

Fazit: Zur Bau- und Kulturgeschichte des (verkehrlichen) Wartens

Diese Arbeit trat im Bestreben an, sich einem omnipräsenten, aber weitgehend unbeachteten Temporalphänomen zu widmen, das sich seit dem frühen 19. Jahrhundert auf der Rückseite der Modernisierungsprozesse und gleichsam mit ihnen auszubreiten begann: dem systemischen Warten. Weder von überaus langer Dauer noch von existentieller Bedrohlichkeit, beschreibt es den situativen Aufenthalt vor Empfang oder Nutzung von Leistungen innerhalb moderner Systemzusammenhänge, der analog zur Novität der Warteansätze selbst einen relativ neuartigen Erfahrungsmodus des Transitorischen begründete und dessen Verhandlung das Erlernen neuer Bau- und Kulturpraktiken erforderte.

Das wohl prominenteste und älteste Niederschlagsfeld solch situativer Transiterfahrungen bildet die (öffentliche) Verkehrswelt, die im doppelten Sinne als transitorisch erfahren wird: einerseits in Form der physischen Raumüberwindung während der Fahrt, zum anderen in Form der noch physisch unbewegten Situation vor Abfahrt im Umfeld von Bahnhöfen, Haltestellen oder Flugsteigen. Ausgehend vom Befund, dass die Geschichte der Moderne bereits zurecht gebührende Charakterisierung als Epoche der beschleunigten Raumüberwindung erfuhr, jedoch ungleich weniger als eine Epoche der parallelen Entstehung rückwärtiger Retardierungsmomente konzeptualisiert wurde, legte die vorliegende Arbeit ihr Erkenntnisinteresse dezidiert auf letzteren Aspekt des Transitorischen und fokussierte sich auf eine historische Betrachtung von Wartesituationen vor Abfahrt. Zur Eingrenzung des Untersuchungsgegenstands wurde das Erwarten der Eisenbahn gewählt, die das dominierende Verkehrsmittel des Industriezeitalters darstellte und in Gestalt der dampfgetriebenen Lokomotive zum ikonischen Medium der modernen Verkehrsrevolution des 19. Jahrhunderts reifte. Diese Fokussierung erfolgte insbesondere deshalb, weil der Eisenbahnverkehr gleichsam Schauplatz und Verursacher der Erstverhandlung einer andersgearteten, modernen Warteerfahrung wurde.

Wenngleich das Temporalphänomen Warten in der sozial- und kulturwissenschaftlichen Forschung seit dem ausgehenden 20. Jahrhundert zunehmende Aufmerksamkeit erfuhr, ist es bislang nicht hinsichtlich seiner eigentlichen Historizität betrachtet wor-

den. Weder die Kulturgeschichte noch die Verkehrs- oder Baugeschichte widmeten sich in planvoll-systematischer Form dem Passagier im Modus des situativen Zwischenaufenthalts und dessen Entwicklung im historischen Verlauf. Obwohl sich das verkehrliche Warten wahrlich zu einer Kollektiverfahrung herausbildete und Bahnhöfen attestiert wurde, dass sie im Verlauf der Moderne die Kirchen »als Kultstätten für den Gott des Wartens abgelöst«¹ hätten, blieb die sozial- und geisteswissenschaftliche Beschäftigung des verkehrsbezogenen Modernisierungsprozesses meist an den bewegten Phänomen von Geschwindigkeit, Tempo und Beschleunigung orientiert oder reduzierte die raumzeitlichen Veränderungen der Eisenbahnen verallgemeinert auf eine »Transitdiagnose«². Diese Leerstelle suchte die vorliegende Arbeit zu füllen und verfolgte dazu entlang zweier leitender Fragestellungen das Ziel, einen historiografischen Beitrag zur Aufdeckung der Konjunkturen und Veränderungslinien des verkehrsinduzierten Wartens zu leisten.

Ausgehend von einer umfangreichen zeittheoretischen Einordnung des Wartephänomens in Form der Aufarbeitung von Grundbedingungen, Besonderheiten und Strukturmerkmalen des Wartens sowie dessen Qualifizierung und Abgrenzung innerhalb der Modernisierungsprozesse (*systemisches Warten*) erfolgte ein empirisch-historiografischer Zugriff auf das flüchtige Phänomen mittels der verschränkenden Betrachtung einer Außen- und Innenperspektive auf das Warten. Während eine baugeschichtliche Leitfragestellung rekonstruierte, wie sich die materielle und betriebliche Rahmung des wartenden Passagiers am Bahnhof veränderte und die Räume des Wartens untersuchte (Außenperspektive), widmete sich die zweite Leitfragestellung einer Rekonstruktion der passagierseitigen erfahrungs- und rezeptionsgeschichtlichen Niederschläge in Literatur und Kunst (Innenperspektive). Um den historischen Wandel der baulichen Rahmung und die konnotativen Zuschreibungen aufzuzeigen, wurde eine diachrone Längsschnittbetrachtung realisiert, die im Kern einen Untersuchungszeitraum von 1830 bis 1935 umfasste und mittels eines explorativ-thesenhaften Anschlusses den Bogen bis in das frühe 21. Jahrhundert hinein schlug. Der Kern des Untersuchungszeitraums wurde in vier Phasen periodisiert, die sich an übergreifenden Generationen des Bahnhofsbaus orientierten und eine jeweils alternierende Verhandlung der Innen- und Außenperspektive des Wartens aufzeigten. Der geografische Fokus lag dabei auf dem deutschen Eisenbahnwesen, zeigte sich aber durch vergleichende Perspektiven gegenüber internationalen Entwicklungen informiert.

Zur Baugeschichte des Wartens

Im Ergebnis des baugeschichtlichen Untersuchungsstrangs zeigte sich, dass Warteräume bereits in der experimentellen Pionierphase des Eisenbahnwesens (1830-1845, Phase 1) einen nachweisbaren, wenn auch geringen Bestandteil des Raumprogramms ausmachten, im Zuge der Konsolidierung des Eisenbahnwesens (1845-1870, Phase 2) und

-
- 1 Peter Utz, »Aus dem Warten heraus. An die Bahnhöfe der Schweizer Literatur grenzt das Meer.«, hg. von Heinz Ludwig Arnold, *Text und Kritik, Sonderheft: Literatur in der Schweiz*, 1998, 112.
 - 2 Wolfgang Kaschuba, *Die Überwindung der Distanz: Zeit und Raum in der europäischen Moderne* (Frankfurt a.M.: Fischer, 2004), 95.

dessen Aufstiegs zur Blütezeit (1870-1900, Phase 3) im Rahmen standardisierter Grundrissdispositionen als reich ausgestattete Säle zur größten Raumgruppe anwuchsen, zum Ende der Blütezeit den Beginn ihrer planvollen Verkleinerung und schließlich im Bauprogramm des modernen Großstadtbahnhofs einen deutlichen Bedeutungsverlust erfuhren (1900-1935, Phase 4).

Lage und Stellung des wartebezogenen Raumprogramms spiegelten dabei sich jeweils wandelnde operative Betriebskonzepte des Verkehrszugangs, die den wartenden Passagier mehr oder weniger stark formalisierten und disziplinierten. Während die Pionierphase der Eisenbahnen neben der verpflichtenden Nutzung von Warteräumen für die Reisenden zum Teil noch recht große informelle Spielräume und deutliche Bewegungsfreiheiten bot, bildete sich zur Mitte des 19. Jahrhunderts ein formalisiertes Regime der Zwangsschleusung durch die Wartesäle heraus, das ungefähr bis zur Schwelle des 20. Jahrhunderts dominierte und dem Abfertigungsprinzip heutiger Flughäfen ähnelte. Im Rahmen dieses stationären Warteimperativs war es den Reisenden in vielen europäischen Ländern vor Abfahrt nicht gestattet, den Bahnsteig oder bereitstehende Züge zu betreten, vielmehr waren sie dazu angehalten, sich solange in nach Wagenklassen separierten Wartesälen aufzuhalten, bis ein Einstiegssignal ertönte. Dieser organisatorische Zwang zum Warten in teils verschlossenen Sälen wurde dabei intentional als eine Art Zeitstrategie implementiert, um die betrieblichen Abläufe zur Gewährleistung von Pünktlichkeit und Sicherheit in der Gleishalle nicht zu gefährden. Jenes Abfertigungsprinzip – materialisiert in der Errichtung großer Säle, die sich als Schleusenraum zwischen Empfangshalle und Gleishalle schoben – bewirkte, dass der anthropologische Ur-Modus des Wartens eine Modernisierung erfuhr und der transitorische Zustand des systemischen Wartens in Form des temporären Sammelns und Bremsens von Passagierströmen zum festen Bestandteil der modernen Mobilitätserfahrung avancierte. Weil die wartenden Reisenden im Vergleich zu anderen Wartezusammenhängen hier jedoch nicht als Bittsteller, sondern als zahlende Kunden auftraten, wurde versucht, diesen organisatorischen Zwang durch eine Ausweitung von Komfort- und Serviceeinrichtungen (insbesondere gastronomische Einrichtungen) zu kompensieren. Infolgedessen konvergierte die Wartesituation vor allem im deutschsprachigen Raum seit Mitte des 19. Jahrhunderts fast untrennbar mit dem Konsum von Speisen und Getränken.

Der im Laufe des 19. Jahrhunderts wachsende Formalisierungsgrad der Abfahrtsorganisation folgte jedoch international keinem homogenen Muster, sondern variierte von Nation zu Nation mitunter sehr deutlich. Während insbesondere im deutschen und französischen Kontext Reisende förmlich in die Wartesäle eingesperrt wurden und diese die Wartezeit dadurch wesentlich angespannter und nervöser erlebten, war es den Reisenden im englischen Bahnsystem von Anbeginn möglich, sich frei auf den Bahnsteigen zu bewegen. Infolgedessen war der stationäre Aufenthalt im Wartesaal der englischen Bahnreisekultur überwiegend fremd und wurden entsprechende bauliche Strukturen teils gar nicht erst errichtet. Wartebezogenes Bauprogramm und Abfahrtsorganisation repräsentierten somit nicht zuletzt auch die Kultur- und Technikzusammenhänge bzw. die Gesellschaftsauffassungen der jeweiligen Nationen, die von einer patriarchalisch-ordnenden Auffassung (Deutschland, Österreich, Frankreich) mit tendenziell starker Reglementierung der Bewegungsfreiheit bis hin zu einer liberal-

individualistischen Auffassung (England, Belgien) reichten, in der das Warten auf Abfahrt wesentlich selbstbestimmter und unmittelbarer an den Zügen verbracht werden konnte.

Erst vor dem Hintergrund des wachsenden Verkehrsdrucks und der kategorischen Zielstellung der Gewährleistung kreuzungsfreier und reibungsloser Passagierströme wurde nach 1900 – angefangen mit den großen Kopfbahnhöfen der Metropolen – das stationäre Festhalten der Reisenden zugunsten einer moderneren, fluiden Zugangslösung aufgegeben. Den baulichen Rahmen bildete hierfür die Einrichtung eines Direktzugangs aus der Eingangshalle auf einen Quer- oder Kopfbahnsteig, der mit seiner Charakteristik einer selbstorganisierten Zirkulationszone zunehmend in funktionale Konkurrenz zum geschlossenen Wartesaal und dessen stationärer Nutzungspraxis trat. So geartet stand das frühe 20. Jahrhundert im Zeichen einer allmählichen Befreiung vom zuvor dominierenden stationären Warteimperativ. Repräsentiert durch stark verkleinerte und an die Ränder der Empfangsgebäude verlegte Wartesäle in den Bahnhofsneubauten der 1920er und 1930er Jahre wurde der lange stationäre Aufenthalt als Sekundäreffekt einer auf Effizienz und reibungslose Passagierströme ausgerichteten Wegeführung zunehmend zur randständigen und damit optionalen Mobilitätspraxis, der mehrheitlich nur noch von Reisenden im Fernverkehr nachgegangen wurde. Motor dieser Entwicklungen war im deutschen Kontext insbesondere ein um 1900 wissenschaftlich betriebener Bahnhofsbau, der die Prozessabläufe der modernen Fabrik auf die Passagierströme im Bahnhof zu übertragen und dabei die großen Wartesäle zugunsten einer Flusslogik aufzugeben suchte. Die Vertreter des Bau- und Eisenbahningenieurwesens stiegen damit zur zentralen Akteursgruppe der Schaffung moderner, prozessoptimierter Bahnhofsgebäude auf, in denen das lange, stationäre Warten zunehmend als ineffizienter und unökonomischer Störfaktor der Betriebsabläufe, die raumgreifenden Wartesäle als zinsloses Kapital identifiziert wurden. In den Bahnhöfen der Nachkriegsmoderne setzte sich der Bedeutungsverlust des wartebezogenen Raumprogramms noch weiter fort. Durch Verkleinerung und Umwidmung von Flächen im Bahnhofsinneren wurde der situative Aufenthalt in Wartesälen meist durch Gewerbeflächen substituiert, sodass sich die Aktivitäten vor Abfahrt noch stärker als zuvor in Richtung der Konsumption von Waren und Dienstleistungen verschoben. Ehemalige Wartesäle wurden zunächst in Kinos und Gaststätten, dann in ganze Ladenstraßen verwandelt. Erst im Zuge einer seit Mitte der 1990er Jahre programmatischen »Renaissance der Bahnhöfe« findet die Abfahrtssituation in Form der Errichtung exklusiver Wartelounges punktuell wieder eine bauliche Berücksichtigung.

Zusammenfassend lässt sich die bau- und betriebsgeschichtliche Rekonstruktion des verkehrlichen Wartens im deutschen Eisenbahnkontext somit als Aufstieg und Fall des Wartesaals umreißen, der im 19. Jahrhundert seine Etablierung als konstitutives Element des Bauprogramms, seit dem frühen 20. Jahrhundert eine Marginalisierung und zur Mitte des 20. Jahrhunderts seine Auflösung erfuhr, dem jedoch im Kontext der aktuellen Reattraktivierung des Eisenbahnverkehrs eine gewisse Rehabilitierung widerfährt.

Zur Erfahrungs- und Rezeptionsgeschichte des Wartens

Im Ergebnis des erfahrungs- und rezeptionsgeschichtlichen Untersuchungsstranges zeigte sich, dass die literarisch-künstlerische Verhandlung des Phänomens parallel zur baulich-operativen Verhandlung im Verlauf des Betrachtungszeitraums von einer hohen Veränderungsdynamik gekennzeichnet war, die sich quantitativ in einer zunehmenden Thematisierung und qualitativ im Wandel von einem subtil wirkenden Hochgefühl (1830-1845) zum existentiell-krisehaften Zustand (1920er) ausdrückte.

Für die Pionierphase des Eisenbahnzeitalters (1830-1845) ließ sich zunächst bis auf punktuelle Beschwerden im Kontext unzulänglicher Betriebsverhältnisse (Nürnberg nach 1835) zunächst keine explizite Thematisierung ausmachen. Vielmehr konnte herausgearbeitet werden, dass die meist lange Wartezeit vor Abfahrt zunächst unterbewusst unter eine Gesamterfahrung des Neuen subsumiert worden sein dürfte. Die am Bahnhof verbrachte Wartezeit erhielt darin mitunter die Qualität einer katalytischen Kraft, welche die positiv aufgeregte Grundstimmung des »Eisenbahnfiebers« noch weiter steigerte. In deutlicher Relativierung der heutigen Zuschreibung eines meist unliebsamen Alltagsübels, stellte sich demnach der Beginn des systemischen Wartens auf öffentlichen Verkehr als ein tendenziell positiv konnotiertes, mitunter repräsentatives Ereignis dar. Die Reisenden fanden sich dabei aufgrund präparatorischer Ungewissheiten vor Reiseantritt, aber auch aus Neugierde in der Regel bereits weit vor Abfahrt am Bahnhof ein und warteten teils nach Klassen getrennt (Manchester 1830, Berlin 1838), teils noch klassenlos und informell (Liverpool 1839, Nürnberg 1835) in spärlich ausgestatteten Räumlichkeiten, die zu Beginn meist keine gastronomische Versorgung aufwiesen. Die Abfahrtssituation mutete dabei räumlich insgesamt noch stark der Vorerfahrung des systemischen Wartens in Posthöfen an, stellte in sozial(psychologischer) Hinsicht aber angesichts zum Teil hunderter gleichzeitig abreisender Passagiere, die sich in engen Räumen zusammengedrängten, ein Erfahrungs novum dar.

Im Zuge der anschließenden Konsolidierung des Eisenbahnwesens (1845-1870, Phase 2) und einer einsetzenden Gewöhnung an die neue Verkehrstechnologie zeigten sich erste explizite literarisch-künstlerische Thematisierungen des verkehrlichen Wartens. Wiederum entgegen der Vermutung einer *per se* negativen Bewertung des Aufenthalts in Wartesälen äußerte sich die literarische Verhandlung dabei interessanterweise häufig als kulturkritische Reflektion des neuen, eilenden Wartens und reziprok in der Romanisierung des langen und gemütlicheren Wartens auf die Postkutsche. So verdichtete sich aus der Analyse der Prosa von Friedrich Hackländer oder Friedrich Gerstäcker der zeitgeschichtliche Befund, dass zur Mitte des 19. Jahrhunderts nicht das eigentliche Warten *auf den Zug* als problematisch erfahren wurde, sondern vielmehr der Umstand, dass das rationalisierte Verkehrssystem der Eisenbahn nicht mehr *auf den Menschen* wartete. Der gegenüber der Postkutschenreise ungewohnt kurze Aufenthalt am Bahnhof wurde damit zum stellvertretenden Ausdruck einer zeitgenössisch irritierenden Beschleunigungserfahrung. Das neue, wesentlich kürzere Warten wurde (paradoxaerweise) für eine allgemeine Kulturkritik instrumentalisiert, das lange Warten als Kontrastfolie

der vermissten alten Zeit herangezogen. In aller Deutlichkeit zeigte sich in diesem Befund das gleichzeitige Nebeneinander von Beharrungs- und Modernisierungsimpulsen, das nach Ansicht von Reinhart Koselleck charakteristisch für das Ende der ›Sattelzeit‹ erscheint.

Zur Mitte des 19. Jahrhunderts trat somit folglich das verkehrliche Warten stärker aus dem Stadium einer unterbewussten Verhandlung heraus, wurde explizit und endgültig als Teilaspekt der Reise entdeckt. Jene Entdeckung des Wartens als Sujet erfolgte neben der erwähnten kulturkritischen Instrumentalisierung zudem in der Lyrik noch punktuell als Moment des katalytischen Hochgefühls, aber – verdeutlicht in den Zeichnungen eines Honoré Daumier und der zentralen Romanfigur in Anthony Trollopes *The Belton Estate* – auch erstmals in Form der Thematisierung einer belastenden Routine und eines sozial wie geschlechtsspezifisch ungleich erlebten Temporalzustands. Die Praxis des Wartens (und der anschließenden Fahrt) transformierte sich dabei spätestens zur Mitte des 19. Jahrhunderts in Richtung der Nutzung kompensatorischer ›Ersatzlandschaften‹, die in Form von Literaturmedien oder der Nutzung gastronomischer Angebote nicht nur die Wartezeit füllten, sondern die aufkommende Monotonie einer zunehmend auf das Verstreichen der Zeit gerichteten Wahrnehmung ausgleichen konnten. Das Lesen und das Speisen wurden damit folglich zu den paradigmatischen Warteaktivitäten des sich etablierenden Eisenbahnwesens. Parallel zur betrieblichen Praxis des stationären Warteimperativs etablierte sich zudem endgültig die klassenspezifische Separierung der Reisenden, wodurch die für die Pionierphase noch stellenweise bestehende Möglichkeit zum Austausch in einem gesellschaftsübergreifenden Ausmaß stark reduziert wurde.

Zur Phase des Aufstiegs der Eisenbahn in ihre Blütezeit (1870–1900, Phase 3) zeugten die identifizierten literarisch-künstlerischen Niederschläge davon, dass sich die Menschen an das durch die Eisenbahnen etablierte linear-mechanisierte Zeitregime, die permanente temporale Selbstkontrolle und den Synchronisationszwang einer komplexer werdenden Industriegesellschaft zunehmend gewöhnt hatten. So fanden sich zum einen keinerlei Hinweise mehr, die auf ein Vermissen der Postkutsche bzw. der alten Zeit schließen lassen. Zum anderen bildete das Eisenbahnmotiv häufig den selbstverständlichen Hintergrund oder den Rahmen literarischer Handlungen, in denen das Warten in den opulenten Sälen der Bahnhöfe trotz seiner Ausreifung zu einer Kollektiverfahrung für Millionen von Reisenden gleichwohl nur äußerst spärliche Beachtung fand. Dies legte den Schluss nahe, dass der Zustand des Wartens im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts (noch) nicht übergreifend konsensual als problembehafteter Reisebestandteil wahrgenommen wurde.

Wenngleich aus der Literatur keine breitenwirksame Problematisierung des verkehrlichen Wartens zu beobachten war, löste in dieser Phase gleichwohl die Etablierung eines neuen Bahnhofstypus (Empfangsgebäude in Seitentieflage, Typ Hannover) eine erste real erlebte Wahrnehmungskrise des Wartens aus, da es Reisenden hier nicht mehr möglich war, in unmittelbarer Nähe und Sichtverbindung zum abfahrenden Zug zu warten. Der neue Bahnhofstypus verschlechterte die psychologisch notwendigen Voraussetzungen einer positiven Warteerfahrung und erfuhr entsprechende Beanstandung seitens der Reisenden. Diese bauliche Neuerung führte mithin dazu, dass die

Nutzung von Wartesälen in solchen Bahnhöfen abzunehmen begann, sich Reisende unmittelbar am Bahnhof einfanden und sich ohne Umwege über die Wartesäle direkt zu den Bahnsteigen begaben. Zudem verursachte die wachsende Nutzung und Bedeutung des Nah- und Vorortverkehrs im Rahmen des Urbanisierungsprozesses die Entstehung eines stärker utilitaristischen und zielorientierten Nutzerkreises, was eine deutliche Differenzierung der Wartepraxis in ein langes Warten im Saal (Fernverkehr) und ein vergleichsweise kurzes Warten am Bahnsteig (Nahverkehr) beförderte.

Jenseits dieser orts- und betriebsspezifisch bedingten Verkürzungen des Aufenthalts erreichte die Warteerfahrung im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts angesichts reich ausgestatteter Säle in zu Service- und Dienstleistungszentren transformierten Bahnhöfen den Höhepunkt des Würdevollen. Ein solches würdevolles Warten wurde dabei nicht allein durch die bauliche Rahmung ermöglicht, sondern auch durch betriebliche Neuerungen. So wurden Reisende durch Einrichtung neuer Zirkulationszonen in großstädtischen Kopfbahnhöfen (Frankfurt 1888) vom Zwang des Aufenthalts im Wartesaal befreit und erhielten einen neuen Grad an Bewegungsfreiheit und Selbstbestimmung. Die Vielfalt kompensatorischer Maßnahmen, die neben einer opulent, komfortorientierten und zugleich das Gemüt beruhigenden Architektur auch die Einrichtung eines breiten Dienstleistungsangebotes vor Abfahrt umfassten, resultierten zusammengefasst in einer Kommerzialisierung, Medialisierung und nicht zuletzt einer Kulinarisierung des Wartens vor Abfahrt. Diese zunehmend kompensatorischen und distrahierenden Entwicklungen des situativen Aufenthalts können möglicherweise als eine Begründung herangezogen werden, warum das verkehrliche Warten auf Eisenbahnen in Literatur und Kunst jener Phase kein gesellschaftliches Problembewusstsein erfuhr.

Der Höhepunkt des würdevollen Wartens konvergierte dabei zugleich mit dem Höhepunkt des sozial differenzierten Wartens. So zeigte das wartebezogene Raumprogramm der Großbahnhöfe der Kaiserzeit, dass in Ergänzung klassenspezifischer Säle der mittlerweile weiter stratifizierten Industriegesellschaft in Form der Einrichtung zusätzlicher Raumgruppen im Spektrum von Damenzimmern bis hin zu Auswanderersälen entsprochen werden musste. Die Bandbreite der Wartesäle im Bahnhof erfüllte damit neben der rein betrieblich-technischen Funktion der Gewährleistung eines Übergangs von Reisenden auf das Verkehrssystem nicht zuletzt immer auch eine soziale Funktion der Trennung sozioökonomischer Positionen bzw. der Aufrechterhaltung und Spiegelung gesellschaftlicher (Macht-)Verhältnisse.

Mit einer sprunghaften Thematisierung und inhaltlichen Problematisierung markierte das frühe 20. Jahrhundert (1900-1935, Phase 4) die literarisch-künstlerisch fruchtbarste Phase der Verhandlung des verkehrlichen Wartens. Der Aufenthalt im Wartesaal wurde im Kontext des Expressionismus und der Neuen Sachlichkeit besonders in den 1920er Jahren als Modus des existenziellen Daseins verhandelt und zur politisierten Explikation sozialer Missstände des großstädtischen Proletariats der Zwischenkriegsgesellschaft herangezogen. Die Zeichnungen und Lithografien eines Hans Baluschek, Eduard Braun oder Walter Ophrey entdeckten im Rahmen eines gewachsenen Interesses an realen Lebenswelten das Motiv des Wartesaals der unteren Wagenklassen und illustrierten die dortige Atmosphäre als exemplarischen Schauplatz der sozialen Disparität,

in dem das Warten für die Reisenden im Spektrum von Routine und Würdelosigkeit zu einer tendenziell krisenhaften Kollektiverfahrung gereift war. Der Bahnhofswartesaal diente hierbei nicht nur dem Aufenthalt der Reisenden, sondern wurde insbesondere in der Zwischenkriegszeit auch zum sinnbildlichen Notlager der großstädtischen Unterschicht, die sich im sozioökonomischen Transitzustand befand.

Jenseits dieser künstlerischen Niederschläge, die das Schlafen auf Bänken, Stühlen und Tischen zur symbolhaften Wartepraxis der 1920er Jahre stilisierten, war der situative Aufenthalt im modernen Großstadtbahnhof auch nach wie vor von den Tätigkeiten des Lesens, Speisens und der Kommunikation geprägt. Zugleich war das frühe 20. Jahrhundert aber durch eine allgemeine Verkürzung der Wartedauer im Bahnhof sowie Vermeidungs- und Umgehungsstrategien des situativen Aufenthalts charakterisiert. Sie ergaben sich erstens aus der erlernten Praxis der zugangsbeschleunigten Nahverkehrsnutzung, zweitens aus den baulich-betrieblichen Neuerungen eines Direktzugangs sowie der Einführung von Speisewagen und drittens aus einer gewachsenen Zeitsensibilität der modernen Industriegesellschaft, die eine sinkende Toleranz gegenüber zeitlichen Stillstandsmomenten zeigte. Baulich-technische Entwicklungen und veränderte Nutzungspräferenzen wirkten somit nach 1900 wechselseitig zusammen und resultierten in einer Abnahme der Wartesaalnutzung, die mehrheitlich nur noch bei Fernverkehrsreisenden beobachtet werden konnte. In Entsprechung der flussorientierten Logik des Bauprogramms moderner Großstadtbahnhöfe (Wiesbaden, Stuttgart, Oberhausen) verlagerte sich das Warten aus dem Saal zunehmend in die Fläche bzw. direkt an den Bahnsteig, sodass nun auch die Wartepraxis oftmals »in Bewegung« stattfand.

Die deutlich gewachsene literarisch-künstlerische Beschäftigung mit dem Warte-Phänomen und dessen tendenzielle Vermeidung seitens der Reisenden können als Anzeichen für eine gesellschaftliche Beschleunigungswelle gelesen werden, die das erste Drittel des 20. Jahrhundert erfasste und auf deren Rückseite (bzw. in deren Rückräumen) das Warten stärker denn je als Störfaktor hervortrat. Dies wird nicht zuletzt darin deutlich, dass in Analogie zur Beschleunigungswelle der Konsolidierungsphase des Eisenbahnwesens (Phase 2) auch hier von konservativ-moderneskeptischen Akteuren die Rhetorik eines überhasteten »Nicht-Mehr-Warten-Könnens« als Verfall der Tugendhaftigkeit und damit als Kulturkritik an einer beschleunigten Gegenwart ins Feld geführt wurde. Ausgelöst durch die massenhafte Häufung und lebensweltliche Durchdringung von temporären Zwangspausen oder Verlangsamungen, die nicht allein durch das Verkehrswesen, sondern auch durch wirtschaftliche Krisen und Bürokratie bedingt waren, kann damit geschlossen werden, dass die Etablierung des Wartens als eine modernetypische Grunderfahrung erst in jenem Zeitraum eine Breitenwirksamkeit erfuhr.

Wenn an dieser Stelle Ulrich Becks These gefolgt wird, nach der Phänomene erst dann ins gesellschaftliche Visier geraten, sobald mit ihnen ein konkretes Problembewusstsein verbunden ist,³ bildet somit das frühe 20. Jahrhundert die entscheidende Zäsur der Wahrnehmung des systemischen Wartens, das aus dem Stand eines bis dahin weitgehend unhinterfragten Phänomens in den Stand eines modernen Kollateralschadens und einer temporalen wie sozialen Dysfunktionalität gehoben wird. Das Zusam-

3 Ulrich Beck, »World Risk Society as Cosmopolitan Society?: Ecological Questions in a Framework of Manufactured Uncertainties«, *Theory, Culture & Society* 13, Nr. 4 (November 1996): 1-32.

menspiel sinkender Wartetoleranz, baulich-betrieblicher Maßnahmen zur Privilegierung von Zirkulationszonen gegenüber dem Wartesaal sowie die sozialkritische Problematisierung des schier endlosen Wartens der Arbeiterklasse lassen damit im Rahmen der diachronen Beleuchtung des Temporalphänomens abschließend die Erkenntnis reifen, dass die gesellschaftliche Konnotation systemischer Wartesituationen im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts einen historischen Umschlagpunkt erreichte und die Kollektivzuschreibung eines unliebsamen bis krisenhaften Zustands erhielt, der bis in die Gegenwart hinein wirksam bleibt.

Die rezeptions- und erfahrungsgeschichtliche Analyse stellt sich somit zusammenfassend als Aufstieg und Fall des würdevollen Wartens dar, das bis zum späten 19. Jahrhundert eine bauliche und operationelle Etablierung sowie eine repräsentative Aufladung erfährt, im frühen 20. Jahrhundert im Zuge des Zusammenspiels nutzerseitiger Verhaltensänderungen, baulicher Neuorientierung auf Zweckmäßigkeit und forciert durch ökonomische Krisen nach dem Ersten Weltkrieg für einen Großteil der Reisenden den Status eines erhabenen, achtungsvollen Zustands verliert.

Forschungsbeiträge und Anschlussfähigkeit

Die vorliegende Arbeit entwarf das historiografische Panorama eines Alltagsphänomens. Dabei wurden Erkenntnisse gewonnen, die an übergeordnete Forschungsfragen eines breiten Feldes geistes- und sozialwissenschaftlicher Disziplinen mit Schwerpunkt auf Mobilitäts- und Zeitphänomene anknüpfen.

Historische Mobilitätsforschung

Die gesammelten Erkenntnisse sind zunächst für die historische Mobilitätsforschung von Relevanz, die ohne den Einbezug von Situationen des temporären Zwischenaufenthalts bzw. Situationen temporärer Immobilität in ihre zuletzt stärker auf nutzerseitige Erfahrungen und Mobilitätskulturen ausgerichteten Programmatik⁴ kein ganzheitliches Verständnis der historischen Genese des (öffentlichen) Verkehrswesens wird leisten können. Eine rein an Bewegungs- und Beschleunigungsprozessen verhaftete Mobilitätsforschung würde weder die Entwicklung von Mobilitätskulturen noch die Entstehung der Verkehrsmittelwahl vollumfänglich erfassen. So kann mit dieser Arbeit etwa gezeigt werden, dass sich Wartephänomene nicht zuletzt als konstitutive Teilerklärung des Triumphzugs der Individualmobilität im frühen 20. Jahrhundert begreifen lassen, weil Fahrräder, Motorräder oder Autos neben einer flexibleren Routenwahl auch eine neue Unmittelbarkeit der Zugangspraxis ermöglichten, welche die bis dahin prävalente Notwendigkeit des situativen Wartens schlichtweg nicht mehr erforderten. Die Geschichte der Individualmobilität kann also mit Einbezug eines historischen Verständnisses verkehrsinduzierter Wartesituationen auch als eine Geschichte der Abwendung und Umgehung jener Situationen gelesen werden. Darüber hinaus bietet diese Perspektive in verkehrshistorischen Arbeiten auch das Potential einer disziplinären Erneuerung. So würde eine Vertiefung des historischen Verständnisses vom wartenden

4 Vgl. Mom, »The crisis of transport history: a critique, and a vista«; Colin Divall und George Revill, »Cultures of Transport: Representation, Practice and Technology«, *The Journal of Transport History* 26, Nr. 1 (2005): 100.

Passagier die bislang oft noch immer auf technische und infrastrukturelle Aspekte beschränkte Verkehrsgeschichte (endlich) zu einer Mobilitätsgeschichte werden lassen, die den *cultural turn* verinnerlicht und die in Anbetracht des flüchtigen und schwer fassbaren Gegenstands zu interdisziplinären und transnationalen Herangehensweisen »gezwungen« wäre.⁵ Die kulturgeschichtliche Thematisierung des verkehrsinduzierten Wartens bedeutet in seiner Programmatik nicht nur eine mobilitätstheoretische Perspektivenerweiterung des Modernisierungsprozesses um eine verhältnismäßig unbekannte temporale Dimension bzw. eine dialektische »Gegengröße« zu leisten, sondern auch die unbequemen, aber dennoch omnipräsenten Brüche moderner Mobilitäts- und Geschwindigkeitsutopien offenzulegen und sie als verkehrsimmanent anzuerkennen. Zusammengefasst könnten durch eine stärker kulturwissenschaftlich inspirierte Mobilitätsgeschichte⁶ damit die rückseitigen, jedoch komplementären Effekte der Modernisierungsprozesse zu einem qualifizierten wie innovativen Arbeitsfeld aufsteigen.

Mobility Studies

Weiterhin liefert die vorliegende Arbeit eine Vielzahl empirisch gesättigter Einblicke in die evidente Relationalität von Bewegung und Verlangsamung und adressiert damit einen Forschungsschwerpunkt der an der Theoretisierung von Mobilitätsphänomenen interessierten *Mobility Studies*. So kann die Arbeit in dieser Hinsicht zeigen, dass die sich zunächst im Prinzip des stationären Warteimperativs ausdrückende Domestizierung des Passagiers als eine Form der »institutionellen Stilllegung«⁷ fungierte, die aus Betreibersicht den Beschleunigungserfolg der verkehrlichen Moderne überhaupt erst ermöglichte. Im Wartesaal und in dessen verpflichtender Nutzung manifestierten sich damit eindrücklich die paradoxalen Wechselwirkungen von Beschleunigung und Retardierung. Letztere ist entgegen des üblichen Beschleunigungsimpetus einer Vielzahl von Modernisierungsprozessen immanent. Ausgehend vom Eisenbahnwesen des 19. Jahrhunderts stellte die intentionale Stauung und Verlangsamung von Strömen eine Vorbedingung für die Gewährleistung eines beschleunigten öffentlichen Massenverkehrs dar. Mit anderen Worten: Ohne die operative Praxis eines zwischenzeitlichen Sammelns von Reisenden – resultierend in systemischen Wartezeiten – wäre der Aufbau eines effizienten und pünktlichen Massenverkehrsmittels nur schwerlich geglückt.

In Form der hier geleisteten Historisierung eines zentralen Mobilitätsphänomens kann also nicht nur einer Kernforderung der *Mobility Studies* entsprochen werden,⁸ son-

5 Vgl. Robin Kellermann, »Reconnecting Mobility History: Towards »Histories of Waiting«.« 13th Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T²M), Caserta (ITA), Sept. 2015.

6 Hier sei insbesondere auf die Bestandsaufnahme des Mobilitätshistorikers Gijs Mom verwiesen, der die zu zaghaften Anstrengungen der Verkehrsgeschichte bezüglich der Verinnerlichung des *cultural turn* samt dem Fehlen thematischer Betrachtungen von Phänomenen der Immobilität kritisierte. Vgl. Gijs Mom, »The crisis of transport history: a critique, and a vista«, *Mobility in History* 6, Nr. 1 (2015): 7–19. Ein ähnlicher Tenor zur programmatischen Erneuerung der Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte findet sich zudem in Massimo Moraglio, »Seeking a (New) Ontology for Transport History«.

7 Rosa, *Beschleunigung: die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*, 155.

8 Mimi Sheller, »The New Mobilities Paradigm for a Live Sociology«, *Current Sociology* 62, Nr. 6 (2014): 789–811.

dern die Historiografie der rückseitigen Effekte des beschleunigten Eisenbahnverkehrs beleuchtet auch die funktionale Rolle der Verlangsamung für die Gewährleistung der Beschleunigung und damit eine Reihe der Entstehungs- und Produktionsbedingungen moderner Stillstandsphänomene.⁹ Wenngleich das Prinzip der temporären Stauung von Passagieren aufgrund neuer Zirkulationsflächen, gewachsenem Verkehrsdruck und der Routinisierung der Reisenden im Eisenbahnkontext des 20. Jahrhunderts nicht mehr für zwingend notwendig erachtet wurde, zeigt sich mit Blick auf die gegenwärtige Abfertigungspraxis an Flughäfen eine Kontinuität des systemischen Wartens. Während demnach der heutige Flugverkehr der Abfahrtsorganisation vieler Bahnhöfe des 19. Jahrhunderts gleichkommt, kann mit Blick auf die baulich-operative Verhandlung des wartenden Passagiers im Eisenbahnwesen konstatiert werden, dass die Bauman'sche Charakterisierung der Moderne als einer *liquid modernity*¹⁰ bereits im frühen 20. Jahrhundert ihre bauliche Entsprechung gefunden hat.

Die Entdeckung beschleunigter Mobilität fällt aber keineswegs erst in der Gegenwart mit der Entdeckung von Stillstandsmomenten zusammen. So konnte für den relationalen Charakter von Bewegung und Retardierung wohl kein frappierenderes Beispiel aufgezeigt werden als jenes des verspäteten Eintreffens des Eröffnungszuges zwischen Liverpool und Manchester am 15. September 1830, durch das sich die Geschichte der Verspätung im modernen Verkehrswesen sogar um zweieinhalb Stunden älter darstellt als die der planmäßigen Ankunft. Wartephänomene treten demnach in modernen Systemzusammenhängen stets in unmittelbarer Nähe zu Beschleunigungsphänomenen auf. Jene Phänomene theoretisch herzuleiten und im Begriffsangebot des systemischen Wartens auch sprachlich zu fassen, war ein wichtiges Anliegen dieser Arbeit, um nicht zuletzt der zeitsoziologischen und kulturtheoretischen Forschung zu einer besseren Differenzierung von Wartephänomenen und zu einer Abgrenzung von anderen Formen des erlebten Aufschubs zu verhelfen.

Bau- und Architekturgeschichte

Ferner liefern die im Rahmen dieser Arbeit gewonnenen Erkenntnisse zur Entwicklung des Wartesaals wichtige Beiträge für die Bau- und Architekturgeschichte des Bahnhofs, indem bestehende Arbeiten um die fokussierte Archäologie eines wesentlichen Raumelements ergänzt werden. Dieses baulich-architektonisch in der Tradition eines Versammlungssaals behandelte Raumelement wuchs nicht nur zur größten Raumgruppe innerhalb der Empfangsgebäude heran, sondern wurde aufgrund seiner funktionalen Bedeutung im Betriebsablauf zum konstitutiven Element sich wandelnder Grundrissdispositionen. Die hier aufgezeigte Geschichte von Aufstieg und Marginalisierung des Bahnhofswartesaals repräsentiert zudem nicht nur die seit der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert verstärkte Ausrichtung am Dogma des Funktionalismus und der Zweckmäßigkeit, sondern sie spiegelt auch eine akteursgeschichtliche Umorientierung wider,

9 So lautet auch eine Kerndiagnose der an Relationalität interessierten Mobility Studies: »(...) things must stop in order to prepare for later movement.« Adey, »If mobility is everything then it is nothing: towards a relational politics of (im) mobilities«, 20.

10 Zygmunt Bauman, *Liquid Modernity* (Cambridge: Polity, 2000).

die den Bau moderner Verkehrsbauwerke um 1900 zunehmend vom Verantwortungsbereich der Architektur in den Verantwortungsbereich des Ingenieurwesens rückte.

Wirtschafts- und Mediengeschichte

Darüber hinaus entwickeln die gesammelten Erkenntnisse Relevanz für die Wirtschafts- und Mediengeschichte. So zeigt die Arbeit, dass verkehrsbezogene Wartephänomene vor und während der Fahrt gänzlich neue Ökonomien und Medienformen entstehen ließen, die ihren Daseinszweck überhaupt erst aus der Existenz jenes temporalen Zwischenstadiums zogen. Je stärker das Phänomen einer zu verhandelnden Zeitspanne vor Abfahrt und während der anschließenden Fahrt ins Bewusstsein der Reisenden rückte, desto wichtiger wurde die Bedeutung kompensatorischer Maßnahmen, was insgesamt zu einer Kulinarisierung, Mediatisierung und Kommerzialisierung des Wartens führte. Das transitorische Welterleben des modernen öffentlichen Verkehrs bewirkte damit nicht nur die Entwicklung gänzlich neuer Literaturgattungen, sondern auch die Entwicklung einer neuen Gastronomiekultur. Das von Millionen von Reisenden erlebte Warten auf Abfahrt und die Eisenbahnfahrt selbst zeigt sich damit aus Perspektive der Wirtschafts- und Mediengeschichte alles andere als trivial, sondern muss als konstitutives Element einer modernen Produktion und Konsumtion von Medien, Waren und Dienstleistungen verstanden werden. Während der Aufenthalt im Wartesaal neue Bedarfe schuf und die Entstehung neuer Angebotslagen bewirkte, fungierten die Wartesäle zugleich auch als Werbeflächen und Produktionsorte einer modernen Konsumorientierung. Zusammenfassend ließe sich sogar die These formulieren, dass die von der modernen (öffentlichen) Verkehrswelt geschaffenen Anlässe zum Verweilen, die Zeitzischen im Zwischenraum, einen nicht unzureichenden Beitrag zum Aufstieg der Genussmittelindustrie und der Unterhaltungselektronik geleistet haben mögen. So zeigt die Arbeit etwa, wie sehr der Aufenthalt im Wartesaal mit dem Konsum von Tabakwaren und alkoholischen Getränken korrelierte.

Sozialgeschichte

Schließlich können die Erkenntnisse dieser Arbeit einen Beitrag zur Sozialgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts leisten. So wird etwa anhand der Entwicklung des war-tebezogenen Raumprogramms an Bahnhöfen des 19. Jahrhunderts aufgezeigt, wie die durch universelle Abfahrts- und Ankunftszeit für alle Passagiere egalisierende und demokratisierende Wirkung der Eisenbahnreise innerhalb einer klassenbewussten Gesellschaftsstruktur als problematisch empfunden wurde und man schon frühzeitig versuchte, diese durch Implementierung künstlicher Klassenunterschiede und räumlicher Separierung wieder zu relativieren. Durch die Perspektive der Abfahrtsorganisation an Bahnhöfen wurde damit exemplarisch verdeutlicht, dass Wartephänomene stets untrennbar mit Machtverhältnissen und sozioökonomischen Dispositionen in Verbindung stehen. Obwohl die Reisenden im Vergleich zu anderen Wartekontexten prinzipiell als zahlende Kunden auftreten, zeugt die historische Gewachsenheit unterschiedlicher Ausstattungen und Zustiegsregelungen vor Abfahrt vom Versuch einer permanenten sozialen und räumlichen Distinktion der Verkehrsnutzerschaft, die zwar im Laufe des 20. Jahrhunderts durch die Reduktion von Wagenklassen stetig zurückgefahren

wurde, aber in Form des *priority boardings* oder exklusiver Warte-Lounges im Flugwesen bis in die Gegenwart hinein seine historische Persistenz aufzeigt. Zudem konnte die Arbeit zu einer Historisierung geschlechtsspezifischer Unterschiede der Mobilitäts Erfahrung beitragen. So zeigte sich, dass sich das Verbringen der Wartezeit für Frauen oftmals wesentlich formalisierter bzw. weniger selbstbestimmt darstellte sowie die verpflichtende Installation von (rauchfreien) Damenzimmern in deutschen, englischen und US-amerikanischen Bahnhöfen die geschlechtsspezifischen Auffassungen und Erhaltungshaltungen der jeweiligen Zeit zu manifestieren und reproduzieren vermochte.

Reflexionen und Ausblicke

Wie jede Untersuchung sah sich auch die vorliegende einer Reihe von Herausforderungen gegenüber, die im Folgenden kurz reflektiert werden und darin Anschlüsse für weiterführende Forschungsarbeiten offerieren.

- 1) Der Gegenstand des verkehrsbezogenen Wartens stellte sich nicht selten als ein schwer zu fassendes, flüchtiges und nur unterbewusst wirksames Phänomen dar, das trotz seiner Omnipräsenz nur verhältnismäßig wenig explizite Widmung erfuhr. Während sich der Zugriff über die baulich-betriebliche Verhandlung wartender Passagiere mittels der Rekonstruktion von Baudirektiven und Grundrissentwicklungen als fruchtbares Erkenntnisfeld präsentierte, konnte der rezeptions- und erfahrungsgeschichtliche Zugriff die Entwicklungskonjunkturen als auch die konkreten Wartepraktiken und -aktivitäten weniger scharf nachzeichnen. Wenngleich diese Unschärfe der Natur des Quellenmaterials geschuldet ist, hätte eine Erweiterung des Quellenkorpus um bspw. Tageszeitungen, Polizeiakten oder Tagebucheinträge die subjektbezogenen Konjunkturen eventuell noch stärker abgebildet. Insgesamt wurde aufgrund des Eindrucks einer sich abzeichnenden Unschärfe und aus forschungspragmatischen Überlegungen der rezeptions- und erfahrungsgeschichtliche Untersuchungsstrang nicht in gleichwertiger Tiefe verfolgt wie der baugeschichtliche. Aus diesem Grund bietet sich für zukünftige Arbeiten an, die subjektbezogene Perspektive von Warteerscheinungen noch stärker ins Zentrum zu stellen und die historischen Veränderungslinien konkreter Aktivitäten der Wartezeitverbringung in Form einer Mikrosoziologie oder gar einer Praxeologie des Wartens zu beschreiben. Zudem wurden die Quellenfunde nur punktuell im Kontext ihrer politisch-gesellschaftlichen, sondern vielmehr im Kontext verkehrshistorischer und zeitkultureller Rahmenbedingungen interpretiert, sodass für zukünftige Arbeiten in Erwägung zu ziehen wäre, eine stärkere historische Kontextualisierung zu leisten, um damit eventuell weiterführende Aussagen zur Rezeption des verkehrsbezogenen Wartens im 19. und 20. Jahrhundert treffen zu können.
- 2) Wie fast jede Periodisierung läuft auch die hier gewählte Gefahr, allzu leichtfertig als Entwicklungstrajektorie mit definitiven Bruchkanten und Zäsuren missverstanden zu werden. Die gewählte Unterteilung des Kernbetrachtungszeitraums in vier und die anschließende Exploration entlang von zwei Phasen der Bahnhofsentwicklung sind vielmehr als in idealtypische Phasen verdichtete Konjunkturzusam-

menhänge des Wartens anzusehen. Tatsächlich fanden in jeder der gewählten sechs Phasen der Bahnhofsentwicklung zwischen 1830 und der Gegenwart Überlagerungen und Parallelentwicklungen statt, ebenso variierten die baulichen Verhältnisse und die daran geknüpften subjektiven Verhandlungen des Wartens ortsspezifisch stark. Trotz oberflächlicher Übereinstimmungen zeigen weder die Architektur des Bahnhofsbaus noch dessen innere Organisation bei näherer Betrachtung ein absolut identisches Muster, was die Abstraktion übergeordneter Entwicklungslinien mitunter erschwerte, die Zielstellung einer konjunkturellen Komplexitätsreduktion aber umso erforderlicher erscheinen ließ.

- 3) Um eine Komplexitätsreduktion der ohnehin schwierigen Bearbeitung von Temporalphänomen zu erreichen, fokussierte sich die Arbeit dezidiert auf die reguläre Wartesituation vor Abfahrt, behandelte damit nicht das ebenfalls als Warten interpretierbare Fahren im Zug. Diese analytische Trennung erfolgte, um in der Rede vom systemischen Warten die stark unterschiedlichen psychologischen Dispositionen vor und während der Fahrt nicht leichtfertig zu vermengen. Die Erwartung der Abfahrt ist jedoch zwangsläufig mit dem Antizipieren der Fahrt selbst und der Ankunft am Zielort verknüpft. Das systemische Warten auf Abfahrt ist somit also in einen größeren Erwartungszusammenhang eingebettet, der hier jedoch im Sinne der Zielstellung generalisierter Aussagen zu Konjunkturen der Warteerfahrung im Bahnhof meist außen vor gelassen wurde. Trotz der hier notwendigen Komplexitätsreduktion kann in diesem Zusammenhang als ein für Folgearbeiten zentraler Hinweis gelten, dass die unterschiedlichen Zeitmodi des verkehrsinduzierten Wartens stets differenziert zwischen einem Warten *vor*, *während* und *nach* der Fahrt betrachtet werden müssen.
- 4) Der modale Fokus richtete sich – ebenfalls forschungspragmatisch motiviert – fast vollends auf den Eisenbahnverkehr, weil hierdurch der gesamte Betrachtungszeitraum mithilfe ein und desselben Verkehrsträgers erfasst werden konnte und nur dadurch evidente Entwicklungsaussagen zwischen den jeweiligen Zeitschichten getroffen werden konnten. Zwar flossen auch Wartesituationen auf vormoderne Postkutschen sowie auf den modernen Flugverkehr punktuell in die Betrachtung ein, doch standen die potentiell denkbaren intermodalen Vergleichsperspektiven auf die sich parallel zur Eisenbahn entwickelnden Verkehrsträger (Pferdeomnibus, Straßenbahn, Bus etc.) hier nicht im Zentrum des Interesses. Angesichts ihrer Bedeutung für die Produktion und Erfahrung verkehrsbezogener Wartezeiten bietet sich daher für zukünftige Arbeiten eine modale Erweiterung auf andere Verkehrsträger und zudem auch eine zeitliche Erweiterung der Analyse auf deren Wirkung in der ›Zweiten Moderne‹ an.
- 5) Der geografische Fokus der Arbeit lag in erster Linie auf dem deutschen Kontext. Verkehrliche Wartesituationen sind aber selbstredend ein internationales Phänomen. Zwar wurde an zahlreichen Stellen die deutsche Entwicklung in einen internationalen Kontext gestellt, doch sollte der Anspruch weiterführender Arbeiten angesichts der Notwendigkeit einer stark transnational und weniger eurozentristisch

ausgerichteten Forschung darin bestehen, von einer Kulturgeschichte zur Weltgeschichte des Wartens zu gelangen. So wäre zu fragen, ob und wie der Export des stationären Warteimperativs in die Kolonialstaaten des 19. Jahrhunderts im Rahmen genuiner Zeitkulturen verhandelt, wie sich die Kolonialisierung des linear-mechanisierten Zeitregimes in Bezug auf die Wartepraxis (bspw. in Indien oder Sumatra) darstellte. Ausgehend von den hier erzielten Erkenntnissen bietet es sich an, zukünftig Vergleichsstudien zu erarbeiten, die kulturelle Unterschiede der Warterfahrungen in den Mittelpunkt stellen. Allein die wenigen hier angeschnittenen nationalen Vergleiche lassen dabei vermuten, dass diese *interkulturelle Entdeckung des Wartens* ein reichhaltiges Arbeitsfeld darstellt.

- 6) Der originäre Kernbetrachtungszeitraum sollte das erste Jahrhundert des Eisenbahnwesens umfassen. Er wurde nicht allein aus forschungsprogrammatischen Gesichtspunkten in dieser Zeitspanne gewählt, sondern auch deswegen, weil sich die Geschichte des Eisenbahnwesens innerhalb dieser Spanne als Aufstieg, Blüte und Fall darstellt und sich die nach 1900 auftretenden Prozesse (Marginalisierung des Wartesaals, Reduktion der Wartezeit, Verlagerung vom Saal in die Fläche) fast ungebrochen bis in die Gegenwart weiterziehen. Um die Brücke zur Gegenwart zu schlagen, komplementierte ein thesenhaft ausgerichtetes Explorationskapitel den diachronen Längsschnitt vom Beginn des Eisenbahnwesens bis zur Gegenwart. Darin wurde bereits in Ansätzen deutlich, inwieweit das digitale Zeitalter durch Informations- und Aktionsgewinne eine historische Neubewertung des verkehrsbezogenen Wartens zwischen Rehabilitierung und möglichen Rebound-Effekten neuer Abhängigkeiten und erhöhter Zeitsensibilität erfordert. Für eine weiterführende Erforschung verkehrsbezogener Wartesituationen erscheint es daher unumgänglich, die Wirkung digitaler Technologieangebote auf gegenwärtige Raum-Zeit-Wahrnehmungen als Schwerpunkt der an Zeitphänomenen interessierten Kultur-, Technik- und Mobilitätsforschung zu etablieren.
- 7) Das entwickelte Theorem des systemischen Wartens blieb im Rahmen dieser Arbeit allein auf die Verkehrswelt beschränkt, sollte aber auch in der Vielzahl anderer Auftrittsfelder des modernen Lebens (Schwimmbäder, Opernhäuser, Ämter) eine historische Aufarbeitung finden. Zudem könnte ein ergänzender Beitrag zur Theoretisierung des Wartens in der Differenzierung von Objekt, Subjekt und Kontext der Erwartung liegen. Im Übertrag eines Theorieangebotes aus der Technikakzeptanzforschung¹¹ könnte hier ein gewinnbringender Weg liegen, der Komplexität der (historischen) Erforschung von Temporalphänomenen besser zu begreifen.

Die Kulturgeschichte nimmt für sich in Anspruch, an vermeintlich oberflächlichen und banalen Phänomenen Fundamentales einer bestimmten Kulturepoche zu erkennen.¹²

11 Doris Lucke, *Akzeptanz: Legitimität in der »Abstimmungsgesellschaft«* (Opladen: Leske & Budrich, 1995); Martina Schäfer und Dorothee Keppler, »Modelle der technikorientierten Akzeptanzforschung« (Zentrum Technik und Gesellschaft, TU Berlin, 2013), 16ff.

12 Vgl. Osterhammel, »Übergänge ins 19. Jahrhundert – Anmerkungen eines Historikers«, 22.

Passagiere im Modus des Wartens gehören zu genau solchen Symptomen einer Kultur der Moderne, die es im Schatten ihrer Meisternarrative aufzuarbeiten gilt. In diesem Zusammenhang lag die Motivation dieser Arbeit in der Offenlegung der dem Warten immanenten Komplexität, die in Opposition zur gängigen Zuschreibung eines monotonen Zustands tritt. So entpuppte sich das Temporalphänomen bei näherer Betrachtung als ein reiches Analyse- und Niederschlagsfeld fernab der scheinbaren Trivialität eines langweiligen Zustands. Die herausgehobene Temporalität wird zum einen real erlebt, dient zum anderen aber nur allzu oft als Projektionsfläche und Anlass für die Thematisierung sozialer, politischer Missstände oder einer kulturkritischen Instrumentalisierung für das Vermissen alter Verhältnisse und überfordernder Gegenwartserfahrungen. Wartephänomene treten damit in den Stand einer wichtigen Indikatorenfunktion. In diesem Verständnis spiegelt die Geschichte des (verkehrlichen) Wartens nicht nur die sich wandelnde Stellung der Eisenbahn innerhalb des Verkehrswesens, sondern ihre Entwicklungskontexte veranschaulichen zugleich auch die sich wandelnden gesellschaftlichen und temporalkulturellen Selbstverständnisse der jeweiligen Modernisierungsperioden. Während der Wartesaal im 19. Jahrhundert in sozialer Hinsicht ein Abbild vorherrschender Klassenstrukturen und deren noch relativ geringer Zeitsensibilität darstellte, wurde er im Laufe des 20. Jahrhundert zur symbolhaften Antithese moderner Affirmationen, zum Schauplatz eines Anachronismus, der nicht mehr im Zentrum lag, sondern in den »Hinterhof der Moderne«¹³ rückte, in dem das Warten (im Verkehrskontext) den Status eines gesellschaftsübergreifend negativ konnotierten Zustands erlangte.

Der zentrale kulturgeschichtliche Beitrag dieser Arbeit besteht damit zum einen in der historischen Einordnung (und Relativierung) eines heute ungeliebten Zustands, zum anderen aber vor allem in dessen grundsätzlicher Thematisierung, denn die Geschichte der Moderne wird sich ohne die in ihr geschaffenen Retardierungsprozesse, ohne ihre Rückräume und »Hinterhöfe« weder systemisch noch alltagspraktisch rekonstruieren lassen.

13 Ehn und Löfgren, *Nichtstun*.