

1. Einführung

»Waiting is a temporal region hardly mapped and badly documented.«¹

1.1 Zum Gegenstand des Wartens

Der Mensch pflegt ein bisweilen rätselhaftes Verhältnis zur Zeit. Sie ist omnipräsent und zugleich unsichtbar, sie tickt permanent und doch können wir sie weder riechen noch schmecken. Gleichwohl sind wir alle, so Helga Nowotny, »Praktiker und Theoretiker der Zeit.«² Selten meinen wir ausreichend von ihr zu haben (meist eher zu wenig) und manchmal vergeht sie scheinbar nie. Die vorliegende Arbeit nimmt sich zum Ziel, exakt jene Momente zu erkunden, in denen sie scheinbar nie vergeht: die Momente des Wartens.

Wartezeiten bilden ein unausweichliches wie alltägliches Temporalphänomen moderner Lebenswelten. Wir warten auf Personen, Güter oder Dienstleistungen, auf Antwort oder Abfahrt, auf Ernten und Erlösung oder warten einfach ab. Wir warten ungeduldig, routiniert oder mitunter unerträglich lang auf Anfänge, Veränderungen, Wiederkehr oder gar auf den Tod. Mit seinen schier endlosen Bezügen und Anlässen erscheint das Warten als anthropologische Grundverfassung des Menschen, die zu einer »vermeintlich vertrauten Gewissheit des alltäglichen Welterlebens«³ gehört, aber im Grunde den Status »unserer ersten großen Kulturleistung«⁴ beanspruchen kann, da die in Wartesituationen greifende Imagination des Kommenden auf die Urform des selbstreflexiven Modus der Welterfahrung⁵ verweist, eine Eigenschaft, die nach Ansicht des Sozialpsychologen Andrew J. Weigert den Menschen letztlich scharf vom Tierreich unterscheidet:

-
- 1 Harold Schweizer, *On Waiting* (London; New York: Routledge, 2008), 1 [Herv. i. O.]
 - 2 Helga Nowotny, *Eigenzeit: Entstehung und Strukturierung eines Zeitgefühls* (Frankfurt a.M.: Suhrkamp, 1989), 7.
 - 3 Vgl. Nadine Benz, *(Erzählte) Zeit des Wartens: Semantiken und Narrative eines temporalen Phänomens* (Göttingen: V&R Unipress, 2013), 14.
 - 4 Andrea Köhler, *Lange Weile: Über das Warten* (Frankfurt a.M.: Insel Verlag, 2007), 10.
 - 5 Vgl. Helmuth Plessner, *Die Stufen des Organischen und der Mensch: Einleitung in die philosophische Anthropologie* (Berlin; New York: Walter de Gruyter, 1975).

»All humans wait, and in the fullest sense of the term, only humans wait.«⁶

Der Soziologe Rainer Paris definiert den Zustand als »eine mehr oder minder andauernde ortsgebundene Tätigkeit, ein stationäres Verweilen [...], bei der eine oder mehrere Personen ihre Aufmerksamkeit auf ein künftiges Ereignis richten und sich mental darauf vorbereiten.«⁷ Giovanni Gasparini präzisiert diese eigentümliche Qualität des Wartens zudem in der Einschätzung, dass es uns wie kaum ein anderer temporaler Zustand mit dem Wesen und dem Wert der Zeit selbst und nicht zuletzt mit existentiellen Sinnfragen des eigenen Daseins konfrontiert:

»Aside from different ideological or religious beliefs, waiting, even when it is experienced at an everyday or micro level, relates to the value of time and therefore, from the actor's point of view, to the general meaning of life.«⁸

Jene Momente des Aufschubs nehmen im nebulösen Spektrum menschlicher Zeitwahrnehmungen die vielleicht spannungsreichste Rolle aller temporalen Zustände ein. Ob als kurzes, situatives und banales Erfordernis oder lang andauernde, krisenhafte Leerstelle, das Warten stellt eine Anomalie im normativ-linearen Zeitfluss dar und erzeugt die oft schmerzliche Zäsur des sonst sicher Erwartbaren. Es konfrontiert uns zum Teil mit fundamentalen Herausforderungen und erfordert das Erlernen kultureller und sozialer Umgangs- und Bewältigungspraktiken. Zugleich gehören jene zeitlichen Unterbrechungen und Störungsmomente, Fehlstellen und (Zwangs-)Pausen zur alltagspraktischen wie biografischen Realität und tragen in ihrer jeweils ganz unterschiedlichen temporalen Qualität in nicht geringem Maße erst zur Ausbildung einer »Signatur des Lebens«⁹ bei. Während etwa Walter Benjamin in jenen Brüchen eine Vermittlungsfunktion zu einer nächsten Entwicklungsstufe und damit eine wesentliche Ressource der Produktion von Erfahrungen sieht,¹⁰ gelten solche zeitlichen Diskontinuitäten für den Sozialpsychologen George Herbert Mead gar als lebensnotwendige Vorbedingung zur Erfahrung der Wirklichkeit: »Without this break within continuity, continuity would be inexperienceable.«¹¹ Lebenszeit ist demnach nicht homogen in einer physikalisch gleichförmigen Abfolge bzw. einem einheitlichen

6 Andrew J. Weigert, *Sociology of everyday life* (New York: Longman, 1981), 227. Diese Auffassung schließt an die bereits prominent durch Descartes verbreitete These an, nach der Tiere über keine Empfindungsfähigkeit und kein eigenes Bewusstsein verfügen würden. Weigerts These einer exklusiv menschlichen Fähigkeit des bewussten Wartens dürfte aus Sicht der human-animal studies jedoch durchaus kontrovers diskutiert werden. Zur kritischen Reflektion des moralischen Status von Tieren und ihrer Rolle in der Gesellschaftsgeschichte: Dorothee Brantz, »Introduction«, in *Bestly natures: Animals, humans, and the study of history*, hg. von Dorothee Brantz (Charlottesville: University of Virginia Press, 2010), 1-13.

7 Rainer Paris, »Warten auf Amtsfluren«, *KZfSS Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 53, Nr. 4 (2001): 706 [Herv. i. O.].

8 Giovanni Gasparini, »On Waiting«, *Time & Society* 4, Nr. 1 (1995): 43.

9 Heinz Schilling, »Zeitlose Ziele: Versuch über das lange Warten«, in *Welche Farbe hat die Zeit*, hg. von ders. (Frankfurt a.M.: Universität Frankfurt, Institut für Kulturanthropologie, 2002), 264.

10 Zit. in ebd., 248.

11 George Herbert Mead, »The nature of the past«, in *Essays in Honour of John Dewey*, hg. von John Cross (New York: Henry Hall, 1929), 239.

Lebensablauf, sondern vielmehr in Rhythmen organisiert, die auch Punktierungen der gefühlten Bewegungslosigkeit einschließen. Entsprechend ist auch im Hinblick auf die sprachliche Reflexion des Zeiterlebens festzustellen, dass sie nicht exklusiv auf kinetische Zuschreibungen rekurriert, sondern gleichwohl auch auf Formen ihrer scheinbaren Unbeweglichkeit. Anders ausgedrückt: Nicht immer fließt oder rennt die Zeit, sondern manchmal bleibt sie auch einfach stehen.

Im gefühlten Stillstand des Wartens wird die sonst implizite Flüchtigkeit der Zeit unweigerlich zum expliziten Erlebnis. Es lässt den vielleicht einzigen Temporalzustand entstehen, der uns »das Nagen der Zeit fühlbar und ihre Versprechen erfahrbar macht.«¹² Darin erwächst die Wahrnehmung eines intensiven zeitlichen Ausnahmezustands, der meist von Ungewissheit und erzwungener Passivität geprägt wird und in einem affektiven Reaktionsspektrum von Langeweile, Ruhelosigkeit und Stress bis hin zu Angst resultiert.¹³ Diese primär negative Charakteristik des Wartens verwundert kaum, denn die Zeit, so Norbert Elias, erfüllt im Allgemeinen die Funktion einer fortschreitenden symbolischen Syntheseleistung mit dem Ziel der gesellschaftlichen Gewährleistung von Orientierung, Synchronisation und Vergleichbarkeit.¹⁴ Im Zustand des Wartens jedoch bewirken die sonst unbewussten Ordnungs- und Orientierungsfunktionen einen problematischen Sonderfall, weil die Zeitfunktionen plötzlich (zu) stark expliziert werden und unweigerlich den dominierenden Erfahrungs- und Wahrnehmungsmittelpunkt bilden. Mit anderen Worten: Während die Zeit im Zustand des Wartens unverändert weiterzulaufen scheint, droht das eigene Dasein in der Folge zunehmend vom objektiven Zeitfluss der anderen Gesellschaftsmitglieder abgekoppelt und desynchronisiert zu werden.¹⁵ Die erhöhte Zeitsensibilität im Warten generiert so ein Paradoxon: Es schärft das Bewusstsein darüber, der eigenen Kontrolle entzogen zu viel Zeit zu haben oder bildlich gesprochen, eine Währung zu besitzen, die an anderer Stelle wertvoll, im Warten aber nutzlos ist. Weil das Warten dabei nie Selbstzweck ist, erzeugt es somit einen Zustand, der stets nach seiner unmittelbaren Abschaffung strebt.¹⁶

Den systemischen Grund für die Entstehung von Wartezeiten sieht der Soziologe Hartmut Rosa insbesondere im hochentwickelten Stadium moderner Gesellschaften. Stets müssten wir in solchen unser Handeln »an den komplementären Aktivitäten und Zeitmustern unserer Kooperationspartner orientieren und wenigstens temporäre Synchronisation sicherstellen – was in funktional ausdifferenzierten Gesellschaften unvermeidlich zu einer hohen Anzahl kleiner und größerer Wartezeiten [...] führt.«¹⁷ Auch Walter Benjamin erkannte den engen Zusammenhang von Modernisierungsprozessen

12 Köhler, *Lange Weile*, 9.

13 Vgl. Edgar Elias Osuna, »The psychological cost of waiting«, *Journal of Mathematical Psychology* 29, Nr. 1 (1985): 82-105; Shirley Taylor, »Waiting for service: the relationship between delays and evaluations of service«, *The Journal of Marketing* 58, Nr. 2 (1994): 56-69; Mark Wardman, »Public Transport Values of Time«, *Transport Policy* 11, Nr. 4 (Oktober 2004): 363-77.

14 Vgl. Norbert Elias, *Über die Zeit*, hg. von Michael Schröter, Gesammelte Schriften 9 (Frankfurt a.M.: Suhrkamp, 2004), 10.

15 Vgl. Heinz Schilling, »Zeitlose Ziele«, 249.

16 Vgl. Timo Reuter, *Warten: Eine verlernte Kunst* (Frankfurt a.M.: Westend, 2020), 14.

17 Hartmut Rosa, *Beschleunigung: die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne* (Suhrkamp Verlag, 2005), 34.

und auftretender Verlangsamungen und prognostizierte bereits im frühen 20. Jahrhundert eine Zunahme von Wartezeiten als Folge der Bürokratisierung: »Je mehr das Leben administrativ genormt wird«, so Benjamin, »desto mehr müssen die Leute das Warten lernen.«¹⁸ Angesichts der omnipräsenten Notwendigkeit temporärer Synchronisation ließen sich über Benjamins Beispiel hinaus zweifellos unzählige weitere situative Felder und Orte beschreiben, in und an denen wir warten müssen. Im Zentrum der vorliegenden Arbeit steht im Folgenden jedoch ein ganz spezifisches Auftrittsfeld der modernen Alltagswelt.

Warten auf öffentlichen Verkehr

Zu den wohl prominentesten Schauplätzen alltäglich generierter Wartezeiten zählen die Mobilität im weiteren und der Verkehr im engeren Sinne. Wie kaum ein anderes Handlungsfeld generiert der öffentliche Personentransport – verstanden als physisch realisierte Mobilität¹⁹ – aufgrund seiner organisatorischen Notwendigkeit zur Synchronisation und Bündelung heterogener Fahrtwünsche selbst im Rahmen eines reibungslosen Ablaufs Raum- und Sachzwänge, die für Reisende in prozessimmanenten Wartesituationen resultieren. Sie entstehen, weil die Organisation als auch die Nutzung von öffentlichem Verkehr gegenüber dem Individualverkehr einen vergleichsweise höheren Regelungs- und Informationsaufwand vor der Abfahrt erfordert. Aus operationaler Sicht entstehen Wartezeiten dabei aufgrund der kontrollintensiven Transportorganisation, die innerhalb von Verkehrsbauten Prozesszonen der Retardierung erfordert, um Ströme und Zugangsberechtigungen zu kontrollieren bzw. Betriebsvorgänge im Hintergrund abwickeln zu können. Aus Sicht der Reisenden wiederum werden Wartezeiten – wenngleich weit weniger intendiert – im notwendigen Einräumen von Zeitkapazitäten zur Bewerkstelligung des Übergangs vom privaten oder öffentlichen Raum in den öffentlichen Verkehrsraum erforderlich.²⁰ Weil dieser Übergang sich als äußerst zeitsensitiv darstellt, müssen Reisende am Abfahrtsort meist ein mehr oder weniger langes, stationäres Verweilen im Transitraum von Wartehallen und Bahnsteigen oder ein indirektes Warten in Restaurants und Geschäften absolvieren. Darüber hinaus ist wie allen Servicebereichen auch dem öffentlichen Verkehrswesen eine Anfälligkeit für unplanmäßige Verzögerungen oder Annullierungen inhärent,²¹ die sich regelmäßig in zusätzlichen Wartezeiten niederschlagen.

Das Warten kennzeichnet damit aus verkehrshistorischer Perspektive nicht nur einen immanenten und aus Passagierperspektive zutiefst wahrnehmungsrelevanten Parameter, es prägt aus mobilitätstheoretischer Perspektive ein geradezu paradigmatisches Komplementärphänomen der verkehrlichen Moderne im Rückraum des dominierenden Primats von Beschleunigung und Bewegung, das trotz aller Interventionsversuche und Auslöschungstendenzen untrennbarer Bestandteil des Verkehrswesens

18 Walter Benjamin, *Das Passagen-Werk*, hg. von Rolf Tiedemann (Frankfurt a.M.: Suhrkamp, 1982), D 10a, 2 (S. 178).

19 Zur Differenzierung der Begriffe Mobilität und Verkehr: Weert Canzler und Andreas Knie, *Mögli-
keitsräume: Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik* (Wien: Böhlau, 1998).

20 Hierzu auch Kap. 3.4.

21 Vgl. V.A. Zeithaml, M. J. Bitner, und D. D. Gremler, *Services Marketing: Integrating Customer Focus
across the Firm* (New York; London: McGraw-Hill Higher Education, 2012).

geblieben ist. Verkehrsinduzierte punktuelle Unterbrechungen, Zäsuren und Stillstände – sei es als Stau, Verspätung oder reguläre Wartezeit auf Beförderung – gehörten und gehören trotz bzw. gerade aufgrund der Diagnose anhaltender sozialer und technischer Beschleunigungsprozesse zu einem stillen, aber wirkmächtigen Begleiter des Mobilitätsalltags.²² Kurzum: Die tatsächlich erlebte Mobilitätspraxis bleibt im Schatten einer inflationären Aufmerksamkeit für Bewegungen und Ströme nur allzu oft durch die zur Bewegung korrelative Erfahrung des Wartens an Bahnhöfen, Flugsteigen oder auf Straßen gekennzeichnet.

Der mitunter immense zeitliche Umfang dieses situativen Aufenthalts vor Abfahrt wird regelmäßig durch Studien und Statistiken quantifiziert. So erhob bspw. die Deutsche Bundesbahn in einer Infas-Studie des Jahres 1979, dass 35 % der Fernverkehrsreisenden vor Abfahrt eine Wartezeit von 6-15 Minuten, 32 % eine Wartezeit von 15-30 Minuten, 14 % 30-60 Minuten und 5 % gar eine Wartezeit von mehr als 60 Minuten verbrachten. Nur 12 % der Reisenden absolvierten demnach ein Kurzzeitwarten von 0-6 Minuten.²³ Aber auch gegenwärtig bleibt die Erfahrung des Wartens ein persistenter Reisebegleiter. So fielen etwa im Betriebsjahr 2018 innerhalb des Fernverkehrsnetzes der Deutschen Bahn 3,7 Millionen Verspätungsminuten an. Knapp 75 % der Fernverkehrszüge fuhren demnach nicht pünktlich.²⁴ Ob in der Vergangenheit oder der Gegenwart, der Eisenbahnverkehr ist damit aufs Engste an die Entstehung bzw. ›Produktion‹ von Wartezeiten gebunden, deren wahrgenommener Zeitwert bzw. deren Kosten im spezifischen Kontext des Eisenbahnverkehrs gegenüber dem Modus der verbrachten Fahrtzeit im Zug um den Faktor 2.5 mal höher eingeschätzt werden.²⁵

Angesichts der Persistenz und passagierseitigen Bedeutung verkehrsbezogener Wartesituationen bleibt dennoch zum Erstaunen festzustellen, dass das Phänomen bislang »eine in ihrer Bedeutung von der Historiografie bisher unterschätzte Mobilitätsform«²⁶ geblieben ist. So prominent und umfassend Verkehr und Mobilität auch als Schlüsselthemen der Moderne identifiziert worden sind, eine (historische) Thematisierung des wartenden Passagiers im Verkehrskontext wird schlicht als Leerstelle befunden, so konstatiert David Bissell:

»If the experience of waiting is therefore such a common everyday prosaic experience, particularly with regard to the travel experience, it is surprising that it has not received any form of specific sustained attention.«²⁷

22 Vgl. Paul Virilio, *Vitesse et politique: essai de dromologie*, Bd. 6 (Paris: Editions Galilée, 1977).

23 Zitiert aus Karl Radlbeck, »Bahnhof und Empfangsgebäude: die Entwicklung vom Haus zum Verkehrswegekrenz« (Dissertation, TU München, 1981), 132.

24 Deutscher Bundestag, »Pünktlichkeit und Zugausfälle bei der Deutschen Bahn bis 2018«, 2019, <https://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/084/1908483.pdf>, zugegriffen am 25.01.2020.

25 Wardman, »Public Transport Values of Time«, 375.

26 Ueli Haefeli, »Beobachter einer mobilen Welt. Gedanken zum mobilitätshistorischen Wert belletristischer Quellen am Beispiel Friedrich Dürrenmatt«, *Wege und Geschichte*, Nr. 1 (2017): 36 [Hervorhebung des Verfassers, R.K.]. Damit übereinstimmend wurde auch an anderer Stelle der fehlende Einbezug des Wartephänomens in verkehrs- und mobilitätshistorischen Arbeiten angemahnt: Andrey Vozyanov, »Approaches to Waiting in Mobility Studies: Utilization, Conceptualization, Historicizing«, *Mobility in History* 5, Nr. 1 (2014): 64-73.

27 David Bissell, »Animating Suspension: Waiting for Mobilities«, *Mobilities* 2, Nr. 2 (Juli 2007): 283.

1.2 Fragestellungen und Vorgehen

Die vorliegende Arbeit nimmt diesen kritischen Befund als Anlass, eine *Bau- und Kulturgeschichte des Wartens* im Kontext des Eisenbahnwesens zu verfassen. Dabei wird der leitenden Fragestellung nachgegangen, wie sich das Warten auf Beförderung im Eisenbahnverkehr im Laufe der letzten zwei Jahrhunderte aus Sicht unterschiedlicher Akteursgruppen wandelte. Hierfür stehen zwei sich ergänzende Analysestränge im Zentrum der Untersuchung. Zum einen die Rekonstruktion der baugeschichtlichen Entwicklung von Warteräumen innerhalb der Bahnhofsgebäude. Zum anderen die systematische Erschließung und Interpretation der erfahrungs- und rezeptionsgeschichtlichen Reflektionen bezüglich verkehrsinduzierter Wartezeiten. Mithilfe dieser diachronen Untersuchung der *baulich-operativen* Arrangements auf Anbieterseite sowie der *literarisch-künstlerischen* Niederschläge von Wartezeiten seitens der Betroffenen werden die planerische *Außenperspektive* sowie die passagierbezogene *Innenperspektive* des Wartens in einem historiografischen Panorama verdichtet, auf dessen Grundlage synthetisierte Entwicklungslinien für eine ›Geschichte des Wartens‹ gewonnen werden können.

Im Zentrum des baugeschichtlichen Analysestranges steht die Frage, wie Eisenbahngesellschaften, Architekten und Ingenieure²⁸ das Warten auf Abfahrt im historischen Wandel organisiert und gestaltet haben bzw. welche betrieblichen und sozialen Funktionen das Warten am Bahnhof erfüllte. Konkretes Ziel ist die Rekonstruktion der Entwicklung des Bahnhofswartesaals in Form der Aufarbeitung von Raumprogrammen, Grundrissdispositionen und entsprechender Planungsdiskurse, die Aufschluss über Orte, Atmosphären und Ordnungen des Wartens im funktional-operativen Gefüge des Bahnbetriebs, über mögliche Problemlagen sowie regional und national variierende Betriebskonzepte geben können. Hierfür werden eine Vielzahl historischer Textquellen (Fachzeitschriften²⁹, Handbücher, Tagungs- und Vereinsprotokolle), Bildquellen (Grundrisse, Baupläne und Ansichten) historischer Bahnhofsbauten sowie Statistiken ausgewertet, für die auf zahlreiche (digitalisierte) Bibliotheks- und Archivbestände zurückgegriffen werden konnte.

Im Zentrum des erfahrungs- und rezeptionsgeschichtlichen Analysestranges steht demgegenüber die Frage, wie Passagiere jene verkehrsinduzierten Warteerscheinungen im historischen Wandel erfahren, reflektiert und verhandelt haben. Ziel dieser subjektzentrierten Perspektivierung ist die Betrachtung der am Bahnhof vollzogenen struktur- und sinnbildenden Wartepraktiken bzw. der Rekonstruktion kollektiver Grunderfahrungen und Bewertungen des transitorischen Aufenthalts. Dazu werden eine Vielzahl literarischer Werke mit Eisenbahnbezug aus Prosa und Lyrik, aber auch Lieder, Lithografien und Zeichnungen ausgewertet, die als prädestinierte Reflexionsinstanzen des transitorischen Wartemodus aufgefasst werden und eine empirische Erfahrbarkeit des Aufenthalts am Bahnhof vermitteln. Für die Korpusbildung wurden hierfür in großem

28 Mit Nennung der männlichen Funktionsbezeichnung ist in diesem Buch, sofern nicht anders gekennzeichnet, stets immer auch die weibliche Form mitgemeint.

29 Hierzu zählen insbesondere folgende Zeitschriften: Allgemeine Bauzeitung (1836-1918), Zeitschrift für Bauwesen (1851-1914), Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens (1845-1944), Deutsche Bauzeitung (1867-1920) sowie das Zentralblatt der Bauverwaltung (1881-1931).

Umfang Präsenz-, Magazin- und Archivbestände – etwa der Staatlichen Museen zu Berlin (Kunstabibliothek, Lipperheidesche Kostümbibliothek), der Staatsbibliothek Berlin, der Universitätsbibliothek der Technischen Universität Berlin – sowie Anthologien und Textsammlungen konsultiert.

Der gewählte Zugriff über eine *Außen-* und *Innenperspektive* des Wartens bildet nicht nur die heuristischen Prämissen mit denen die Fülle von Quellenmaterial zum Thema ›Zeit‹ eingegrenzt wird. Die analytische Zweiteilung erscheint vor allem notwendig, weil die Zeugnisse der subjektiven Erfahrungen von Wartezeiten für sich allein schwerlich ohne die kontextuellen Aussagen der jeweiligen räumlichen und verkehrsorganisatorischen Situation eingeordnet und interpretiert werden könnten. Zudem wird mit Einbezug der Betrachtung einer Materialität des Wartens (Räume, Ausstattungen etc.) der Gefahr begegnet, dass historische Arbeiten oftmals zu sehr an Diskursen verhaftet bleiben, ohne sie bezüglich ihrer Entstehung an materielle Strukturen zurückzukoppeln.³⁰ Nicht allein sprachliche Niederschläge, sondern auch jene der materiellen Kultur³¹ sollen damit verstärkte Berücksichtigung finden.

Die Betrachtung der *Außen-* und *Innenperspektive* des Wartens wird zudem von der übergeordneten zeithistorischen Fragestellung begleitet, ob und inwiefern sich am Beispiel des Eisenbahnwesens ein wachsendes Spannungsverhältnis zwischen systembedingter *Verlangsamung* bzw. *Stauung* und der Optimierung von Raum und Zeit unter dem Dogma der *Beschleunigung* abzeichnete. Ausgehend vom Befund des Beschleunigungsprinzips als der »zentralen Fortschrittskomponente«³² und »charakteristischen Grunderfahrung«³³ der Moderne wird die bau- und rezeptionsgeschichtliche Analyse des Wartens somit von der Frage begleitet, wann innerhalb der historischen Längsschnittbetrachtung Unterbrechungen, Pausen und Retardierungsmomente als Gefährdung für den Erfolg der Modernisierungsprozesse wahrgenommenen wurden. Oder anders ausgedrückt: War der situative Aufenthalt im Transitraum des Bahnhofswartesaals vom Anbeginn des Eisenbahnwesens Gegenstand einer ungeliebten Kollektiverfahrung bzw. zu welchem Zeitpunkt erfuhr das Warten innerhalb moderner Gesellschaften seine bis zur Gegenwart hinein wirkmächtige Problematisierung als ein erfahrungsgesättigtes, negativ konnotiertes Alltagsphänomen?

Die beiden historiografischen Fragestellungen werden schließlich um den vorangestellten Analysestrang einer umfangreichen zeittheoretischen Einordnung ergänzt, mit dem erfragt wird, wie und unter welchen Bedingungen Zeit überhaupt zu einer Wartezeit reifen kann. Ziel ist es hierbei, ein zeittheoretisch informiertes Verständnis des

30 Vgl. Andreas Marklund und Mogens Rüdiger, Hg., *Historicizing infrastructure* (Aalborg: Aalborg University Press, 2017).

31 Harvey Green definiert den Einbezug der materiellen Kultur in historiografische Untersuchungen als »the study of the made and built world« und führt fort: »Material culture challenges the historian to discover the often unspoken mental and technical processes by which artefacts attained their appearance and form as well as the ways artefacts embody the beliefs and values of those who made and used them.« Harvey Green, »Cultural History and the Material(s) Turn«, *Cultural History* 1, Nr. 1 (2012): 61.

32 Peter Borscheid, *Das Tempo-Virus: eine Kulturgeschichte der Beschleunigung* (Frankfurt a.M.; New York: Campus, 2004), 10.

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

Phänomens zu entwickeln, indem die Grundbedingungen, Besonderheiten und Strukturmerkmale der Wartezeit herausgearbeitet werden, die sie als spezifisch (kritisches) Phänomen innerhalb der menschlichen Zeitwahrnehmung begründen. Dazu wird auf Grundlage der eingehenden Untersuchung philosophischer und sozialwissenschaftlicher Theorieangebote die generelle Konstituierung lebensweltlicher Zeitwahrnehmung aufgearbeitet, aus der heraus wesentliche Erkenntnisse für die Konstituierung von Wartezeiten abgeleitet werden.

1.3 Expeditionen ins Warten (Forschungsstand)

Bis ins späte 20. Jahrhundert blieb das Warten aufgrund seiner abstrakten und schwer greifbaren Aura ein vorwiegend unbefragtes Alltagsphänomen. Weit bevor der Zustand und dessen vielfältige Formationen vermehrt das Forschungsinteresse der Sozial- und Kulturwissenschaften weckten, widmeten sich Literatur, Philosophie, Kunst und Mathematik dem Gegenstand. Angefangen von Victor Hugos literarisch-aufklärerischer Adressierung des Wartens im berühmten Diktum »Rêver, c'est le bonheur, attendre, c'est la vie«³⁴, verdeutlichen etwa die zeitphilosophischen Arbeiten von Bergson³⁵ oder Husserl³⁶, dass es insbesondere die »leere Zeit« des Wartens war, welche die Philosophie seit jeher ganz besonders herausgefordert hat, ein ontologisches Verständnis der Zeit und des Zeitempfindens zu entwickeln.³⁷ Eine zentrale Erkenntnis dieser Beschäftigung uferte in der Auffassung, dass das Warten als gelebte Dauer³⁸ bzw. »zögerndes Geöffnetsein«³⁹ eine dezidiert eigenständige temporale Daseinsqualität gegenüber der physikalisch dominierten Auffassung eines linearen Zeitflusses besitzt. Eine weitere, dass der im temporären Aufschub unweigerliche Zwang zur Auseinandersetzung mit der Zeit uns an die unüberholbare Endlichkeit des Lebens, das »Sein zum Tod«⁴⁰ erinnert.⁴¹

In jener existentialistischen Interpretation des Wartens fand auch die Kunst einen inspirierenden Arbeitsgegenstand, der mit Samuel Beckett's Theaterstück *Warten auf Godot* (1949) seinen wohl bekanntesten Ausdruck erfuhr. Darin wird der Modus eines

34 Victor Hugo, »À mes amis L. B. et S.-B. – Les Feuilles d'automne«, in *Œuvres complètes: Les feuilles d'automne; Les chants du crépuscule; Les voix intérieures; Les rayons et les ombres*, Bd. 2 (Paris: Ollendorf, 1909), 78.

35 Henri Bergson, *Schöpferische Entwicklung* (Jena: E. Diederichs, 1921).

36 Edmund Husserl, *Zur Phänomenologie des inneren Zeitbewusstseins* (Hamburg: Felix Meiner, 2013).

37 Vgl. Rüdiger Safranski, *Zeit: Was sie mit uns macht und was wir aus ihr machen* (München: Carl Hanser, 2015), 12. Ferner sieht Safranski die Relevanz der Analyse von Stillstandsmomenten auch salopp darin begründet, »dass man besonders gut erkennen kann, was mit dem Menschen los ist, wenn sonst nichts los ist«, Safranski, ebd.

38 Vgl. Bergson, *Schöpferische Entwicklung*, 16.

39 Siegfried Kracauer, »Die Wartenden«, in *Schriften Band 5.1: Aufsätze 1915–1926* (Frankfurt a.M.: Suhrkamp, 1990), 168 [Herv. i. O.].

40 Martin Heidegger, *Sein und Zeit*, 17. unveränderte Aufl. (Tübingen: Niemeyer, 1993), 234.

41 Eine vertiefende Betrachtung des antiken und neuzeitlichen philosophischen Denkens über Zeit (und Wartezeit) erfolgt in Kap. 2.

absurden und vergeblich langen Wartens inszeniert, der das menschliche Dasein in seiner Geworfenheit und (hoffnungslosen) Suche nach Sinnstiftung in der Grenzsituation zwischen Leben und Tod enthüllt. Wenngleich weniger existentiell, nahmen sich auch der Film und die Fotografie dem Warten immer wieder hinsichtlich dessen transitorischer Qualität und Ästhetik sowie dessen Charakteristik eines zentralen Erfahrungs- und Möglichkeitsraums an.⁴² Während die Fotografie etwa in den Motiven von Haltestellen und wartenden Menschen seit jeher unerschöpfliche Bearbeitungsgegenstände findet,⁴³ bildet das Warten für den Film oftmals den entscheidenden funktionalen Hintergrund der Handlung. So etwa exemplarisch im britischen Filmklassiker *Brief Encounter* (1945), in dem sich die tragische Liebesbeziehung einer verheirateten Hausfrau mit einem ebenfalls verheirateten Arzt erst im Schutze des transitorischen Umfelds eines Bahnhofswartesaals zu entwickeln beginnt.

Jenseits solcher existentialistischen und ästhetischen Interpretationen erfuhr das Phänomen im Bereich der exakten Wissenschaften erstmals eine problemorientierte Bearbeitung im Kontext mathematischer Verteilungsprobleme in Telefonnetzen des frühen 20. Jahrhunderts.⁴⁴ Die zentrale Formation der Warteschlange trat hierbei als ein dezidiert stochastisches Problem in Erscheinung, das im Sinne der Gewährleistung eines reibungslosen Kommunikationsflusses durch geeignete Abfertigungsprinzipien umgangen oder minimiert werden sollte.⁴⁵

Die mit Abstand umfassendste Bearbeitung des Wartephänomens fand jedoch im Rahmen der angelsächsisch dominierten Marketing- und Managementforschung statt, die das Problem von Wartezeiten in den 1980er und 1990er Jahren ausgiebig im Kontext der Transformation von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft thematisierte. Fragen zu und Perspektiven auf Wartezeiten basierten hierbei ausschließlich auf einer produktivistischen Zeitauffassung, in der die Wahrnehmung unaufhebbarer Wartezeiten in Einzelhandel oder Freizeitindustrie – informiert durch psychologische Untersuchungen – mittels zahlreicher Service- und Gestaltungsinterventionen verkürzt oder gelindert werden sollte.⁴⁶

Den Kern sozial- und kulturwissenschaftlicher Zugriffe auf Wartephänomene bildeten neben den bereits zitierten Arbeiten von Rainer Paris, Giovanni Gasparini oder

42 Zur Erkundung des Wartens als einem Motiv in der Kunst der Moderne sei verwiesen auf den jüngst erschienenen Sammelband von Brigitte Kölle und Claudia Peppel, *Die Kunst des Wartens* (Berlin: Verlag Klaus Wagenbach, 2019).

43 Hierzu sei nur exemplarisch auf folgenden etwa jüngst erschienenen Fotoband verwiesen: Klaus Honnef und Dieter Leistner, *Waiting: Menschen an Haltestellen* (Stuttgart: avedition, 2019).

44 Agner Krarup Erlang, »The theory of probabilities and telephone conversations«, *Nyt Tidsskrift for Matematik B* 20, Nr. 6 (1909): 87–98.

45 Dem Themenkomplex der mathematischen Abwendung von Wartezeiten widmet sich im Detail Kap. 3.2.1.

46 Um näheren Einblick in die Fülle von Erkenntnissen zu erhalten, die im Rahmen dieser Hochphase der forschungsseitigen Beschäftigung mit Wartezeiten entstanden, wird Kap. 3.2.3 den Forschungsstand in einem gesonderten Exkurs ausführlicher zusammenfassen.

Hartmut Rosa eine Reihe (zeit-)soziologischer,⁴⁷ sozialpsychologischer⁴⁸ und kultur-anthropologischer⁴⁹ Arbeiten, die Wartephänomene entweder im Kontext sich darin abbildender Machtdispositionen zu systematisieren, Warteformationen als soziale Systeme zu erschließen oder sie in jeweiligen kulturellen Kontexten zu verorten und vergleichen versuchten. Dabei wurden unter anderem fünf zentrale Strukturmerkmale herausgearbeitet, die im Zustand des Wartens wirksam werden und die Besonderheit des Temporalphänomens begründen. Sie umfassen die allgemeine Zentralität des Zeitfaktors (1), die den Wartenden aufgrund der situativen Abhängigkeit und Kontingenz (2) eine starke Zielgerichtetheit und Ergebnisorientierung (3) auferlegt und in ihnen durch die von außen veranlasste, erzwungene Passivität (4) das Gefühl sozialer Isolation und Selbstbezogenheit (5) hervorrufen kann.⁵⁰

Eine vierte Säule der sozial- und kulturwissenschaftlichen Auseinandersetzung bildeten zudem eine Reihe kulturkritischer Arbeiten, die auf eine Rehabilitation des Wartens im Kontext einer als überhitzt erfahrenen, von Beschleunigung und Verwertungslogik geprägten Moderne abzielten.⁵¹ Die Kernkritik jener Arbeiten lautete, dass das Primat einer produktivistischen und effizienzorientierten Zeitlogik das Warten kanonisch zur Verschwendung und zum Ärgernis, zu einer nutzlosen und unproduktiven bzw. toten Zeit degradierte, ohne jedoch dessen psychologischen und kreativen Eigenwert anzuerkennen.

Einer solchen Trivialisierung des Wartens stellten sich auch jüngst die Literaturwissenschaften entgegen, die sich mit Fragen der Narrative des Stillstands und der

-
- 47 Gasparini, »On Waiting«; Paris, »Warten auf Amtsfloren«; Rodion Ebbighausen, *Das Warten: ein phänomenologisches Essay* (Würzburg: Königshausen & Neumann, 2010); Helga Zeiher, »Thema: Warten müssen Einführung in den Themenschwerpunkt«, *Zeitpolitisches Magazin* 9, Nr. 20 (Juli 2012): 1-3; Andreas Göttlich, »Einleitung. Warten – Gesellschaftliche Dimensionen Und Kulturelle Formen«, *Sociologia Internationalis* 54, Nr. 1-2 (Januar 2016): 1-25; sowie die pionierhaften Studien zur sozialen Formation der Warteschlange durch Leon Mann, »Queue culture: The waiting line as a social system«, *American Journal of Sociology* 75, Nr. 3 (1969): 340-54.
- 48 Barry Schwartz, »Waiting, exchange, and power: The distribution of time in social systems«, *American Journal of Sociology* 79, Nr. 4 (1974): 841-70; Barry Schwartz, *Queuing and Waiting: Studies in the Social Organization of Access and Delay* (Chicago: University of Chicago Press, 1975); Osuna, »The psychological cost of waiting«; David H. Maister, »The Psychology of Waiting Lines«, in *The Service Encounter: Managing Employee/Customer Interaction in Service Businesses*, hg. von Michael R. Solomon, Carol F. Suprenant, und John A. Czepiel (Lexington: Lexington Books, 1985), 113-23; Margareta Friman, »Affective dimensions of the waiting experience«, *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour* 13, Nr. 3 (2010): 197-205.
- 49 Edward Twitchell Hall, *The Dance of Life: The Other Dimension of Time* (New York, NY: Anchor Books, Doubleday, 1989); Robert Levine, *Eine Landkarte der Zeit: wie Kulturen mit Zeit umgehen* (München: Piper, 1998); Joe Moran, »November in Berlin: the End of the Everyday«, *History Workshop Journal* 57, Nr. 1 (2004): 216-34; Ghassan Hage, *Waiting*, MUP Academic Monographs (Carlton: Melbourne University Publishing, 2009).
- 50 Paris, »Warten auf Amtsfloren«, 706ff.
- 51 Alfred Bellebaum, »Warten. Über Umgang mit Zeit«, in *Unser Alltag ist voll von Gesellschaft: sozialwissenschaftliche Beiträge*, hg. von Robert Hettlage und Alfred Bellebaum (Wiesbaden: Springer VS, 2014), 231-58; Billy Ehn und Orvar Löfgren, *Nichtstun: eine Kulturanalyse des Ereignislosen und Flüchtigen* (Hamburg: Hamburger Edition, 2012); Karlheinz Geißler, »Last und Lust des Wartens«, *Zeitpolitisches Magazin* 9, Nr. 20 (Juli 2012): 4-5; Reuter, *Warten: Eine verlernte Kunst*.

erlebten Wartezeit literarischer Figuren befassten. Im Zuge der sprachlich-semantischen Erschließung des Phänomens wurde nicht nur herausgearbeitet, wie in der Literatur Zustände der Leere, des Verweilens und der Ereignislosigkeit sprachlich gefasst werden, sondern auch erschlossen, welche zentrale Bedeutung den Phasen des Aufschubs, der Pause und des Wartens innerhalb literarischer Handlungen zukommt.⁵² Zudem verwies die literaturwissenschaftliche Perspektivierung auf die Notwendigkeit einer begrifflichen Trennung der verwandten Ableger des Wartens, dem Erwarten und dem Abwarten.⁵³

Eine sechste Säule der sozial- und kulturwissenschaftlichen Auseinandersetzung bilden seit jüngster Zeit die interdisziplinär arbeitenden *Mobility Studies*, die das Warten als empirisch wie theoretisch bedeutsames Phänomen der Mobilitätswelt herausstellen. Infolge des durch den *mobility turn* ausgerufenen Postulats einer ganzheitlicheren Betrachtung von Mobilitätsphänomenen⁵⁴ widmete sich darin zuletzt eine wachsende Anzahl von Arbeiten mittels humangeografischer⁵⁵ und ethnografischer⁵⁶ Zugriffe den spezifischen Formen der Immobilität⁵⁷, des Stillstands sowie den relationalen Zusammenhängen von Stillstand und Bewegung.⁵⁸ Besonders diesen Arbeiten ist es zu verdanken, das Phänomen aus dem Schatten seiner vermeintlichen Trivialität gehoben und mobilitätsbezogene Wartesituationen in ihrer eigentlichen sozialen, materiellen und emotional-körperlichen Komplexität erschlossen zu haben.

-
- 52 Hier ist insbesondere folgender jüngst erschienener Sammelband hervorzuheben: Christoph Singer, *Timescapes of waiting: spaces of stasis, delay and deferral* (Leiden; Boston: Brill, 2019); Zudem auch Nadine Benz, *(Erzählte) Zeit des Wartens*.
- 53 So vermittelt etwa das nicht-transitive Verb ›warten‹ bereits eine gewisse Leere und Passivität, während die transitiven Verben ›erwarten‹ oder ›abwarten‹ eine vergleichsweise klarere Gewissheit des Eintreffens des erhofft Kommenden bekunden. Vgl. Lothar Pikulik, *Warten, Erwartung: eine Lebensform in End- und Übergangszeiten: in Beispielen aus der Geistesgeschichte, Literatur und Kunst* (Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1997), 15.
- 54 Mimi Sheller und John Urry, »The new mobilities paradigm«, *Environment and planning A* 38, Nr. 2 (2006): 207-26.
- 55 Peter Adey, »If mobility is everything then it is nothing: towards a relational politics of (im) mobilities«, *Mobilities* 1, Nr. 1 (2006): 75-94; Bissell, »Animating Suspension«; Gillian Fuller, »The queue project«, *The Semiotic Review of Books* 16, Nr. 3 (2007): 1-5; David Bissell und Gillian Fuller, Hg., *Stillness in a mobile world* (London; New York: Routledge, 2011).
- 56 Phillip Vannini, »Mind the gap: The tempo rubato of dwelling in lineups«, *Mobilities* 6, Nr. 2 (2011): 273-99; Ders., »Slowness and Deceleration«, in *The Routledge Handbook of Mobilities*, hg. von Peter Adey u.a. (London; New York: Routledge, 2014), 116-24.
- 57 Hierunter entstanden vor allem Arbeiten zur erfahrenen (bzw. auferlegten) Langzeit-Immobilität im Kontext von Migration und Sklaverei: Diana Mata-Codesal, »Ways of Staying Put in Ecuador: Social and Embodied Experiences of Mobility–Immobility Interactions«, *Journal of Ethnic and Migration Studies* 41, Nr. 14 (2015): 2274-90; Laurent Vidal und Alain Musset, Hg., *Waiting territories in the Americas: life in the intervals of migration and urban transit* (Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 2016); Mimi Sheller, *Mobility justice: the politics of movement in the age of extremes* (London: Verso, 2018).
- 58 John Urry, *Global Complexity* (Malden, MA: Polity, 2003); Adey, »If mobility is everything then it is nothing: towards a relational politics of (im) mobilities«; Tim Cresswell, »Towards a Politics of Mobility«, *Environment and Planning D: Society and Space* 28, Nr. 1 (2010): 17-31; Tim Cresswell, »Friction«, in *The Routledge Handbook of Mobilities*, hg. von Peter Adey u.a. (London; New York: Routledge, 2014), 105-15.

Die vorliegende Arbeit knüpft mit der Fokussierung auf Wartesituationen im Eisenbahnwesen unmittelbar an dieser Perspektivierung eines mobilitätsrelevanten Phänomens an und erfährt damit eine thematische Eingrenzung innerhalb der zahlreichen Auftrittsfelder des Phänomens.⁵⁹

1.4 Thesen und Bezugsrahmen

Das 19. und 20. Jahrhundert gelten zwar weitgehend konsensual als die Jahrhunderte gewaltiger soziotechnischer Transformationen in der Ausprägung einer sozialen, kulturellen und technischen Beschleunigung⁶⁰, doch, so die forschungsleitende Ausgangsthese dieser Arbeit, sie markieren gleichermaßen die Jahrhunderte der inflationären Generierung nicht-intendierter (und intendierter) Wartezeiten. Wenn, wie eingangs erwähnt, die zeitlichen Unterbrechungsmomente zur universellen »Signatur des Lebens« gehören, so sind sie aus kultur- und mobilitätsgeschichtlicher Perspektive als nicht weniger konstitutiv für eine »Signatur der Moderne« einzustufen, denn in keiner vorherigen Epoche wurden aufgrund der Zunahme von Raum-Zeit-Kompressionen⁶¹ und technisch-organisatorischen System- und Synchronisationszwängen anhaltend mehr kleinteilige Wartezeiten produziert als seit der Durchsetzung von Industrialisierung, Urbanisierung und entscheidend mit dem Aufkommen des modernen öffentlichen Verkehrswesens.

Die Arbeit basiert somit auf der Überzeugung, dass es erst die sich seit Mitte des 19. Jahrhunderts vermehrenden System- und Synchronisationszwänge waren, die eine Empfindung von situativen bzw. *systemischen* Wartezeiten überhaupt erzeugen konnten und damit einen neuartigen, von der Empfindung eines vormodernen Wartens unterschiedenen Modus begründeten. Zwar kann kein Zweifel darin bestehen, dass dem Menschen das Warten als Referenzsystem im Kanon der epochal veränderlichen Zeitwahrnehmungen seit jeher vertraut gewesen sein muss. Dennoch ist es insbesondere die Epoche der Moderne⁶², die mit ihrer als grundlegend konstatierten Beschleunigungserfahrung erst den zeittheoretischen Hintergrund für die quantitative Häufung bzw. eine Evolution der Wahrnehmung von Zeit im Allgemeinen und von Wartezeiten im Besonderen prägte. Anders formuliert: Wenn nach Ansicht von Wolfgang Schivelbusch die durch die Eisenbahn evozierte Erfahrung von Geschwindigkeit im frühen 19.

59 Für einen weiterführenden systematischen Forschungsüberblick sei an dieser Stelle auch auf die jüngste Publikation des Autors verwiesen: Robin Kellermann, »Waiting (for Departure)«, in *Routledge Handbook for Urban Mobilities*, hg. von Ole B. Jensen u.a. (London; New York: Routledge, 2020), 144-153; einen guten Überblick verschafft auch Timo Reuter, *Warten: Eine verlernte Kunst*. Zudem werden die Kap. 2 und 3.2 dieser Arbeit nochmals eine breite Beleuchtung interdisziplinärer Forschungsstände leisten.

60 Vgl. Rosa, *Beschleunigung: die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*; Borscheid, *Das Tempovirus*; Stephen Kern, *The culture of time and space, 1880-1918* (Cambridge: Harvard University Press, 2003).

61 Vgl. David Harvey, »Time-space compression and the postmodern condition«, *Modernity: Critical Concepts* 4 (1999): 98-118.

62 Zur weiteren Klärung des hier vorliegenden Moderneverständnisses siehe Kap. 3.1.

Jahrhundert das Erlernen eines neuen »panoramatischen Sehens«⁶³, einer neuartigen psychologischen Disposition und Reisetchnik erforderte, so wird daran anschließend vermutet, dass die Erfahrung situativer Stillstandsmomente vor Abfahrt dieses neuen Verkehrsmittels einer ähnlichen Novität gleichkam, die in Form neuartiger Bau- und Kulturpraktiken erlernt, konditioniert, moderiert und vermittelt werden musste.

Die Arbeit wird daher zusammenfassend von der Überzeugung geleitet, dass sowohl die verkehrsbezogenen Modernisierungsprozesse als auch die Veränderung der Temporalstrukturen in der Moderne mit der dominierenden Erklärungsebene schnellerer Raumüberwindung und gesellschaftlicher Beschleunigungs- und Rationalisierungserfahrung nicht hinreichend erklärt worden sind. Vielmehr kann sich ein umfassendes Verständnis des sich verändernden Zeitbewusstseins der Moderne nur unter Einbezug der Komplementärerfahrung einer Vielzahl neu entstandener Wartezeiten vervollständigt werden, in denen sich die kontinuierlich gesteigerte Zeitsensibilität moderner Gesellschaften erst kristallisiert bzw. spiegelt. Jenseits der Emphase einer »Wahlverwandtschaft« von Moderne und Mobilität⁶⁴ erscheinen somit die zahlreichen Retardierungsmomente und zeitlichen Zwischenräume als der unpopuläre und oftmals leichtfertig diskreditierte Komplementärbestandteil einschlägiger Theorien und Befunde allgegenwärtiger Beschleunigungsprozesse.⁶⁵ Auf Basis dieses Verständnisses können die sozialwissenschaftliche als auch die historische Mobilitäts- und Verkehrsforschung frühere, gegenwärtige und zukünftige Mobilitätserfahrungen folglich keineswegs ganzheitlich erklären und angemessen beschreiben, ohne den spezifischen Modus des *wartenden* Passagiers zu berücksichtigen.

Ferner vermag die historische Rekonstruktion variierender Verhandlungen und Wahrnehmungen von Wartezeiten im Verkehrskontext einen der wenigen sensiblen Seismographen jeweils vorherrschender Zeit- und Gesellschaftsauffassungen zu eröffnen, denn, so argumentiert Hartmut Rosa insgesamt zum Potential sozialwissenschaftlicher Betrachtungen über Zeitphänomene:

»Wenn Zeitmuster und -perspektiven somit also den paradigmatischen Ort von Struktur und Kultur, von System- und Akteursperspektiven und damit auch von systemischen Notwendigkeiten und normativen Erwartungen darstellen, so bedeutet dies zugleich, dass sie einen privilegierten Zugang für die sozialwissenschaftliche Analyse der kulturellen und strukturellen Gesamtformation eines Zeitalters eröffnen.«⁶⁶

-
- 63 So stellt Schivelbusch bezüglich des neuartigen Charakters der Wahrnehmungsanpassungen durch die Fahrt mit der Eisenbahn fest: »Das »panoramatische Sehen« ist eine derartige Innovation, ebenso wie das allgemeine neue Raum-Zeit-Bewußtsein aufgrund der Fahrpläne, sowie die neuartige Tätigkeit der Reiselektüre.« Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise: zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert* (Frankfurt a.M.: Fischer-Taschenbuch-Verlag, 2000), 143.
- 64 Stephan Rammler, »The Wahlverwandtschaft of modernity and mobility«, in *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective*, hg. von Weert Canzler, Vincent Kaufmann, und Sven Kesselring (London; New York: Routledge, 2008), 57-76.
- 65 David Bissell charakterisiert den unpopulären Status des Wartens in modernen Gesellschaften treffend als »Achilles heel of modernity«, Bissell, »Animating Suspension«, 277.
- 66 Rosa, *Beschleunigung: die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*, 38.

Darüber hinaus wird mit den gewählten Fragestellungen die These vertreten, dass das verkehrsbedingte Warten historiografisch in weit mehr als nur in der Zuschreibung einer verlorenen Zeit in Erscheinung tritt, sondern als komplexer Temporalzustand bzw. als »meaningful experience«⁶⁷, die nicht *per se* negativ erfahren wurde, sondern historisch oszillierenden Bewertungen und alternierenden planerischen, räumlichen und rezeptionsgeschichtlichen Verhandlungen unterlag. Zwar wird hierbei die negative Konnotation des Wartens, das Walter Benjamin einmal als die »ausgefütterte Innenseite der Langenweile«⁶⁸ bezeichnete, nicht in Frage gestellt, dennoch wird vermutet, dass diese Zuschreibung erst im Laufe der Modernisierungsprozesse gewachsen ist und die gegenwärtige Negativwahrnehmung einer historisch informierten Relativierung bedarf. Aus dieser Überzeugung heraus ist die vorliegende Arbeit von der allgemeinen Neugier und Motivation getrieben, das weithin unhinterfragte Alltags- und Nischenphänomen des Wartens hinsichtlich seiner historischen Genese und Verhandlung aufzudecken und folgt damit einem an die Husserl'sche Phänomenologie angelehnten »naiven Hinterfragen«⁶⁹ des Wartens als einer scheinbaren Selbstverständlichkeit des Verkehrswesens.

Geschichtswissenschaftlicher Bezugsrahmen

Wie bereits aus dem oben skizzierten Spektrum bisheriger Zugriffe und Bearbeitungen hervorging, erschließen sich für die Analyse von Warte-Phänomenen zahlreiche Forschungsperspektiven. Angefangen von der Philosophie (Zeittheorie) über die Psychologie (Zeitwahrnehmung), Soziologie (Wer wartet wie?), Architektur- und Verkehrsgeschichte (Wer wartet wo?) bis hin zur Ökonomie (Kosten und Profiteure des Wartens) bietet der Gegenstand eine Vielzahl denkbarer Zugänge, die zur Beantwortung der gewählten Fragestellung gewinnbringend erscheinen. Um zwischen diesen disziplinären Perspektiven und ihren jeweiligen Erkenntnisschwerpunkten zu vermitteln, wird hier für die Beantwortung der Fragestellungen ein *kulturgeschichtlicher Ansatz* verfolgt, der sich dadurch auszeichnet, mittels interdisziplinärer Perspektiven und einer breiten Quellenvielfalt Wahrnehmungen, Symboliken und materielle Niederschläge gesellschaftlicher Phänomene zu beleuchten.⁷⁰ Ferner erfordert die Spezifik des Gegenstands eines nur schwer greifbaren Zeitphänomens einen solchen offenen geschichtswissenschaftlichen Ansatz samt breiter Korpusbildung, da sich aussagekräftige Niederschläge des Phänomens in nicht nur einer Quellengattung finden lassen, sondern weit verstreut vorliegen. In Abgrenzung strukturgeschichtlicher oder quantifizierender Ansätze der Sozialgeschichte oder deskriptiven Zugängen der Verkehrs- und Technikgeschichte wird der kulturgeschichtliche Zugriff auf den Gegenstand somit in erster Linie durch die Perspektivierung auf »historische Sinn- und Bedeutungszusammenhänge«⁷¹ konstituiert. Zwar definiert sich die Kulturgeschichte »nicht über das Objekt

67 Gasparini, »On Waiting«, 32.

68 Benjamin, *Das Passagen-Werk*, 2: D 9 a, 5 (S. 176).

69 Vgl. Edmund Husserl, *Erfahrung und Urteil, Untersuchungen zur Genealogie der Logik* (Hamburg: Claassen Verlag, 1954).

70 Vgl. Achim Landwehr, *Kulturgeschichte* (Stuttgart: Ulmer, 2009), 9f. sowie vgl. Ute Daniel, *Kompendium Kulturgeschichte: Theorien, Praxis, Schlüsselwörter* (Frankfurt a.M.: Suhrkamp, 2001), 13.

71 Landwehr, *Kulturgeschichte*, 9.

ihrer Beschäftigung, sondern über die Perspektive, mit der sie sich dem jeweiligen Objekt nähert.«⁷² Dennoch steht im Falle der vorliegenden Arbeit – und damit wiederum in Abgrenzung zu klassischen kulturgeschichtlichen Ansätzen – ein feststehendes Untersuchungsobjekt im Fokus, das jedoch eine kulturgeschichtliche Betrachtung erfährt. Eine in diesem Verständnis betriebene Kulturgeschichte des Wartens zielt folglich auf die Rekonstruktion von materiellen, betrieblichen und symbolischen Ordnungen und Sinnhorizonten, in die sich wartende Passagiere einfügen mussten bzw. mit denen sie sich ausgestattet haben.

Diese Betrachtung verfolgt nicht das Ziel einer permanenten Messung von (statistischen) Unterschieden zwischen früheren und späteren Zeitpunkten als vielmehr eine qualitative Beleuchtung des Wandels der baulichen Rahmung und Rezeption verkehrsbezogener Wartesituationen. Weniger bilden somit die verkehrstechnischen Erfindungen den Erkenntnisschwerpunkt als vielmehr die betrieblichen, räumlichen und sozialpsychologischen Implikationen und Herausforderungen, kurzum, die ›rückseitigen‹ Effekte der beschleunigten Raumüberwindung mit der Eisenbahn. Dabei soll für die vorliegende Analyse zudem weniger eine historische Kontextualisierung politischer und gesellschaftlicher Verhältnisse als vielmehr eine verkehrshistorische und zeitkulturelle Kontextualisierung verfolgt werden.

Theoretischer Bezugsrahmen

Die historische Aufarbeitung von Wartephänomenen im Eisenbahnverkehr zeigt sich insbesondere durch zwei zentrale Theoriebezüge informiert. Erstens durch das zeitphilosophische bzw. -soziologisch gewachsene Verständnis einer sich spätestens seit dem 18. Jahrhundert fundamental gewandelten Temporalstruktur der Moderne, die im Schatten der Beschleunigungseffekte die dialektische Entstehung von Retardierungsprozessen begründeten.⁷³ Mithilfe eines solchen Verständnisses der Wechselseitigkeit von Bewegung und Verlangsamung kann auch das verkehrsbezogene Warten als inhärentes (und zugleich komplementäres) Phänomen zur Beschleunigung von Modernisierungsprozessen aufgefasst werden, die Hartmut Rosa übergeordnet als dysfunktionale Nebenfolgen bezeichnet. Hinsichtlich dieses paradoxalen Zusammenhangs von Moderne und Verlangsamung vermerkt er:

»Verlangsamung und Hemmung treten in der modernen Gesellschaft in zunehmend gravierendem Maße und immer häufiger als *unbeabsichtigte Nebenfolge* von Akzelerationsprozessen auf.«⁷⁴

Neben den räumlichen Verdichtungen sind es daher vor allem auch Formen temporaler Verdichtungen oder »Punktualisierungen«⁷⁵, die den Modernisierungsprozessen

72 Ebd., 13.

73 Die bestehende Relationalität von Beschleunigung und Verharrung könnte aufgrund der anhaltenden Modernisierungsprozesse zudem aus Sicht von Paul Virilio schließlich derart prominent zu Tage treten, dass sie in einer pathologischen Bewegungslosigkeit bzw. in einem ›rasenden Stillstand‹ resultieren würde: Paul Virilio, *Rasender Stillstand: Essay* (München: Hanser, 1992).

74 Rosa, *Beschleunigung: die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*, 144f. [Herv. i. O.].

75 Vgl. David Bissell und Gillian Fuller, »Stillness unbound«, in *Stillness in a mobile world*, hg. von David Bissell und Gillian Fuller (London; New York: Routledge, 2011), 3.

inhärent sind und eine Dialektik von Bewegung und Stillstand begründen. Die Einbettung der historischen Analyse des verkehrlichen Wartens in das Theorieangebot der (modernen) Relationalität von Bewegung und Verlangsamung erscheint hier deshalb als zentral, weil es darüber Aufschluss gibt, dass situative Wartephänomene, wie sie nicht zuletzt im Verkehrswesen auftreten, keinesfalls kontextfreie Phänomene darstellen, sondern nur in Verbindung bzw. erst als Folgeerscheinungen von angestrebten oder realisierten Bewegungsprozessen zu verstehen sind.

Den zweiten zentralen Theoriebezugsrahmen bildet die innerhalb der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung gewachsene Sensibilität für die Komplexität von Mobilitätsprozessen hinsichtlich der Akteursgefüge, den zum Ausdruck kommenden Ungleichheiten sowie der vielgestaltigen Temporalität, der Imaginationen und Erfahrungen solcher Prozesse.⁷⁶ So stehen innerhalb eines ganzheitlichen Mobilitätsverständnisses der *Mobility Studies* nicht mehr allein exklusiv Bewegungsprozesse im Erkenntnisinteresse, sondern vielmehr das kritische Hinterfragen des traditionellen geschwindigkeits- und bewegungsaffinen Ethos der an Verkehrsphänomenen interessierten Sozialwissenschaften.⁷⁷ In diesem Zusammenhang vermerken etwa Bissell und Fuller kritisch zum bisherigen Umgang mit Stillstands- und Verlangsamungsphänomenen (zu denen auch das Warten auf Beförderung zählt):

»Yet, curiously, stillness is so often anticipated, more or less, as an aberration and thus a problem to be dealt with. A moment of emptiness or misused productivity, producing a hobbled subjectivity without active agency. In an epoch that privileges the mobilization of mobility, still has been stilled; turned into a stop that is just waiting to go again. Waiting to be re-moved.«⁷⁸

Statt Phänomene des Stillstands und der Verlangsamung in einem »dominant narrative of active mobilities«⁷⁹ zu übersehen oder zu trivialisieren, vermögen die *Mobility Studies* nicht nur jene bislang randständigen Phänomene auf die Forschungsagenda zu setzen, sondern sie zudem einer potentiellen Reinterpretation zu unterziehen und darin Wartephänomene als eine eigenständige Erkenntnisgröße zu begründen. Damit erscheint der durch den *cultural turn* inspirierte *mobility turn*⁸⁰ übergreifend als intellektuell fruchtbarer Rahmen für die Beschäftigung mit den scheinbaren Trivialitäten und vergessenen Nischenphänomenen der Mobilitätswelt. Von dieser ganzheitlichen Betrachtung von Mobilitätsphänomenen wird schließlich auch die historische Verkehrs-

76 Diese auch oftmals als »new mobility paradigm« oder »new mobility turn« bezeichnete inhaltliche Erneuerung der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung umreißt Noel Salazar prägnant als »new ways of theorizing how people, objects, and ideas move around by looking at social phenomena through the lens of movement.« Noel B. Salazar, »Keywords of mobility«, in *Keywords of mobility: Critical engagements*, hg. von Noel B. Salazar und Kiran Jayaram, Bd. 1 (New York: Berghahn Books, 2016), 2.

77 Vgl. Bissell, »Animating Suspension«, 294. Kevin Hannam, Mimi Sheller, und John Urry, »Mobilities, immobilities and moorings«, *Mobilities* 1, Nr. 1 (2006): 1-22.

78 Bissell und Fuller, »Stillness unbound«, 3.

79 Bissell, »Animating Suspension«, 294.

80 Sheller und Urry, »The new mobilities paradigm«.

forschung dahingehend informiert (und reformiert),⁸¹ nunmehr bspw. die rückseitigen Effekte verkehrsinduzierter Wartephänomene als zentrale und wirkmächtige Komponenten der Reisezeiterfahrung anzuerkennen sowie damit den Passagier im Modus des Wartens erstmals stärker in das Blickfeld der historischen Forschung zu rücken.

Innerhalb der extrem heterogenen Theoriebildung der *Mobility Studies*⁸² erscheinen zudem für die Einbettung der historischen Analyse des Wartens insbesondere die Theoreme infrastruktureller *moorings*⁸³ sowie das Konzept einer *friction*⁸⁴ von Interesse. Sie verweisen zum einen darauf, dass globale Bewegungsströme nur mittels der Vorbedingung massiver immobiler Strukturen und Prozesse bewältigt werden können.⁸⁵ Zum anderen verdeutlichen sie, dass für jegliche Bewegungsprozesse die Gegengröße einer Reibung benötigt wird.⁸⁶ Jene Theorieangebote rekurrieren abermals auf die Relationalität von Bewegung und Hemmung und schärfen dabei konkret das Verständnis der Rolle und Funktion immobiler Raumstrukturen von Bahnhofsgebäuden im Allgemeinen und der Wartesäle im Besonderen, die eine Bedingung zur Gewährleistung öffentlicher Verkehrsströme bilden.

Zusammengenommen ermöglichen die gewählten Theorieangebote, das Warten zeit-historisch als ein sich aus modernen Beschleunigungsdiskursen formierendes Temporalphänomen zu kontextualisieren und es daran anknüpfend im relationalen Selbstverständnis der *Mobility Studies* als ein wirkmächtiges Phänomen des Verkehrswesens zu begreifen, das – analog des traditionellen Fokus auf Bewegungsphänomene – eine eigenständige historiografisch-empirische Untersuchung legitimiert. Dem von Reinhart Kosellek postulierten Grundsatz einer theoriebedürftigen geschichtswissenschaftlichen Forschung folgend,⁸⁷ prägen somit vor allem sozialwissenschaftliche Theorien der durch Modernisierungsprozesse veränderten Wahrnehmungsstrukturen von Raum

81 Vgl. Massimo Moraglio, »Seeking a (New) Ontology for Transport History«, *The Journal of Transport History* 38, Nr. 1 (Juni 2017): 3-10.

82 Vgl. Kaufmann Vincent, »Mobility as a Tool for Sociology«, *Sociologica*, Nr. 1 (2014): 5ff.

83 Urry, *Global Complexity*.

84 Cresswell, »Friction«.

85 So wird bezeichnend für das Verhältnis verkehrlicher Infrastrukturen und der Gewährleistung einer im Bauman'schen Sinne »verflüssigten Moderne« der Grundsatz festgehalten: »There is no linear increase in fluidity without extensive systems of immobility.« Hannam, Sheller, und Urry, »Mobilities, immobilities and moorings«, 3.

86 Die Vorbedingung einer gewährleisteten Reibung ist zum einen physikalischer Natur, zum anderen sozialer Natur. So kann in physikalischer Hinsicht die Bewegung eines Reifens nur aufgrund der Bodenhaftung auf dem Asphalt entwickelt werden, eine (Verkehrs-)Bewegung im sozialen Kontext dagegen nur dann vollzogen werden, wenn sie innerhalb eines soziotechnischen Regimes stattfindet, das den Passagier an vielen Punkten intentional bremst (Check-in Schalter, Wartesäle etc.). Tim Cresswell vermerkt ferner zur Bedeutung des Konzepts der Reibung bzw. Haftung: »The significance of friction is in the way it draws our attention to the way in which people, things and ideas are slowed down or stopped.« Cresswell, »Friction«, 108.

87 Vgl. Reinhart Koselleck, *Zeitschichten: Studien zur Historik* (Frankfurt a.M.: Suhrkamp, 2013), 299-316. Koselleck bemerkt zur Notwendigkeit theoriegeleitenden Geschichtsforschung, dass »(...) erst ein theoretischer Vorgriff, der einen spezifischen Freiraum freilegt, (...) überhaupt die Möglichkeit [öffnet, R.K.], bestimmte Lesarten durchzuspielen (...)«, 303f.

und Zeit die gewählten geschichtswissenschaftlichen Fragestellungen,⁸⁸ die heuristische Vorgehensweise und das Erkenntnisinteresse.

1.5 Methodische Eingrenzungen und Betrachtungszeitraum

Jede Analyse von Temporalphänomen steht vor einer Reihe methodischer Herausforderungen, die nicht zuletzt auch die Analyse von Wartephänomenen betreffen. Das Warten gilt aufgrund seiner diffusen Bedeutungsaura aus Sicht der Forschung bisweilen als affektive Erfahrungsebene »that cannot be brought into the systematisation, thematisation and conceptualisation that defines the work of social analysis.«⁸⁹ Trotz der sichtbaren Allgegenwart von Wartesituationen und -orten entzieht es sich angesichts seines situativen und individuell erlebten Charakters einem einfachen empirischen Zugriff und zeigt mitunter die Grenzen klassischer sozialwissenschaftlicher Forschung auf.⁹⁰ Aber auch aus geisteswissenschaftlicher Perspektive scheint der Zugriff auf das Phänomen des Wartens mit methodischen Hindernissen versehen zu sein, so konstatiert etwa der Literaturwissenschaftler Harold Schweizer: »Waiting is as resistant to description and analysis as time or boredom.«⁹¹ Andrey Vozyanov betrachtet diese Gemengelage aus anthropologischer Perspektive als nicht weniger problematisch und stellt fest: »The essence of waiting is elusive. It always serves as a container, a frame, a context in which other activities take place (or take time).«⁹²

Vor dem Hintergrund jener epistemologischen und methodischen Herausforderungen präsentiert der Kulturanthropologe Heinz Schilling einen Lösungsvorschlag, der für die vorliegende Untersuchung den zentralen methodischen Zugang zum Temporalphänomen des Wartens darstellt:

»Wir müssen uns methodisch ein Forschungsfeld vorstellen, auf dem wir statt zu beobachten vor allem das betrachten, was Interviewpartner, literarische und andere Quellen uns sagen. Die Auskünfte werden wir als Beobachtungsergebnisse behandeln.«⁹³

Den Schauplatz für solche Beobachtungsergebnisse bilden in dieser Arbeit insbesondere die statischen Verkehrslandschaften in Form der vielfältigen Wartestrukturen an Bahnhöfen sowie die literarisch-künstlerischen Niederschläge, die sich zu diesem Phänomen im Verkehrswesen äußerten. Der Problematik der Analyse von Zeitphänomenen wird dabei insofern begegnet, als dass der zu analysierende Verkehrsraum des Bahnhofs im Verständnis von Ernst Cassirer als »Kristallisation von Bedeutung«⁹⁴ aufge-

88 Damit verortet sich die vorliegende Arbeit in der Traditionslinie kulturgeschichtlicher Theoriebezüge, die sich laut Ute Daniel meist aus wissenschaftstheoretischen, philosophischen oder sozialwissenschaftlichen Theorieangeboten speisen. Vgl. Daniel, *Kompendium Kulturgeschichte*, 8.

89 Paul Harrison, »How shall I say it...? Relating the nonrelational«, *Environment and Planning A* 39, Nr. 3 (2007): 591.

90 Vgl. Bissell, »Animating Suspension«, 292.

91 Schweizer, *On Waiting*, 1.

92 Andrey Vozyanov, »Approaches to waiting in mobility studies«, 68.

93 Schilling, »Zeitlose Ziele: Versuch über das lange Warten«, 247.

94 Oswald Schwemmer, *Ernst Cassirer: Ein Philosoph der europäischen Moderne* (Berlin: Akademie Verlag, 1997), 86.

fasst wird. Erst jene kulturelle und materiell-räumliche Kristallisation ist es, die dem abstrakten Wesen des Passagiers im spezifischen Modus des Wartens überhaupt eine lesbare Struktur verleiht und es zu einem gewinnbringenden analytischen Zugriffsfeld formt, das die historische Transformation von zeitbezogenen Selbstverständnissen, Handlungslogiken und strukturbildenden Praktiken zulässt.

Die Ursache für diese lesbare Struktur des Wartens liegt darin begründet, dass das verkehrsinduzierte Warten zu seiner ohnehin zeitlichen Dimension durch die Einbettung in Wartearchitekturen eine zusätzlich räumlich-physische Dimension erhält. Das Warten im modernen Massenverkehr geschieht demnach im Vergleich zu anderen Wartesituationen keineswegs ortlos oder ungeordnet, sondern erfordert – wie zu zeigen sein wird – seit Anbeginn des Eisenbahnwesens die Notwendigkeit einer materiell-technischen Rahmung und einer betrieblichen Abfertigungslogik. Anders als etwa in den abstrakteren und weniger lokalisierbaren Modi des »langen Wartens«⁹⁵, bspw. dem Warten auf das Ende einer Langzeitarbeitslosigkeit oder den Erhalt eines Spenderorgans, prallen im verkehrsinduzierten Mikro-Warten die Kategorien von Raum und Zeit bzw. Akteurs- und Systemperspektiven in den Transit-Zonen von Warteräumen und Bahnsteigen unmittelbar schärfer und nicht zuletzt lokalisierbar aufeinander. Somit erfährt das schwer zu greifende Phänomen des verkehrlichen Wartens neben seiner subjektiv-psychischen Dimension auch einen materiell-räumlichen Niederschlag, der – quasi im Sinne einer behavioristischen Forschungstradition – beobachtbare Indizien schafft, wie Passagiere an jenen Orten festgehalten, platziert und konditioniert wurden.

Um das diffuse Zeitphänomen des Wartens zudem noch weiter zu operationalisieren, stehen zuvorderst Wartesituationen vor Abfahrt eines Verkehrsmittels im Mittelpunkt der Untersuchung, die analytisch von Wartesituationen während der Fahrt (Aufenthalt im sich bewegenden Fahrzeug) oder nach der eigentlichen Transportleistung (bspw. Gepäckrückgabe oder Passkontrollen) zu unterscheiden sind. Auch wenn der Moment der Fortbewegung in einem Fahrzeug ebenfalls eine Form des Aufschubs, der Zielorientierung und Imagination des Kommenden darstellt,⁹⁶ also typische Strukturmerkmale des Wartens zeigt, wurde in psychologischen und verkehrsplanerischen Arbeiten mehrfach nachgewiesen, dass insbesondere Wartezeiten vor der Abfahrt wesentlich stärkere affektive Reaktionen hervorrufen als die eigentliche Fahrt im Verkehrsmittel.⁹⁷ Während das Warten im Verkehrskontext meist stationärer, ortsgebundener Natur ist, steht die Beförderung zum Zielort bereits wesentlich stärker im Zeichen des Erlebens räumlicher Kategorien wie Bewegung, Raumüberwindung und Geschwindigkeit. Die im Moment des stationären Wartens auf Beförderung antizipierte Bewegung

95 Vgl. Schilling, »Zeitlose Ziele: Versuch über das lange Warten«, 245-310.

96 Auch wenn die vor- und nachbereitende Wartezeit im Grunde in die Rechnung der Gesamtreisezeit eingerechnet werden muss, wird die eigentliche *Reisezeit* in der Regel mit der durch das Fahrzeug realisierten Raumüberwindung assoziiert.

97 Laurette Dube-Rioux, Bernd H. Schmitt, und France Leclerc, »Consumers' reactions to waiting: when delays affect the perception of service quality«, NA – *Advances in Consumer Research* 16 (1989): 59-63; Friman, »Affective dimensions of the waiting experience«; Wardman, »Public Transport Values of Time« sowie auch Mark Wardman, »Valuing Convenience in Public Transport: Roundtable Summary and Conclusions«, *International Transport Forum Discussion Papers* (Paris: OECD/ITF, 2014).

wird im Modus des Transports letztlich physisch realisiert. Zweifelsohne wird auch während des Transports die Ankunft imaginiert, dennoch rückt das Ziel der Reise im Moment der Fahrt bereits ein Stück näher und evoziert eine anders geartete psychische Disposition. Kurzum: Der wartende Passagier wird mit Zustieg in das sich bewegende Verkehrsmittel zum Reisenden, das Warten wandelt sich mit Beginn der Fortbewegung quasi von einer stationären in eine ambulante Natur. Es steht daher zu vermuten, dass das moderne Spannungsverhältnis von Bewegung und Verlangsamung im stationären Warten vor Fahrtbeginn besonders spürbar wird. Wartesäle und Bahnsteige werden so zu jenen qualifizierten Orten, an denen der Frage nachgegangen werden soll, ob sich die These verschärfender sozialer Beschleunigung auch in der sich historisch wandelnden Wahrnehmung von Wartezeiten und deren baulich-materiellen Strukturen niederschlägt.

Der *Betrachtungszeitraum* der diachronen Analyse fällt im Kern auf die Periode zwischen dem Jahr 1830, das mit Eröffnung der Eisenbahnstrecke zwischen Liverpool und Manchester den Beginn der Aufnahme des ersten regelmäßigen Linienverkehrs im Eisenbahnpersonenverkehr markiert, und dem Jahr 1935, das im deutschen Kontext mit Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes Oberhausen den vorläufigen Schlusspunkt einer langen Neubautätigkeit von Empfangsgebäuden bildet. Dieser Kernbetrachtungszeitraum wurde auf Grundlage der heuristischen Vorüberlegung getroffen, Wartephänomene im verkehrsgeschichtlichen Kontext des Aufstiegs, der Konsolidierung, der Blüte sowie des einsetzenden Bedeutungsverlustes des Eisenbahnwesens zu untersuchen. All diese Phasen vollzogen sich innerhalb des ersten, hochdynamischen Jahrhunderts des Eisenbahnwesens. Dessen vertiefende Betrachtung erscheint daher besonders aufschlussreich, um den Wandel des verkehrsinduzierten Wartens aufzudecken. Obwohl der Fokus also klar auf den Entwicklungen des ersten Eisenbahnjahrhunderts liegt, wird die Geschichte des Wartens im Eisenbahnkontext in einem abschließenden Explorationskapitel bis in die Gegenwart hinein nachverfolgt – wenngleich thesenhafter und in geringerer analytischer Tiefe.

Der *geografische Fokus* der Arbeit liegt auf dem deutschen Eisenbahnwesen, zeigt sich aber durch die vergleichende Betrachtung internationaler Entwicklungen – insbesondere jener in England, Frankreich und Österreich – sowie durch häufige komparative Momente und Querverweise informiert. Die Entscheidung hinsichtlich dieser geografischen Schwerpunktsetzung erfolgte zum einen aus forschungspragmatischen Gründen (Quellenlage samt ihrer Zugänglichkeit) sowie auf Basis des gewichtigen Ausgangsbefunds, dass deutsche Bahnhöfe im europäischen Vergleich mit Abstand die raumgreifendsten und opulentesten Formen des Bahnhofwartesaals hervorbrachten, das verkehrliche Warten hier also womöglich eine baulich wie kulturell rezipierte Sonderstellung erhalten haben könnte.

Ferner wird die vorliegende Analyse von Wartesituationen insbesondere in der Großstadt als dem paradigmatischen Ort der Moderne samt ihrer veränderten Zeitstrukturen schlechthin verortet. So ist sie Georg Simmel zufolge gegenüber dem ländlichen Raum nicht zuletzt durch ihre Schnelligkeit charakterisiert, die in einer »Steigerung des

Nervenlebens«⁹⁸ resultiert. Auch wenn das verkehrsinduzierte Warten, wie zu zeigen sein wird, zweifelsohne im Zuge der kapillaren Vergrößerung des Eisenbahnverkehrsystems zunehmend im ländlichen oder stadtnahen Raum erfahren wurde, musste, so wird vermutet, das Warten bzw. das Spannungsverhältnis zwischen Bewegung und Verlangsamung im großstädtischen Kontext aufgrund einer herausgehobenen Temporalstruktur stärker hervortreten als anderswo.

1.6 Aufbau der Arbeit

Im Anschluss an das Einführungskapitel unterteilt sich die Arbeit in die zwei großen Komplexe eines eröffnenden zeittheoretischen Teils und eines empirisch-historiografischen Hauptteils. Der zeittheoretische Komplex gliedert sich zunächst in die vertiefende Rekonstruktion der Zeitvorstellungen von Antike bis Gegenwart mit dem Ziel der Entwicklung eines weitreichenden Zeitverständnisses aus dem heraus eine Verengung auf die Beantwortung der Frage erfolgen soll, wie Zeit zu einer Wartezeit wird (Kap. 2). Im Anschluss dieser theoretischen Grundlegungen erfolgt die kultur- und mobilitätsgeschichtliche Verortung des Wartens innerhalb der zeitstrukturellen Veränderungen der Moderne als Komplementärphänomen von Beschleunigungsprozessen. Verstanden als Epoche allgegenwärtiger Beschleunigung und Raumüberwindung wird die Moderne hinsichtlich der Zunahme temporärer Stillstände bzw. der Genese und Entdeckung einer neuartigen Temporalität beleuchtet, die schließlich im Theorie- und Begriffsangebot des *systemischen Wartens* verdichtet, charakterisiert und von anderen Wartephänomenen abgegrenzt wird (Kap. 3).

Der empirisch-historiografische Hauptteil (Kap. 5-9) rekonstruiert darauf aufbauend die Entwicklungen des *systemischen Wartens* auf Eisenbahnen entlang einer viergliedrigen Phasenunterteilung des Kernbetrachtungszeitraums, die sich an grundlegenden Entwicklungsphasen des Bahnhofsbaus orientiert. Sie umfassen die Phasen der pionierhaften Exploration (1830-1845), der Konsolidierung und Standardisierung des Bahnhofsbaus (1845-1870), den Aufstieg zur Blütephase (1870-1900) sowie den Bahnhofsbau in der Großstadt der Hochmoderne (1900-1935). Die monografisch angelegten Kapitel des Hauptteils werden dazu jeweils entsprechend der Kernfragestellungen in die Analysestränge einer Bau- bzw. Rezeptionsgeschichte des Wartens aufgetrennt. Darin erfolgen auf der einen Seite eine Rekonstruktion wartezeitrelevanter Bauentwicklungen (Direktiven, Raumprogramme, Grundrissdispositionen etc.) sowie die Beleuchtung exemplarischer Bahnhofsbeispiele der jeweiligen Entwicklungsphase. Auf der anderen Seite die Auswertung relevanter Quellen aus Literatur und Kunst des jeweiligen Zeitabschnitts hinsichtlich der Wahrnehmung, Praktik und Verhandlung von Wartesituationen. Im Hauptteil wechseln sich chronologische und systematisch-thematische Darstellungselemente ab, um Entwicklungstendenzen aufzuzeigen, zugleich aber mithilfe deskriptiv-analytischer Bearbeitungsweisen das Bedingungsgefüge des Geschehenen bzw. die Komplexität des Phänomens greifbar zu machen. Ferner wer-

98 Georg Simmel, *Die Großstädte und das Geistesleben* (Frankfurt a.M.: Suhrkamp, 2006).

den die Hauptkapitel jeweils am Ende von einer Synthese abgeschlossen, welche die Entwicklungen gegenüber der vorangegangenen Phase beleuchtet.

Flankiert werden die beiden großen Komplexe von zwei kleineren Komplexen: einem Kontextualisierungskapitel zum Eisenbahnwesen (Kap. 4) sowie einem thesenhaften Explorationskapitel zu Bau- und Wahrnehmungskonjunkturen des verkehrlichen Wartens im weiteren Verlauf des 20. und frühen 21. Jahrhunderts (Kap. 10.). Während das Kontextualisierungskapitel eine bessere Einordnung der Befunde der Hauptkapitel gewährleistet, unternimmt das Explorationskapitel eine komprimierte Betrachtung der Bau- und Wahrnehmungsentwicklungen im Verlauf der ›Zweiten Moderne‹ und erkundet zudem die sich aus der diachronen Analyse aufdrängende Frage, ob das Warten im Verkehrskontext vor dem Hintergrund der Durchdringung von Informations- und Kommunikationstechnologien eine Neubewertung erfährt.

Abschließend wird ein Fazit die gesammelten Erkenntnisse zur Beantwortung der Forschungsfragen zusammenfassen, ihre wissenschaftliche Anschlussfähigkeit im disziplinären Spektrum von historischer Verkehrsforschung bis zur Mediengeschichte aufzeigen sowie einen Ausblick auf sich daraus ableitende, weiterführende Forschungsfragen offerieren.