

# Inhalt

---

<b>1. Einführung</b>	9
1.1 Zum Gegenstand des Wartens	9
1.2 Fragestellungen und Vorgehen	14
1.3 Expeditionen ins Warten (Forschungsstand)	16
1.4 Thesen und Bezugsrahmen	20
1.5 Methodische Eingrenzungen und Betrachtungszeitraum	26
1.6 Aufbau der Arbeit	29
<b>2. »Zeitreise«: Theorien und Strukturen der Konstituierung von Zeiterfahrung</b>	31
2.1 Philosophische Zeittheorien	33
2.1.1 Antike Zeittheorien	34
2.1.2 Neuzeitliche und moderne Zeittheorien	41
2.1.3 Aporien der Zeit: Resümee philosophischer Zeittheorien	50
2.2 Sozialwissenschaftliche und kulturanthropologische Zeittheorien	53
2.2.1 Grundlegungen zum Zeitbegriff im Rahmen klassisch-soziologischer Theoriebildung	54
2.2.2 Gesellschaftliche und soziale Funktionen der Zeit	57
2.2.3 Dimensionen, Ebenen und Strukturen des subjektiven und sozialen Zeiterlebens	60
2.2.4 Evolution und Charakteristik des modernen Zeitbewusstseins	64
2.2.5 Kulturanthropologische Zeitstudien	76
2.3 Was ist die Zeit? Fünf Kernbefunde für einen Orientierungsrahmen	81
2.4 Von der Zeit zur Wartezeit: Versuch einer Theoretisierung	89
2.4.1 Individuell-subjektive Grundbedingungen für die Erfahrung von Wartezeiten	89
2.4.2 Ursprünge und Entstehungsbedingungen des Wartens	92
<b>3. Die Wartezeit als Konfliktfall der Moderne</b>	97
3.1 Zeithistorische Verortung und Eingrenzung: Warten als temporales Phänomen »in« der Moderne	97
3.1.1 Auf der Suche nach den Wurzeln des modernen Wartens: Wartezeiten als Komplementäreffekt von Beschleunigungsprozessen	106
3.1.2 Die Problematisierung des Stillstands und deren Voraussetzungen	111

3.2	Exkurs: Warten im Spiegel empirischer und theoretischer Forschung – Panorama disziplinärer Perspektiven .....	119
3.2.1	Queuing Theory und Operations Management: Wartezeiten als stochastisches Problem und mathematische Beschreibung .....	121
3.2.2	Die Empfindung des Wartens: Psychologische Beschreibungsebenen .....	126
3.2.3	Marketing und Management Studies: Attraktivierung eines ungeliebten Zustands ...	131
3.3	Synthese: Warten im Spiegel theoretischer und empirischer Zeitforschung .....	146
3.4	Verkehrsinduziertes Warten .....	149
3.5	Systemisches Warten .....	154
<b>4.</b>	<b>Die Eisenbahn als zentrales Verkehrsmittel der Moderne: Eine Kontextualisierung .....</b>	<b>161</b>
4.1	Verkehrs- und technikgeschichtlicher Überblick: Aufstieg, Blüte und beginnender Rollenverlust des Eisenbahnwesens .....	161
4.1.1	Vorläufertechnologien auf dem Weg zur Eisenschiene .....	162
4.1.2	Anfänge des Personenverkehrs .....	165
4.1.3	Statistische Befunde zur Verkehrsentwicklung .....	170
4.1.4	Wirtschaftsfaktor und Widerstandsobjekt .....	172
4.1.5	Nebeneinander der Verkehrsträger .....	177
4.1.6	Einsatzfelder und Heilsversprechen .....	178
4.1.7	Treibende Akteure .....	181
4.1.8	Verlauf der Technikentwicklung und Betriebsorganisation .....	184
4.2	Abschluss der Kontextualisierung .....	187
<b>5.</b>	<b>Warten auf Eisenbahnen: Räume und Rezeptionen (1830-1935) .....</b>	<b>191</b>
<b>6.</b>	<b>Pionier- und Explorationsphase (1830-1845) .....</b>	<b>195</b>
6.1	Der Bahnhofsbau zwischen Persistenz und neuheitlicher Bauaufgabe .....	196
6.2	Die Orte des (frühen) Wartens: Bahnhöfe der ersten Generation .....	206
6.2.1	Liverpool – Crown Street Station (1830) .....	206
6.2.2	Manchester – Liverpool Road Station (1830) .....	213
6.2.3	Nürnberg – Ludwigsbahnhof (1835) .....	218
6.2.4	Berlin – Potsdamer Bahnhof (1838) .....	226
6.3	Zur baulichen, betrieblichen und kollektiven ›Entdeckung‹ des Wartens in der Pionierzeit der Eisenbahnen .....	236
6.3.1	Bauliche Entdeckung des Wartens: Räume und Orte .....	236
6.3.2	Betriebliche Entdeckung des Wartens: Herausbildung eines stationären Warteimperativs in Betriebsorganisation und Passagierabfertigung .....	242
6.3.3	Kollektive Entdeckung des Wartens: Rezeptionen und Praktiken .....	244
<b>7.</b>	<b>Standardisierung und Konsolidierung (1845-1870)</b> Etablierung und erweiterte Rahmung des stationären Warteimperativs .....	<b>255</b>
7.1	Bauliche und betriebliche Rahmenentwicklungen .....	257
7.1.1	Auf dem Weg zu einer ›Normalform‹: Direktiven und Anforderungen des Bahnhofsbaus (1845-1870) .....	258
7.1.2	›Normalform‹ .....	263

7.1.3	Verstetigung und Etablierung des stationären Warteimperativs .....	266
7.2	Räumliche und betriebliche Differenzierungen des verkehrlichen Wartens (1845-1870) ....	267
7.2.1	Nationale und regionale Unterschiede .....	267
7.2.2	Erweiterte Rahmung und Kompensation des stationären Warteimperativs: Kulinarisierung, Mediatisierung und Kommerzialisierung des Wartens .....	275
7.3	Exemplarische Bahnhofsbauten der Wachstums- und Standardisierungsphase .....	291
7.3.1	Elberfeld (1850) .....	291
7.3.2	Berlin – Görlitzer Bahnhof (1866).....	295
7.4	Rezeptionsgeschichte des verkehrlichen Wartens (1845-1870) .....	301
7.4.1	Lyrik .....	301
7.4.2	Prosa .....	303
7.4.3	Lieder .....	315
7.4.4	Zeichnungen .....	316
7.5	Abschluss: Rahmung und Rezeption des Wartens in der Standardisierungs- und Konsolidierungsphase der Eisenbahnen (1845-1870).....	319
<b>8.</b>	<b>Blütephase des Eisenbahnwesens</b>	
	Warten im modernen Großstadtbahnhof zwischen Kultivierung und ›Verflüssigung‹ (1870-1900) .....	325
8.1	Bauliche und betriebliche Rahmenentwicklungen .....	327
8.1.1	Empfangsgebäude in Seitentiefelage: Der ›Typ Hannover‹ .....	327
8.1.2	Neue Zirkulations- und Wartezonen: Mittel-, Kopf- und Querbahnsteige und das Paradigma eines ›reibunglosen‹ Betriebs .....	332
8.1.3	Bahnsteigsperrre .....	338
8.1.4	Vereinheitlichung des Zeitbezugssystems: Eisenbahnzeit .....	340
8.2	Soziale Differenzierung der Warteraumstrukturen: Von Damenzimmern, Auswanderer- und Saisonarbeitersälen .....	341
8.2.1	Damenzimmer .....	342
8.2.2	Auswanderersäle .....	348
8.2.3	Saisonarbeitersäle .....	349
8.3	Bahnhofsarchitektur: Die Beruhigung der Massen .....	350
8.4	Exemplarische Bahnhofsbauten der Blütephase .....	355
8.4.1	Berlin – Potsdamer Bahnhof (1872) .....	355
8.4.2	Frankfurt a.M. (1888) .....	365
8.5	Rezeptionsgeschichte des verkehrlichen Wartens (1870-1900) .....	372
8.5.1	Lyrik .....	372
8.5.2	Prosa .....	374
8.6	Abschluss: Rahmung und Verhandlung des Wartens im modernen Großstadtbahnhof (1870-1900) .....	380
<b>9.</b>	<b>Marginalisierung des stationären Wartens im modernen Zweckbau (1900-1935) .....</b>	<b>385</b>
9.1	Bauliche und betriebliche Rahmenentwicklung: Zweifel an etablierten Formen und Triumph der modernen Zweckmäßigkeit .....	386
9.2	Exemplarische Bahnhofsbauten der Marginalisierung des stationären Wartens .....	400
9.2.1	Wiesbaden (1906) .....	400

9.2.2	Stuttgart (1922) .....	404
9.2.3	Oberhausen (1935) .....	407
9.3	Rezeptionsgeschichte (1900-1935) .....	409
9.3.1	Lyrik .....	410
9.3.2	Prosa .....	414
9.3.3	Lithografien und Zeichnungen .....	419
9.4	Abschluss: Rahmung und Verhandlung des verkehrlichen Wartens am Ende der ›Ersten Moderne‹ .....	424
<b>10.</b>	<b>Exploration: Bau- und Wahrnehmungskontexturen im weiteren Verlauf des 20. und frühen 21. Jahrhunderts .....</b>	<b>433</b>
	<b>Fazit: Zur Bau- und Kulturgeschichte des (verkehrlichen) Wartens .....</b>	<b>451</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>467</b>
	<b>Quellen und Literatur .....</b>	<b>469</b>
	Quellen .....	469
	Literatur .....	476