 Vgl. Kubinszky, *Bahnhöfe Europas*, 36.

ten Hauptkapitels stehen soll. Im Folgenden wird dazu nochmals die Entwicklung des baulichen und betrieblichen Rahmens rekonstruiert, in der das bis dahin etablierte stationäre Warten eine bedeutende Zäsur erhalten sollte. Dazu werden die richtungsweisenden und handlungsleitenden Werke dreier prominenter Architekten und Bauingenieure des frühen 20. Jahrhunderts beleuchtet, die einen nunmehr noch stärker auf Effizienz und Ökonomie zielenden Baudiskurs mitprägten. Um diese sich darin kristallisierenden Entwicklungen besser illustrieren zu können, werden die Entwicklungen sodann an einer Reihe exemplarischer deutscher Bahnhofsneubauten nachgezeichnet. Die gesammelten Erkenntnisse zur baulich-operativen Rahmung des Wartens werden anschließend um rezeptionsgeschichtliche Niederschläge des Wartens ergänzt, die in Lyrik, Prosa und Zeichnungen des frühen 20. Jahrhunderts zum Ausdruck kamen.

9.1 Bauliche und betriebliche Rahmenentwicklung: Zweifel an etablierten Formen und Triumph der modernen Zweckmäßigkeit

Die Fachdiskurse zum deutschen Bahnhofsbaubau wurden seit der Jahrhundertwende immer stärker von den leitenden Prinzipien der Ökonomie und Zweckmäßigkeit geprägt. Zwar standen die unzähligen in Fachblättern und Handbüchern veröffentlichten Baudirektiven, Handlungsempfehlungen und Maximen der vorangegangenen Dekaden bereits ebenfalls im Zeichen einer Effizienzkultur, doch erst im neuen Jahrhundert reifte eine auf Zweckmäßigkeit, kreuzungsfreie Zirkulation und Beschleunigung abzielende Baukonzeption zur stabilen diskursiven Formation. Wenn die innovativen Pionierbahnhöfe von Hannover (Durchgangsbahnhof mit Tunnelerschließung) und Frankfurt (Querbahnsteig mit seitlichen Ausgängen) vor der Jahrhundertwende noch als punktuelle Leuchttürme einer neuen, auf Zirkulation und Massenverkehr ausgelegten Bauphilosophie erschienen,⁴ wurden deren Prinzipien der inneren Verkehrsorganisation für die Mehrzahl der Neu- und Umbauten im frühen 20. Jahrhundert endgültig zur Leitreferenz. Grund dafür war nicht nur der Druck weiterer Verkehrssteigerungen und die Herausforderung noch mehr Menschen als zuvor durch die Bahnhöfe »prozessieren« zu müssen, sondern auch ein wachsender Kostendruck seitens der Bahnverwaltungen. In den konfliktreichen Auseinandersetzungen zwischen den beiden am Bahnhofsbaubau beteiligten Berufsgruppen, den Architekten auf der einen und den Ingenieuren auf der anderen Seite, bevorzugten die »auf äußerste Effizienz, Rationalität und Sparsamkeit erpichten Bahnverwaltungen«⁵ seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts immer häufiger das in seiner Grundausrichtung zweckrational orientierte Ingenieurwesen. Nicht selten hatten die Verwaltungen, diesem Ethos entsprechend, »ihre« Ingenieure selbst über Jahrzehnte hinweg herangebildet. In der Folge der Bevorzugung ingenieurstechnischer Herangehensweisen gegenüber den ästhetischen-künstlerischen Ansätzen determinierten die von Ingenieuren zugrunde gelegten Daten oftmals das Schaffen der Architekten. So mussten sich die mitwirkenden Architekten spätestens seit Beginn des

4 Wenngleich dabei deren Opulenz und Monumentalität in der Ausführung kritisiert wurden.

5 Krings, »Bahnhofsarchitektur: deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus«, 450.

neuen Jahrhunderts »diesem häufig als Einschränkung ihrer künstlerischen Freiheiten empfundenen Forderungen in einem oft mühsamen Gewöhnungsprozeß anpassen.«⁶

Die tendenzielle Bevorzugung des Ingenieurwesens seitens der inzwischen mehrheitlich staatlichen Eisenbahnverwaltungen wirkte sich wiederum förderlich auf eine Begründung der Verkehrswissenschaften sowie einer damit verbundenen Sub-Professionalisierung des Eisenbahningenieurwesens aus. Der Bauingenieur und Rektor der Königlich Preußischen Technischen Hochschule zu Berlin, Adolf Goering, hatte den Bau von Bahnhofsanlagen inzwischen gar zu einer eigenen Wissenschaft erhoben. Im Rahmen seiner fast drei Jahrzehnte währenden Lehrtätigkeit (1877-1906) erwirkte Goering, den Eisenbahnbau als Lehrfach und wissenschaftliche Disziplin mit eigenständigen Methoden und Systematiken zu begründen. Wie viele andere Ingenieurwissenschaften konnte sich damit auch das Eisenbahningenieurwesen um die Jahrhundertwende professionell etablieren und folglich »eine eigenständige, gruppenpezifische Sicht der gesellschaftlichen Entwicklung«⁷ entfalten. Während Goering unter anderem zentrale Lehrbücher zum Streckenbau verfasste, bestand seine wohl wichtigste Leistung in der Entwicklung wissenschaftlicher Grundlagen zum Bahnhofsbau, die nicht mehr nur auf Erfahrungen früherer Bautätigkeiten beruhten, sondern auf planmäßigen Grundsätzen. Diese Grundsätze sollten nach der Jahrhundertwende zum technischen Standard avancieren. Goering war eine der zentralen Figuren des deutschen Eisenbahnwesens um 1900, der durch seine lange Lehr- und Forschungsarbeit starken Einfluss auf eine ganze Generation von Eisenbahningenieuren ausübte.⁸ Um die baulich-betrieblichen Rahmenentwicklungen des deutschen Bahnhofsbaus im frühen 20. Jahrhundert, die wiederum Einfluss auf die Rahmung und Verhandlung des verkehrlichen Wartens nahm, zu verstehen, erscheint es daher sinnvoll Goerings wissenschaftliche Überlegungen näher zu beleuchten.

Adolf Goering (1907) – Handbuch der Ingenieurwissenschaften

Kurz nach dem Tod Goerings (1906) erschien das gerade noch vollendete Kapitel zur »Anordnung von Bahnhöfen«, das unter Mitwirkung des Eisenbahningenieurs Moritz Oder entstanden war und als eigener Teilband des Handbuchs der Ingenieurwissenschaften herausgebracht wurde. Mit dem 1907 erschienenen Beitrag gaben Goering und Oder eine Marschrichtung vor, die fast schon als eine leitende Programmatik der gesamten baulichen Moderne bezeichnet werden kann:

»Die Anlagen sollen den jeweiligen Verkehrs- und Betriebsbedürfnissen in sicherer, aber zugleich in möglichst einfacher Weise entsprechen. Sie sollen Unnützes vermei-

6 Ebd.

7 Hans-Liudger Dienel, Hg., *Der Optimismus der Ingenieure: Triumph der Technik in der Krise der Moderne um 1900* (Stuttgart: F. Steiner, 1998), 13.

8 Die nachhallende Wirkung der Goering'schen Schule wird in einem von Fritz Eiselen verfassten Nachruf deutlich: »(...) durch seine Vorträge und Hebungen [hat er, R.K.] einer ganzen Generation junger Ingenieure das wissenschaftliche Rüstzeug für ihr späteres Leben mitgegeben, sie befähigt (...), sich in die praktischen Aufgaben ihres Berufes hineinzudenken, diese einerseits nach einheitlichen großen Gesichtspunkten zu beurteilen, aber andererseits ihrer Eigenart auch durch besondere Anordnungen gerecht zu werden.« Fritz Eiselen, »Adolf Göring †«, *Deutsche Bauzeitung* 40, Nr. 122 (1906): 717.

den, das Nützliche in geeignetster Form darbieten. Als nützlich hat hierbei das zu gelten, was – gleichviel ob zunächst dem Publikum oder den Beamten – *dauernd Zeit erspart*. Eine nur der schönen Erscheinung gewidmete Ausgabe ist zwar ein zinsloses Kapital, kann aber, solange sie den Grundsatz der Zweckmäßigkeit nicht schädigt, wie bemerkt, wohl begründet sein. Dagegen muß alles, was dauernd unnütze Bewegungen von Menschen oder Fahrzeugen veranlaßt (...) nicht nur als zinsloses, sondern als *schädliches* (»fressendes«) Kapital bezeichnet werden.⁹

Auch der Ingenieur und Baurat Eduard Schmitt, der bereits in den zurückliegenden Jahrzehnten zentrale Standardwerke zum Eisenbahnhochbau verfasst hatte, vermerkte im 1911 erschienenen Handbuch für Architektur als ersten von insgesamt fünf leitenden Baugrundsätzen, dass jegliche Eisenbahnhochbauten ökonomisch und zweckmäßig gestaltet, bzw. in »thunlichst vollkommener, einfacher, und bequemer Weise«¹⁰ errichtet werden müsste. Während Schmitt 1882 in seinen *Vorträgen über Bahnhöfe und Hochbauten* noch drei Hauptbedingungen postulierte, die unter anderem prominent forderten, dass Empfangsgebäude »das Gepräge des Würdevollen und Vornehmen zur Schau tragen«¹¹ sollten, war bei ihm knapp drei Jahrzehnte später keine solche Forderung mehr zu finden. Statt den gestalterischen Anspruch als einen der Kernaspekte aufzugreifen, sollten Bahnhofsgebäude nunmehr durch einfache und leicht ausführbare Konstruktionen mit großer Widerstandsfähigkeit und geringen Unterhaltungskosten bestechen.¹²

Das sich im Begriff der Zweckmäßigkeit verborgene Ziel von Zeit- und Kostenersparnissen reifte im Zusammenhang mit dem Bau von Bahnhofsgebäuden folglich zu oberstem Gebot. Getragen vom Geist eines ökonomisierten Weltbildes effizienter Zirkulation und Zweckmäßigkeit waren dabei die Fachdebatten des frühen 20. Jahrhunderts oftmals vom Ausgangsbefund begleitet, dass die Bahnhofsgebäude in Deutschland inzwischen zu riesigen Anlagen gewachsenen waren, die als völlig überdimensioniert und verschwenderisch kritisiert wurden.

Zentralkritik: Monumentalität, statt Zweckmäßigkeit

Die Kritik entzündete sich letztlich am bis dahin vorherrschenden Anspruch der Monumentalität großstädtischer Anlagen, die – wie ganz offenkundig im Beispiel des Frankfurter Centralbahnhofs (1888) – noch das Ziel verfolgten, einen Bau von überzeitlicher Qualität und Gültigkeit zu schaffen. Entgegen einer im Grunde auf »Entzeitlichung« zielenden Monumentalität propagierte eine sich nach 1900 immer stärker formierende Denkrichtung das Prinzip der Flexibilisierung. Wahrscheinlich in entschiedener Kritik an den jüngst fertiggestellten Monumentalbauten von Frankfurt, aber auch an denen von Köln (1894) und Hamburg (1906) vermerkte Adolf Goering, dass es aufgrund »unberechenbar[er] Beweglichkeit und Veränderlichkeit der Verkehrsverhältnisse«¹³ schlicht-

9 Goering und Oder, *Der Eisenbahnbau*, Anordnung der Bahnhöfe, 4 [Hervorhebungen des Verfassers, R.K.].

10 Schmitt, *Anlage und Einrichtung der Gebäude*, 2.

11 Schmitt, *Vorträge Bahnhöfe und Hochbauten auf Locomotiv-Eisenbahnen: Zweiter Theil. Hochbauten für die Zugförderung und Bahnbewachung*, 4.

12 Schmitt, *Anlage und Einrichtung der Gebäude*, 2.

13 Goering und Oder, *Der Eisenbahnbau: Anordnung der Bahnhöfe*, 3.

weg nicht möglich sei, Bahnhofsanlagen für die Ewigkeit zu bauen. Statt den Anspruch einer überzeitlichen Gültigkeit anzustreben, forderte er vielmehr einen Paradigmenwechsel von der Monumentalität zur Flexibilität und erklärte programmatisch, dass die Anlagen »stets auf den Zuwachs des Verkehrs eingerichtet, also dehnbar, je nach den wechselnden Verkehrsbedürfnissen schmiegsam entworfen werden [müssten, R.K.].«¹⁴

Analog zu Goering und Oder postulierte auch Eduard Schmitt die Losung der Flexibilität und forderte, dass jedes Gebäudeentwicklungsfähig sein sollte, »ohne bedeutete Änderungen nach sich zu ziehen.«¹⁵ Tatsächlich waren viele Bahnhöfe in den Jahrzehnten zuvor trotz kühnster Antizipation von der jeweiligen Verkehrsentwicklung überholt worden, welche teure Um- oder Neubauten erforderlich machten. Auf Grundlage solcher Erfahrungen – aber auch auf Grundlage einer weiterhin ungebrochenen Wachstumsprognose¹⁶ des Eisenbahnverkehrs – lag aus Sicht eines nunmehr wissenschaftlich fundierten Bahnhofsbaus offenbar der einzige Weg in der expliziten *Flexibilisierung* der Planung. Die Veränderungsdynamiken der Industrialisierung konnten demnach nur noch über Anpassung an dieselben kompensiert werden. Entgegen der teleologischen Idee des Plans, der auf einen stabilen und determinierten Endpunkt zusteuert, sollten demnach die Veränderung selbst zu einem übergeordneten Charakteristikum und damit zum Strukturelement modernen Bauens reifen.

Das Element einer auf Überzeitlichkeit ausgerichteten Monumentalität war jedoch nicht der einzige Kritikpunkt eines nun wissenschaftlich betriebenen Bahnhofsbaus. Vielmehr torpedierten die jüngst errichteten Großanlagen auch das Prinzip der geforderten Zweckmäßigkeit. So stellte Goering nochmals klar:

»Alle Eisenbahnbauten und ihre Bahnhofsanlagen mit Einschluß der Hochbauten – das sollte nie vergessen werden – sind in erster Linie *Nützlichkeitsbauten*, die den gegenwärtigen und in absehbarer Zukunft zu erwartenden Verhältnissen angepaßt, *nicht aber als Monumentalbauten für Jahrhunderte zu betrachten sind.*«¹⁷

Zwar ließ Goering auch Zugeständnisse an eine ansprechende Gestaltung durch Architekten erkennen, aber niemals »sollte der äußeren Erscheinung die Hauptsache, die zweckmäßigste Ermöglichung der Betriebsabwicklung, geopfert werden.«¹⁸ Das Vorbild für die zweckmäßige Grundausrüstung lieferte (wieder einmal) das englische Bahnwesen, das dem Ingenieur Goering als progressive Referenz erschien:

14 Ebd., 4.

15 Schmitt, *Anlage und Einrichtung der Gebäude*, 2.

16 Goering prognostizierte 1899 bei einer Festrede zum Geburtstag Kaiser Wilhelms II. in der Aula der Technischen Hochschule Berlin zur Zukunft des Eisenbahnhochbaus: »Es ist (...) durchaus irrig, solche Bauthätigkeit als etwas Vorübergehendes (»künftig Wegfallendes«) zu betrachten. Sie ist vielmehr ebenso fortlaufend, wie der Betrieb der Bahnen, hat niemals geschlummert und wird immer mit ihm Hand in Hand gehen müssen.« Goering, »Ueber die verschiedenen Formen und Zwecke des Eisenbahnwesens, Rede zum Geburtsfeste Seiner Majestät des Kaisers und Königs Wilhelm II., in der Aula der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin«, 8.

17 Goering und Oder, *Der Eisenbahnbau*, Anordnung der Bahnhöfe, 3 [Hervorhebungen des Verfassers, R.K.].

18 Ebd.

»Im Gegensatz zu jener weiträumigen und oft überreichen Ausbildung zeigen die meisten Personenbahnhöfe Englands bei einer bis in die neueste Zeit ziemlich mageren Ausstattung, andererseits, wie durch zweckmäßige Einrichtungen ein noch weit größerer Verkehr auf viel kleinerem Raume gut bewältigt werden kann und wie man z. B. dort für den bequemen und Abstrom der mit Fernzügen Ankommenden in einer Weise sorgt, die in Deutschland leider noch immer keine Nachfolge gefunden hat.«¹⁹

Tatsächlich wurde vielfach begeistert vom kollisionslosen Passagierstrom im Vestibül englischer Bahnhöfe berichtet, in ihnen die Reisenden auf direktem Weg zum Zug geführt wurden, anstatt sie (wie oftmals auf deutschen Bahnhöfen) in kleine seitliche Flure zu schicken, aus denen sie sich wieder gegen den Strom herauskämpfen mussten.²⁰ Dank solcher baulichen Maßnahmen, die nicht zuletzt den besseren klimatischen Bedingungen in England geschuldet waren, aber auch dank der attestierten kulturellen Eigenart englischer Reisender, die Eisenbahnen mit »größerer Umsicht, Ruhe und Gewandtheit«²¹ zu nutzen, wäre es in England möglich, auf verhältnismäßig engem Raum eine außerordentliche Personenverkehrsleistung zu realisieren. In diesem reformierten und stark durch das englische Bahnwesen stimulierten Verständnis war es folglich

»(...) zweifelhaft, ob es berechtigt ist, die Empfangsgebäude der Bahnhöfe in großen Orten unbedingt als Monumentalbauten ersten Ranges zu behandeln und ihnen, bisweilen auf Kosten der Zweckmäßigkeit, eine Weiträumigkeit oder Anordnung zu geben, die durch unnötig weite Wege für Beamte und Reisende zeitraubend werden kann, und *eine Ausstattung der Innenräume, zu deren beschaulicher Betrachtung der meist eilige Reisende nicht Muße findet*, wohingegen die äußere Erscheinung des Gebäudes von manchen Vorübergehenden auch mit der Ruhe betrachtet werden kann, daher schon eher zu eindrucksvoller Gestaltung Anlaß bietet.«²²

Goerings Plädoyer für eine allgemeine Verkleinerung der Räume und Gänge sowie die Verringerung ihrer aufwendigen Innenausstattungen erwächst zweifelsohne aus seiner auf Zweckmäßigkeit und Kostenreduktion abzielenden Grundüberzeugung. Diese Forderung wurde durch die gewandelten Nutzungspraxis legitimiert, wonach die »eiligen Reisenden« die Empfangsgebäude meist nur noch ohne Aufenthalt durchqueren würden. So begründete Goering seine veränderte Planungsphilosophie auch indirekt mit einer (vermuteten) nutzerseitigen Nachfrage zweckmäßigerer Innenraumgestaltungen, die nicht zuletzt auch das stationäre Warten betrafen.

Nicht nur die großen Eingangshallen und Korridore gerieten im Kontext einer allgemeinen Effizienzorientierung in den Verdacht eine Quelle »unnützer Bewegungen von Menschen« zu sein, insbesondere die Raumgruppen der Warte- und Speisesäle standen hierbei in der Kritik, eine »unverhältnismäßig große Grundfläche in Anspruch«²³

19 Ebd.

20 Taeger, »Ueber englisches Eisenbahnwesen«, *Zeitschrift für Bauwesen* XXVII., Nr. 4-7 (1877): 283.

21 Donath, »Neuere Bahnhofs-Anlagen in England«, *Zeitschrift für Bauwesen* XXXI. (1881): 57.

22 Goering und Oder, *Der Eisenbahnbau*, Anordnung der Bahnhöfe, 3 [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

23 Schmitt, *Anlage und Einrichtung der Gebäude*, 78.

zu nehmen. Folglich wurde die Forderung nach einem Umdenken bezüglich der Flächenbedarfe von Warte- und Speisesälen laut, die insbesondere in Deutschland in der Folge erhöhter Baukosten, sinkender Übersichtlichkeit und langer, ermüdender Wege »geradezu gewaltige Abmessungen angenommen haben.«²⁴

Ablehnung symmetrischer Grundrisse

An den Kritikpunkt des zu großen Flächenbedarfs von Räumen, die ohnehin nur noch schnell durchquert würden, schloss sich unmittelbar die übergeordnete Kritik am Festhalten an symmetrischer Grundrissdispositionen an. Der symmetrische Aufbau der Empfangsgebäude wurde von den zunehmend einflussreicheren Eisenbahningenieuren als Hauptgrund für die ausufernden Gebäudeflächen identifiziert. Die Anlage von Passagierräumen links und rechts der Eingangshalle – wie etwa im Berliner Potsdamer Bahnhof (1872) – würde zu viel Platz verschwenden und doppelte Einrichtungen (z.B. für die Restauration) benötigen. Bereits Eberhard Wulffs Konzept des »baulichen Organismus« sprach sich 1882, und damit weit vor Goering/Oder und Schmitt, in aller Deutlichkeit gegen das vorherrschende Prinzip symmetrischer Grundrissanordnungen aus und vermerkte, dass der symmetrische Aufbau

»(...) alle Zweckmässigkeitsrücksichten in den Hintergrund gedrängt und (...) sich die Symmetrie (...), wie in tausend anderen Fällen, als eine wahre Tyrannin der heutigen Architektur gekennzeichnet [hat, R.K.].«²⁵

Diese »Tyranei der Symmetrie« würde für viele Kollisionen von Passagier- und Gepäckströmen verantwortlich sein und damit massiv das Gebot des Zirkulationsprinzips stören, nach dem die Passagiere durch die Verkehrsbauwerke ohne Gegenströmungen, Rückwege oder Kreuzungsbewegungen »prozessiert« werden sollten. Auch Rüdell betonte 1903 die Notwendigkeit der Abkehr von den (ästhetischen) Bauidealen des vorigen Jahrhunderts, die den veränderten Ansprüchen an Zirkulation, Zeit- und Kosteneffizienz nicht mehr gerecht wurden und vermerkte:

»(...) wenn es etwas gibt, das naturgemäß auf eine unsymmetrische Ausbildung hindrängt, dann ist es ein Eisenbahn-Empfangsgebäude. Denn es ist stets die Verbindung von zwei grundverschiedenen Arten von Räumen; von großen, hohen Hallen und Sälen für die Scharender Reisenden und von kleinen, niedrigen Zimmern für die geringe Zahl der Beamten.«²⁶

Neue Lösungsansätze des zweckmäßigen Bahnhofsbaus

Um zukünftig die Prinzipien der Zweckmäßigkeit, Zirkulation und Beschleunigung realisieren zu können wurde also zuallererst die strikte Aufgabe der Symmetrie und damit verbunden eine Komprimierung der Wartesäle vorgeschlagen. Ziel des wartebezogenen Raumprogramms sollte es sein, die Wartesäle nicht mehr voneinander zu

24 Ebd., 79.

25 Wulff, *Das Eisenbahn-Empfangs-Gebäude nach seinen praktischen Anforderungen und seiner künstlerischen Bedeutung*, 19.

26 A. Rüdell, »Neuere Eisenbahnhochbauten«, *Zentralblatt der Bauverwaltung* XXIII., Nr. 47 (1903): 292.

trennen, sondern die Raumgruppe der Wartesäle – wohlgerneht bei Aufrechterhaltung der Klasseneinteilungen – als funktionale Einheit zusammenzubinden. Nur so konnten aus Sicht Wulffs und vieler anderer prominenter Eisenbahn- und Bauingenieure die Wege optimiert und zudem Kosten gespart werden. Die vorangehend skizzierten Beispiele des Elberfelder und des Potsdamer Bahnhofs in Berlin, in denen die Wartesäle im Sinne einer symmetrischen Durchbildung links und rechts des Eingangsvestibüls voneinander getrennt angeordnet wurden, bildeten nunmehr das Feindbild eines modernisierten und wissenschaftlich betriebenen Bahnhofsbaus. Um nur noch eine gastronomische Einrichtung zu benötigen und Kollisionen zu mindern, lag somit ein zentraler Lösungsansatz in der Zusammenlegung der Wartesäle. Das Eisenbahn-Verordnungsblatt empfiehlt 1901 hierzu, dass »alle Warteräume an einer Seite des Einganges zu vereinigen«²⁷ seien. Die Modernisierung der Bahnhöfe zu größerer Zweckmäßigkeit und effizienterer Zirkulation zielte damit also im Besonderen auch auf die Modernisierung der Verkehrs- und Kulturpraxis des Wartens.

Eduard Schmitt (1911): Fünf Maßnahmen zur Verkleinerung der Warteflächen

Eduard Schmitt schlug zur Einschränkung der in Deutschland vergleichsweise überdimensionierten Wartesaal-Grundflächen fünf Maßnahmen vor, die für die kommenden Jahrzehnte und im Grunde bis in die Gegenwart hinein von entscheidender Bedeutung für Verortung und Erfahrung verkehrlicher Wartezeiten werden sollten. Als erste Option schlug Schmitt vor, eine direkte Verbindung von der Eingangshalle zum Bahnsteig einzurichten, denn damit würde

»(...) eine sehr große Anzahl von Reisenden veranlaßt, die Wartesäle überhaupt nicht zu benutzen, sondern unmittelbar den Bahnsteig zu betreten.«²⁸

Die Praxis des unmittelbaren Zugangs zum Bahnsteig und die damit verbundene Umgehung des stationären Wartens wurde, wie bereits geschildert, in England vom Anbeginn des Eisenbahnwesens verfolgt. Englische Bahnhöfe wiesen daher vergleichsweise kleine und weit weniger opulent ausgestaltete Wartemöglichkeiten auf. Das präparatorische Warten auf die Abfahrt wurde entweder direkt auf dem Bahnsteig oder – falls bereitstehend – bereits in den Wagen verbracht. Die überall überdachten Bahnsteige bildeten die Hauptverkehrs- und Hauptwartezeiten des englischen Bahnwesens, flächenintensive Wartesäle oder Gastronomien waren daher nicht notwendig. Zwar war die englische Praxis über Jahrzehnte hinweg diskutiert und vor allem angesichts des im Vergleich zu Deutschland geringen Luxus nicht selten verhöhnt worden, doch die im frühen 20. Jahrhundert von größerer Effizienz geprägten Bauprinzipien ließen den englischen Ansatz im frühen 20. Jahrhundert (plötzlich) überaus attraktiv erscheinen. Mit ihm verbunden war nichts Geringeres als die Aufhebung des über Jahrzehnte hinweg bestehenden Betriebsstandards eines stationären Warteimperativs, der verpflichtenden Schleusung der Reisenden durch die Wartesäle und (zum Teil) deren Einschluss in dieselben.

27 Zitiert in: Schmitt, *Anlage und Einrichtung der Gebäude*, 58.

28 Ebd., 79.

Eine zweite Maßnahme zur Verkleinerung der Wartesäle, die direkte Auswirkungen auf die Erfahrung systemischer Wartezeiten haben sollte, lag in der Einrichtung nur eines einzigen Wartesaals. Statt wie bisher drei bis vier separate Säle einzurichten, schlug Schmitt vor, die klassenspezifischen Abtrennungen innerhalb eines großen Raumes nur durch ca. 2m hohe Bretterwände, Scheidewände oder Schwerwände herzustellen. Für diese Maßnahme der Raumersparnis nahm sich Schmitt das französische Bahnwesen zum Vorbild, in dem seit Langem solche Raum-in-Raum-Konstruktionen vorherrschten.

Drittens schlug Schmitt vor, die Bahnhofswirtschaften nach italienischem Vorbild strikt von den Wartesälen zu trennen, um diese (nicht jedoch den Bahnhof selbst) von der bis dahin prägenden Kulinarisierung des Wartens abzusondern. Zusätzliche Gasträume, Küchenräume, Räume für den Wirt oder Lager könnten somit aus dem Verkehrsablauf extrahiert werden, der Zugang zum Bahnsystem zweckmäßiger und gerichteter gestaltet werden.

Viertens schlug Schmitt nach französischem und US-amerikanischem Vorbild vor, mittels Installation einer Warte- oder Wandelhalle mit nur sehr kleinen angeschlossenen Warteräumen eine Reduktion der bezüglich Größe und Luxus »mutierten« deutschen Wartesäle zu erreichen. Ein solcher »salle des pas perdu« fand sich in etwa in den Pariser Kopfbahnhöfen (Gare du Nord), in den USA wurde er als »Concourse« bezeichnet. Solche Wandelhallen würden als selbstjustierende Verkehrsflächen fungieren, auf denen zugleich gewartet werden könnte. Die großen Wartesäle würden somit obsolet, das stationäre Warten – wie partiell im Falle des neuen Frankfurter Centralbahnhofs – mehr und mehr »verflüssigt« und in die Fläche verlagert werden können.

Ebenfalls nach US-amerikanischen Vorbildern schlug Schmitt schließlich als fünfte Maßnahme vor, die Eingangs- und Schalterhalle selbst zu einer Warthalle werden zu lassen. Diese Anordnung wurde insbesondere in den monumentalen Großbahnhöfen der USA (etwa Washington Union Station, New York Central Station) oder auch im dänischen Bahnwesen praktiziert. Die Vereinigung von Warte- und Schalterhalle würde zwar den Vorteil einer vereinfachten Grundrissbildung bieten, wäre aber »für die Reisenden, die längere Zeit warten müssen, höchst unbequem, da sie unter der fortwährenden Unruhe der kommenden und gehenden Personen zu leiden« hätten. »Ein ruhiges Plätzchen«, so Schmitt weiter, »finden nur die Frauen, für die immer ein besonderer Warteraum vorgesehen ist, während die Männer auf die – übrigens nicht immer vorhandenen – Wirtschaftsräume oder auf das Raucherzimmer angewiesen sind.«²⁹

Auch wenn all diese Optionen ortsspezifischen Anpassungen unterliegen müssten, stellte Schmitt hinsichtlich dieser fünf vorgeschlagenen Maßnahmen übergreifend fest:

»Solche Anlagen sind vollkommen im Geiste der neuen Verkehrsverhältnisse gelegen. Denn die in kurzen Zwischenräumen einander folgenden Züge bedingen längeres Verweilen der Reisenden auf dem Bahnhofe nur selten.«³⁰

Wie wenige Jahre zuvor Adolf Goering registrierte auch Eduard Schmitt eine offenbar veränderte Nutzungspraxis der Reisenden, die den stationären Aufenthalt nicht mehr

29 Ebd., 63.

30 Ebd., 80 [Hervorhebungen des Verfassers, R.K.].

zwingend benötigten und das verkehrliche Warten in eine moderne Phase des Vermeidens und Umgehens transferierten. Die »neuen Verkehrsverhältnisse« umfassten somit nicht nur die Erhöhung des Verkehrstaktes, sondern auch eine Veränderung des Modus des Wartens in Richtung einer Marginalisierung des stationären Wartens vor der Abfahrt.

Wilhelm Cauer (1926) – Zur Gestaltung von Personenbahnhöfen

Der Erste Weltkrieg, die »Urkatastrophe«³¹ des 20. Jahrhunderts, bewirkte durch die massenhafte Erfahrung des maschinellen Tötens nicht nur eine unversöhnliche Krise des kulturell-ethischen Fortschrittstelos und der westlichen Zivilisationsmission der Moderne.³² Mit ihm kam auch das jähe Ende der fast einhundertjährigen Geschichte des Bahnhofsbaus in Deutschland. Der Druck der im Versailler Vertrag verankerten Reparationszahlungen erforderte zunächst die Einstellung jeglicher Bautätigkeiten. Erst zu Mitte der 1920er Jahre setzten wieder eine akademische Auseinandersetzung mit dem Bahnhofsbau ein, die deutlich an die seit 1900 entstandenen, auf Ökonomie und Zweckmäßigkeit abzielenden Konzeptionen eines wissenschaftlich betriebenen Bahnhofsbaus Goerisch'scher Schule anknüpfte.

Zu ihren Vertretern zählte auch Wilhelm Cauer, dessen 1926 erschienene Abhandlung über Personenbahnhöfe hier herausgegriffen werden soll, weil sie für die Bau- und Kulturgeschichte des verkehrlichen Wartens von besonderer Bedeutung ist. Cauers theoretisches Standardwerk zur Gestaltung von Personenbahnhöfen wurde bereits 1913 veröffentlicht, erhielt aber 1926, angesichts der sich veränderten Rahmenbedingungen und Erfahrungen der 1920er Jahre, eine umfassende Überarbeitung, die auch eine Anpassung älterer Grundsätze zur Behandlung von Wartezonen beinhaltete. Wie zuvor Goering und Schmitt folgte auch Cauer hierbei der grundsätzlichen Zielstellung, Bahnhofsanlagen in absoluter *Zweckmäßigkeit*, *Bequemlichkeit* und *Übersichtlichkeit* sowie mit möglichst *kurzen und direkten Bahnsteigzugängen* auszuführen.³³

Das Mittel zum Erreichen dieser Zielstellungen sah Cauer dezidiert in einer Abkehr vom symmetrischen Grundriss, der für ihn als »unzweckmäßig« galt, weil er unter anderem den Reisenden beim Betreten des Bahnhofs eine schlechte Übersicht und Orientierung gewährte und die Bewirtschaftung der Räume erschwerte. Um das Dogma der Zweckmäßigkeit zu verwirklichen, sollte man sich daher zunächst vom »Vorurteil der Symmetrie«³⁴ freimachen und die Wartesäle nicht weiter getrennt links und rechts der Eingangshalle anordnen. Dieser Bruch mit der Bau- und Planungstradition des 19. Jahrhunderts, die sich mit Cauers neuaufgelegtem Theoriewerk auch nach dem Ersten Weltkrieg weiter verstetigte, wird zusammenfassend in folgender Aussage deutlich:

31 George F. Kennan, *The decline of Bismarck's European order: Franco-Russian relations 1875-1890* (Princeton: Princeton University Press, 1981).

32 Vgl. Michael Adas, »Contested hegemony: The Great War and the Afro-Asian assault on the civilizing mission ideology«, *Journal of World History* 15, Nr. 1 (2004): 31-63.

33 Diese Anknüpfung an die Vorkriegsprogrammatik mochte bei Cauer auch deshalb bestehen, weil er wie viele andere bedeutende Eisenbahningenieure jener Zeit der Goering'schen Schule entstammte.

34 Cauer, *Personenbahnhöfe*, 24.

»Das Streben nach Symmetrie, das man in älteren Empfangsgebäude in der Kopf- wie der Durchgangsform häufig verkörpert sieht, führt abgesehen von der *Zersplitterung der Wartesäle* in der Regel auch sonst zu einer *gezwungenen Raumanordnung*, die die einzelnen Teile nicht so auszubilden gestattet, wie es der Zweck eines jeden erfordert. Von der symmetrischen Anordnung großer und kleiner Empfangsgebäude sollte man grundsätzlich absehen, *die Wartesäle aber stets in einer zusammenhängenden Gruppe anordnen.*«³⁵

Um mehr Übersichtlichkeit und Klarheit für Reisende, eine klarere Trennung von Dienst- und Reiseverkehr, bessere und schnellere Überwachung des Verkehrs mit weniger Beamten und überhaupt Raum- und Dienstersparnisse erreichen zu können, führte für Cauer also kein Weg an einer *asymmetrischen* Grundrissanordnung vorbei. Jene Programmatik, die bereits bei Wulff (1882), Goering (1907) und Schmitt (1911) einen zentralen Gesichtspunkt des (wissenschaftlichen) Bahnhofsbaus bildete, soll hier nochmals in seiner Bedeutsamkeit betont werden, weil sie direkte Auswirkungen auf die bauliche Rahmung und Lokalität des Wartens hatte. Denn innerhalb einer solchen asymmetrischen Grundrissausrichtung gliederte sich die Wartesaalgruppe nunmehr »zweckmäßig seitwärts an den Weg an, den die Reisenden vom Eintritt in das Empfangsgebäude an zur Fahrkartenausgabe, Gepäckabfertigung und zu Bahnsteigen zurückzulegen haben, so daß die Reisenden beliebig die Wartesäle aufsuchen können *oder nicht.*«³⁶

Das Resultat dieser Neugruppierung der Wartesäle, die in Deutschland meist links vom Eingang und »gern der Tiefe des Raumes nach hintereinander«³⁷ platziert wurden, fasst Cauer wie folgt zusammen:

»Zwischen Wartesälen und Abfertigungsräumen hindurch kann dann der Reisende folglich ohne Berührung der Wartesäle, je nach Lage des Falles unmittelbar oder mittels Tunnel oder Brücke und anschließenden Treppen zu den Bahnsteigen gelangen.«³⁸

Die von Cauer und anderen einflussreichen Protagonisten eingeforderte Verlagerung der Wartesäle an *eine* Seite des Empfangsgebäudes führte damit zur Betonung des direkten Durchgangs zum Zug *ohne* Umwege über die Wartesäle. War es in den Jahrzehnten zuvor noch das baulich-operative Ziel, die Reisenden vor der Abfahrt zu sammeln, lag das Ideal nunmehr in der Vermeidung großer Aufenthaltsräume und einer direkten Wegeführung zu den Zügen. Wenngleich diese Verschiebung zunächst auf den ersten Blick unerheblich erscheinen mag, spiegelt sie doch physisch wie symbolisch unmissverständlich das Credo einer gänzlich neuen, modernen, auf *beschleunigte* Zirkulation und einer Reduktion des (stationären) Wartens abzielende Verkehrswegeorganisation, die im deutschen Raum spätestens in der Zwischenkriegszeit zum dominierenden Aspekt des Bahnhofsbaus reifte. Hinsichtlich dieser allmählichen Entwicklung einer seitlichen Verlagerung der Wartesäle vermerkte Cauer:

35 Ebd., 19 [Hervorhebungen des Verfassers, R.K.].

36 Ebd., 20 [Hervorhebung durch den Verfasser, R.K.].

37 Ebd., 42.

38 Ebd., 19.

»Um für die Reisenden den Weg zum Bahnsteig möglichst kurz, einfach und übersichtlich zu gestalten, ist man in Deutschland *etwa seit den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts* allgemein dazu übergegangen, die Reisenden nicht mehr, wie in früheren Zeiten üblich, zum Durchschreiten der Wartesäle zu zwingen. Diese sind vielmehr seitlich des direkten Bahnsteigzugangs so anzuordnen, daß die Reisenden *nach Belieben einen Abstecher in die Wartesäle machen* oder auf kürzestem Wege die Bahnsteige aufsuchen können.«³⁹

Auch wenn die operative Wendung zum allmählich freieren und direkteren Zugang im späten 19. Jahrhundert ihren Anfang nahm, wurde sie erst in den Bahnhofsneubauten des frühen 20. Jahrhunderts vollends wirksam. Diese Entwicklung kann jedoch nicht allein aus der baulichen Umsetzung des ›Phantasmas eines reibungslosen Betriebs‹ heraus erklärt werden. Vielmehr waren es auch die Reisenden selbst, die, vor dem Hintergrund sich gewandelter technischer, wirtschaftlicher und kultureller Rahmenbedingungen und daraus resultierender Nutzungspraxen, solche baulichen Veränderungen bewirkten. So führte auf technischer Seite die Verbreitung von Speisewagen ab 1900 dazu, dass der Aufenthalt in den Bahnhofswirtschaften nicht mehr unbedingt nötig wurde, da man sich dank der rollenden Gaststätte auch während der Fahrt mit Speisen und Getränken versorgen konnte. Im Resultat konnte die absolute Wartezeit vor der Abfahrt dadurch wesentlich verkürzt werden und das Eintreffen am Bahnhof rückte wesentlich näher an die Abfahrtszeit. Auch die schwierige wirtschaftliche Situation der 1920er Jahre mit zum Teil erheblichen Verteuerungen der Grundnahrungsmittel, zwang die Reisenden der unteren Wagenklassen zunehmend, sich selbst mit Speisen und Getränken zu versorgen, die sie weder am Bahnhof noch im Zug kauften.⁴⁰ Die Selbstverpflegung bewirkte damit ebenfalls eine allgemeine Verkürzung des vorbereitenden Aufenthalts. Nicht allein die betrieblichen und baulichen Rahmungen hatten demnach Einfluss auf die Warteerfahrung, sondern auch die wirtschaftliche Situation wirkte auf die Erfahrung des Temporalphänomens ›Warten‹ ein.

Darüber hinaus stand in zeitkultureller Hinsicht die (städtische) Alltagserfahrung des frühen 20. Jahrhunderts entschieden im Zeichen einer weithin attestierten (und gewünschten) Beschleunigung des Lebenstempos, in der Wartezeiten zunehmend weniger tolerierbar erschienen. Georg Simmel sah in dieser Beschleunigung des Lebenstempos »das Produkt aus der Summe und der Tiefe seiner Veränderungen«⁴¹ und leitete sie zuvorderst aus den Effekten der Etablierung der Geldwirtschaft ab. Das Geld würde hierbei wie kein anderes Symbol den »absoluten Bewegungscharakter der Welt«⁴² darstellen und damit den Inhalten des Lebens bestimmte psychologische Ordnungen und Formen geben. Diese im Zusammenhang mit der Geldwirtschaft dominierende Ordnung und Form sei schließlich jene der *beschleunigten Zirkulation*, welcher sich der moderne Mensch anpassen müsse.

39 Ebd., 18f. [Hervorhebungen des Verfassers, R.K.].

40 Ebd., 20.

41 Simmel, *Philosophie des Geldes*, 809.

42 Ebd., 830.

»Endlich muß die Geschwindigkeit, die der Zirkulation des Geldes gegenüber der aller anderen Objekte eigen ist, das allgemeine Lebenstempo unmittelbar und in demselben Maße steigern, in dem das Geld das allgemeine Interessenzentrum wird.«⁴³

Ferner betonte Simmel an anderer Stelle, dass das metropolitane Leben nach einer »minutenhaften Präzision« verlangt und die Großstadtbewohner in den Zwang versetzt, die mechanisierte Zeit – bewirkt durch die allgemeine Verbreitung von Taschenuhren – als zentrales Organisations- und Orientierungsprinzip schlechthin zu verinnerlichen.⁴⁴ Die alltägliche Abhängigkeit von verlässlichen, exakten Zeitangaben und damit verbundener Synchronisation war für Simmel im Jahr 1903 bereits derart fortgeschritten, dass jegliche Abweichung vom präzisen Zeitregime weitreichende Folgen hätte:

»Wenn alle Uhren in Berlin plötzlich in verschiedener Richtung falschgehen würden, auch nur um den Spielraum einer Stunde, so wäre sein ganzes wirtschaftliches und sonstiges Verkehrsleben auf lange hinaus zerrüttet. Dazu kommt, scheinbar noch äußerlicher, die Größe der Entfernungen, die alles Warten und Vergebenskommen zu einem gar nicht aufzubringenden Zeitaufwand machen. So ist die Technik des großstädtischen Lebens überhaupt nicht denkbar, ohne dass alle Tätigkeiten und Wechselbeziehungen aufs pünktlichste in ein festes, übersubjektives Zeitschema eingeordnet würden.«⁴⁵

Die moderne Großstadt der Jahrhundertwende kann demnach als der Schauplatz gelten, an dem die Ökonomisierung der Zeit als Wert und Ressource in Konvergenz mit der täglichen Anwendung und Verinnerlichung dieses Prinzips stärksten Ausdruck gefunden hat und reziprok (unproduktive) Wartezeiten tendenziell als problematisch erlebt wurden. Auch der Großstadtbahnhof der Jahrhundertwende war somit ein Ort, an dem die Bewegung gegenüber der Beständigkeit endgültig die Oberhand zu gewinnen begann.⁴⁶ Bezeichnend für die Zeit ist Simmels Beobachtung, dass die runde, rollende Geldmünze im Laufe der Neuzeit die widerständige, eckige Münze verdrängt hatte: Stillstände avancierten demnach offensichtlich zunehmend zu einem unzulässigen Daseins-Modus, zudem nicht zuletzt auch das verkehrliche Warten zählte. Je mehr Tempo und Schnelligkeit zu positiv besetzten Begriffen wurden,⁴⁷ desto mehr mussten Wartezeiten in den Status eines Problems rücken.

Es sind somit nicht zuletzt die kulturellen und gesellschaftlichen Rahmenentwicklungen der Jahrhundertwende, die den langen stationären Aufenthalt in den Wartesälen immer stärker in Opposition zu dem rastlosen Leben außerhalb des Bahnhofs treten

43 Ebd., 823.

44 Georg Simmel, *Georg Simmel. Gesamtausgabe. Bd. 7: Aufsätze und Abhandlungen 1901-1908*, hg. von Rüdiger Kramme, Otthein Rammstedt, und Angela Rammstedt (Frankfurt a.M.: Suhrkamp, 1995), 119.

45 Ebd., 120.

46 So begreift Simmel den Modernisierungsprozess als den Wandel von einem ausbalancierten Verhältnis zwischen Bewegung und Verharrung in Richtung des Primats der Bewegung und damit in Richtung einer Welt, die »das Schauspiel eines Perpetuum mobile« bieten würde. Simmel, *Philosophie des Geldes*, 827.

47 Vgl. Borscheid, *Das Tempo-Virus*, 10.

ließ und das Warten spätestens in der Zwischenkriegszeit wenig tolerierbar machte. Auch vor dem Hintergrund dieser nutzerseitigen Veränderung in Richtung stärkerer Zeiteffizienz wurden die Wartesäle immer häufiger umgangen und – zumindest im Nah- und Berufsverkehr – der direkte Weg zum Einstieg gesucht. Architekten, Ingenieure und Planer beobachteten allerorten eine gegenüber dem 19. Jahrhundert gesteigerte ›Eile‹ der Reisenden. Auch diese Beobachtungen wirkten mit Sicherheit auf die operativ-bauliche Wende und die Überlegungen zur Aufgabe langer Korridore und raumgreifender Wartezeiten ein.

Cauer stellt 1926 als Folge der inzwischen nutzerseitig stattfindenden Veränderungen den Befund:

»Die Wartesäle werden infolge der Ausrüstung der Züge mit Speisewagen und der Aufstellung von Erfrischungsbuden oder Erfrischungstischen auf den Bahnsteigen in geringerem Umfange als früher von Durchreisenden aufgesucht, um Speisen und Getränke einzunehmen.«⁴⁸

Als Folge dieser Veränderungen waren eine Reihe von Wartesälen bereits wesentlich verkleinert worden. So wurden etwa aufgrund der Einführung von Speisewagen die sonst für die Mittagsmahlzeiten genutzten Wartesäle auf den Bahnsteigen von Hannover oder Straßburg »durch Erfrischungsbuden ersetzt, die weniger Raum in Anspruch nehmen.«⁴⁹ Die Ersetzung großer Säle durch die Trivialarchitektur der Erfrischungsbude kann hierbei sinnbildlich für den allgemein einsetzenden Rückbau des ›würdevollen Wartens‹ in opulenter Sälen gesehen werden, die der Beschleunigungslogik der kapitalistischen Moderne immer mehr zu widersprechen schienen.

Symptomatisch schlägt Cauer 1926 vor, die durch Verkleinerung der Wartesäle eingesparten Flächen zur allgemeinen Ökonomisierung des Bahnhofs einzusetzen. So forderte er, dass die Bahnbetreiber »mehr als früher bestrebt [sein sollten, R.K.], auf den Bahnhöfen Nebenbetriebe vorzusehen«⁵⁰, um damit neue Einnahmequellen zu generieren. Statt die großen Warteflächen zum, wie Goering sie bezeichnete, »zinnlosen« oder gar »schädlichen Kapital« werden zu lassen, sprach sich Cauer für eine Umwandlung in Verkaufsflächen aus, denn, so Cauer: »die auf den Bahnhöfen errichteten Verkaufsstellen pflegen bei der günstigen Lage der Stände große Umsätze zu erzielen, so daß hohe Mieten gezahlt werden, die die Anlagekosten mehr als verzinsen.«⁵¹

Lange bevor Schnellrestaurantketten und ›Fast-Fashion‹ in die Bahnhöfe einzogen, nimmt Cauer damit hier bereits das sich seit den 1990er Jahren etablierende Konzept der Einkaufsbahnhöfe vorweg.

Implikationen des wissenschaftlich betriebenen Bahnhofsbaus für die Warteerfahrung

Die Auswirkung immer häufigeren Abkehr von symmetrischen Grundrissen, basierend auf dem übergeordneten Streben nach Effizienz und Zirkulation, lässt sich für das Temporalphänomen des Wartens in einem Kernbefund verdichten: Das Warten auf die Ei-

48 Cauer, *Personenbahnhöfe*, 6.

49 Ebd., 20.

50 Ebd., 7.

51 Ebd.

senbahn wurde im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts endgültig *fakultativ*. Der vor-malige stationäre Warteimperativ, die erzwungene Schleusung der Reisenden durch die Wartesäle, wurde zunehmend aufgehoben bzw. wuchs in den Stand einer optiona-len Mobilitätspraxis. Der im 19. Jahrhundert zum zentralen Bestandteil der Reiseerfah-rung gereifte Aufenthalt in den Wartesälen verlor mit den baulich-betrieblichen Rah-menentwicklung des frühen 20. Jahrhunderts zunehmend an Bedeutung, wenngleich das stationäre, würdevoll-opulent gerahmte Warten nicht schlagartig endete. Der Pro-zess in Richtung allgemein größerer Zweckmäßigkeit vollzog sich dabei nicht exklusiv als Resultat veränderter Raumdispositionen, sondern das veränderte Raumprogramm wurde zugleich durch die von Ingenieuren und Architekten gemachten Beobachtungen veränderter Nutzungspraxen der Reisenden legitimiert. So hielt etwa Cauer die Ein-richtung möglichst kurzer Wege für die Abreisenden überhaupt nur deshalb für eine entscheidende Einrichtung, »weil diese stets bis zu den Abfahrtszeitpunkten der Züge nur über begrenzte Zeit verfügen und sich oft in Eile befinden.«⁵² Waren andererseits die Wartesäle erst einmal an die Seite verlegt und bedurften keiner verpflichtenden Nutzung mehr, bewirkte diese Raumsituation wiederum eine nochmalige Verstärkung der Nicht-Nutzung der Wartesäle. Vor allem der Nah- und Lokalverkehr bot hierfür das entscheidende Übungsfeld zur Internalisierung und Routinisierung eines direkteren, zeiteffizienteren und damit zweckmäßigeren Übergangs von der Stadt zum Bahnsys-tem. Kurzum: Die Ökonomisierung von räumlichen Settings *und* des individuellen Pas-sagierverhaltens wirkten mit Beginn des 20. Jahrhunderts koevolutionär zusammen. Das baulich-betriebliche Effizienzdenken auf der einen und die gewachsene Zeitöko-nomie seitens der Reisenden auf der anderen Seite griffen wechselseitig ineinander und bewirkten dabei den gleichen Effekt: den Beginn einer allmählichen Marginalisierung des stationären Wartens inklusive einer Reduktion des präparatorischen Aufenthalts vor Abfahrt.

Die stark von Flexibilisierung und Ökonomisierung geprägten Überlegungen lie-ßen den Bau von Bahnhofsgebäuden sicherlich nur zu einem von vielen Spielfeldern der baulichen Moderne werden, die im Sinne der Prozessbeschleunigung vom Ideal der rei-bungslosen Effizienz und ökonomischer Zweckmäßigkeit ergriffen wurden. Im Spiegel ihrer Grundrissentwicklungen repräsentierten sie den auf Effizienz abzielenden Para-digmenwechsel jedoch besonders deutlich. Um die von Zweckmäßigkeit, Effizienz und gewandeltem Nutzerverhalten getriebenen Veränderungen gegenüber der vorherigen Bahnhofsgeneration zu illustrieren, sollen im Folgenden noch einmal einige Beispi-ele von nach 1900 in Deutschland entstandenen Bahnhofsneubauten aufgeführt wer-den. Ziel dieser exemplarischen Betrachtungen soll es sein, die direktere und verkürzte Wegeführung zum Gleis und die allmähliche Verkleinerung bzw. Marginalisierung des wartebezogenen Raumprogramms nachvollziehbar zu machen. Diese Entwicklung nimmt mit dem Bau des Hauptbahnhofs von Wiesbaden (1906) einen prominenten An-fang, wird im ikonischen Bau des Stuttgarter Hauptbahnhofs (1922) weitergeführt und findet im Neubau des Hauptbahnhofs von Oberhausen (1935) seinen wohl deutlichsten Ausdruck.

9.2 Exemplarische Bahnhofsbauten der Marginalisierung des stationären Wartens

9.2.1 Wiesbaden (1906)

Die hessische Kur- und Bäderstadt Wiesbaden verfügte, ähnlich wie das benachbarte Frankfurt a.M., lange Zeit über drei eigenständige Bahnhöfe, die zwar in unmittelbarer Nähe zueinander lagen, aber für Reisende im Übergangsverkehr erhebliche Schwierigkeiten erzeugten. Vor diesem Hintergrund sollte ein Bahnhofsneubau die Zusammenlegung der Einrichtungen in einem *Hauptbahnhof* ermöglichen. Diese Zusammenlegung wurde nicht zuletzt auch durch die Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn ermöglicht, die ab 1897 in die Verwaltung der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft übergegangen war. Durch die Verstaatlichung der Linie konnte der Bahnbetrieb nunmehr ohne Rücksicht auf Absprachen mit einem privatwirtschaftlichen Unternehmen zentral an einem Ort realisiert werden. Die seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts massiv vorangetriebene Verstaatlichungswelle und die damit ermöglichte Konsolidierung baulicher Ressourcen kann somit als eine weitere Rahmenbedingung für die Realisierung eines auf Effizienz, Ökonomie und Zweckmäßigkeit ausgerichteten Bahnhofsbaus angesehen werden.

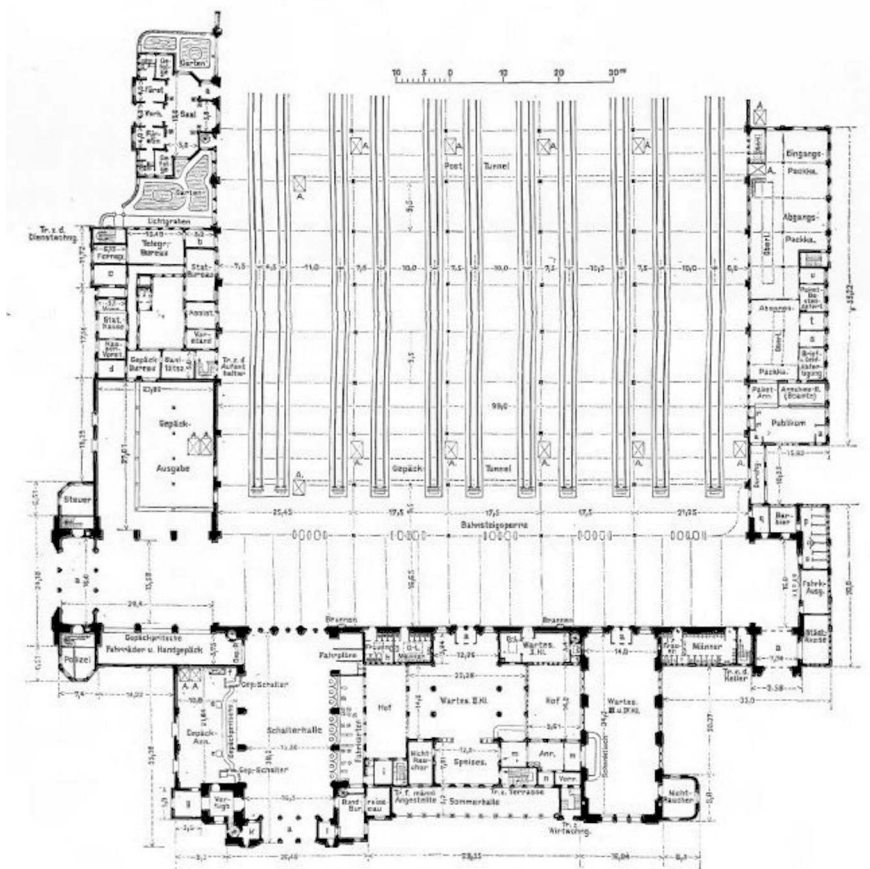
Der Entwurf des 1906 eröffneten Hauptbahnhofes Wiesbaden entstammte dem Architekten Fritz Klingholz, der durch sein zeitweiliges Studium an der Preussischen Königlich Technischen Hochschule Berlin auch die Prägung des Eisenbahningenieurs Adolf Goering und dessen wissenschaftlichen Grundsätzen zum Bahnhofsbau erhalten haben dürfte. Entsprechend der Goering'schen Schule zeigte die Grundrissgestaltung von Wiesbaden zumindest in auffälliger Weise die Abkehr von der Symmetrie und kontrastierte damit deutlich die (symmetrische) Anlage des Frankfurter Hauptbahnhofs. Die leitenden Gesichtspunkte für die asymmetrische Grundrissplanung lagen aus Sicht des Bauleiters und späteren Reichsbahndirektors Cornelius, der zusammen mit Klingholz den Bau verantwortete, im Wunsch, möglichst alle Räume mit Tageslicht zu versorgen und die Bewegungsströme ankommender und abfahrender Passagiere nach Möglichkeit zu trennen, »um Verkehrskreuzungen und -stockungen zu vermeiden.«⁵³ In dieser Aussage spiegelt sich bereits das für die vierte Phase des deutschen Eisenbahnhochbaus so prägende Dogma der kreuzungsfreien Zirkulation. Komplementär dazu zeigte sich aber im Anspruch, »für die Reisenden vom Eingang bis zum Zuge möglichst kurze Wege«⁵⁴ einzurichten, zugleich ein weiteres so grundlegendes Element der *zweckmäßigen* Bauprogrammatik. Nicht mehr lange Korridore und Zwischenzonen sollten die Reisenden in diesem Kopfbahnhof zu den Zügen führen, sondern möglichst kurze und direkte Wege. Diese Forderung wurde in Wiesbaden dadurch erfüllt, dass die Reisenden nach Eintritt in die Vorhalle mit den Fahrkarten- und Gepäckschaltern unmittelbar und *ohne* Umwege über die Wartesäle in eine große Querbahnsteighalle geleitet wurden. Diese zeitgenössisch als ›Wandelhalle‹ bezeichnete Zirkulationszone

53 Cornelius, »Das neue Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden.«, 33.

54 Ebd.

(Abbildung 44) bildete dem Bauleiter Cornelius zufolge »das Verbindungsglied (...) zwischen den Bahnsteigen und den dem Publikum zugänglichen Räumen des eigentlichen Empfangsgebäudes.«⁵⁵

Abbildung 43: Grundriss des Wiesbadener Hauptbahnhofes von 1906. Am unteren linken Bildrand ist die Schalterhalle zu sehen, die den Passagierstrom neuartig direkt und ohne Umwege über die Wartesäle auf die Hauptzirkulationszone des Querbahnsteigs vermittelte.



Quelle: Zeitschrift für Bauwesen 1908, S. 27-28.

Wie aus dem Grundriss (Abbildung 43) ersichtlich wird, erreichten die Reisenden zunächst die Zirkulationszone und erst dann die daran angeschlossenen Wartesäle, was einer Umkehrung der zuvor etablierten betrieblichen Logik des stationären Wartimperativs gleichkommt. Auf der riesigen Zirkulationsfläche angelangt, konnten die Reisenden nun frei entscheiden, ob sie sich »wandelnd« auf dem Querbahnsteig aufhalten, sich in den Wartesälen niederlassen oder sich nach dem Passieren der Bahnsteigsperrung (Fahrkartenkontrolle) direkt zu den Bahnsteigen begeben wollten. Wie im

Abschnitt zum Bau des Frankfurter Centralbahnhofes beschrieben, war die ›Erstverteilung‹ der am Bahnhof eintreffenden Passagiere auf den Querbahnsteig bereits auch in der Konzeption von Frankfurt angedacht worden. Sie wurde jedoch aufgrund der (auch der Symmetrie geschuldeten) schlechteren Übersichtlichkeit für die Reisenden nur partiell realisiert. Stattdessen erfuhr die Mehrzahl der Reisenden in Frankfurt noch den Gag durch Korridore und die Schleusung durch vorgeschaltete Wartesäle. Knapp zwei Jahrzehnte später zeigte sich mit Wiesbaden dagegen, dass sich die Wegeführung immer stärker in Richtung eines Direktzugangs samt einer damit verbundenen Marginalisierung des stationären Wartens wandelte. Die selbstständige Orientierung der Reisenden auf dem Querbahnsteig erschien nach 1900 nicht zuletzt aufgrund der gewachsenen Routinisierung der Eisenbahnreise als gegeben.

Abbildung 44: Postkarte des Neuen Bahnhofs Wiesbaden mit Querbahnsteig bzw. Wandelhalle und Zugang zum Wartesaal II. Klasse. Neben dem Eingang zum Wartesaal ist eine Körperwaage auszumachen, die den Passagieren als Angebot des Zeitvertreibs eingerichtet wurde (um 1906).



Quelle: Stadtarchiv Wiesbaden, Sammlung Ursula Killmann.

Wenngleich die Bahnsteige direkt erreicht werden konnten und die Wartesäle dadurch nicht mehr obligatorisch betreten bzw. genutzt werden mussten, waren sie innerhalb des Grundrisses nach wie vor deutlich präsent. Das wartebezogene Raumprogramm umfasste nach wie vor drei nach Klassen unterteilte Wartesäle, einen separaten Speisesaal, zwei Schanktische sowie zwei Damen- bzw. Nichtraucherzimmer und ähnelte damit in puncto Flächenbedarf den Vorgängerbauten des späten 19. Jahrhunderts. Der Stellenwert des systemischen Wartens in Form großer Säle war aus Sicht der Planung offenbar ungebrochen persistent. Zudem war die Ausstattung weiterhin sehr

dekorativ und zum Teil gar opulent ausgestattet.⁵⁶ Die beiden großen Wartesäle und der Speisesaal erhielten Wandvertäfelungen aus Eiche, der Speisesaal zudem reich vergoldete Stuckverzierungen, marmorverkleidete Wände sowie Spiegel an den Stirnseiten.⁵⁷ Reisende der ersten Klasse nahmen auf roten Ledersitzen Platz, die »zu behaglichem Ruhen«⁵⁸ einluden, jene der zweiten Klasse mussten mit lederartigem grünem Pegamoid vorlieb nehmen. Der Wartesaal dritter und vierter Klasse war standesgemäß mit Holzstühlen sowie Tischen mit einem Bezug aus grünem Linoleum ausgestattet. Zentral in jenen Räumen war wiederum die Installation einer großen Uhr, die jeweils reich geschmückt an der Stirnseite der Wartesäle angebracht war und die Räume als Orte einer spezifischen Temporalität auszeichnete. Die großen Uhren sollten während des Aufenthalts in den Sälen die individuelle Synchronisation der Reisenden mit dem Bahnsystem gewährleisten. Der Abgleich zwischen aktueller Zeit und Abfahrtszeit war hier besonders notwendig, weil aufgrund der kleinen Türen und Fenster zum Querbahnsteig kaum eine Sichtbeziehung zum abfahrenden Zug möglich war. Dieser Umstand bewirkte für den Aufenthalt in den Wartesälen die starke Notwendigkeit einer zeitbezogenen Selbstkontrolle, die den Bahnhof, wie bereits seit Jahrzehnten, zum Schauplatz der Verinnerlichung des mechanisierten Uhrzeitregimes werden ließen.

Doch trotz der nach wie vor großflächig konzipierten und zum Teil luxuriös eingerichteten Wartesälen, trat die vorgeschaltete »Wandelhalle« von Wiesbaden in eine funktionelle Konkurrenz zu den klassischen Wartesälen. Diese Konkurrenz wurde nicht allein durch den direkten Zugang von der Eingangshalle unterstrichen, sondern auch durch die Einrichtung einer Serviceinfrastruktur in der Querbahnsteighalle (Trinkbrunnen, Uhren, Körpergewichtswagen, Sitzbänke, Friseursalon), welche die gewachsene Bedeutung der Zirkulationsfläche gegenüber den Flächen des stationären Aufenthalts betonte. Sie wurde aber nicht zuletzt auch durch die sprachliche Repräsentation einer »Wandelhalle« betont, die vermuten lässt, dass sich die Wartepraxis stärker in die Fläche und in den Modus der Bewegung verlagerte. Trotz des ungebrochen zentralen Stellenwerts des stationären Wartens kann der Wiesbadener Hauptbahnhof von 1906 deshalb als ein paradigmatischer Bahnhofsbau auf dem Weg in die verkehrliche Moderne identifiziert werden,⁵⁹ in dem der stationäre Warteimperativ nur noch in den Stand einer fakultativen Reisepraxis rückte. Zum Ziel einer optimierten Zirkulation wurde die bis dahin baulich-betriebliche Praxis einer Zwangs-Schleusung der Reisenden vollends aufgegeben. Wie bereits in Frankfurt (1888) wurde aber zunächst keiner der Warte-Modi dominant, vielmehr koexistierte die Wartepraxis des stationären Aufenthalts *und* des fluiden, »wandelnden« Wartens in der Fläche (Querbahnsteig), wobei der Wiesbadener Bahnhof durch den nunmehr direkten Bahnsteigzugang bereits die deutliche Entwicklung in Richtung der später gänzlichen Umgehung der Wartesäle aufzeigte.

56 Dies war sicherlich auch dem speziellen Umstand eines höhergestellten Reisepublikums geschuldet, das Wiesbaden für den Kuraufenthalt aufsuchte.

57 Cornelius, »Das neue Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden.«, 38.

58 Ebd., 39.

59 Weitere von direkten Gleiszugängen geprägte Neubauten von Klingholz umfassten die Bahnhöfe von Essen (1902), Koblenz (1902), Worms (1904) oder Lübeck (1908).

Die in diesem exemplarischen Beispiel zum Ausdruck kommende Tendenz zur gewachsenen Bedeutung der von Bewegung geprägten ›Wandelhalle‹ gegenüber den stationären Wartesälen wurde dabei auch von der gewachsenen Zirkulation im umliegenden Stadtraum vorangetrieben. Die am Beispiel Wiesbaden verkürzte und direkte Wegführung von der Stadt zu den Gleisen zeigt, dass die Flusslogik des städtischen Straßensystems nun auch im Inneren des Bahnhofs weitergeführt wurde, das Bahnhofsgebäude demnach möglichst keine Barriere bzw. Zirkulationshemmung darstellen sollte. Nicht nur wurde der Standort des neuen Hauptbahnhofes bewusst am Schnittpunkt dreier städtischer Verkehrsachsen gewählt und die Achse der Eingangshalle in direkter Verlängerung einer zum Marktplatz führenden Hauptstraße verlegt, sondern auch der östliche Seitenausgang vermittelte die ankommenden Fernreisenden (vorwiegend Kurgäste) direkt und intentional auf eine Hauptverkehrsachse in Richtung der Kurbäder. Die städtische Zirkulation und die Zirkulation der Reisenden innerhalb des Bahnhofsgebäudes standen somit in den Verkehrsneubauten des frühen 20. Jahrhunderts noch stärker als zuvor in einem unmittelbaren Zusammenhang. Der Bahnhof wurde noch deutlicher zum Transitbau, die sich darin befindlichen Wartesäle reziprok zu Orten einer von der linearen Bewegung abgesonderten Zone.

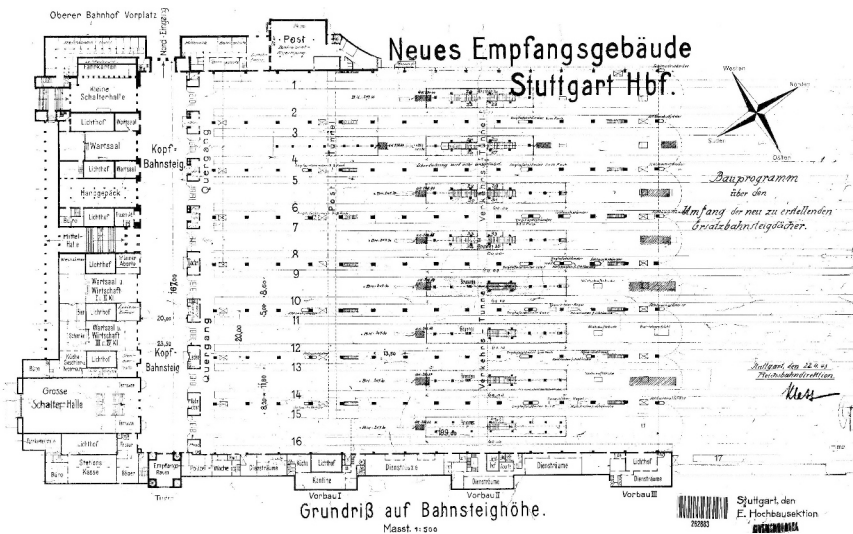
Doch auch wenn aus baulich-operativer Betrachtung die Zirkulation gegenüber dem stationären Warten an Bedeutung gewann, wäre die Schlussfolgerung eines sofortigen Bruchs der Wartepraxis nach Eröffnung des Bahnhofs Wiesbaden zweifelsohne ein Trugschluss. Der Bau neuer Empfangsgebäude mit direktem Gleiszugang bewirkte keine unmittelbare Veränderung der Nutzungspraxis, sondern vielmehr läutete er eine inkrementelle Veränderung ein. Das etablierte, klassengetrennte Warten im Saal mit frühzeitigem Erscheinen am Bahnhof existierte weiterhin und wurde erst in der Zwischenkriegszeit allmählich von einer zunehmend modernen Praxis des zeiteffizienten Direktzugangs ohne vorherigen Aufenthalt in den Sälen abgelöst.

Aus soziologischer Sicht betrachtet führte die Einführung des ›klassenlosen‹ Querbahnsteiges jedoch bereits seit seiner Installation wieder unmittelbar zu einer stärkeren Durchmischung bzw. potentiellen Begegnung der Reisenden. Die Reisenden betraten den Bahnhof nicht – wie mancherorts im 19. Jahrhundert üblich – durch unterschiedliche, nach Wagenklassen getrennte Eingänge, sondern betraten ihn gemeinsam bzw. ›wanderten‹ gemeinsam über den Querbahnsteig. Nur die Wartesäle vermochten das einzig nach Klassen getrennte Raumprogramm darzustellen. Sobald aber die Passagiere aus den Wartesälen auf den Querbahnsteig traten, waren die räumlichen Klassentrennungen der Säle aufgehoben. Der Querbahnsteig, der sich im Typus des großstädtischen Kopfbahnhofs zur Standardlösung entwickelte, kann somit sogar als eine Art der Redemokratisierung der Eisenbahnreise aufgefasst werden. Wohl nirgends sonst war die soziokulturelle Heterogenität der Eisenbahnreise stärker sichtbar, Begegnungen leichter realisierbar, als in diesen ›Sälen der verlorenen Schritte‹.

9.2.2 Stuttgart (1922)

Als ein zweites Beispiel der sich im frühen 20. Jahrhundert veränderten inneren Wegführung mit direkter Auswirkung auf das Phänomen des systemischen Wartens wird der Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofes von Friedrich Schoeler und Paul Bonatz

Abbildung 45: Grundriss des Stuttgarter Hauptbahnhofs im Jahr 1943.



Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Abt. Staatsarchiv Ludwigsburg Karlsruhe, K 412 IV DO 10888.

genauer betrachtet. Er soll deshalb herausgegriffen werden, weil er aus Sicht der Architekturgeschichte als derjenige Bau unter den Bahnhofsbauten der Zwischenkriegszeit gilt, der »nicht nur der anerkannteste Bau gewesen sein dürfte«⁶⁰, sondern auch als wichtiges Vorbild für eine Reihe weiterer Neu- und Umbauten diene. Somit kann das wartebezogene Raumprogramm des Stuttgarter Bahnhofs durchaus als richtungsweisend charakterisiert werden.

Der Entwurfswettbewerb fand noch vor dem Ersten Weltkrieg statt. Die Wettbewerbsgewinner Friedrich Eugen Schoeler und Paul Bonatz konnten den Bau jedoch erst 1922 (Bauteil 1 mit 9 Gleisen) bzw. 1928 (Fertigstellung des zweiten Bauteils) unter dem deutlichen Einfluss der Architekturbewegung des ›Neuen Bauens‹ vollenden. Wichtiges Charakteristikum der nationalen und internationalen Strahlkraft des Stuttgarter Bahnhofs, der zu einem ikonischen Verkehrsbau der Moderne werden sollte, war neben der funktionalistischen Grundrissgestaltung und der reduziert-wuchtigen Fassadengestaltung samt großem Uhrenturm wiederum die Einrichtung eines Querbahnsteiges, der »als architektonisch ansprechender Raum im Kern des Gebäudes«⁶¹ lag. Dieser sollte im Sinne eines zweckmäßigen Verkehrsbaus direkt und ohne ein Durchschreiten der Wartesäle über drei stadtsseitige Zugänge erreicht werden. Hier angekommen, konnten die Reisenden die Züge über Zungenbahnsteige unmittelbar besteigen oder sich in die angrenzenden Warteräume begeben. Die Einrichtung der 167m langen Zirkulationszone allein war jedoch nicht die entscheidende Neuheit, die hier im Zentrum des Interesses

60 Kubinszky, *Bahnhöfe Europas*, 141.

61 Ebd., 143.

steht. So wurden im Grunde jeglicher neuangelegten Kopfbahnhöfe der Zeit mit Querbahnsteigen und direkter Wegeföhrung von der Stadt zu den Bahnsteigen ausgeföhrt, wobei der Monumentalbau des Leipziger Hauptbahnhofes (1915 fertiggestellt) in dieser Beziehung zweifelsohne den Gipfel der Entwicklung markierte. Zudem entsprach auch die Einrichtung von Wartesälen am Querbahnsteig dem gängigen Muster jener Zeit. Wie am Wiesbadener Beispiel gezeigt, wurden in den deutschen Neubauten nach 1900, trotz der gewachsenen Rolle des Querbahnsteiges, weiterhin auch Wartesäle eingerichtet. Diese mussten jedoch nicht mehr obligatorisch passiert werden, sondern stellten optionale Aufenthaltszonen dar. Der Stuttgarter Hauptbahnhof entspricht also grundsätzlich diesem Schema. Er sticht jedoch in einem Punkt heraus, denn statt wie zuvor in Leipzig noch riesige, vom Querbahnsteig abzweigende Wartesäle einzurichten, haben sie im Neubau von Schoeler und Bonatz erstmals »nicht mehr die wichtige Rolle«. ⁶² Sie konnten (oder sollten) nicht mehr alle Reisende aufnehmen.

Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof verfügte nach wie vor über drei Wartesäle (jeweils einen für die I. und II. Klasse, die III. und IV. Klasse sowie einen separaten Wartesaal für den Nahverkehr), doch ihre Fläche war im Verhältnis zum Raumprogramm des Querbahnsteigs, der Schalterhallen und der restlichen Einrichtungen erstaunlich gering. Wenngleich aus Sicht der, in der Grundrissgestaltung eingeschriebenen Nutzungsvorstellungen an der Tradition eines würdevollen Wartens in Sälen mit angeschlossener Gastronomie festgehalten wurde, war der Modus des Wartens in diesem Bahnhof der Klassischen Moderne also gleichwohl durch eine deutliche Flächenreduktion gegenüber jüngeren Bauten vor dem Ersten Weltkrieg gekennzeichnet. Zudem wurde die bereits in Wiesbaden erkennbare funktionelle Konkurrenz des Querbahnsteiges gegenüber den Wartesälen in Stuttgart nochmals verstärkt. So zeigte der Stuttgarter Bahnhof nicht nur eine deutliche quantitative Vergrößerung der Zirkulationsfläche gegenüber den Wartezonen, sondern mit Ladengeschäften auf dem Querbahnsteig auch eine qualitative Veränderung, welche die Reisende zusätzlich auf die Fläche des Querbahnsteigs »zog«. Die Rolle des stationären Wartens hat sich mit Blick auf die Grundrissgestaltung weiter in Richtung der Marginalisierung, der Umgehung bzw. in Richtung einer Verlagerung auf die Zirkulationsflächen verändert. Das stationäre Warten mit dem langen präparatorischen Aufenthalts vor Abfahrt eines Zuges hat deutlich an Bedeutung verloren.

Die Tendenz der Verkleinerung der Wartezonen verstetigte sich auch mit Blick auf das Raumprogramm bei den großstädtischen Bahnneubauten der darauffolgenden Jahre. Die Bahnhöfe von Düsseldorf (1934), Duisburg (1934) und Oberhausen (1935), die ihre Inspiration und Referenz offenkundig im Stuttgarter Hauptbahnhof fanden, zeigten, dass die Bedeutung der vormals riesigen Wartesäle auch innerhalb des Raumprogramms von Durchgangsbahnhöfen zurück ging. Diese drei Bahnhöfe zählen zu den wichtigsten der insgesamt vergleichsweise wenigen neuen Großstadtbahnhöfe, die bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges vollendet wurden. Zum einen waren die allermeisten Orte bereits mit Anlagen ausgestattet, zum anderen zeigte die gewachsene Konkurrenz der neuen Verkehrsträger Automobil und Omnibus seine Wirkung. Zwar

62 Ebd., 145 [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

blieb die Bahn in der Zwischenkriegszeit trotz der Zunahme des motorisierten Verkehrs mit der zehnfachen Menge transportierter Personen auf der Schiene gegenüber der Straße noch immer das dominierende Verkehrsmittel,⁶³ doch spätestens seit den 1930er Jahren wurde der Bahnhofsbau vom Autobahnbau abgelöst, an dem sich auch deutsche Eisenbahnbeamte beteiligten.⁶⁴

Zum Ende der einhundertjährigen Längsschnittbetrachtung dieser Arbeit soll nun noch auf die Entwicklung des Bahnhofsbaus der frühen 1930er Jahre eingegangen werden. Dazu wird der Oberhausener Hauptbahnhof als exemplarischer Großstadtbahnhof jener Zeit herausgegriffen, im dem das Argument einer Marginalisierung des stationären Wartens seinen Abschluss findet.

9.2.3 Oberhausen (1935)

Die Industriestadt Oberhausen war im späten 19. Jahrhundert zum wichtigsten Eisenbahnknotenpunkt im Ruhrgebiet gewachsen. Als Ende 1929 eine Eingemeindung zweier umliegender Kommunen die Einwohnerzahl auf fast 200.000 Einwohner verdoppelte, wünschte die Stadt einen repräsentativen Neubau, der dem nun großstädtischen Anspruch genügen sollte.⁶⁵ Der Architekt, Reichsbahnoberrat Karl Hermann, entwarf für Oberhausen einen sachlich-funktionalen Backsteinbau, der sich gestalterisch und in Bezug auf die Massengliederung am Stuttgarter Hauptbahnhof orientierte und mit seinem prägnanten Uhrenturm als repräsentativer Verkehrsbau der Klassischen Moderne gilt. Für die Grundrissbildung verfolgte Hermann im typischen Duktus des prozessorientierten Dogmas das Ziel, »daß sich glatte Verkehrseinrichtungen, leichtes und schnelles Zurechtfinden und möglichst kurze Wege ergaben.«⁶⁶ Zudem orientierte sich Hermann offenbar an Wulffs 1882 veröffentlichten Maximen eines »baulichen Organismus«. So war für Hermann bezüglich Gliederung und Aufbau des Baukörpers der Grundsatz maßgebend, »von innen nach außen, d.h. aus dem Grundriß und der Zweckbestimmung der einzelnen Bauteile organisch das Äußere zu gestalten.«⁶⁷

Wichtiger aber als die historische Referenz zu Vorgängerkonzeptionen des späten 19. Jahrhunderts ist hierbei, dass innerhalb der Umsetzung dieser Zielstellung der Bedeutungsverlust des stationären Aufenthalts überdeutlich wird. So diagnostizierte der Architekturhistoriker Mihály Kubinszky mit Blick auf diesen Bahnhof ganz und gar ein »Verschwinden der Warteräume«, die in ihrer Grundfläche »nicht einmal mehr ein Viertel der Vorhalle«⁶⁸ einnahmen. Zwar ist dem Befund des völligen Verschwindens entgegenzutreten – es wurden immerhin noch zwei nach Klassen getrennte Wartesäle

63 Vgl. Christoph Maria Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930: Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz* (Wien: Böhlau, 2002), 106.

64 Vgl. Geisthövel, Knoch, und Gottwaldt, »Der Bahnhof«, 22.

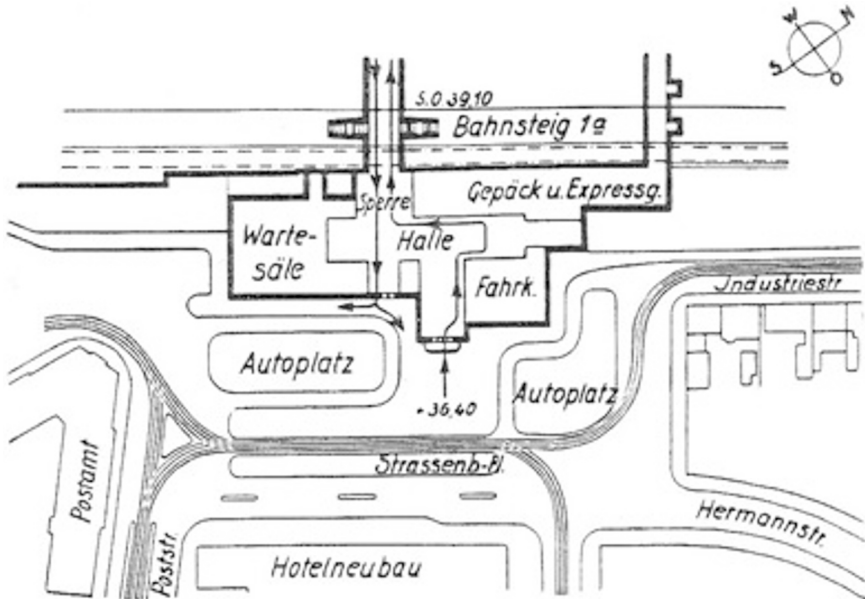
65 Vgl. Heinz Reif, »Die verspätete Stadt Oberhausen: Stadtplanung, Stadtentwicklung und Bodennutzungsinteressen 1846-1929«, *Geschichte im Westen*, Nr. 2 (1986): 20.

66 Hermann, »Das Neue Bahnhof-Empfangsgebäude in Oberhausen (Rheinl.)«, *Zentralblatt der Bauverwaltung vereinigt mit Zeitschrift für Bauwesen* 54, Nr. 52 (1934): 811.

67 Ebd., 815.

68 Kubinszky, *Bahnhöfe Europas*, 145 [Hervorhebungen des Verfassers, R.K.].

Abbildung 47: Lageplan des Hauptbahnhofes Oberhausen.



Quelle: Röttcher 1933, S. 106.

der Züge aufnehmen können. Es ist anzunehmen, dass überwiegend nur noch Reisende im Fernverkehr einen Abstecher in die Wartesäle machten, wohingegen das Gros der Reisenden die Praxis eines längeren Aufenthalts vor Abfahrt umging. Exemplarisch für diese Entwicklung ist, dass in Oberhausen dem Wartesaal für die dritte Klasse bereits in der Ursprungsplanung eine ›Stadtschenke‹ angeschlossen war, die sich offenbar eher dem Stadtpublikum als dem Reisepublikum widmete.

9.3 Rezeptionsgeschichte (1900-1935)

Abschließend sollen auch für die vierte Phase der Entwicklung von Bahnhofsbauten die baulich-operativen Befunde durch eine Auswahl literarischer Niederschläge zum (verkehrlichen) Warten ergänzt werden. Die folgende Auswahl stellt die relevantesten Niederschläge vor, die sich aus der Sichtung eines umfangreichen (deutschsprachigen) Literaturkorpus rekrutierten. Angesichts der Fülle von literarischen Niederschlägen, die sich im Rahmen der Strömungen des Naturalismus, Realismus oder Expressionismus zwischen 1900 und 1930 dem Eisenbahnmotiv stärker als je zuvor widmeten, kann hier wiederum kein Anspruch auf Vollständigkeit bestehen. Das Kriterium der Auswahl bestand dabei vielmehr darin, Aussagen zu einer übergeordneten Rekonstruktion der Warteerfahrung zwischen 1900-1930 treffen zu können.

9.3.1 Lyrik

Nachdem die in Deutschland gut zwei Jahrzehnte währende Phase des poetischen Naturalismus um 1900 zu erliegen kam, formierte sich kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges mit dem ›Nyland-Kreis‹ eine neue Strömung der lyrischen Techniqueuphorie. Wenngleich diese Phase aus Sicht der an den Wechselwirkungen zwischen Mensch und Technik interessierten Literaturwissenschaft als unreflektiert, kritiklos und bisweilen naiv angesehen wurde,⁷¹ findet sich gleichwohl in einem Gedicht des ›Nyland-Kreises‹ eine explizite Erwähnung des verkehrlichen Wartens. Das 1912 erschienene Gedicht *Frühe im Bahnhofe* von *Wilhelm Vershofen* (1878-1960) schwelgt heroisierend in der weltlichen Überlegenheit menschengeschaffener Dampfkraft gegenüber der Natur.

»Schlaft, Götter! Schlaft eure ewige Lüge!
Wir wachen! Wir Menschen! – Krafteerfüllt
Atmen die Weltenstürmer, die Züge,
Warte ich selber, dampfumhüllt.
(...)«⁷²

Wie bereits bei Liliencron (1890er Jahre) – wenngleich weniger realitätsnah – erfährt sich auch hier das lyrische Ich im Zustand eines Zwischenstadiums. Zwar steht der zur kraftvollen Schönheit verklärte Technikoptimismus im weiteren Verlauf des Gedichtes klar im Zentrum der Beobachtung, doch Vershofen erhebt das Warten in die Funktion einer katalytischen Qualität und Vorfreude, um endlich (am Ende des Gedichts) ›funkelnd mit goldenen Maschinen‹ davon zu rauschen.

Noch wesentlich deutlicher wird der Einbezug des Wartens in die lyrische Techniqueuphorie in einem kurze Zeit später veröffentlichten Gedicht von *Joseph Winkler* (1881-1966). Er galt als Führungsfigur und stärkste poetische Kraft des ›Nyland-Kreises‹, der seine Bezeichnung nach Winklers Anwesen ›Nyland‹ in Westfalen erhielt. In seiner 1912 erschienenen *Eisernen Sonette* findet das verkehrliche Warten eine kurze Erwähnung. In futuristischer Manier feiert das Sonett den Rausch der Geschwindigkeit und imaginiert dazu die Fahrt mit einem Zug und den anschließenden Flug mit einem Zeppelin. Kurz vor dem fast unbemerkten inhaltlichen Umstieg von der Bahn auf das Luftschiff endet das zweite Sonett mit folgender Passage:

»(...)»
Wie Schemen sind wir, die im Wind vergehn,
Abglanz des Lebens, Samen, Flug und Ferne,
Schon andere wartend an den Steigen stehn,
Und wie so tief herauf wir rückwärts sehn,
Wild strudelnd hinten steigen tausend Sterne ...
Wer will des Daseins Göttlichkeit verstehn?
(...)«⁷³

71 Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, 240.

72 Wilhelm Vershofen, »Frühe im Bahnhof«, *Quadriga*, Nr. 2 (1912): 67 [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

73 Josef Winkler, »Eiserne Sonette«, *Quadriga*, Nr. 3 (1912): 107f. [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

Im Rahmen der vom lyrischen Ich wahrgenommenen Raumdurchquerung werden aus dem Zugfenster wartende Passagiere beobachtet, die bereits an den Bahnsteigen stehen. Ihr gespanntes Warten repräsentiert dabei die kollektive Kraft, die der Geschwindigkeit der modernen Verkehrsmittel innewohnt und offenbar immer größere Menschenmengen in ihren Bann zieht. Das Warten wurde durch Winkler nicht als negative Alltagspraxis, sondern als freudige, aufgeregte Erwartung der Mitfahrt und Teilhabe an Geschwindigkeit und Raumüberwindung inszeniert. Es wird hier innerhalb der Technikbegeisterung, ähnlich der eines Vershofen und Winkler, nicht nur explizit als Mobilitätspraxis erwähnt, sondern es steht zudem wieder in der Tradition einer noch unterbewusst positiven Warteerfahrung, die bereits für die Pionierzeit der Eisenbahn prägend war (siehe Hans-Christian Andersen, Kap. 6.3.3). Mit anderen Worten: Warten verstärkt hier die Vorfreude auf die Geschwindigkeitserfahrung.

Einen weiteren Einblick in die Rezeption des Wartens jener Zeit gewährt *Franz Werfel* (1890-1945). 1890 in Prag geboren, gilt der Schriftsteller jüdisch-deutschböhmischer Herkunft als wichtiger Autor von Erzählwerken und Theaterstücken und als einer der bedeutendsten Vertreter des lyrischen Expressionismus. In seinem wahrscheinlich aus den 1920er Jahren stammenden Gedicht *Im Wartesaal* erfährt das (verkehrliche) Warten eine bis zu diesem Zeitpunkt unbekannt explizite Bearbeitung.

»Wir warten alle allzumal
 In einem kalten Wartesaal
 Auf den Personenzug des Todes.
 Seht ihr draußen die bunten Lampen lohn?
 Die Engel schweben mit Sternen
 Die Schaffner mit Laternen
 Im Nieselregen auf der Station.
 Bald hören wir im Wartesaal
 Auf schrillen plötzlich das Signal.

Im Eisenofen kohlt kein Brand.
 Das Licht starrt dumpf und feucht die Wand.
 Ein Wartesaal ist keine Wohnung.
 Auf harten Bänken hockend ringsherum
 Mit Lippen zugepreßten
 Und haßgeschärfen Gesten
 Bewachen alle ihr Gepäck. Warum?
 Im Regen vor dem Wartesaal
 Vermehrt sich der Laternen Zahl.

Der Ein' sein Bündel arm umkrallt.
 Des Andern Schnappsack ist uralt.
 Suitcase und Pelz und Plaid gehört dem Dritten.
 Doch alle bitter hüten ihren Schatz,
 Bereit, schon vorzupfeilen
 Mit Stößen, Püffen, Keilen,

Als fand' nicht jedermann im Zuge Platz.
 Im Regen vor dem Wartesaal
 Erwacht ein Läuten, fern und fahl.

So hebt die Augen doch und schaut,
 Reicht, Leute einen Blick euch traut,
 Geholt aus der Gemeinschaft Tiefen.
 Denn mehr als das, was trennend an euch zehrt,
 Seid ihr durch Warte-Stunden
 Geheim in Gott verbunden.
 Und ist dies nicht ein Liebeslächeln wert?
 Die Türe knarrt im Wartesaal,
 Einströmt die Nacht und das Signal –«⁷⁴

Entgegen der bis zu diesem Zeitpunkt eher diffusen, randständigen oder impliziten Thematisierung, erfährt das Warten hier eine klare und explizite Bearbeitung, ja das Phänomen bildet überhaupt den Kerngegenstand des Gedichts. Deutlich wird hierbei, dass das verkehrliche Warten auf das Signal des eintreffenden Personenzuges als Metapher für die Erwartung des Todes ausgerichtet ist. Trotz dieser existentialistischen Metaphorik liefert Werfel die im Rahmen der deutschsprachigen Lyrik vielleicht detaillierteste Beschreibung einer Abfahrtsituation im frühen 20. Jahrhunderts. Er beschreibt die Atmosphäre im Wartesaal als von großem Misstrauen (»Bewachen alle ihr Gepäck«), einem geringem Kommunikationsgrad (»Mit Lippen zugpressten [...] Gesten«) und notdürftigem Komfort (starres Licht, feuchte Wände, harte Bänke, keine Heizung) geprägt. Über die sozialen Schichten hinweg, scheinen sich die Reisenden im Wartesaal voller Unbehagen und angespannter Erwartung auf das Ergattern eines Sitzplatzes vorzubereiten. Trotz der geteilten Praxis des Wartens, die im Grunde eine Gemeinschaft der Wartenden bildet, scheint die Atmosphäre hier einzig und allein vom Selbstbezug geprägt zu sein. Erst der im Personenzug symbolisierte Tod würde die sozial voneinander isolierte Warte-Gemeinschaft wieder vereinen.

Worfels Metapher vom Warten als ein Warten auf den Tod erinnert damit an die fundamentalontologische Philosophie Heideggers (1927)⁷⁵ sowie Samuel Becketts ikonischer Verarbeitung in »Warten auf Godot« (1952). Wenngleich Worfels Gedicht auf die existentialistische Ebene abhebt, wird das Sprachbild des Wartens für die Leser nur

74 »Gedichte aus dem Nachlass – Franz Werfel«, <https://www.literatich.de/gedichte-aus-dem-nachlass-franz-werfel.html>, zugegriffen am 12. Februar 2020.

75 Mit Freude hätte Heidegger vermutlich auch Worfels ähnlich gelagerte Gedanken zur Wartezeit rezipiert, die in seinem 1929 erschienenen Roman *Barbara oder die Frömmigkeit* zutage treten und auf die »Uneigentlichkeit« des Daseins abheben: »(...) in all diesem jagenden Gehabe tritt das menschliche Provisorium als faßliches Zeichen zutage, die Sinnlosigkeit, das unselige Verstoßensein und der zwangsläufig bittere Egoismus dieses Lebens. Ein Wartesaal dritter Klasse zum Beispiel im Spätherbst, wenn es draußen nieselt und in der Dämmerung hocken die Menschen auf den Bänken, ihre verbrauchten Handtaschen und die verschnürten Pakete hütend – gibt es ein treffenderes Sinnbild der Todeserwartung?« Zitiert in Guido Fuchs, *In der Bahnhofsgaststätte*, 174.

sinnhaft, wenn das verkehrliche Warten tatsächlich für die Analogie einer ›kalten Erfahrung‹ erhalten konnte. Reziprok kann daher geschlossen werden, dass Werfel die Kollektiverfahrung des Wartens auf Eisenbahnen in den 1920er Jahren als eine gezielt unangenehme, würdelose und von sozialer Isolation geprägten Grenzerfahrung ansah. Im Kontrast zu den lyrischen und literarischen Verhandlungen der vorherigen Jahrzehnte manifestiert sich mit Rückgriff auf das Gedicht Werfels der Eindruck, dass sich das verkehrliche Warten im frühen 20. Jahrhundert zu einer unbequemen, krisenhaften und möglichst zu vermeidenden Alltagserfahrung transformiert hatte.

Fred Endrikats Gedicht *Brief aus dem Wartesaal* ergänzt das Bild der Warteerfahrung und ihrer räumlichen Umgebung im frühen 20. Jahrhundert. Endrikat (1890-1942) liefert darin eine humoristisch-kabarettistische Rückschau auf einen Moment des gemeinsamen Wartens mit einer eng verbundenen Person und gewährt dabei einen Einblick in die ›Kulinarik‹ der Bahnhofsgastronomie.

»Weißt Du noch, als ich bei Dir saß?
 Es war anno dazumal.
 Vor Dir standen drei Eier im Glas,
 im Bahnhofswartesaal.
 Es war morgens gegen zwei,
 mein Zug fuhr erst um vier.
 Aus der Ecke klagte Kindergeschrei,
 und es roch nach Tabak und Bier.
 Besinnst Du Dich auf den alten Mann,
 der neben uns schnarchend saß?
 Aus Deinen Augen eine Träne rann,
 rann rin in die Eier im Glas.
 Nun sitze ich wieder im Wartesaal
 und denk' an den schnarchenden Mann.
 Auch an das Kindergeschrei denke ich jedesmal,
 und an die Träne, die in die Eier rann.
 Gleich geht mein Zug, den ich beinahe vergaß.
 Ich schaue betrübt vor mich hin.
 Drei Eier im Glas, drei Eier im Glas,
 die liegen mir im Sinn.«⁷⁶

Endrikats Gedicht offeriert uns nicht nur einen Blick auf eine anscheinend typische Speise im Bahnhofsrestaurant (Soleier), sondern darüber hinaus in die olfaktorische und akustische Situation während eines zweistündigen Aufenthalts im nächtlichen Bahnhof. Während einige Menschen schlafen, schnarchen und Kinder schreien ist offenbar die Gaststätte im Wartesaal auch noch um zwei Uhr morgens geöffnet. Der Wartesaal ist demnach auch bei Nacht ein lebhafter Ort, an dem geraucht und nicht zuletzt getrunken wird. Die historische Persistenz der Verbindung des Wartens mit dem Konsum von Genussmitteln zur Beruhigung, Zerstreung oder Betäubung wird mit Endrikats Gedicht abermals überdeutlich.

76 Fred Endrikat, *Fred Endrikat Lesebuch*, hg. von Walter Gödden (Bielefeld: Aisthesis-Verlag, 2011), 68f.

Nachdem die lyrischen Niederschläge des frühen 20. Jahrhunderts eine Tendenz zur expliziteren Verhandlung des Phänomens zeigten, sollen nun eine Auswahl zeitgenössischer Werke der Prosa hinsichtlich möglicher Einblicke in das Warten zum Zeitpunkt der klassischen Moderne liefern.

9.3.2 Prosa

Der Schriftsteller *Hans Fallada* (1893-1947) zählte zu den zentralen Figuren der neusachlichen Literatur in Deutschland. Sie ist von oft einer detailliert-nüchternen Darstellung der gesellschaftlichen Realität geprägt und erhebt keinen Anspruch auf Objektivität. In seinem 1941 erstmals erschienenen Roman *Damals bei uns daheim. Erfundenes, Erlebtes, Erfahrenes* schildert Fallada seine Kindheits- und Jugenderfahrungen im Berlin des späten 19. Jahrhunderts. Eine Erinnerung handelt vom Anfang einer Familienreise in die Sommerferien, die ihren Beginn am Stettiner Bahnhof in Berlin um 1900 nahm. In dieser Schilderung lassen sich für die Rekonstruktion der Warteerfahrung und Wartepraxis der Jahrhundertwende einige Elemente finden.

Fallada erinnert sich an den Stettiner Bahnhof – dem Berliner Ausfalltor in Richtung Ostseeküste – als einen »wallenden und wogenden Strudel«⁷⁷, in dem er und seine Familie »nur Teilchen einer wirbelnden, laufenden, scheltenden, lachenden Menge«⁷⁸ waren. Er vermittelt das Bild einer aufgeregten und bisweilen chaotischen Atmosphäre vor der Abfahrt, die sich aus der großen Menschenmenge und den vielen Gepäckstücken ergab. Mitten im Gewühl ist Falladas Familie, die bei Ankunft am Bahnhof verzweifelt versucht einen Gepäckträger zu finden und dabei Probleme mit einem Schutzmann bekommt, der sie im Zustand des Wartens als Hindernis für den Verkehrsfluss am Bahnhof betrachtet. Jenseits der Schilderungen vielfacher organisatorischer Schwierigkeiten wird hier offensichtlich, dass nachdem die Familie um den jungen Fallada die Empfangshalle erreichte und der Familienvater ihre Gepäckstücke endlich aufgegeben hatte, alle Figuren *direkt* auf den Kopfbahnsteig zusteuern, *ohne* einen Umweg über die vorhandenen Wartesäle zu nehmen.

»Der Marsch zum Bahnsteig, zum Zuge beginnt. »Bahnsteig sieben!« ruft Vater noch der Mutter zu. (...) Es ist aber unmöglich, in geschlossener Formation zu marschieren. Immerzu drängen sich Leute dazwischen. Wir sammeln uns erst wieder am Häuschen des Billettknipers.«⁷⁹

Die Wegeführung der lässt sich Familie lückenlos rekonstruieren: Nach Eintritt in die Empfangshalle gingen die Reisenden in Falladas Geschichte geradewegs in die Gleishalle des Stettiner Bahnhofs und vor dort aus zum Zug. Der Bahnhof ist als Kopfbahnhof mit kopfseitiger Erschließung konzipiert, an dessen Seitenflügeln große Wartesäle mit Gaststätten und Buffets eingerichtet waren. Theoretisch wäre es der Familie also durchaus möglich gewesen, sich zunächst in den Sälen niederzulassen, doch von den

77 Hans Fallada, *Damals bei uns daheim. Erfundenes, Erlebtes, Erfahrenes* (Hamburg: Blüchert, 1941), 181.
78 Ebd., 182.

79 Fallada, *Damals bei uns daheim. Erfundenes, Erlebtes, Erfahrenes*, 187.

Wartesälen des Bahnhofs ist in Falladas Schilderungen an keiner Stelle die Rede. Stattdessen ging ihr Weg in direkter Linie von der Eingangshalle in Richtung der vor den Zungenbahnsteigen liegenden Bahnsteigsperrre. Die einzige stationäre Wartezeit, die sie auf dem direkten Weg zum Zug absolvierten, erfolgte nicht wie sonst üblich der Aufenthalt in den Wartesälen, sondern die Familie wartete für einen Moment auf den Stufen zur leicht erhöht liegend Gleishalle:

»Wir drängen uns unter Mutters Kommando an die Treppe, die zu den Bahnsteigen hinaufführt. Jeder von uns – außer Ede, der seinen Kopf durchgesetzt hat – trägt mindestens zwei Handgepäckstücke, Christa und Mutter sogar drei oder vier. Am Fuß der Treppe angekommen, wird alles abgesetzt, eine Bastion gebildet und sofort wieder eingerissen, denn schon wieder werden wir als Verkehrshindernis beschimpft. Ich klettere zwei oder drei Stufen hoch und halte mich an dem Geländer fest. So erhöht sehe ich auf die brausende Halle hinab, auf dieses endlose, immerfort wechselnde Gewühl von Köpfen. (...)«⁸⁰

Falladas Schilderung, die in der Sprache einer Militärexpedition verfasst ist, gibt zweifellos eine punktuelle und subjektive Erfahrung der Eisenbahnreise wieder. Dennoch lässt die direkte Wegführung darauf schließen, dass der lange, stationäre Aufenthalt in den Wartesälen um 1900 nicht mehr den Normalfall bildete. Falladas Erinnerungen reißen sich damit ganz in die Tendenz zur Marginalisierung des stationären Wartens ein, ermöglicht durch die bauliche Disposition eines direkten Gleiszuganges aus der Eingangshalle. Diese schien demnach auch – zumindest im Bautyps des Kopfbahnhofes – die Nutzungspraxis in Richtung einer möglichst großen Unmittelbarkeit und damit einer möglichst verkürzten Wartezeit zu verschieben. Wo es möglich war, warteten die Reisenden – wie auch die Familie Fallada – vorzugsweise nicht mehr in angrenzenden Wartesälen, sondern – wie in England – im Verkehrsmittel selbst.

Das seit der Jahrhundertwende zunehmend thematisierte Motiv der Eisenbahnen als Schlüssel zum Verständnis der sozialen, emotionalen und existentiellen Bedingungen des Menschen beschäftigte auch den österreichischen Schriftsteller *Alfred Polgar* (1873-1914). In seiner Erzählung *Abschied auf dem Bahnsteig* (o.J.) verweist er auf die paradoxe Besonderheit der letzten Minuten des Abschieds, die trotz ihrer eigentlich absolut betrachtet kurzen Zeitdauer eine bizarre Zeit- und Selbstwahrnehmung bedingen würde. Polgar skizziert die paradoxen Mechanismen, die während des Abschieds zweier sich nahestehender Menschen greifen:

»(...) Diese letzten Minuten, bevor der Zug sich in Bewegung setzt, haben ein Gift in sich, das auch die lebendigsten Interessen- und Gefühlsbeziehungen zwischen zwei Menschen (zwischen dem, der wegreist und dem anderen, der dableibt) in einer Art von Krampf erstarren läßt. Erst treten Lähmungserscheinungen des Gehirns und der Zunge ein. Alle Quellen des Gesprächs scheinen wie festgefroren. (...) In solchen endlosen Abschiedsminuten benimmt sich auch der Unbefangene gezwungen, hat selbst die Wahrheit etwas Unechtes, nämlich einen Beigeschmack von *leerer Formalität*. (...)

80 Ebd., 185.

Endlich setzt sich der Zug doch in Bewegung (...) und im selben Augenblick ist die fatale Starre gelockert, treten tausend Dinge, an die noch hätte erinnert werden müssen, ins Gedächtnis, drängen tausend Worte, die noch zu sagen gewesen wären, auf die Lippen. Und das Gefühl der Erleichterung, daß der Abschied überstanden ist, wird sofort zugedeckt von dem Gefühl der Bangigkeit, die jeder Abschied von einem geliebten Menschen mit sich bringt. Warum sind die letzten Minuten auf dem Bahnsteig so quälend und gequält? Weils wir uns ihres besonderen Anspruchs auf Gefühl und Geföhlsdauer bewußt werden (...) und beide glaubhaft doch nur aus dem Unterbewußten zu produzieren vermögen.«⁸¹

Polgars Versuch, die Besonderheit dieser Form des Wartens zu beleuchten, ufern in der Erkenntnis einer sich einstellenden Verkrampfung, einer Sprachlosigkeit und Inhaltsleere. Das Warten kurz vor Abfahrt erscheint hier als quälender und bisweilen an Peinlichkeit grenzender Zustand, der durch die endliche Abfahrt erlöst wird. Diese Erlösung erscheint jedoch zugleich nur kurzfristig zu sein, denn bald darauf würde bei den Betroffenen eine andersartige Leere eintreten. Polgars Interpretation des Wartens als einer ›leeren Formalität‹ verstärkt den übergeordneten Eindruck einer sich im frühen 20. Jahrhundert formierenden Sichtweise auf das Warten als einem psychisch fordernden und irritierenden Alltagsphänomen. Wartesituationen, besonders solche im Zusammenhang mit einem Abschied, würden wie kaum eine andere Situation des menschlichen Lebens die sonstige Souveränität und Kontrolle außer Kraft setzen und stattdessen irritierende Fragen über die eigene Rolle und Sinnhaftigkeit evozieren.

Einen raren Hinweis auf die konkrete Tätigkeit wartender Reisender in Deutschland liefert ferner eine humoristische Reflektion über das Reiseverhalten, die 1938 im nationalsozialistischen Satireblatt ›Brennessel‹⁸² erschien. Der unbekannt gebliebene Autor bekennt darin einleitend: »Ich liebe Wartesäle«. Zwar seien sie »scheußlich, unmodern, muffig, unerfreulich, laut. Aber sie haben etwas von dem Zauber, der um das Reisen ist.«⁸³ In Ermangelung der Möglichkeit selbst zu Reisen nutzt der Autor zumindest das transitorische Flair des Wartesaals für eine kostengünstige Art der Reiseerfahrung und wird in der Folge zum Beobachter der ihn umgebenden Tätigkeiten.

»Die meisten Leute schreiben Ansichtskarten. Das ist eine der wichtigsten Tätigkeiten der Menschen im Wartesaal. Man kann das verstehen. Die Leute sind in einer frem-

81 Alfred Polgar, »Abschied auf dem Bahnsteig«, in *Kleine Schriften*, hg. von Marcel Reich-Ranicki, Bd. 3: Irrlicht (Hamburg: Rowohlt, 1984), 163 [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

82 Die ›Brennessel‹ wurde ab 1931 als Gegenstück zum wesentlich erfolgreicherem, linksgerichteten ›Simplicissimus‹ aufgelegt und war in die nationalsozialistische Propagandapolitik eingebunden. Ursula E. Koch, »Die Brennessel (1931-1938)«, in *Handbuch des Antisemitismus: Judenfeindschaft in Geschichte und Gegenwart*, hg. von Wolfgang Benz, Bd. 6-Publikationen (Berlin: DeGruyter, 2013), 81-82. Trotz dieser propagandistischen Ausrichtung lässt in der hier zitierten Reflektion über einen Wartesaal nur schwerlich eine politische Aussage erkennen, vielmehr erscheint sie als phänomenologische Beobachtung. Wenn hierin eine politische Haltung zum Ausdruck kommen mochte, dann womöglich in Gestalt des sich im Wartesaal versammelnden Volkskörpers, der in diesen Räumen auf seiner Durchreise von allen Winkeln des Reiches zusammenströmte.

83 »Wartesäle«, *Die Brennessel* 8, Nr. 43 (25. Oktober 1938): 506. Zudem hoch abgedruckt in Fuchs, *In der Bahnhofsgaststätte*, 18ff.

den Stadt, oft genug nur für die kurze Spanne zwischen der Ankunft des einen und der Abfahrt des nächsten Zuges. Das muß festgenagelt werden, und der Poststempel ist gewissermaßen ein amtlicher Nagel. Wenn man seine Postkarten ausgeschrieben hat, löst man Kreuzwörterrätsel. Das ist eine schöne und beruhigende Tätigkeit, eine Tätigkeit, bei der man sich angenehm überlegen fühlt, weil man bald merkt, daß den Kreuzwörterrätsel-Verfassern selten etwas Neues einfällt.«⁸⁴

Zu der bereits seit Jahrzehnten etablierten Lesepraxis gesellte sich mit dem Lösen von Kreuzwörterrätseln offenbar eine weitere, in den 1930er Jahren weit verbreitete Praxis des Zeitvertreibs. Während das Lösen von Rätseln dabei den Bedarf nach innerer Beruhigung der Reisenden befriedigte, erklärt sich die Beobachtung des Schreibens von Ansichtskarten aus dem Umstand, dass sich in den Wartesälen vorwiegend Durchreisende aufhalten würden.

»Die meisten Menschen kennen von den meisten Städten nur den Bahnhofwartesaal. Sie haben ein Reiseziel und müssen unterwegs umsteigen. Einige Städte sind geradezu berühmt geworden dadurch, daß man in ihnen umsteigt, Hof zum Beispiel, Korbetha oder Bebra, wer hätte noch nie in Bebra eine Tasse Kaffee oder in Hof ein paar Würstchen genossen? Aber wer kennt Korbetha und Bebra selbst? Man hat nichts von diesen Städten gesehen als ein paar Hausgiebel, die zum Wartesaalfenster hineinblickten. An solche Giebel klammert sich oft das Auge des Fremden.«⁸⁵

Der Wartesaal wird hier dezidiert als Transitort und oftmals als der einzige Berührungspunkt zum lokalen Umfeld beschrieben. Das Speisen im transitorischen Umfeld der Wartesäle konnte somit eine ganz eigene Erinnerungsgeografie erschaffen, die mitunter zur Kollektiverfahrung reifte. Diese transitorische Charakteristik samt nur punktueller Sichtbeziehung zum umgebenden Ort setzt sich bis in die Gegenwart hinein – mittlerweile an den Großflughäfen der Welt – fort. So bieten etwa die großen Drehkreuze des globalen Luftverkehrs den Durchreisenden nur in sehr begrenztem Maße die Möglichkeit zu lokalen Bezugnahmen. An solchen ›Nicht-Orten‹ kommt der Architektur eine wichtige Rolle zu. Sie versucht – etwa bei der an regionale Bautraditionen anknüpfenden Innenraumgestaltungen der Flughäfen von Abu Dhabi oder Dubai – den Reisenden auf der Durchreise zumindest eine Anmutung ortspezifischer Informationen zu vermitteln.

Jenseits dieser seltenen positiven Konnotation des Wartens aus den 1930er Jahren, die mitunter überhaupt nur aus Sicht eines *nichtreisenden* Zuschauers erwachsen konnte, war die Realität des temporären Aufenthalts im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts aber oftmals von existentiellen Bedürfnissen geprägt, für die der Wartesaal vielerorts zweckentfremdet wurde. Von ihnen weiß *Joseph Roth* zu berichten. Der österreichische Journalist und Schriftsteller (1894-1939) stellte während seiner Berliner Zeit Beobachtungen an, die auf die Verhältnisse und Atmosphären in den Wartesälen der Berliner Großbahnhöfe der 1920er Jahre schließen lassen, einer Zeit der politischen, wirtschaftlichen und identitären Krise Deutschlands nach dem Ersten Weltkrieg. In seinem im

84 Ebd.

85 Ebd.

November 1920 im 12-Uhr-Blatt der Neuen Berliner Zeitung veröffentlichten Artikel *Wartesaal IV. Klasse. Die Passagiere, die nicht reisen* beleuchtet Roth eindrücklich, wie ein Wartesaal der vierten Klasse sich zu einem Refugium und Zufluchtsort für eine Gesellschaft entwickelt hatte, die von schwerlastenden Reparationsverpflichtungen und ökonomischen Verwerfungen gezeichnet war.

»Einmal war der Wartesaal ein Gefäß mit ewig wechselndem Inhalt. Er sog einen Strom Passagiere ein und spie ihn wieder auf die Bahnsteige aus. Er roch süßlich nach Steinkohle und Lederkoffer, nach Abenteuern. Er roch nach Welt. Heute ist er Asyl für Obdachlose. Er riecht nur mehr nach Straße, er ist nicht mehr Ouvertüre der Welt, sondern Intermezzo der Stadt. Um Mitternacht füllt er sich mit Menschen, die von Beruf heimatlos sind: Zigarrenrestesucher und Straßenmädchen und so.«⁸⁶

In kraftvoller und zugleich dystopischer Manier schildert Roth die sich mit den neuen Nutzern gewandelte Atmosphäre und anarchistische Szenerie dieses Wartesaals.

»(...) Der Wartesaal IV. Klasse pustet feuchte Wärme aus, wenn die Tür aufgeht. Er macht sich Luft wie jemand, der in Gefahr war zu ersticken. Im rötlichen Düster schwanken formlos verschwommen Mensch und Gegenstand. Der Rauch beißt dem Büfettschrank, den Bänken, den Koffern die Kanten ab. Er amputiert dem Kellner die Rockschöße, verschluckt die Nasen der Passagiere. Mischt einen Brei aus Kleidung, Holz, Körper, Lichtschimmer. Die Frau am Büfett ist eingeschlafen. Unbewacht blinken Flaschen und Gläser, wölben Zigarren ihre Bäuche in rotgoldenen Livreewesten, verkümmern Heringe auf klebrigem Porzellan, verschrumpeln Würste sichtlich im Dunst. Man sieht das Vorwärtskriechen einer großen Verwesung.«⁸⁷

Roth zeichnete mit diesem dokumentarischen Zeitungsbericht ein Bild, das keinerlei ›Würde des Wartens‹ mehr erkennen lässt. Zwar wurde auch in den Jahrzehnten zuvor in den Sälen der unteren Wagenklassen geraucht, getrunken und die Speisen waren qualitativ kaum hochwertig, doch der Zustand der Berliner Wartesaale nach dem Ersten Weltkrieg relativiert offenbar selbst die spartanische Anmutung früherer Tage. Die Würde des Wartens scheint hier an ihrem historischen Tiefpunkt angelangt zu sein. Roth beschreibt eine Wartesaalnutzung, die in den Novembertagen des Jahres 1920 offenbar weit stärker von Nicht-Reisenden geprägt war, als von Menschen mit einem tatsächlichen Fahrtwunsch. Erklärungswürdig erscheint dabei der Umstand, dass die Wartesaale zu jener Zeit eigentlich nicht ohne ein gültiges Ticket zugänglich waren. Roth informiert in diesem Zusammenhang folglich zur subversiven Strategie der Zuflucht suchenden:

»Manchmal kommt ein Bahnpolizist mit einer weißen Armbinde und fragt, ob die Herrschaften »wirklich reisen«. Man reist nicht wirklich: Man löst nur eine Fahrkarte vierter Klasse bis zur nächsten Station, um im Wartesaal sitzen zu können. Liebespärchen kommen, Grauschädel entrüsten sich sittlich, der Wartesaal sei kein Tiergarten;

86 Joseph Roth, »Wartesaal IV. Klasse. Die Passagiere, die nicht reisen«, in *Joseph Roth Werke, Bd. 1: Das journalistische Werk, 1915-1923* (Kiepenheuer & Witsch, 1989), 450.

87 Ebd., 450.

er ist aber doch einer, Tiergartenfortsetzung im Winter. In den Winkeln, sorgsam verhüllt von einem Oberbett aus Dämmerflaum, flüstern sie Zwiesprache der Liebe. Kutscher trotten herein, blaugekittelt. Sie haben etwas Pferdehaftes, sie können, glaube ich, wenn sie wollen, jeden Augenblick wiehern. Sie schneuzen sich, es klingt wie Pferdeniesen, und sie wecken den Kellner: Einen Kümmel! Sie werfen trinkend Kopf mit Zylinder rasch hintenüber, schütteln sich, zahlen, wollen noch ein wenig in der Wärme bleiben, sie hamstern Wärme und gehen hinaus, wenn sie genug haben.«⁸⁸

Um auf legalem Wege in das (wärmende) Bahnsystem zu gelangen und den Bahnhof de facto als eine Art Notunterkunft nutzen zu können, behelfen sich die obdachlosen und mittellosen Personen demnach der Strategie eines Pseudo-Fahrkartenkaufs. Die Situationsbeschreibung des Berliner Wartesaals vermittelt damit auf der einen Seite, dass die Öffentlichkeit des Bahnhofes ausgenutzt und zweckentfremdet wurde, zugleich zeigt sich mit diesen Einrichtungen, die essentielle Funktion einer sozialen ›Ausgleichsfläche‹ in gesamtgesellschaftlichen Notlagen, die bis in die heutige Zeit hinein Relevanz hat. So bilden die Eingangs- und Gastronomiebereiche öffentlicher Gebäude sowie die Stationen des ÖPNV weiterhin wichtige Aufenthalts-, Kontakt- und Möglichkeitszonen für marginalisierte Gesellschaftsgruppen, die anderweitig nur erschwerte Möglichkeiten für Obdach und vor allem Teilhabe erhalten.

Der Warteraum wurde nicht nur in der Literatur und der Presse als Ort des sozialen Elends rezipiert, er wurde in diesem Sinne auch immer wieder zum Motiv der Bildenden Kunst, besonders im Bereich der Grafik.

9.3.3 Lithografien und Zeichnungen

Einer der schärfsten Beobachter der Zwischenkriegsgesellschaft war der Maler, Zeichner und Illustrator *Hans Baluschek* (1870-1935). Als Mitglied der Berliner Secession, glühender Unterstützer der Weimarer Republik und Vertreter des kritischen Realismus, verfolgte Baluschek das Ziel, mit seinen Arbeiten die großstädtischen Lebens- und Alltagsbedingungen möglichst realistisch abzubilden. Schwerpunkt seiner Arbeiten bildete dabei das Arbeitermilieu, dessen Situation er in anklagender und sozialkritischer Absicht veranschaulichte. Zusammen mit Heinrich Zille und Käthe Kollwitz wurde Baluschek zum »künstlerischen Anwalt der Sprachlosen und Ohnmächtigen«⁸⁹ der Weimarer Zeit. Motivisch pflegte Baluschek dabei eine besondere Affinität zur städtischen Technosphäre und interessierte sich insbesondere für das Eisenbahnwesen. In diesem Zusammenhang entstand 1926 sein Zyklus ›Volk‹ II mit der Lithografie mit dem Titel *Wartesaal IV. Klasse*. Diese Lithografie bildet eines der wenigen eindrücklich künstlerischen Zeugnisse einer Wartsituation im frühen 20. Jahrhundert.

Baluschek zeigt die Situation eines dicht gefüllten Wartesaals der vierten Klasse an einem der Berliner Großbahnhöfe zur Mitte der 1920er Jahre, in dem Reisende auf die Abfahrt eines Zuges warten. Sie sitzen auf Bänken, improvisierten Sitzgelegenheiten (eigene Koffer) oder stehen im Saal mit Blickrichtung zur unmittelbar angrenzenden

⁸⁸ Ebd.

⁸⁹ Margrit Bröhan, *Hans Baluschek: 1870-1935; Maler, Zeichner, Illustrator* (Berlin: Bröhan-Museum, 2002), 86.

Abbildung 48: Hans Baluschek: Wartesaal IV. Klasse, Zyklus »Volk« II, Nr.12 (1926).



Quelle: Sammlung Bröhan-Museum Berlin.

Gleishalle und der schon bereitstehenden Lokomotive. Zu sehen sind Reisende unterschiedlichen Alters, Familien mit Kindern, aber auch ältere und jüngere Alleinreisende. Während die Reisegruppen im Hintergrund miteinander zu kommunizieren scheinen, sind die Personen im Vordergrund als gedankenversunken ohne Kommunikation untereinander (wahrscheinlich Alleinreisende) dargestellt. Eine junge Frau erscheint im Zustand einer träumerisch-gelangweilten Pose und stützt ihren Kopf mit der eigenen Hand. Eine andere Reisende isst mit grimmiger Miene ein Brot zu Tee, Kaffee oder Suppe. Ein abgestellter Bierkrug verrät, dass auch in diesem Saal das Warten auf Abfahrt in engem Zusammenhang mit dem Genuss alkoholischer Getränke stand und das Warten von Kritikern nicht unberechtigt als ›Trinkzwang‹ aufgefasst wurde. Der Aufenthalt an diesem Berliner Bahnhof wurde somit – typisch für den deutschen Bahnkontext – von

einem gastronomischen Angebot flankiert, der in diesem Fall jedoch keine vollwertige Gaststätte darstellte, sondern in einem Wartesaal der vierten Klasse die Form eines Büffets oder Schanktisches eingenommen haben dürfte. Baluscheks Darstellung zeigt zudem einen älteren Mann mit Zylinder, der offenbar eine Zeitung liest und dazu eine Pfeife raucht. Baluscheks Lithografie bekräftigt mit diesem Detail die Erkenntnis, dass in deutschen (und vor allem den österreichischen) Wartesälen das Rauchen allerorten gestattet war.

Die Türen des Wartesaals zum Bahnsteig sind in Baluscheks Darstellung bereits geöffnet und es scheint sich bereits eine größere Menge Reisender auf dem Bahnsteig zu befinden. Der strenge stationäre Warteimperativ der zweiten und dritten Bahnhofsgeneration war offensichtlich aufgehoben, die Reisenden waren nicht (mehr) in den Wartesälen eingesperrt. Der Bahnsteig kann demnach ebenfalls als Aufenthaltszone genutzt werden, welcher die Sichtbeziehung zum Erwartungsobjekt gewährleistet.

Die Anmutung einer dicht gedrängten Menschenmenge wundert, angesichts der zum Zeitpunkt der Entstehung bestehenden Klassennutzung, kaum. Um 1928 nutzten bereits 83,5 Prozent aller Reisender die vierte Klasse, wohingegen nur 15,3 Prozent die 3. und lediglich 1,2 Prozent die 1. oder zweite Klasse nutzten.⁹⁰ Zugleich stellt die Darstellung eines der letzten Zeugnisse der vierten Wagenklasse dar, die im Oktober 1928 aufgelöst wurde (die dritte Klasse erst 1956).

Wie erwähnt, fertigte Baluschek diese Lithografie im Rahmen des Zyklus ›Volk‹ an, dessen Ziel es war, ein ›Bilderbuch des sozialen Lebens‹ zu verfassen. Die Zeichnungen des Zyklus sind jeweils »selbstständige in sich abgeschlossene Zeichnungen, die untereinander in keinem anderen Zusammenhang stehen, als dass sie Stationen des gegenwärtigen Volkslebens beschreiben sollten.«⁹¹ Zu seinen sozialkritischen Darstellungen der proletarischen Alltagswelt, die von der industriellen Arbeitswelt über Obdachlosigkeit bis hin zu den Momenten des spärlichen Vergnügens auf dem Rummelplatz reichten, gehörte für Baluschek offenbar auch das Warten am Bahnhof zum markanten Element. Auch hier, im Moment des Wartens, will er – wie in den anderen Grafiken aus dem Zyklus – die Leiden der Menschen zeigen und deren Situationen und lebenswirkliche Wahrheiten offenlegen. In dieser Intention knüpft Baluschek direkt an Honoré Daumiers Arbeiten aus dem französischen Bahnwesen der 1850er und 1870er Jahren an, der das verkehrlichen Wartens der unteren Wagenklasse bereits viele Jahre zuvor als einen Indikator gesellschaftlicher Missstände darstellte.

Baluscheks Lithografie wird hier daher in Verschränkung mit Daumiers Arbeiten zusammenfassend als zentral für eine Kulturgeschichte des Wartens erachtet, weil mit ihr schließlich die triviale Notwendigkeit des stationären Aufenthalts am Bahnhof expliziert und das Phänomen mit künstlerischen Mitteln als ein zentraler Bestandteil der Lebenswelt anerkannt wird. Trotz der Prominenz seiner Wartesaalzeichnung war Baluschek jedoch nicht der einzige Protagonist der 1920er Jahre, der das Warten als zentrale Alltagserfahrung einfiel.

90 Eberhard Kolb, »Die Reichsbahn vom Dawes-Plan bis zum Ende der Weimarer Republik«, in *Die Eisenbahn in Deutschland: von den Anfängen bis zur Gegenwart*, hg. von Lothar Gall und Manfred Pohl (Beck: München, 1999), 146.

91 Bröhan, *Hans Baluschek*, 98.

Neben Hans Baluschek zählte auch *Eduard Braun* (1902-1972) zum Kreis von Expressionisten und Vertretern der Neuen Sachlichkeit, die sich punktuell dem Wartemotiv widmeten. Wenngleich er weniger Bekanntheit erlangte, schuf Braun ab Ende der 1920er Jahre eine Werkreihe über den großstädtischen Kosmos Berlins. Zu diesen entstanden Werken zählt auch ein als *Im Wartesaal III. und IV. Klasse* betitelter Holzschnitt aus dem Jahr 1927.

Abbildung 49: *Eduard Braun, Im Wartesaal III. und IV. Klasse (1927).*



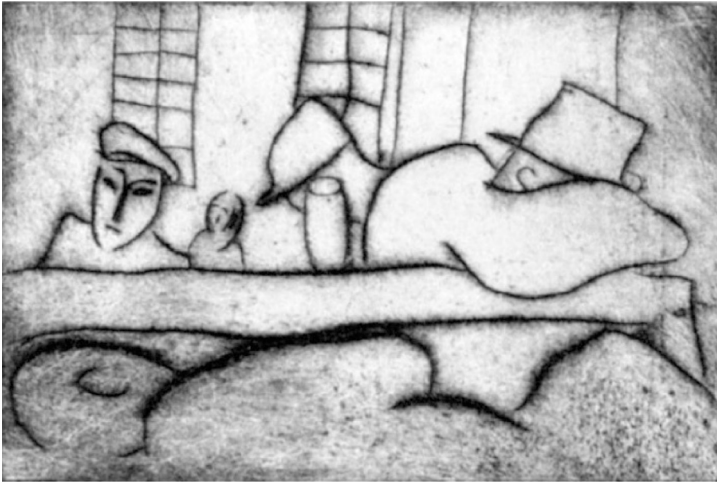
Quelle: Sammlung Galerie Nierendorf Berlin.

Brauns Darstellung eines (Berliner) Wartesaals lässt in vielleicht noch eindrücklicherer Weise als bei Baluschek die Grenzerfahrung des Wartens auf Abfahrt deutlich werden. Zwar erscheint der Wartesaal hier weniger überfüllt als in Baluscheks Grafik, doch zeigt die dargestellte Szene vier schlafender Männer zugleich eindrucksvoller den Transitcharakter des Aufenthalts. Die Reisenden befinden sich weder in einem Zuhause noch befinden sie sich gänzlich in der städtischen Öffentlichkeit. Die sich daraus ergebende Liminalität des Wartesaals wird ihnen zur unbequemen und wenig würdevollen Schlafstätte. Die Einfachheit der Ausstattung (Holztische und Holzstühle) wird bzw. muss als Schlafmöglichkeit genutzt und zweckentfremdet werden. Brauns Holzschnitt zeigt damit, wie stark die Raum- und Sachzwänge der Eisenbahnreise die Passagiere in ein Dilemma versetzen, das beim Warten in aller Deutlichkeit hervortritt. Sie können sich einerseits nicht von diesem Ort der Abfahrt entfernen und haben zugleich Grundbedürfnisse, die an Ort und Stelle – vom Bahnhofswirt gänzlich toleriert – befriedigt werden müssen.

Brauns Holzstich skizziert damit eindrücklich die ›Geworfenheit‹ der Passagiere im Zwischenraum des Wartesaals, wobei nicht klar ist, ob die Szenerie nachts oder tagsüber spielt. Zudem bleibt fraglich, ob die schlafenden Männer tatsächlich Reisende sind oder sie – wie in Roths Schilderungen – den Wartesaal als Schlafstätte zweckentfrem-

den. Da jedoch Handgepäckstücke zu erkennen sind, erscheint es schlüssig, dass sie Passagiere sind. Auch in dieser Darstellung stellt sich das verkehrliche Warten als sozialkritischer Alltagsbefund des Proletariats dar, der die Reisenden in den unteren Wagenklassen in den Stand der Würdelosigkeit hebt und die Erfahrung des Wartens als oktroyiertes, fremdgesteuertes und negativ erfahrenes Temporalphänomen erscheinen lässt.

Abbildung 50: Walter Opey, *Nachts im Wartesaal* (um 1923).



Quelle: Kunstmuseum Düsseldorf.

Neben Baluschek und Braun kann mit dem deutschen Grafiker und Maler *Walter Opey* (1882-1930) abschließend noch ein weiterer expressionistischer und neusachlicher Vertreter der 1920er Jahre aufgeführt werden, der sich dem Motiv des Wartens widmete. Seine 1925 entstandene Kaltnadelradierung *Nachts im Wartesaal* illustriert einmal mehr den Wartesaal als Zwischenraum und Schleuse, der weder privat noch gänzlich öffentlich ist.

Auch in dieser Darstellung sehen wir Passagiere, die den Wartesaal für ihr Nachtlager zweckentfremden und sich im wohl vertrautesten Wartemodus befinden: dem Schlaf. Symbolisiert durch das Glas in der Bildmitte hier ist auch zugleich wiederum die enge Verbindung zur gastronomischen Versorgung, genauer zum Alkoholausschank sichtbar, der wahrscheinlich als Mittel gegen die Langeweile oder zur Betäubung der unwürdigen Situation benötigt wurde. Während Opey im Vergleich zu Baluschek und Braun nicht explizit angibt, welche Wagenklassen hier dargestellt wird, last sich angesichts des Kleidungsstils und der improvisierten Schlafpositionen (zum Teil unter einem Tisch oder vor einer Theke) wiederum ableiten, dass es sich um einen Wartesaal IV. oder III. Klasse gehandelt haben wird.

Das Motiv des (nächtlichen) Wartesaals kann somit zusammenfassend als eine übergeordnete Tendenz der expressionistisch-sozialkritischen Verhandlung des Eisenbahnwesens deklariert werden. Ob für Baluschek, Braun oder Opey, der Wartesaal der

unteren Wagenklasse bildet einen exemplarischen Schauplatz der sozialen Disparität, die in Form eines alltagsrelevanten und wenig würdevollen Zwischenstadiums zu einer krisenhaften Kollektiverfahrung gereift war. Der Eisenbahnkosmos – über die längste Zeit das Symbol für Fortschritt, Bewegung und Geschwindigkeit – wurde nach dem 1. Weltkrieg zu einer Metapher wirtschaftlichen Stillstands und gesellschaftlicher Resignation.

9.4 Abschluss: Rahmung und Verhandlung des verkehrlichen Wartens am Ende der ›Ersten Moderne‹

Das frühe 20. Jahrhundert war hinsichtlich des systemischen Wartens auf Eisenbahnen gegenüber den zurückliegenden Phasen von drei ineinandergreifenden Zäsuren geprägt: Erstens verlagerten sich durch zweckmäßigere Bauprinzipien die bisherigen Orte des Wartens, zweitens veränderten sich die Nutzungspraktiken der Reisenden und drittens stand das verkehrliche Warten im Zeichen eines sprunghaften Rezeptionszuwachses samt einer konnotativen Transformation in Richtung eines ungeliebten und krisenhaften Zustands.

a) *Bauliche Zäsuren: Direktzugänge, Querbahnsteige und Raumverkleinerungen*

Die baulich-operative Rahmung des systemischen Wartens ist in der vierten Phase des Bahnhofsbaus von einer allmählichen Marginalisierung und Aufhebung des stationären Schleusencharakters geprägt. Im Zuge einer sich geänderten Verkehrsorganisation im Inneren der Bahnhöfe wurde in den großstädtischen Bahnhofsbauten der Moderne vom vormaligen Prinzip des stationären Warteimperativs abgerückt, der Fokus auf einen möglichst unmittelbaren Zugang zum Bahnsteig gelegt (Wiesbaden, Stuttgart, Leipzig). In der Folge wurde die erzwungene Schleusung durch den Wartesaal aufgehoben, die Wartesäle innerhalb der nunmehr asymmetrischen Grundrissgestaltung an die Peripherie der Empfangsgebäude verlegt (Oberhausen). Wichtiger als der Wartesaal wurde im Falle eines Kopfbahnhofes der direkt aus der Eingangshalle erreichbare Querbahnsteig, der zur sich selbstorganisierenden Hauptverkehrsfläche avancierte und in funktionale Konkurrenz zu den raumgreifenden Wartesälen trat. Der Querbahnsteig (oder Concourse) nahm hierbei zum Teil die Wartefunktion in sich auf und ließ die großen Säle zunehmend obsolet erscheinen. Er symbolisierte dabei wie kein anderes Grundrisselement des modernen Großstadtbahnhofs das über Jahrzehnte gereifte ingenieurwissenschaftliche Dogma der reibungslosen Zirkulation, das schließlich in einem zur Schwelle des 20. Jahrhunderts wissenschaftlich betriebenen Bahnhofsbau mündete. Im Falle einer seitlichen Erschließung (Durchgangsbahnhöfe) erfüllte wiederum ein von der Eingangshalle erreichbarer Personentunnel die Funktion eines Direktzugangs zu den Bahnsteigen, ohne einen Umweg über Wartesäle nehmen zu müssen.

Die Gründe für diese baulichen Zäsuren, die in einer allmählichen Marginalisierung der Wartesäle resultierten, lagen in einem sich zur Jahrhundertwende verschärferten Verkehrs- und Kostendruck. Die industrielle Gesellschaft am Ende der ›Ersten Mo-

derne⁹² erforderte ein weitaus höheres Mobilitätsniveau als in den zurückliegenden Jahrzehnten. Bis 1914 erfolgte somit in Deutschland nochmals eine deutliche Zunahme des Personenverkehrs; die ›Wahlverwandtschaft zwischen Moderne und Mobilität‹⁹³ kam nun vollends zur Geltung. Um die immens gewachsenen Passagierströme sicher und effektiv auf das Bahnsystem zu überführen sowie Bahnhöfe kosteneffizienter zu gestalten, wurde ein wissenschaftlich betriebener Bahnhofsbau etabliert, der die innere Gestaltung der Empfangsgebäude in Richtung kreuzungsfreier Passagierströme und einer Verkleinerung der Räume novellierte. Während also die Lösung des wachsenden *Verkehrsdruks* durch eine optimierte Verkehrsführung auf neuen Zirkulationszonen gesucht wurde, konnte gleichzeitig dem *Kostendruck* durch eine Verkleinerung des Raumprogramms begegnet werden. Beide Effekte bewirkten zusammen, dass die großen Wartesäle des 19. Jahrhunderts aus Kreisen des Bau- und Eisenbahningenienswesens zunehmend harsch in die Kritik gerieten, für die ›neuen Ansprüche‹ unzureichend, überdimensioniert und unzeitgemäß zu sein. Die resultierende Verkleinerung und Marginalisierung der raumgreifenden Warteinfrastruktur wurde zudem parallel durch Einführung der Speise- und Kurswagen begünstigt. Während der Speisewagen die Notwendigkeit für gleisnahe Versorgungseinrichtungen am Bahnhof reduzierte, erübrigte die Einführung von Kurswagen im Fernverkehr (umsteigefreies Erreichen des Ziels) die Notwendigkeit für Umsteigezeiten und entsprechender Warteinfrastrukturen auf Zwischenhalten.

Noch stärker zeigte sich die raumbezogene Veränderung des Wartens mit Blick auf den Lokal- und Vorortverkehr. So fanden sich etwa in den Passagiergebäuden der Berliner Vorortbahnen überhaupt gar keine Wartesäle mehr. Stattdessen war der systemische Aufenthalt vollends auf den Bahnsteig und dortige *Wartebuden* verlagert. Die stärkere Differenzierung von Nah- und Fernverkehr bewirkte somit eine Zweiteilung der Wartepraxis. Das Warten auf Nahverkehrszüge spielte sich nur noch auf dem Bahnsteig ab, der (würdevolle) Aufenthalt in den Wartesälen traf überwiegend nur noch auf Reisende an den Fernbahnhöfen zu. Während sich die Orte des Wartens also tendenziell vom Saal in die Fläche oder direkt auf die Bahnsteige verlagerten, wurde die allgemeine Marginalisierung der Wartesaalnutzung aber zudem auch durch passagierseitige Veränderungen selbst getragen.

b) *Zäsuren der Nutzungspraxis: Meidung der Wartesäle*

Die Wahrnehmung der Eisenbahn stand spätestens um die Jahrhundertwende im Zeichen einer vollständigen Gewöhnung. Das ›neue‹ Verkehrssystem war inzwischen bereits fast zwei Generationen alt und konnte im deutschen Kontext kaum mehr als aufregendes Novum bezeichnet werden. Angesichts der reduzierten Unsicherheiten in der Eisenbahnnutzung war eine übermäßig frühe Ankunft am Bahnhof nicht mehr unbedingt nötig. Insbesondere die Zunahme des routinisierten Berufs- und Nahverkehrs

92 Hiermit wird – wie bereits in Kap. 3.1 diskutiert – auf die von Christof Dipper vorgeschlagene Periodisierung der Moderne zurückgegriffen, der die ›Erste Moderne‹ im Zeitraum von 1880-1930 verortet.

93 Vgl. Rammler, »The Wahlverwandtschaft of modernity and mobility«.

förderte hierbei einen Wandel hin zu einer Mobilitätskultur, die Wert auf den direkten und zeiteffizienten Übergang zum Bahnsystem legte und aufgrund eingeübter Wege, organisatorischer Kenntnisse und der Umgehung von Fahrkartenkäufen (durch Abonnements) keinen präparatorischen Aufenthalt in den Wartesälen mehr benötigte. Diese gewachsene Gewöhnung bildete wiederum die Grundlage für die Einrichtung neuer Zirkulationsflächen innerhalb der Empfangsgebäude. Mit Blick auf die aufeinander aufbauenden Entwicklungen des Frankfurter und Wiesbadener Hauptbahnhofes wurde beispielhaft deutlich, dass erst als die Reisenden die Betriebsabläufe und Wegeführungen verinnerlicht hatten, der Querbahnsteig überhaupt die Aufgabe einer sich selbst organisierenden Verkehrsfläche erfüllen konnte.

Die wesentliche nutzerseitige Zäsur der vierten Bahnhofsgeneration besteht somit in der sich vom Nahverkehr her ausbreitenden Praxis eines beschleunigten Zugangs zum Zug. Diese Praxis wurde zum einen durch die neuen Zirkulationsflächen und direkten Zugangsverbindungen (Querbahnsteig, Personentunnel) baulich ermöglicht und zugleich nutzerseitig aufgrund des gesellschaftlichen Elements des gewachsenen Zeitdrucks eingefordert. Resümierend vermerkte der Architekturhistoriker Mihály Kubinszky zu diesem Prozess der *modernen* Verkehrszugangspraxis:

»Die Warteräume verloren allmählich von ihrer Bedeutung. Der moderne Mensch hat es stets eilig, und die Romantik der Eisenbahnfahrt ist längst überwunden. Statt sich im Wartesaal auszuruhen, kommt der Reisende meist erst in den letzten Minuten am Bahnhof an, durchschreitet rasch die Schalterhalle und begibt sich gleich zum Bahnsteig. Auch für die Trennung nach Klassen ist kaum noch eine Notwendigkeit, oft wird nur ein einheitlicher Wartesaal angelegt.«⁹⁴

Zusammengenommen war damit der Zenit der Wartesaalnutzung und des langen, würdevollen Wartens nach 1900 bereits überschritten, die absolute Wartezeit der Reisenden gegenüber früheren Phasen deutlich reduziert. Hierzu dürfte auch der Umstand beigetragen haben, dass die bauliche Organisation einer Vielzahl der Neu- und Umbauten von Empfangsgebäuden auf Durchgangsbahnhöfen dem *Typ Hannover* folgte. Hierbei wurden die Gebäude in Seitentiefenlage angelegt und der Zugang zu den Bahnsteigen einzig und allein durch einen vorgeschalteten Personentunnel ermöglicht. Die Wartesäle wurden links oder rechts der Eingangshalle angelegt und standen durch ihre von den Bahnsteigen weit entfernten Lage dem psychologischen Wunsch der Reisenden entgegen, eine Sichtverbindung zu den Zügen herzustellen oder sich unmittelbar am Abfahrtsort zu befinden. Vielmehr verstärkte die vorgelagerte Position der Warteräume die Angst des Zurückbleibens am Bahnhof, die Walter Benjamin treffend als »Urbild aller Versäumnis«⁹⁵ bezeichnete. Angesichts dieser psychologisch ungünstigen Raumdisposition nahm die Wartesaalnutzung an solchen Bahnhöfen tendenziell ab und die Reisenden (insbesondere jene des Nah- und Regionalverkehrs) orientierten sich nach dem Eintreffen am Bahnhof lieber direkt zu den Bahnsteigen. Der (lange) Aufenthalt in den Sälen wurde zwar fakultativ und zur optionalen Mobilitätspraxis, doch (deshalb)

94 Kubinszky, *Bahnhöfe Europas*, 35.

95 Benjamin, »Kriminalromane, auf Reisen«, 88.

nicht mehr von allen Reisenden in Anspruch genommen. Trotz des sich nach 1900 etablierenden Nutzungswandels blieben die Wartesaalstrukturen samt Gastronomie und Bahnhofswirtschaften vielerorts erhalten, die Grundrisse der modernen Neubauten lassen keinen harten Bruch zur vorherigen Tradition raumgreifender Wartesäle vermuten. Dennoch waren es vorwiegend nur noch die Reisenden des Fernverkehrs, die aufgrund entstehender Zwischenaufenthalte bei Umsteigesituationen oder aufgrund weit entfernter Ziele und damit verbundener Unsicherheiten (Informationsbeschaffung, Verpflegung etc.) die Wartesäle nutzten. Eine 1914 veröffentlichte Beobachtung im Handbuch der Ingenieurwissenschaften stützt dabei die Einschätzung einer nunmehr vor allem auf den Fernverkehr reduzierten Wartepraxis:

»In Deutschland kommen die Reisenden des Fernverkehrs im allgemeinen frühzeitig zum Bahnhof, um den Zug nicht zu versäumen oder um sich rechtzeitig einen guten Platz zu sichern. Vielfach suchen sie vor Betreten des Bahnsteiges die Warteräume auf und nehmen dort Erfrischungen ein, besonders in Norddeutschland, wo Wartesäle und Bahnhofswirtschaft fast immer vereinigt sind. Die Wartesäle der deutschen Bahnen, insbesondere auf mittleren und großen Stationen, sind daher im allgemeinen recht geräumig. Ähnlich liegen die Verhältnisse in Österreich und Rußland. Auch in Frankreich finden sich die Reisenden meist längere Zeit vor Abfahrt des Zuges ein, doch dient hier, ebenso wie in Italien, vielfach die Eingangshalle als Hauptaufenthaltsraum, während die Wartesäle nur klein sind.«⁹⁶

c) *Wahrnehmungsbezogene Zäsuren: Warten wird ›Problem‹*

Die dritte Zäsur der vierten Phase von Bahnhofsgenerationen besteht im sprunghaften Anstieg der Thematisierung des Phänomens innerhalb von sprach- und bildkünstlerischen Kreisen. Im Rahmen von stärker als zuvor am realistischen Abbild der Welt interessierten Kunstströmungen (Neue Sachlichkeit, Expressionismus, Naturalismus) fand das verkehrliche Warten weit größere Beachtung als im 19. Jahrhundert. Figuren in der technikeuphorischen Lyrik (›Nyland-Kreis‹) oder der neusachlichen Prosa nahmen sich selbst oder andere Personen nun weit häufiger und direkter im Stadium des Wartens wahr. Das verkehrliche Warten wurde dabei insbesondere in der expressionistischen Literatur zum existentialistischen Symbolträger der menschlichen Sinnsuche (Werfel) oder zum Ausdrucksfeld der Adressierung sozialer Missstände (Roth). Aber auch im Rahmen der bildkünstlerischen Darstellungen des Expressionismus wurde das Motiv wartender Reisender nunmehr explizit aufgenommen. Hier diente die Thematisierung des Alltags- und Massenphänomens – wie auch in der sozialkritischen Prosa – der Adressierung sozialer Missstände und einer realistischen Abbildung der Lebenswirklichkeit der unteren Bevölkerungsschichten.

Wenngleich nicht über die hier analysierte Literatur erschlossen, bestand zudem eine bedeutende Wahrnehmungszäsur des Wartens zweifelsohne in der Erfahrung des

96 M. Oder, *Der Eisenbahnbau*, hg. von Ferdinand Loewe und Hermann Zimmermann, Bd. 4: Anordnung der Bahnhöfe, Handbuch der Ingenieurwissenschaften, 5.Teil (Leipzig und Berlin: Engelmann, 1914), 1.

Ersten Weltkriegs. Die Verwerfungen des Krieges riefen eine nie gekannte Dimension des Wartens hervor, die zur quälenden Kollektiverfahrung reifte. Ob Soldaten oder Zivilisten, der Krieg bewirkte, dass weite Teile der Bevölkerung, ja ganze Nationen, in ein Zwischenstadium des nervösen Er- und Abwartens verfielen. So berichteten etwa Soldaten, dass der Frontalltag für die überwiegende Zeit aus Warten bestand. Die aktiven Kampfhandlungen der modernen, industrialisierten Kriegsführung begrenzten sich oftmals auf nur kurze Momente. Die Zwischenzeit war vom Abwarten geprägt: auf Kampfbereitschaft der Truppenteile, den Tagesanbruch, den Beginn der Nacht, auf günstige Wetterbedingungen etc. »Die Hälfte seines Lebens, wartet der Soldat vergebens«, lautete entsprechend ein weitverbreitetes deutsches Sprichwort des Ersten (und Zweiten) Weltkriegs (siehe Abbildung 51). Äquivalent wurde die moderne Kriegsführung von US-amerikanischer Seite als »months of boredom punctuated by moments of extreme terror«⁹⁷ bezeichnet. Aber auch die in der Heimat verbliebenen Angehörigen verfielen in den Zustand eines Dauerwartens: auf Meldungen, Briefe, Lebenszeichen und schließlich auf die Rückkehr. Das Warten auf die Abfahrt mit der Eisenbahn mochte angesichts dieser übergeordneten, existentiellen Kollektiverfahrungen des Wartens weit weniger explizit wahrgenommen oder problematisiert worden sein. Somit ist anzunehmen, dass die Erfahrung verkehrsinduzierter Wartezeiten zwischen 1914-1918 im Rahmen eines gesellschaftlichen Wartemodus subsummiert worden sein dürfte.

Mit Blick auf die gesamte Zeitspanne der vierten Phase lässt sich als rezeptionsgeschichtlicher Befund zusammenfassend festhalten, dass rein quantitativ das Phänomen in der Kunst der Moderne eine deutliche Aufmerksamkeitssteigerung erfuhr. Die Häufigkeit und Direktheit mit der das Phänomen in der Zwischenkriegszeit in Literatur und Kunst thematisiert und problematisiert wurde, zeugt dabei von einer alltagspraktischen Erfahrungssättigung, wie sie in keiner der vorangegangenen Phasen zu beobachten war. Diese stärkere Thematisierung fällt hierbei zugleich qualitativ mit einer übergreifenden *Problematisierung* des Phänomens zusammen. Das (verkehrliche) Warten erfährt somit aus Sicht seiner künstlerischen Verhandlungen im Laufe der 1920er Jahre eine deutliche Transformation in Richtung der Kennzeichnung einer *krisehaften Alltagswahrnehmung*. Die Konnotation des Wartens dreht sich hierbei nicht zuletzt auch deshalb ins Negative, weil der krisenhafte Zustand des langen und unwürdigen Wartens ganz besonders von den gesellschaftlich benachteiligten Gruppen erfahren wird. Kurzum: Das Warten findet im Laufe der 1920er Jahre erstmals seine Begründung als ein gesellschaftliches Massenphänomen bzw. existentielles und gesellschaftliches Problem. Diese Entdeckung eines krisenhaften und ungeliebten Zustands findet wohl kaum einen paradigmatischeren Ausdruck als in einem Ausspruch Fred Endrikats:

»Liebe färbt das Warten rosa, doch im Leben gilt die Prosa.«⁹⁸

Die Prosa des Lebens kann hier stellvertretend für die drastische Beschleunigung des Lebenstempos und der daran gekoppelten Ökonomisierung des Zeitwerts stehen, die alle Bevölkerungsteile der modernen Industriegesellschaft erfasst hatte. Diese Prosa

97 The New York Times Current History: The European War, Bd. 1: From the Beginning to March, 1915 (New York: C-H Publishing Corporation, 1915), 979.

98 Endrikat, *Fred Endrikat Lesebuch*, 28.

Abbildung 51: »Die Hälfte seines Lebens wartet der Soldat vergebens«, Bildpostkarte aus der Zeit des Nationalsozialismus(o.J.).



Quelle: Historische Bildpostkarten – Universität Osnabrück Sammlung Prof. Dr. Sabine Giesbrecht, <http://nbn-resolving.org/urn:nbn:degbv:700-2-0015874-0>

des modernen Lebens zeigte dabei weit weniger Toleranz gegenüber Wartezeiten oder anderen Dysfunktionalitäten als in den Jahrzehnten zuvor, sondern war vielmehr von stetiger Nervosität geprägt, die teils leidvoll erfahren (Neurasthenie), teils zum inszenierten Lebensstil der Kaiserzeit gehörte.⁹⁹

Jegliche baulichen, technischen und operativen Entwicklungen im Bau von Empfangsgebäuden zeugen von diesem ökonomisierten Zeitwert, der das Warten, den ›zinslosen‹ stationären Aufenthalt, zunehmend zu vermeiden versuchte. Ob Querbahnsteige, Personentunnel oder Speisewagen, jede dieser Neuerungen hatte den Anspruch, verbesserter Zirkulation und gewachsener Zeiteffizienz zu entsprechen, die Georg Simmel – einer der schärfsten Beobachter seiner Zeit – als Charakteristika des modernen, großstädtischen Lebens ausmachte. Um zudem mit Weber zu sprechen, spiegeln damit

99 Vgl. Joachim Radkau, *Das Zeitalter der Nervosität: Deutschland zwischen Bismarck und Hitler* (München: Hanser, 1998).

die Bahnhofsentwicklungen der vierten Generation zusammengenommen den Übergang von einem »gewachsenen« Zustand aller Lebensformen in den Zustand »rationaler Organisiertheit«,¹⁰⁰ der sich im 19. Jahrhundert auszubilden begann und im frühen 20. Jahrhundert vollends etabliert war. Die romantische Konnotation des Wartens (auf gemütliche Postkutschen oder eine geliebte Person) hatte sich damit im Alltag des frühen 20. Jahrhunderts endgültig in Richtung eines zumindest rechtfertigungspflichtigen und teils bereits krisenhaften Zustands verschoben. Das Warten wurde im frühen 20. Jahrhundert zu einem Konfliktfall der Moderne, die es folglich mit noch drastischeren Mitteln zu mindern oder vermeiden suchte.

Diese zunehmend kritische Wahrnehmung des Wartens wurde dabei zugleich stellenweise auch in umgekehrter Weise für eine allgemeine Kulturkritik an der beschleunigten Moderne instrumentalisiert. So wurde etwa der allgemeine Verlust der Warte-toleranz als kultureller Rückschritt interpretiert. Wie aus dem Buch »Der gute Ton. Ein Ratgeber für richtiges Benehmen in allen Lebenslagen« aus den frühen 1930er Jahre hervorgeht, wurde dabei insbesondere der jungen Generation attestiert, dass ihr jegliche Fähigkeit und Tugend des Wartens abhandengekommen sei.

»Nicht warten und nichts erwarten können, nicht warten wollen, irgend ein Warten-müssen als persönliche Beleidigung aufzufassen, ist ein charakteristisches Merkmal der neuesten Zeit. Uns scheint, das einstige endlose Warten auf die Post, z. B., müsse unerträglich gewesen sein. Wir können uns ein Leben ohne Radio, Telephon, Auto und alle modernen Verkehrsmittel gar nicht mehr vorstellen. Das Neueste gleich zu erreichen, zu ergreifen, freilich auch wieder fallen zu lassen, liegt im Sinn der Zeit.«¹⁰¹

Analog der Diskurse um die Romantisierung der Postkutsche im Rahmen des aufstrebenden Eisenbahnwesens zur Mitte des 19. Jahrhunderts wurde damit das lange Warten (-können) von konservativen Kreisen auch fast 100 Jahre später als erstrebenswerte Tugend deklariert bzw. für einen kulturkritischen Situationsbefund instrumentalisiert. Überhaupt wären die technischen Errungenschaften von einer *Illusion der Zeitersparnis* getragen, die sich aber nicht einstellen, sondern die fehlende Wartetoleranz paradoxerweise noch verschärfen würde. So stellte die besagte Ratgeberliteratur zur Paradoxie der verkehrlichen Moderne weiter fest:

»Wir glaubten mit der wahnsinnigen Beschleunigung aller Verkehrsmittel das Warten abgeschafft zu haben, aber es ist nur schlimmer, intensiver geworden, sein Wesen spielt sich ab wie immer, nur als Quintessenz empfunden, und es ist schwerer geworden, in die Wartezeit einen guten Ton klingen zu lassen. Die Ungeduld von einer Post zur anderen, einst auf größere Zeitspanne verteilt, ballt sich zusammen in Stunden, in halbe Stunden. In einer Minute vor der Telephonentscheidung kann man eine Ewigkeit des Harrens durchleben, die schwere Anforderungen an die Nerven stellt.«¹⁰²

100 Alfred Weber, *Haben wir Deutschen nach 1945 versagt?: politische Schriften: ein Lesebuch* (Frankfurt a.M.: Fischer Taschenbuch Verlag, 1982), 32.

101 Alexander von Gleichen-Russwurm, »Im Wartesaal des Lebens«, in *Der gute Ton. Ein Ratgeber für richtiges Benehmen in allen Lebenslagen* (Leipzig: Hachmeister und Thal, 1932), 22.

102 Gleichen-Russwurm, »Im Wartesaal des Lebens«, 23.

Die technisch ermöglichte Beschleunigung des Lebens wurde damit interessanterweise bereits zeitgenössisch nicht als Lösung der Zeitproblematik interpretiert, sondern als deren eigentlicher Ursprung. Erst die technisch evozierte Kompression der Zeiträume von Tagen auf Minuten (und Sekunden) hätte das Warten überhaupt als expliziten Zeitzwischenraum erzeugt und erfahrbar gemacht. Ähnlich argumentierte auch das schwedische Schriftstellerpaar Carl Olof und Elly Petersen in ihrer 1933 erschienenen Erzählung *Die Mooschwaige*, in der sie das Paradox der modernen Zeitersparnis eindrücklich thematisierten:

»Alle Erfindungen, die Zeit zu bezwingen, um noch mehr Zeit zu gewinnen, haben genau das Gegenteil bewirkt. Sie haben uns die Zeit genommen! Das Paradoxe ist wie immer zur Wahrheit geworden. Je schneller und eiliger alles auf der Welt vor sich geht, desto weniger Zeit bleibt dem Menschen übrig, zu sich zu kommen, desto seltener findet er Gelegenheit, einfach Mensch zu sein.«¹⁰³

Rekonstruktion der verkehrlichen Warterfahrung im frühen 20. Jahrhundert

Der Versuch einer *idealtypischen* Rekonstruktion der Warterfahrung im Bahnhof der Moderne ließe sich auf Grundlage der gesammelten Quellenaussagen zusammenfassend wie folgt beschreiben. Gegenüber der Eisenbahnreise zu Mitte und Ende des vorigen Jahrhunderts wurden die Passagiere allmählich vom Regime einer strengen Formalität befreit. Die Passagiere hatten sich an die Eisenbahnreise gewöhnt, bewegten sich selbstständig und benötigten zunehmend weniger Aufsicht und Lenkung. Durch Aufgabe des stationären Warteimperativs konnten Reisende die Wartesäle nunmehr freiwillig und optional nutzen, ohne sie zwangsläufig passieren zu müssen oder der betrieblichen Erwartung eines langen Aufenthalts zu entsprechen. Zudem wurde der Bewegungsradius während der Wartezeit erhöht, denn nach dem Passieren der Bahnsteigsperrle konnten die Passagiere nunmehr die Bahnsteige als erweiterte Aufenthaltsfläche mit Sicht auf den einfahrenden Zug nutzen.

In sozialräumlicher Hinsicht zeigte sich auch in der Moderne eine Kontinuität der Klassentrennung. Die Reisenden der unteren und oberen Wagenklassen wurden nach wie vor voneinander separiert. Während die Nutzung der vierten und dritten Klasse noch weiter zunahm, verringerte sich die Nutzung der ersten und zweiten Klasse nochmals, wodurch die Ausstattung der Räumlichkeiten für die gehobenen Wagenklassen eine immer größere Diskrepanz zu ihrer tatsächlichen Nutzung aufwies. Zugleich erzeugten die neuen Zirkulationszonen der Querbahnsteige und Personentunnel neue ›klassenlose‹ Begegnungsflächen, da sie von allen Passagieren gleichsam genutzt wurden. Bezüglich der objektiven Wartedauer ist, wie bereits angedeutet, davon auszugehen, dass sich die Wartezeiten vor Abfahrt aufgrund der routinisierten Praxis und der direkteren baulichen Zugangsmöglichkeiten gegenüber den früheren Phasen deutlich verringert haben dürften. Während dies insbesondere für den Nah- und Lokalverkehr zutreffen haben mochte, erschienen lediglich die Reisenden des Fernverkehrs nach wie vor frühzeitig am Bahnhof und verfügten über größere Zeitpolster. Die tatsächliche Wartepraxis war dabei nach wie vor stark vom Verzehr kleinerer Speisen und einer

103 Carl Olof Petersen und Elly Petersen, *Die Mooschwaige* (München: Knorr und Hirth, 1933), 56.

Vielzahl von Getränken geprägt. Während in den unteren Wagenklassen vorwiegend Würste und Suppen gereicht wurden, war der Getränkekonsum offenbar vor allem alkoholischen Getränken dominiert. Nicht selten wurde hierbei kritisiert, dass die enge Verschränkung von Wartesälen und der Bahnhofsgastronomie als ›Trinkzwang‹ interpretiert werden konnte. Tatsächlich erwähnt fast jede bildliche oder sprachliche Darstellung des Wartesaals im frühen 20. Jahrhundert den Konsum alkoholischer Getränke. Wartesäle waren zudem von permanentem Tabakrauch geprägt. Die Hauptaktivität der Reisenden bildete die Lektüre eines breiten Spektrums von Reiseliteratur. Seit den 1930er Jahren offenbar auch verstärkt das Lösen von Kreuzworträtseln hinzu.¹⁰⁴ Die Passagiere genossen dabei ein zunehmend verbessertes Serviceumfeld. Die Wartesäle der Neu- und Umbauten waren zwar weniger üppig ausgestattet, aber es zogen mit Lautsprecheranlagen und anderen informatorischen Einrichtungen zugleich neue technische Hilfsmittel in die Wartesäle ein, die den Reisenden den Aufenthalt erleichtern sollten. Hierzu zählte auch die Einrichtung von Zugabfahrtsanzeigern, Zugmeldetafeln sowie Einrichtungen, die selbstständig die Zeit bis zur Abfahrt anzeigen konnten.¹⁰⁵ Das Warten auf die Abfahrt erfolgte damit zwar zweifellos nicht mehr in der erhöhenden und opulenten Rahmung des späten 19. Jahrhunderts, ermöglichte aber nach wie vor ein ansprechendes und stärker individualisiertes Warten.¹⁰⁶ Trotz dieser tendenziellen Verbesserungen (Entformalisierung, Freiwilligkeit, Servicezuwachs) lässt sich konstatieren, dass der stationäre Aufenthalt im Bahnhof der Moderne nicht zuletzt aufgrund der gewachsenen Zeitökonomie seiner Nutzerschaft im Rückzug begriffen war, sich die Charakteristik des verkehrlichen Wartens in den kollektiven Anspruch seiner Vermeidung und Umgehung wandelte.

Der Faktor Zeit war damit im frühen 20. Jahrhundert offenkundig zum Problem geworden. Die Luhmann'sche These einer Temporalisierung der Welt im Übergang vom 19. zum 20. Jahrhundert, nach der die Zeit als qualitative Erklärungsgröße und Indikator für gesellschaftliche Komplexitätssteigerungen fungiert, findet damit nicht zuletzt in der Zunahme der Problematisierung von Wartezeit einen historischen Beleg. Die neuerliche Problematisierung des Wartens – so ließe sich die These weiterführen – fungierte als *ein* Niederschlagsfeld am Ende der ›Ersten Moderne‹, um die übergreifend gewachsene Komplexität – insbesondere hinsichtlich sozialer Verwerfungen und Ungleichheiten – zu adressieren.

104 Kreuzworträtsel erschienen in einer deutschen Zeitung erstmals 1925 in der *Berliner Illustrierten*.

105 Schmitt, *Anlage und Einrichtung der Gebäude*, 71.

106 Ausnahmen eines würdevollen Wartens bildeten hierfür zweifelsohne die nächtlichen Aufenthalte in den Wartesälen dritter und vierter Klasse, die in den Zeichnungen von Baluschek, Braun und Ophay thematisiert wurden.