

Aus:

WIEBKE POROMBKA

Medialität urbaner Infrastrukturen

Der öffentliche Nahverkehr, 1870-1933

Februar 2013, 442 Seiten, kart., 36,80 €, ISBN 978-3-8376-2168-6

Infrastrukturen sind vernetzte technische Ensembles, die den Austausch von Personen, Gütern und Informationen zuallererst ermöglichen. Sie fungieren als unhintergehbare Organisationsmodi moderner Gesellschaften und formen damit den sozialen Raum genauso wie die ästhetische und geistige Produktion einer Zeit. Die verschiedenen historischen Phasen sind dabei je von verschiedenen Infrastrukturen geprägt.

Wiebke Porombka untersucht – vorwiegend mit Blick auf Berlin – die Bedeutung der Nahverkehrsinfrastruktur vom späten 19. Jahrhundert (der Phase ihrer Entstehung) bis in die 1930er Jahre und erzählt auf diese Weise ein vernachlässigtes Kapitel der Urbanisierung.

Wiebke Porombka (Dr. phil.) lehrte Neuere deutsche Literatur an der Humboldt-Universität zu Berlin. Als Literaturkritikerin schreibt sie v.a. für die F.A.Z.

Weitere Informationen und Bestellung unter:

www.transcript-verlag.de/ts2168/ts2168.php

Inhalt

Vorweg

Anstelle einer Einleitung: Straßenbahnfahrten mit Joseph Roth | 9

TEIL EINS

I. Grundmuster einer ambivalenten

Wahrnehmung von Technik | 41

1. Vom Floß des Odysseus ... | 41
2. ... bis zur *Tragödie der Kultur* | 46

II. Perspektiven der Technikphilosophie | 55

1. Die Anfänge der neuzeitlichen Technikphilosophie | 58
2. Technische Zivilisation versus Kultur und Lebenswelt | 69

III. Technik als Kultur | 89

1. Historische Voraussetzungen: Die Entwicklung des Kulturbegriffs | 89
2. Exkurs. Die Kompensationsthese: doppelseitig enger Kulturbegriff | 93
3. Neukonturierung des Technikverständnisses | 96

IV. Zur Theorie der Inframedialität | 105

1. Städte ohne Bedeutung? | 105
2. Infrastruktur: Konstruktionen von kulturellen Räumen durch Vernetzung | 115
 - 2.1 Transformationen von Raumvorstellungen durch Beschleunigung | 115
 - 2.2 Genese von Raum und Raumvorstellungen durch Infrastruktur | 121
 - 2.3 Neuordnung des sozialen Raums durch Infrastruktur | 128
3. Infrastrukturen als Medien | 130
 - 3.1 Organisatorische und imaginäre Medialität | 130
 - 3.2 Inframedialität. Vier Thesen | 133
 - 3.3 Benjamins *Passagen*-Werk als Vorbild für eine Theorie der Inframedialität | 140
4. Inframedialität und Literatur: Kulturanalyse und Imageproduktion | 143

TEIL ZWEI

- I. **Kulturgeschichte des öffentlichen Nahverkehrs** | 151
 1. Vorabend der Metropole.
Julius Rodenbergs *Bilder aus dem Berliner Leben* | 151
 2. Berlin auf dem Weg zur Verkehrsstadt | 157
 3. Geschichtliches | 161
 4. Konstituierung des Stadtraums | 169
 5. Die Modellierung des Stadtbildes | 181
 6. Grundzüge der Psychotechnik. Die Konditionierung der Körper | 194
 7. Neukonfigurierung des sozialen Raums | 205
 - 7.1 Das Erotische des öffentlichen Raums:
Frauen als Passagiere | 214
 8. Der Nahverkehrszyklus | 220

- II. **Erzählen in der Verkehrsstadt und Erzählen des urbanen Raums als Verkehrsraum.**
Alfred Döblins *Berlin Alexanderplatz* | 229
 1. *Mit der 41 in die Stadt* | 232
 2. Ordnen des Stadtraums | 239
 3. Die Straßenbahn als Inframedium des Erzählens | 246

TEIL DREI

- I. **Kulturanalyse und Imageproduktion** | 253

- II. **Der Nahverkehr als Medium einer kritischen Modernewahrnehmung** | 259
 1. Siegfried Kracauer: *Die Unterführung* | 259
 2. „Stahlschienen bilden die erkaltete Muschel Stadt“ | 268
 3. Gletscher auf den Straßen: Das eiskalte Image des Nahverkehrs und seiner Passagiere | 273
 4. Vernetzt im Verkehrsnetz | 281
 5. Verkehr und Krieg: Imageproduktion als Ausdruck der mentalen Verfasstheit der Weimarer Republik | 289

- III. **Zeitgenössische Entwürfe zur Erweiterung des Kulturbegriffs** | 299
 1. Der verwandelte Blick auf die Technik:
Der Stadtraum wird zur Landschaft. Das Gleisdreieck | 301
 2. Die energetische Stadt | 313

- 2.1 Neujustierung des Blicks | 320
3. Veränderung durch Erfahren | 325
4. Untergründige Erfahrungen: die U-Bahn | 332
5. Exkurs. Medialität kontra Imageproduktion:
Die Moskauer Metro | 340
6. „Seinesgleichen geschieht oder warum erfindet man nicht Geschichte?“
Das Nahverkehrsparadigma in Robert Musils
Der Mann ohne Eigenschaften | 345
- 6.1 *Der Riese Agoag* | 361

TEIL VIER

I. Kleine Form | 367

1. Das Ende des Erzählens | 367
2. Robert Walser: *Tramfahrt* | 376
3. Essayismus, Feuilleton und kleine Form | 378
4. Transport- und Informationsnetz: Nahverkehr und Presse | 385
5. *Dichterstaffette auf dem Autobus* | 392

Hinterher

Anstelle eines Nachworts: Im Café Sankt Oberholz mit Alfred Döblin | 407

Literatur | 413

Vorweg

Anstelle einer Einleitung: Straßenbahnfahren mit Joseph Roth

1.

Vermutlich wäre Joseph Roth nie nach Berlin gezogen, hätte nicht die österreichische Tageszeitung *Der neue Tag*, bei der Roth nach dem Ersten Weltkrieg seine Karriere als Feuilletonist begann, ihr Erscheinen nach nur dreizehn Monaten aus finanziellen Gründen einstellen müssen. Bei dem linksliberalen Blatt hat Roth Egon Erwin Kisch kennen gelernt, mit dem ihm trotz aller Gegensätzlichkeit eine lebenslange Freundschaft verbinden wird. Ihn, genauso wie Alfred Polgar, den ehemaligen Literaturredakteur von *Der neue Tag*, wird Roth, als er Ende Juni 1920 von Wien nach Berlin kommt, wieder treffen.¹

Die expandierende Zeitungsstadt ist zum attraktiven Ort für Journalisten aller Couleur geworden, und auch Roth verspricht sich hier gute Berufsaussichten. Tatsächlich steigt er in Berlin innerhalb weniger Jahre zu einem der bestbezahlten Journalisten der Weimarer Republik auf. Und obwohl er Berlin, mit Ausnahme des Scheunenviertels, immer mit gewissen Vorbehalten gegenüber treten wird, bildet es den thematischen und topographischen Schwerpunkt der fast 2.000 gedruckten Feuilletonbeiträge, die bisher in den Archiven gefunden worden sind.² Roth schreibt zunächst für die *Neue Berliner Zeitung*. Es folgt eine Anstellung beim *Berliner Börsen-Courier*, und 1923 wird er Feuilletonkorrespondent der *Frankfurter Zeitung*. Daneben schreibt Roth auch für linke Zeitungen wie *Vorwärts*, wo er seine

1 Zum Leben Joseph Roths vgl. Sternburg, Wilhelm von: *Joseph Roth. Eine Biographie*; ferner: Nürnberger, Helmuth: *Joseph Roth in Selbstzeugnissen und Bilddokumenten* und Bronsen, David: *Joseph Roth. Eine Biographie*.

2 Vgl. Roth, Joseph: Werk in sechs Bänden, Klaus Westermann (Hg.). Zu Roths Verhältnis zu Berlin und seinen Berlin-Bildern vgl. u.a. Bienert, Michael: *Joseph Roth in Berlin. Ein Lesebuch für Spaziergänger*.

Artikel häufig mit „Der rote Joseph“ signiert, oder für das satirische Blatt *Lachen links*.

Eines der ersten Berliner Feuilletons, das in der *Neuen Berliner Zeitung* erscheint, ist *Die Tücke des Vehikels*.³ Roth suggeriert darin, wie im Feuilleton der zwanziger Jahre durchaus üblich, einen möglichst hohen Grad an Authentizität und Subjektivität. Durch das „Ich“, das von seiner morgendlichen Straßenbahnfahrt zur Arbeit erzählt zum einen, zum anderen dadurch, dass das ausgelobte Fahrziel sich in der Zimmerstraße 7 in Berlin-Mitte befindet, ebendort, wo tatsächlich die Redaktion der *Neuen Berliner Zeitung* ihre Räume hat.

Der Protagonist des Textes, der am 10. Juli in der 12-Uhr-Ausgabe der *Neuen Berliner Zeitung* zu lesen ist, bekennt gleich zu Beginn, dass er mit der Pünktlichkeit seine Schwierigkeiten habe. Und führt prompt den Beweis. Der frühe Arbeitsbeginn – „alltäglich um halbacht Uhr [...]. Hat man schon sowas gesehen?“ – ist das eine Problem. Der Weg dorthin, der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden muss, das weitaus komplexere. Das vermeintliche Autor-Ich Roth steht, ein wenig verspätet ohnehin, an der Haltestelle des Winterfeldplatzes in Berlin-Schöneberg und wartet auf eine der beiden Straßenbahnlinien, die 62 oder die 162, die ihn in Richtung der Redaktionsräume bringen:

„Dreiviertel vor acht stehe ich am Winterfeldplatz. Es kommen: 3, 10, 71, 82.

Dann: 3, 10, 71, 82.

Dann: 3, 10, 71, 82.

Einviertel vor acht kommt die 162.

Und hinter ihr die 62.

Die 162 ist überfüllt.“

Zum Bersten überfüllt. Die Leute, schreibt Roth, „hängen an den Krawatten ihrer Reisegenossen.“ Und obwohl die direkt dahinter kommende Straßenbahn der Linie 62, die zum selben Ziel fährt, so leer ist, dass der Schaffner einen Gähnkrampf bekommt, zwingt sich, mit größter Selbstverständlichkeit, auch der Protagonist aus Roths Feuilleton noch in den übervollen Waggon.

Für einen pünktlichen Arbeitsbeginn ist es, um nun mittlerweile Viertel vor acht, längst zu spät. Und nachdem am Anhalter Bahnhof ein großer Teil der Fahrgäste mit großer Langsamkeit den Waggon verlassen hat – „Sie steigen eine halbe Stunde lang aus.“ – kommt die Straßenbahn schlussendlich um fünf nach acht an der Wilhelmstraße an. Hier nun verlässt auch der vollkommen verschwitzte Prota-

3 Roth, Joseph: „Die Tücke des Vehikels“, in: *Unter dem Bülowbogen*, S. 889 ff. Im Folgenden wird aufgrund der Kürze des Textes auf den Ausweis der Seitenzahlen der einzelnen Zitate verzichtet.

gonist die Bahn und hinterlässt auf dem letzten Teil des Weges „Schweißspuren die ganze Zimmerstraße entlang wie ein Wolf“. Er sei, heißt es, wegen ähnlicher Spuren schon einmal auf die Polizei geladen worden: „Wegen Irreführung der Behörden.“ Diese Pointe bildet aber nicht den Abschluss des Feuilletons, sondern der Blick geht noch einmal zurück zu dem tückischen Vehikel Straßenbahn, das den Schreiber, und das ganz offensichtlich nicht zum ersten Mal, in diese Lage gebracht hat. Jetzt sieht es allerdings äußerst harmlos aus: „Und hinten fährt die 62. Leer, langsam. / Der Schaffner gähnt.“

Das knapp 2.000 Zeichen umfassende Feuilleton *Die Tücke des Vehikels* tut auf den ersten Blick nicht viel mehr, als eine alltägliche Szenerie des Großstadtlebens zu einer skurrilen Episode werden zu lassen, die den Zeitungsleser, der sich nicht selten während der Lektüre gerade selbst in einem öffentlichen Verkehrsmittel befinden wird, umso mehr amüsieren mag.

Bei genauerer und symptomatischer Lektüre indes zeigt sich an diesem Text über die Hindernisse einer morgendlichen Straßenbahnfahrt sehr viel mehr. Zeigen lässt sich an diesem Text, wenn man ihn im Kontext seiner Zeit liest, von welchen Umständen die Wahrnehmung der Großstadt im Jahr 1920 abhängt. Die Veränderungen von Zeit- und Raumvorstellungen kann man genauso erkennen wie die Veränderungen der sozialen Öffentlichkeit. Und sehen kann man auch, wie im ästhetischen Schreibprozess selbst Form und Inhalt an neue Bedingungen geknüpft werden.

2.

Was mithin auf den kommenden Seiten geschehen soll und was zunächst anmuten mag wie eine relativ kleinteilige Interpretation eines Textes, sollte tatsächlich verstanden werden als eine im Kleinen durchgeführte Modellinterpretation dessen, was in dieser Untersuchung im Großen gezeigt werden soll. Eine Art Vorspiel oder Ouvertüre, in der alle Motive, die im Folgenden systematisch behandelt werden, zumindest schon einmal anklingen, wenn sich freilich auch nicht jedes in seiner ganzen Komplexität entfalten kann.

Stellen wir uns also noch einmal zu Roth an die Haltestelle und lesen den Text auf die neuralgischen Punkte hin, an denen eine Straßenbahnfahrt zur Bedingung für die Veränderungen von Zeit- und Raumwahrnehmung und ihrer Darstellung wird, für die Veränderung sozialen Verhaltens und des sozialen Gefüges und nicht zuletzt für die Veränderung des ästhetischen Produktions- und Rezeptionsprozesses selbst. Offengelegt werden soll auf diesem Wege, weshalb und inwiefern – ob nun bewusst oder unbewusst – die Straßenbahn als dasjenige literarische Motiv gewählt

wird, in dem die grundlegenden Konstitutionsmerkmale der Moderne insgesamt und moderner Urbanität im Speziellen zusammenlaufen und darstellbar werden.

Zu welcher Normalität die Straßenbahn und mit ihr das technisierte innerstädtische Verkehrssystem überhaupt bis zu diesem Zeitpunkt, 1920, bereits geworden sind, zeigt sich daran, dass der Begriff „Straßenbahn“ in dem gesamten Feuilleton nicht ein einziges Mal auftaucht. Stattdessen werden nur Zahlen genannt, deren Bedeutung als Linienbezeichnung für einzelne Straßenbahnrouuten außer Frage zu stehen scheint. Andererseits jedoch ist die Straßenbahn noch Attraktion genug, den Erzählanlass des Feuilletons bereitzustellen. In dieser Gleichzeitigkeit von Normalität und Besonderheit treten die wesentlichen Strukturen und Phänomene einer Zeit am deutlichsten zutage, lassen sich freilegen und nachvollziehen.

Die Korrelation von Normalität und Besonderheit findet ihre Parallele in den konkreten Umständen des Feuilletonisten Roth, der gerade erst von Wien nach Berlin gezogen ist, als er *Die Tücke des Vehikels* schreibt. Einerseits ist der Wiener Roth ein routinierter Verkehrsteilnehmer, der mit einiger Gelassenheit in die Abläufe des Berliner Verkehrs einsteigen kann. Auf der anderen Seite ist er als der von außen Kommende ein besonders empfindlicher Seismograph für diejenigen Strukturen des großstädtischen Alltags, die sich dem langjährigen Berliner womöglich schon als eine Art zweite Natur eingeschrieben haben.

Das wesentliche Thema von Roths Feuilleton ist das der Pünktlichkeit oder besser: eine offensichtliche Unvereinbarkeit verschiedener Zeittaktungen. „Wenn sie um acht Uhr anfangen“, heißt es über die Arbeit in der Redaktion,

„wäre ich auch nicht pünktlich. Denn Pünktlichkeit ist keine freie Willensfunktion, sondern eine Erfindung Friedrich Wilhelms I. Nur für jene verwendbar, deren Organismus strammheitsepochal veranlagt ist. Ich aber bin wie eine Uhr, die ewig nachgeht. Ich habe schon oft bei verschiedenen Uhrmachern gelegen. Es half nichts. Das Material ist einfach schlecht. Ich hinke meiner Zeit nach.“

Zwar führt Roth hier als Erfinder der Pünktlichkeit Friedrich Wilhelm I. ins Feld, der wegen seines straffen Regiments in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts der Soldatenkönig genannt wurde. Die Formulierung, dass er eine Uhr sei, die ewig nachgehe, und dass er seiner Zeit nachhinke, muss man aber vor allem als das Empfinden einer Ungleichzeitigkeit zwischen dem individuellen Tempo und dem Tempo der Metropole Berlin lesen. Im Zuge von Urbanisierung und Modernisierung hat sich in den großen Städten ein Rhythmus des Alltags herausgebildet, der das Individuum mit vollkommen neuen Ansprüchen konfrontiert, was zeitliche Abläufe, Geschwindigkeiten und die Organisation von Zeit angeht. Nicht nur haben sich die Geschwindigkeit von Personen- und Gütertransport ebenso wie der Arbeitsabläufe aufgrund der Technisierung vervielfacht. Nachdem erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts der steigende Eisenbahnverkehr in seiner Notwendigkeit der Koordination

von Fahrzeiten und -plänen mit der Einführung einer allgemein geltenden Globalzeit zur Standardisierung und Präzisierung von bis dahin regional variierenden zeitlichen Arrangements geführt hat, scheint die Metropole des frühen 20. Jahrhunderts wie von einem Zeitraster überzogen, in dessen Ordnung die individuellen Lebensläufe eingepasst werden müssen.⁴

Die Steigerung sozialer Abläufe ist die eine Seite, ein enger werdendes Zeitkorsett die andere. Beides führt zu einer grundsätzlichen Veränderung von Zeitwahrnehmung, die nicht selten den Eindruck hervorruft, dass der Mensch mit den vom technischen Fortschritt bedingten neuen Zeitstandards nicht mithalten kann: „Das Material ist einfach zu schlecht. Ich hinke meiner Zeit nach.“

Dass es gerade der Zeitungsangestellte Roth sein will, der seiner Zeit hinterherhinkt (während, wie Roth anmerkt, Goethe seiner Zeit vorausseilt), hat neben der vordergründigen gleich noch eine zweite Pointe. Denn die Zeitung ist genauso ein Medium der Beschleunigung wie der Verkehr, ein Beschleuniger von Information und damit, wie Rolf Lindner es nennt, ein mentaler Beschleuniger, der zur Erhöhung der sozialen Umschlaggeschwindigkeit beiträgt.⁵ Wenn Roth aber ganz explizit als das Gegenbild zu Egon Erwin Kischs Rasendem Reporter auftritt, der zum Synonym für diese Form der Temposteigerung geworden ist, dann handelt es sich dabei natürlich um einen bewussten Habitus, den Roth sich aneignet: der verspielt anarchische Protest des Feuilletonisten als Absetzung vom Reporter und den modernen Zeitstrukturen insgesamt.

Es geht hier mithin um eine Form der Beschleunigung, die gleichzeitig eine Reglementierung mit sich bringt, der das noch nicht vollkommen in der Moderne angekommene Subjekt sich erst anzupassen lernen muss. Erstmal hinkt es, freiwillig oder unfreiwillig, hinterher. Der heimliche Hauptakteur des Feuilletons, die Straßenbahn, ist einer der Motoren dieser modernen Optimierung. Der öffentliche Nahverkehr, als noch junge, aber flächendeckend um sich greifende Technisierung des urbanen Raums mit seinen geregelten Fahrtakten, lässt diese neue Form der Reglementierung besonders offensichtlich werden. Er tut das gerade deshalb, weil er binnen kurzer Zeit nicht nur das Stadtbild verwandelt und fortan prägt, sondern in die Tagesabläufe fast jeden Großstädtlers Einzug hält.

Roths Straßenbahn aber – als technisiertes Transportmittel das eigentliche Synonym für die Steigerung der Geschwindigkeit – kommt zu spät:

4 Vgl. u.a. Rötzer, Florian: *Die Telepolis. Urbanität im digitalen Zeitalter*, S. 62.

5 Lindner, Rolf: *Die Entdeckung der Stadtkultur. Soziologie aus der Erfahrung des Reporters*, S. 22.

„Ich warte am Winterfeldplatz in Schöneberg auf die 162 oder auf die 62. Beide fahren Richtung Zimmerstraße. Dreiviertel vor acht stehe ich am Winterfeldplatz. Es kommen: 3, 10, 71, 82. / Dann: 3, 10, 71, 82. / Dann: 3, 10, 71, 82. / Einviertel vor acht kommt die 162. / Und hinter ihr die 62.“

Was zur schnelleren Überwindung größerer Distanzen innerhalb der Stadt gedacht ist, funktioniert in diesem Fall als Verlangsamung oder wird zumindest als eine solche empfunden. Immerhin eine halbe Stunde, von viertel nach sieben bis viertel vor acht, steht der Erzähler an der Haltestelle des Winterfeldplatzes und muss Linie um Linie vorbeifahren lassen, bis endlich eine der beiden von ihm benötigten Linien eintrifft – und die zweite, die ihn ebenfalls ans Ziel bringen könnte, kommt unmittelbar dahinter.

Aber auch jetzt ist das Warten inmitten der temporeichen Großstadtabläufe noch nicht vorbei: „Ich steige in die 162. Am Anhalter Bahnhof steigen alle Passagiere aus. Es ist sonderbar. Alle Menschen, die mit dem Anhalter Bahnhof abreisen, sind alt, ungeschickt und gebrechlich. Sie steigen eine halbe Stunde lang aus.“ Dass die Passagiere eine halbe Stunde lang aussteigen, ist natürlich eine maßlose Übertreibung. Schließlich dauert die Fahrt vom Winterfeldplatz bis zur Zimmerstraße insgesamt nur zwanzig Minuten. Was hier zum Ausdruck kommt, ist etwas anderes: das individuelle Zeitempfinden unglaublicher Langsamkeit, das sich insbesondere dann einstellt, wenn die Geschwindigkeiten drumherum sehr viel höher sind. Wenn die Lebensorganisation insgesamt optimiert und beschleunigt wird, werden die Störungen, die in ihr auftreten: das Warten an der Haltestelle, das Warten auf das Aussteigen der anderen Passagiere, umso mehr als Verlangsamung empfunden. Diese Verlangsamung kann dann viel eher als die Temposteigerung selbst Auslöser der modernen Form der Nervosität werden, wie sie allen voran Georg Simmel in seinen Arbeiten zur Mentalität des Großstädtlers als eines der hervorstechendsten Merkmale des modernen Menschen analysiert hat.

Anhand der Beschreibung einer Straßenbahnfahrt lässt sich insofern in Roths Text etwas erkennen über die Transformationen von zeitlicher Organisation, Umschlags- und Fortbewegungstakten der Großstadt zu Beginn des 20. Jahrhunderts, zum andern lässt sich etwas darüber erkennen, wie sich das individuelle Zeiterleben innerhalb dieser neuen Bedingungen verändert. Beachtenswert ist hierbei vor allem die merkwürdige Ungleichzeitigkeit, das Hin- und Herklappen zwischen dem Eindruck der äußeren Geschwindigkeit des Lebens und der Stadt einerseits, mit der das Individuum nicht mithalten kann, und auf der anderen Seite das Empfinden einer großen Verlangsamung, der das Individuum durch die reglementierten – und in ihrer Reglementierung nicht zuverlässigen – Organisationsprinzipien, wie der öffentliche Nahverkehr eines ist, ausgeliefert ist. Genauso wie der Mensch seiner Zeit hinterherhinkt, scheint auch die Zeit dem Menschen hinterherzuhinken.

Diese Ambivalenz, wie sie die Wahrnehmung von Geschwindigkeitssteigerung und Verlangsamung durch das Warten auf und das Fahren mit der Straßenbahn ausmacht, steht in engem Zusammenhang mit der Wahrnehmung des Stadtraums selbst, wie sie durch den Straßenbahnpassagier gemacht wird. Hinlänglich bekannt ist die These vom Unübersichtlichwerden und der Inkommensurabilität des urbanen Raums durch, gerade im Straßenverkehr sich offenbarende, Temposteigerungen aller Lebensbereiche qua technischer Innovation. An Roths Text aber lässt sich sehen, wie der technisierte Nahverkehr nicht nur Erregungsakkumulationen und die Auflösung fester Beobachtungsstandpunkte bewirkt, sondern umgekehrt auch zum Mittel der Raumerschließung, zum Organisationsmedium der Raumwahrnehmung und damit der Aneignung und – kommunikativen und repräsentativen – Verfügbarmachung der Stadt wird.

Der Fahrplan der Linie 162 (und der hinter ihr fahrenden 62) markiert in die Tücke des Vehikels die Ordnungspunkte, die die Stadt vor- und darstellbar machen: Winterfeldplatz, Anhalter Bahnhof, Wilhelmstraße Ecke Zimmerstraße:

„Ich warte am Winterfeldplatz in Schöneberg auf die 162 oder auf die 62. Beide fahren Richtung Zimmerstraße. [...] Einviertel vor acht kommt die 162. [...] Am Anhalter Bahnhof steigen alle Passagiere aus. [...] Acht Uhr fünf ist die 162 Ecke Wilhelmstraße angelangt.“

Der urbane Raum erhält durch das Straßenbahnnetz selbst eine Art Netzstruktur. Es gibt die dynamischen Bewegungslinien und die Knotenpunkte oder Relaisstellen, an denen die Bewegungslinien sich kreuzen. Die 3, die 10, die 71 und die 82, die ebenfalls am Winterfeldplatz halten, überschneiden sich mit Roths Linien an diesem Punkt, kommen aber von und fahren zu anderen Knotenpunkten und modellieren eine andere Strecke, die hier ungenannt bleibt. Das Liniennetz ordnet also den Stadtraum und stellt eine Struktur bereit, über die die Stadt kommunizierbar wird. Die Angaben von Haltestellen und Straßenbahnlinien markieren die Ordnungspunkte im Raum.

Hinter die Bedeutung dieser Koordinaten und Knotenpunkte der Straßenbahn scheint der konkrete Stadtraum erst einmal zurückzutreten. Stattdessen ist es viel eher so, dass die Struktur dieses Netzes im Verbund mit ihrer Funktionalität – oder in diesem Fall: ihrer Dysfunktionalität – einen mentalen Raum produziert. Das heißt, Roths Feuilleton suggeriert neben dem territorial-konkreten Raum eine Raumvorstellung, in der der bürokratische Apparat, wie er sich in der Moderne herausbildet, eine imaginäre Gestalt erhält.

Die moderne Urbanisierung geht mit einem rapide ansteigenden Bedarf an staatlichen und administrativen Steuerungs- und Normierungsmechanismen einher, die eine Zentralisierung staatlicher Autorität, die zumeist auch ihre Personalisierung bedeutete, aufhebt und durch einen Verwaltungsapparat ersetzt, der aufgrund seiner Größe und Dezentralisierung in seiner Gesamtheit kaum mehr fassbar ist. Die Be-

schreibungen, in denen im frühen 20. Jahrhundert versucht wird, diese enorm gewachsene Bürokratie darzustellen, zeichnen sich deshalb durchweg durch die Ambivalenz von umfassender Präsenz einerseits und Abwesenheit andererseits aus, was die Dingfestmachung seiner konkreten und materialen Macht- und Organisationsstrukturen angeht.

Immer wieder findet man daher Variationen von Beschreibungen eines gigantischen Apparats, der die Macht übernommen habe. An die exponierte und weithin sichtbare Stelle des Königs, schreibt beispielsweise Alfred Weber unter dem Titel *Der Beamte*, hat sich „ein riesenhaftes rechnerisches Etwas [ge]setzt, ein System, das mit einem toten Vor- und Nacheinander, brockenweisen Miteinander, seelenlosen Füreinander sich über alle Arbeit, alles Schaffen breitet.“⁶

Die bekanntesten literarischen Schilderungen dieses bürokratischen Apparats findet man sicher bei Franz Kafka, dessen Figuren sich in seinen riesenhaften und unübersichtlichen, alogisch funktionierenden Strukturen unwiederbringlich verfangen. Was bei Kafka zum klaustrophobischen Alptraum wird, hört sich bei Roth natürlich ganz anders an und wird von seiner vordergründig komischen Seite gezeigt. Trotzdem aber lässt sich in *Die Tücke des Vehikels* erkennen, dass der öffentliche Raum und damit dann natürlich immer auch das Individuum Reglementierungen unterworfen sind, die, will man Teilnehmer dieses Raums sein, ebenso wenig hintergebar wie diskutierbar und zuweilen noch nicht einmal nachvollziehbar sind. Im öffentlichen Nahverkehr wird diese Eigenwilligkeit und Undurchschaubarkeit des bürokratischen Apparats modellhaft erlebbar: „Ich warte am Winterfeldplatz in Schöneberg auf die 162 oder auf die 62. Beide fahren Richtung Zimmerstraße.“

Auch hier steckt schon etwas von dem abstrusen Doppelcharakter der Bürokratie: Überzieht der Nahverkehr die Stadt auf der einen Seite mit einem normierten Raum- und Zeitraster, so funktioniert er immer wieder auf vollkommen verquere Weise entgegen aller Regeln und Wahrscheinlichkeiten. Zwei Linien, die sich nur durch die Hunderterzahl in der Bezeichnung unterscheiden, fahren ganz offensichtlich dieselbe Route. Unklar bleibt, warum man für dieselbe Strecke zwei Linien braucht.

Aber das Ganze geht ja noch weiter und nimmt seinen, mittlerweile hinlänglich bekannten Verlauf: „Dreiviertel vor acht stehe ich am Winterfeldplatz. Es kommen: 3, 10, 71, 82. / Dann: 3, 10, 71, 82. Dann: 3, 10, 71, 82.“ Die Straßenbahnen kommen offenbar mit einer strengen Regelmäßigkeit. Nur – und das macht die Normierung wiederum undurchschaubar und unlogisch – weder die 162 noch die 62, die normalerweise in die Abfolge von 3, 10, 71, 82 eingegliedert sein müssten, biegen um die Ecke. Natürlich handelt es sich dabei nicht um eine beliebige Linie, – sonst

6 Weber, Alfred: „Der Beamte“, in: *Die neue Rundschau*, XXIter Jahrgang der freien Bühne, 1910, Bd. 4, S. 1321-1339, hier S. 1321f.

würde der Protagonist es ja auch gar nicht zur Kenntnis nehmen – , sondern um eben jene Linie, auf die er für seinen Weg zur Arbeit angewiesen ist. Wie anonym und abstrakt der bürokratische Apparat auch wahrgenommen werden mag, immer hat es gleichzeitig den Anschein, als würde sich seine Autorität gezielt gegen die eigene Person richten oder als würde er zumindest gerade dort nicht funktionieren, wo man auf seine Störungsfreiheit angewiesen ist.

Für die Ebene des Stadtraums kann mithin gesagt werden: Durch die Straßenbahn bzw. durch das System der Straßenbahnen werden nicht nur topographische Zusammenhänge darstellbar, sondern das gesellschaftliche Konstrukt als Lebensraum wird hier in seinen Auswirkungen erlebbar bzw. bildet sich darin ab. Das heißt, die Straßenbahn, die immer als Bestandteil eines Straßenbahnnetzes oder -systems gedacht werden muss, produziert auf der einen Seite Vorstellungen, auf der anderen Seite werden bestimmte Vorstellungen, die in dieser Zeit bestehen, am konkreten Gegenstand der Straßenbahn exemplifiziert, also bildhaft und symbolisch ausdrückbar. Die Straßenbahn ist gleichermaßen Auslöser und Möglichkeit der Versinnlichung bestimmter Inhalte.

Noch auf einer anderen Stufe wird der soziale Raum in Roths Feuilleton akut. Hierfür ist ein Blick ins Innere der Straßenbahn nötig: „Die Leute hängen an den Krawatten ihrer Reisegeossen. Neulich hing einer an meinem einzigen Rockknopf vom Winterfeldplatz die ganze Potsdamer Straße entlang. Seither befestige ich meine Knöpfe mit Stacheldraht.“ Neben dem sozialen Raum auf institutioneller, gesamtgesellschaftlicher Ebene unterliegt in der modernen Metropole auch der Raum, der in der intersubjektiven Kommunikation und Interaktion entsteht, wesentlichen Veränderungen.

In seinen Untersuchungen zur psychischen Disponiertheit des Großstädtlers hat Georg Simmel die Kategorien von Nervosität und Blasiertheit als typische Eigenschaften des modernen Menschen entwickelt. Nach Simmel ist Nervosität das Konglomerat aus innerer Aufgeregtheit und äußerer Bedrängnis, die durch Temposteigerung und dadurch resultierende Reizüberflutung ausgelöst wird. Zudem konstatiert Simmel, dass die Lebensumstände in der technisierten Großstadt auch eine vollkommen neue Art sozialer Konfrontation mit sich bringen.⁷ Was bei Roth lustig klingen mag – „Die Leute hängen an den Krawatten ihrer Reisegeossen.“ – ist ein Bild für diese unfreiwillige soziale Nähe, wie sie im modernen Großstadtleben vom Subjekt ertragen werden muss. Das Gedrängtsein, der enge physische Kontakt mit Fremden in der Straßenbahn ist eine solche soziale Konstellation, die das Individuum einer bisher nicht gekannten Form des sozialen Stresses, der Nervosität, aussetzt. In der Straßenbahn entsteht eine ad-hoc-Gesellschaft, in der der Einzelne den

7 Simmel, Georg: „Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung“, in: *Gesamtausgabe*, Bd. 11. S. 727.

paradigmatischen Erfahrungsmustern der Moderne – Masse und Anonymität – täglich mit unhintergebar Vehmlichkeit ausgesetzt ist.

Der Mensch muss deshalb ein Reservoir psychischer Schutzmechanismen ausbilden und als neuen Habitus verinnerlichen, die ihn vor der Überforderung durch äußere Erregungen und durch die körperliche Bedrängtheit bewahren. In der jüngeren Literatur zur Stadtforschung werden diese Anpassungsleistungen des Individuums an die Umstände der modernen Großstadt unter dem Stichwort der „inneren Urbanisierung“⁸ und der „outillage mental“⁹ diskutiert. In seiner zeitgenössischen Theorie findet Simmel hierfür den Begriff der typisch großstädtischen Blasiertheit als Vorgang der Abhärtung und mentalen Abschottung. „Neulich hing einer an meinem Rockknopf vom Winterfeldplatz an die ganze Potsdamer Straße entlang. Seither befestige ich meine Knöpfe mit Stacheldraht.“ Die Lakonie und vermeintlich selbstverständliche Pragmatik, mit der Roth seine Maßnahmen der Knopfbefestigung beschreibt, sind Ausdruck dieser Blasiertheit, die unter der Interpretation großstädtischer Arroganz sehr viel geläufiger ist.

Die neuen gesellschaftlichen Konfigurationen und damit der soziale Raum werden in Roths Straßenbahnfahrt auf zweierlei Weise dargestellt: einmal auf der Ebene des Strukturellen, indem abstrakte soziale Machtmechanismen am Beispiel der misslichen Straßenbahnfahrt eine Art Anschaulichkeit erhalten. Zum anderen auf der Ebene des konkret Körperlichen, indem das haptische Erlebnis der Bedrängtheit Ausdruck der sozialen Erfahrung von Vermassung und Anonymisierung wird, auf die das Individuum mit veränderten individuellen Verhaltensweisen reagieren muss.

Alle bisher angesprochenen Aspekte: die Verschiebung von Zeitorganisation und -empfinden, die Veränderung von Raumwahrnehmung und -darstellung wie auch die Neuordnung sozialer Zusammenhänge weisen dabei ein durchgängiges Prinzip auf, das man durch den gesamten Text hindurch verfolgen kann: den beständigen Wechsel zwischen Rationalität und Irrationalität.

Dieses Hin- und Herklappen zwischen Rationalität und Irrationalität findet sich zunächst in der Wahl des Motivs und der erzählerischen Grundhaltung des Textes. Geht es auf der einen Seite um etwas konkret Materiales – die Fahrt mit der Straßenbahn –, dann wird von dieser realen oder realistischen motivlichen Basis aus ins

8 Korff, Gottfried: „Mentalität und Kommunikation in der Großstadt Berlin. Notizen zur ‚inneren‘ Urbanisierung“, in: Kohlmann, Theodor/Bausinger, Hermann (Hg.): *Großstadt. Aspekte empirischer Kulturforschung*, S. 343-361.

9 Lindner, Rolf: „Offenheit – Vielfalt – Gestalt. Die Stadt als kultureller Raum“, in: Jaeger, Friedrich/Rüsen, Jörn (Hg.): *Handbuch der Kulturwissenschaften*, Bd. 3: Themen und Tendenzen, S. 385-398.

imaginativ Irrationale vorgestoßen, um dann aber immer wieder sofort und unmittelbar auf die materialen Zusammenhänge zu rekurren.

Dieses Changieren zwischen Rationalem und Irrationalem gilt für die Wahrnehmung der Fahrtakte der Straßenbahn. Dass seltsamerweise die 162 und die 62 dieselbe Strecke fahren, wurde schon gesagt. Dass nun aber weder die 62 noch die 162 kommen und anstelle dessen nur die „3, 10, 71, 82. / Dann: 3, 10, 71, 82, Dann: 3, 10, 71, 82“, erscheint erst recht irrational in einem System, in dem alles mit kontrollierter Regelmäßigkeit funktionieren soll. Dass nach einer halben Stunde die 162 kommt und direkt hinter ihr die 62, verstärkt diesen Eindruck nur noch.

Betrachtet man es von der anderen Seite, ist man durch diese Steigerung des vermeintlich Irrationalen schon wieder im Rationalen angelangt: Wenn die beiden Bahnen denselben Weg zurücklegen, und eine von ihnen hat – aus welchen Gründen auch immer – Verspätung, dann muss ganz zwangsläufig die hinter ihr fahrende Bahn eben diese Verspätung auch haben, weil das (Schienen-)System durch die Unmöglichkeit des Überholens diese Stauung bedingt.

Und auch diese Verspätung wird nun nachvollziehbar: Die 162, die kurz vor der 62 kommt, ist überfüllt. Sofort aber schlägt das Ganze wieder in ein eher irrationales Bild um: „Die 62, die knapp hinter der berstenden 162 läuft, ist leer. Der Schaffner hat einen Gähnkrampf.“ Warum, könnte man sich vernünftigerweise fragen, drängeln sich die Fahrgäste in der einen Bahn, während man direkt dahinter sehr viel komfortabler in einer leeren Bahn fahren könnte? Roth kommentiert das nicht, sondern, im Gegenteil, steigert diese absurde Szenerie noch: „Die 62, die knapp hinter der berstenden 162 läuft, ist leer. Der Schaffner hat einen Gähnkrampf. Die 162 und die 62 fahren in die gleiche Richtung. Ich steige in die 162.“ Er wiederholt noch einmal, das die beiden Straßenbahnen tatsächlich dieselbe Strecke fahren, um dann mit aller Selbstverständlichkeit – nachdem es schon absonderlich genug ist, dass sich überhaupt die Fahrgäste so ungleichmäßig über die Bahnen verteilen – auch noch in die überfüllte Bahn zu steigen.

Zweimal noch wird in den verbleibenden Zeilen des Feuilletons auf die leere Straßenbahn geschaut: „Hinten staut sich die 62. Sie ist leer. Der Schaffner gähnt noch immer.“ Kurz darauf, der Verspätete ist schon ausgestiegen und hat „Schweißspuren die ganze Zimmerstraße entlang wie ein Wolf“ gelassen, geht der Blick noch einmal zurück: „Und hinten fährt die 62. Leer, langsam. Der Schaffner gähnt.“ Die Szenerie in der Mischung von – im Gegensatz zu dem gehetzten Protagonisten – extremer Langsamkeit, dem unentwegt gähnenden Schaffner und der Absurdität einer im Gedränge des Großstadtverkehrs vollkommen leeren Straßenbahn verleiht diesem Bild fast traumartige Qualitäten, so dass nicht mehr mit Sicherheit entschieden werden kann, ob diese Passagen vom Protagonisten nur pointiert oder aber sogar imaginiert werden.

Gleiches gilt für die Schweißspuren, die der Erzähler in der Zimmerstraße hinterlassen haben will, nachdem er die Straßenbahnfahrt – einigermaßen ramponiert

zwar: „Mein Knopf hängt noch an einem Stacheldrahtfetzen.“ – überstanden hat. Einmal sei er wegen dieser Schweißspuren sogar schon auf die Polizei geladen worden, erklärt der Protagonist: „Wegen Irreführung der Behörden.“ Aber nicht nur die Behörden werden hier in die Irre geführt, sondern auch der Leser wird zumindest insofern irritiert, als nicht mehr klar zu unterscheiden ist, an welcher Stelle des Textes der Übertritt vom Rationalen, ans Konkrete sich Haltende, zum Irrationalen, Imaginierten erfolgt.

Dieses Hin- und Herklappen zwischen Rationalität und Irrationalität, das sowohl als produktionsästhetisches Prinzip festzustellen ist als auch für die Wahrnehmung des konkreten Gegenstands innerhalb des Textes – der Straßenbahn eben –, setzt sich fort bzw. besser: konglomeriert bereits in der Überschrift von Roths Feuilleton. Ohne dass zwingend vorausgesetzt sein muss, dass Roth die etymologische Bedeutung des Wortes „Tücke“ bekannt gewesen ist, findet sich das für diesen Text als durchgängiges Prinzip beschriebene Moment bereits in der ursprünglichen Bedeutung von „Tücke“ aufgehoben: „Tücke: mhd. Handlungsweise, Benehmen, Tun, Gewohnheit, [...] Seine heute abschätzige Bedeutung erhielt es durch die Zusammenstellung mit abschätzigen Adjektiven.“¹⁰ Wenn der eine Ursprung des Wortes „Tücke“ Handlungsweise und Gewohnheit bedeutet, dann steht der Begriff für das Regelmäßige und Geordnete und damit Berechenbare. Der andere Bedeutungsstrang des Wortes meint indes etwas scheinbar vollkommen Gegenteiliges: das Arglistige, das undurchschaubar Hinterhältige, das gerade nicht vorhersehbar und souverän handhabbar ist. Wiederum hat man es hier mithin mit dem Changieren zwischen Rationalität und Irrationalität zu tun.

Über diese rein etymologische Ebene hinaus lässt sich noch ein weiterer Bezug feststellen, der Roths Text in einen breiteren Bedeutungszusammenhang einordnet. *Die Tücke des Vehikels* nennt Roth seinen Text und spielt damit auf die Redewendung „Die Tücke des Objekts“ an, die Friedrich Theodor von Vischers in seinem Roman *Auch Einer. Eine Reisebekanntschaft* aus dem Jahr 1879 prägte.¹¹ Der Ich-Erzähler aus Vischers Roman macht auf einer Reise die Bekanntschaft eines skurrilen Mannes, der seinen Namen nicht verraten will und deshalb „Auch Einer“ genannt wird. Auch Einer ficht einen ständigen Kampf mit den Gegenständen seiner Umgebung (darüber hinaus auch mit seinen eigenen Körperfunktionen), die sich allesamt gegen ihn verschworen zu haben scheinen und alles Erdenkliche tun – nur eben nicht so funktionieren, wie er es gern möchte. Auch Einer entwickelt deshalb die Vorstellung einer Welt, in der Teufel und Dämonen hinter jeder „Tücke des Objekts“ stecken.

10 *Etymologie. Herkunftswörterbuch der deutschen Sprache*, bearbeitet von Drosdowski, Günther/Grebe, Paul u.a.

11 Vischer, Friedrich Theodor von: *Auch einer. Eine Reisebekanntschaft*.

Auch Einer war nach dem Ersten Weltkrieg eines der Lieblingsbücher akademischer Kreise in Deutschland, so dass man annehmen kann, dass auch Roth den Roman kannte. Zumindest werden ihm die Redewendung von der „Tücke des Objekts“ und ihre Hintergründe geläufig gewesen sein. Mit der Wahl seiner Überschrift legt er auf diese Weise bereits eine Lesart des Textes nahe. Es geht darum, die im Vertrauen sich verbergenden Absonderlichkeiten aufzudecken – die allerdings, um das Spiel zwischen Rationalem und Irrationalem auch hier weiterzuführen – gleichsam schon wieder als das Bekannte, Gewohnheitsmäßige gelten können: Natürlich ist es immer die eigene Straßenbahn, die nicht kommt, während alle anderen Takte eingehalten werden. Eben deshalb sind auch die Schweißspuren, die der Erzähler in der Zimmerstraße hinterlässt, ein wiederkehrendes Phänomen.

„Die Tücke des Vehikels“ heißt dann auf der einen Seite, dass die Straßenbahn – immer stellvertretend für den öffentlichen Nahverkehr insgesamt – das Planmäßige und Normierte ist, dessen Reglementiertheit so weit geht, dass sie als offensichtlichste Ausprägung einer Form umfassender bürokratischer Autorität und Kontrolle wahrgenommen wird, wie sie erst in der Moderne, vor allem natürlich in der modernen Großstadt an den Tag tritt. Gleichzeitig wird sie aber immer auch als etwas Arglistiges erlebt, das sich im alltäglichen Gebrauch als das widerspenstig Unkontrollierbare herausstellt. Gerade das macht nicht nur den wesentlichen erzählerischen Reiz aus, den die Straßenbahn als Motiv mit sich bringt. Es stellt auch allererst und immer wieder den Anlass des Erzählens selbst bereit.

Die abschließende Pointe des Textes ist aber noch eine andere. Zwar erzählt er von der Unzuverlässigkeit der Infrastruktur, in der Irregularität fast schon wieder eine Regel darstellt. Von dem reibungslosen Funktionieren einer anderen Infrastruktur, dem Pressenetz, wird indes mit aller Selbstverständlichkeit ausgegangen bzw. diese wird zumindest suggeriert. „10. Juli 1920“ ist *Die Tücke des Vehikels* datiert. Und der Text erscheint an eben diesem 10. Juli 1920 in der Zwölf-Uhr-Ausgabe der *Neuen Berliner Zeitung*. Nimmt man die Angaben über Uhrzeiten und Wegstrecken, die Roth respektive das Ich der Sprecher-Instanz machen, einmal ernst: Er ist um fünf nach acht an der Wilhelmstraße/Ecke Zimmerstraße, muss dann zu Fuß die Zimmerstraße bis zur Hausnummer 7, wo sich die Redaktionsräume der *Neuen Berliner Zeitung* befinden, hinuntergehen, schließlich in den dritten Stock steigen, so dass er keinesfalls vor viertel nach acht an seinem Schreibtisch sitzen kann. Gut dreieinhalb Stunden später kann der Leser – womöglich derjenige, der gerade in U-Bahn, Bus oder Straßenbahn sitzt – Roths Feuilleton über die morgendliche Fahrt von Berlin-Schöneberg nach Berlin-Mitte in der Mittagsausgabe der Zeitung lesen. Damit der Text seine volle Wirkung entfalten kann, muss Roth also darauf vertrauen, dass *Die Tücke des Vehikels* am Mittag genau des Tages erscheint, an dessen Morgen die tückenreiche Straßenbahnfahrt stattgefunden hat bzw. ihr Stattfinden behauptet wird.

3.

Die Störung genauso wie das reibungslose Funktionieren moderner Techniken, Apparate und Vernetzungen verbindet sich im frühen 20. Jahrhundert, nicht nur für Roth, mit einer Faszination, die von einer kaum auslotbaren Ambivalenz ist. Was in *Die Tücke des Vehikels* als Geste fatalistischer Schicksalsergebenheit eine absurde Komik entfaltet, wird in Roths *Bekennnis zum Gleisdreieck* aus dem Jahr 1924 zu einem Hohelied auf die Überlegenheit der Technik über den Menschen, das diese gewaltig, wenn nicht bedrohlich erscheinen lässt. Immer aber – ob nun durch ihr Funktionieren oder ihre Störung – ist Technik ein Phänomen, das in unhintergehbare Weise das Leben in der modernen Metropole bestimmt. Das gilt umso mehr dann, wenn sie in einer Form umfassender Vernetzung, als Infrastruktur auftritt.

Die These, die dieser Arbeit zugrunde liegt und die im Folgenden vor-, dargestellt und diskutiert werden soll, ist die, dass der öffentliche Nahverkehr diejenige Vernetzungstechnik ist, der in den Jahren zwischen 1870 und 1933 eine herausragende Bedeutung bei der Herausbildung des urbanen Raums und seiner Lebensverhältnisse zukommt. An Roths Feuilleton *Die Tücke des Vehikels* aus dem Jahr 1920 wurde in aller Skizzenhaftigkeit gezeigt, dass die Straßenbahn in ihrer speziellen Konfiguration als technisiertes Mittel des Transports und der Bewegung von Menschen, als neuer sozialer Raum und als eine, die abstrakten Mechanismen staatlicher Autorität versinnlichende, materiale Vernetzungsstruktur ganz wesentlichen Einfluss nicht nur auf die Wahrnehmung der Stadt und ihrer Gesellschaft, sondern auch auf die Beschreibungsmodelle eben dieser modernen Metropole und der modernen Gesellschaft hat.

Wenn sich die vorliegende Untersuchung nun insgesamt zur Aufgabe macht, die kulturanthropologischen, das heißt formenbildenden und verhaltenssteuernden Implikationen und Wirkungsweisen des öffentlichen Nahverkehrs der Jahre 1870 bis 1933 zu analysieren, dann geschieht das zum einen im Sinne einer kulturperspektivischen Erweiterung des Technikverständnisses, wie es seitens der jüngeren Philosophie, Soziologie und Ethnologie eingefordert wird. Noch immer auf den theoretischen Ansätzen Cassirers basierend, wird in diesen Positionen die Ablösung der ontologischen Betrachtung des Technischen durch das hermeneutische Prinzip zum zentralen Moment erklärt.

Eine Kulturperspektive der Technik, schreibt Karl H. Hörning in dem Band *Technik und Alltag* aus soziologischer Sicht und in expliziter Aufnahme einer Vokabel Cassirers, erhalte „durch diesen Ansatz den zentralen Auftrag – auch in einem so ‚materialistischen‘ Feld wie der Technik –, deren symbolischen Formen nachzu-

gehen, um so die Bedeutungen herauszufinden, die Menschen an die Dinge herantragen und diese an sie“.¹²

In Weiterführung dieses Gedankens soll im Folgenden nicht nur ein nach Gegenstand und Zeit eingeschränkter Bereich des Technischen zum Gegenstand der Untersuchung werden, es soll darüber hinaus ein grundsätzliches theoretisches Verfahren etabliert werden, um die Wirkungsweisen, Korrelationen und Wechselwirkungen von sozialen Strukturen, Artefakten und kultureller Symbolik mit den technisch-materialen Organisationsstrukturen einer Gesellschaft in Zusammenhang setzen zu können. Vorausgesetzt wird dabei ein Begriff der Technik, wie er sich aus den Faktoren der Modernisierung, das heißt insbesondere durch die Zunahme und Ausdifferenzierung der Alltagstechnik auf der einen Seite und durch die Institutionalisierung des technischen Fortschritts auf der anderen Seite, ergibt. Im Kontext der Moderne tritt Technik kaum noch als singulärer Apparat auf, sondern entfaltet ihre Wirkung im Wesentlichen innerhalb vernetzter Strukturen. Als moderne *Infrastrukturen* erweitern diese technischen Ensembles, die zur Grundlage aller gesellschaftlichen Austausch- und Organisationsprozesse werden, die tradierten Vorstellungen des Technischen.¹³

These dieser Arbeit ist, dass Infrastrukturen nicht nur die zentralen Organisationsmodi moderner Gesellschaften darstellen, sondern darüber hinaus auch das materiale Fundament kultureller Konstellationen bilden. Sie präfigurieren kollektive Sinnsysteme und stellen gleichzeitig das Bildreservoir bereit, an das kulturelle Bedeutungszusammenhänge gekoppelt werden. Technik bzw. Infrastruktur ist demnach zum einen konstitutive Basis von Kultur. Zum anderen ist sie aber auch internes Beschreibungsmodell, an dem kulturelle und vor allem auch kulturkritische Diskurse festgemacht werden.

In Anbetracht dessen wird eine kulturelle Theorie der Infrastruktur, wie sie im Folgenden zu erarbeiten sein wird, eine Theorie ihrer *medialen* Wirkungspotentiale sein. Eine solche *Theorie der Inframedialität* basiert auf vier Grundannahmen. Sie begreift Infrastruktur 1.) als *Inframedium*, das den – zum Teil im Verborgenen liegenden – unhintergehbaren Organisationsmodus der Gesellschaft bildet. 2.) als *Inframedium*, das die materiale technische Voraussetzung von Kommunikation und der Übertragung sozialer Energie zur Verfügung stellt. Die Theorie der Inframedialität versteht Infrastruktur weiterhin 3.) als *Inframedium*, das Informationen formiert, transportiert und damit die Wahrnehmungsdispositionen transformiert und

12 Hörning, Karl H.: „Technik im Alltag und die Widersprüche des Alltäglichen“, in: Joerges, Bernward (Hg.): *Technik im Alltag*, S. 67.

13 Zur Geschichte und zum Begriff der Infrastruktur vgl. die Arbeiten Dirk van Laaks, auf die sich diese Untersuchung im Wesentlichen stützen wird.

bedingt und schließlich 4.) als *Inframedium*, das neue rhetorische und formale Konzepte der Textproduktion generiert.

Eine Theorie der Inframedialität gründet zudem auf der Annahme einer doppelten Medialität von Infrastruktur, derzufolge Infrastruktur als grundlegender materialer Organisationsmodus moderner Gesellschaft diejenige technische Vernetzung bereitstellt, auf deren Basis jede soziale und ästhetische Kommunikation allererst erfolgen kann. Sie wird insofern zur vorgeordneten Bedingung von Medialität überhaupt. Darüber hinaus wird Infrastruktur selbst zum Träger von Medialität, indem sie Informationen, Personen und Güter – mithin soziale Energie – präfiguriert und überträgt. Hierdurch werden die Wahrnehmungsformen formiert, die sich als neue ästhetische und formale, aber auch schlicht als inhaltliche Konzepte in die kulturelle Produktion einschreiben. Die materialen Konfigurationen werden aus der Perspektive einer Theorie der Inframedialität zu Trägern codierter Bedeutungen und Symbole und somit zu Trägern von Kommunikation. Gewendet wird sich damit gegen einen kommunikationstheoretischen Monismus, wie ihn allen voran Habermas vertritt und theoretisch ausgearbeitet hat, demzufolge Kultur und kulturelle Kommunikation einzig mit sprachlicher Verständigung gleichgesetzt wird.

Nur am Rande untersucht werden kann in dieser Arbeit indes der umgekehrte Aspekt medialer Einflussnahme, obwohl er durchaus beachtenswert ist: Die Frage, inwiefern kulturelle Entwürfe von Infrastruktur auf die realen Zusammenhänge und Konzepte von Infrastruktur zurückwirken. Unter dem Stichwort einer Imagologie von Infrastruktur würde eine solche Perspektive in den Blick nehmen, inwiefern technische Entwürfe und ihre Realisierungen an die ästhetisch-imaginativen Produktionen, die ihnen vorausgehen, gekoppelt sind.¹⁴

Nicht erst an der realen Maschinerie entzündet sich folglich das imaginative und symbolische Potential, sondern zu beobachten ist gleichsam, dass technische Zusammenhänge in den so genannten „technischen Sagen“ vorausgenommen bzw. zumindest antizipiert werden.¹⁵ Zumeist handelt es sich dabei nicht um vermeintliche utopische Wunderwerke, sondern um solche Techniken, die unmittelbar vor ihrer Realisierung stehen. Der Volkskundler und Germanist Hermann Bausinger weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass technische Sagen zwar einerseits als Vorstufen technischer Entwicklung verstanden werden müssen, andererseits aber auch gerade sie es sind, die, indem sie häufig vom – meistens bösen – Zauber der Maschinerien berichten, allererst den Boden für einen Widerstand gegen die neuen Techniken bereiten.¹⁶ Damit kann der Imagologie von Technik bzw. Infra-

14 Vgl. etwa Felderer, Brigitte (Hg.): *Wunschmaschine – Welterfindung. Eine Geschichte der Technikvisionen seit dem 19. Jahrhundert.*

15 Vgl. Huizinga, Johan: *Homo ludens. Vom Ursprung der Kultur im Spiel*, S. 165.

16 Vgl. Bausinger, Hermann: *Volkskultur in der technischen Welt*, S. 24ff.

struktur spätestens seit dem 19. Jahrhundert zumindest einiger Anteil an der technikfeindlichen Kulturkritik zugesprochen werden.¹⁷

4.

In seinem Aufsatz *Perspektiven einer Philosophie der Technik*¹⁸ aus dem Jahr 2000 stellt Hans Poser einige grundlegende Überlegungen zum gegenwärtigen Verhältnis von Philosophie und Technik an, die symptomatisch für den gesamten Bereich geisteswissenschaftlicher Theoriebildung sind. In der gegenwärtigen Philosophie genauso wie in der Kulturwissenschaft, so Poser, fehle es noch immer an einer Kulturtheorie der Technik. Der Grund für diesen Mangel sei, dass der Wirkungskoeffizient von technischen Apparaten und Verschaltungen nach wie vor aus dem herausgerechnet werde, was im eigentlichen Sinne als kulturelle und geistig-anthropologische Entwicklung veranschlagt wird.

Wenn Poser sich im Gegensatz dazu für eine „rettende Kritik der Technikkritik“¹⁹ stark macht, dann lässt sich diese Forderung programmatisch über die vorliegende Untersuchung setzen. Versteht sich doch die Herausarbeitung einer Theorie der medialen Wirkungen von Infrastrukturen als Freilegung der kulturellen und so-

17 Wenn Bausinger grundsätzlich zu dem Urteil kommt, dass Techniken weitaus besser und unkomplizierter in die Volkskultur eingegliedert werden als gemeinhin angenommen, dann bezieht er den Krisenbefund, der sich aus der Wirkung technischer Sagen ergeben kann, vorzugsweise auf gesellschaftliche Konstellationen, denen der Überbau im weitesten Sinne abhanden oder zumindest doch brüchig geworden ist, und in denen stattdessen das Verdikt umfassender Rationalität durchzusetzen versucht wird: „Widerstände gegen die Technik scheinen sehr viel eher dort aufzutreten, wo sie in eine weniger festgefügte und vor allem in eine im ganzen ‚realistischere‘ Welt einbricht, in welcher die übersinnlichen Ordnungen des Magischen und auch des Religiösen nicht mehr verpflichtend alle neuen Erscheinungen auf ihre Mitte beziehen und so dem Herkömmlichen einfügen.“ (Bausinger, Hermann: *Volkskultur in der technischen Welt*, S.29) Mit Blick auf den in dieser Arbeit zugrundegelegten Untersuchungszeitraum an der Schwelle zum 20. Jahrhundert wird dieser Befund besonders instruktiv, lässt sich doch eine Verbindung schlagen zwischen den zahlreichen Krisenbefunden – Lukács’ berühmte Rede von der „transzendentalen Obdachlosigkeit“, Simmels Befund vom „Ende der Religion“, um nur einige zu nennen – und dem verstärkten Auftreten technikkritischer bis technikphobischer Bilder und Metaphern.

18 Poser, Hans: „Perspektiven einer Philosophie der Technik“, in: *Allgemeine Zeitschrift für Philosophie*, Heft 2.5.1 (2000), S. 99-118.

19 Ebd., S. 105.

zialen Impulse, Konfigurationen und Entwicklungen, die an die Etablierung neuer technisch-infrastruktureller Systeme gekoppelt sind.

Trotz vereinzelter Ansätze zu einer Kulturtheorie der Technik – Poser verweist auf Heinrich Becks aus dem Jahr 1979 stammende Arbeit *Kulturphilosophie der Technik*²⁰ – lässt eine genuine Forschungsperspektive noch immer auf sich warten. Obwohl in zahlreichen Analysen der Mensch als Mängelwesen diskutiert wird, das Technik zur Ausbildung seiner eigentlichen Lebensweisen bedürfe,²¹ ist hieraus bisher keine Anthropologie der Technik hervorgegangen, die ein tragfähiges Modell kollektiver Intentionalität beinhalten und damit die Kulturperspektive eröffnen würde.²²

Wenn Poser angesichts der Geschichte der Technikphilosophie eine Kulturphilosophie der Technik für notwendig hält, dann meint das nun aber nicht nur eine Erweiterung des Zuständigkeitsbereichs der Philosophie, der sich mit einer Modifikation der Bewertungsschemata verbindet. Viel mehr noch geht es um die Durchsetzung eines bestimmten erkenntnistheoretischen Zugriffs. Poser konstatiert, es sei vermessen zu glauben, dass sich so etwas wie das Wesen der Technik im Allgemeinen feststellen ließe. Stattdessen müsse und könne es nur darum gehen, ihre spezifischen Wirkungen herauszuarbeiten.²³ Im Sinne Kants könnte man sagen, eine Technikphilosophie sei vom Menschen her aufzubauen, nicht von einem platonischen Reich der Zwecke und idealen Lösungsgestalten.

„Die vergeblichen Versuche, das Wesen der Technik philosophisch zu bestimmen“, urteilt auch Walter Ch. Zimmerli in *Technologie als Kultur*,

„haben uns – bei aller Einsicht, die aus ihnen resultierte – gelehrt, daß das ‚Wesen‘ der Technik nicht ein für allemal bestimmt, sondern nur je und je durch ihren Gebrauch festgelegt werden kann. Und zwar haben wir das mit Bestürzung daraus lernen müssen, daß nicht, was Technik ist, sondern was sie bewirkt, uns bedingt.“²⁴

Diese Akzentverschiebung hin zu einem deutenden Umgang mit Technologie macht, in Anschluss an den von ihm geforderten Paradigmenwechsel: „Technik *ist* Kultur!“, auch der Techniksoziologe Günter Ropohl zum Grundgedanken seiner

20 Beck, Heinrich: *Kulturphilosophie der Technik*.

21 Vgl. u.a. Platon: *Protagoras* 320c-322a oder Gehlen, Arnold: *Die Seele im technischen Zeitalter*.

22 Der vereinzelt Ansatz von Hans Sachsse: *Anthropologie der Technik*, ist bisher nur in nicht erwähnenswerter Form fortgeführt worden.

23 Poser, Hans: „Perspektiven einer Philosophie der Technik“, in: *Allgemeine Zeitschrift für Philosophie*, Heft 2.5.1 (2000), S. 103.

24 Zimmerli, Walther Ch.: *Technologie als Kultur*, S. 92.

*Systemtheorie der Technik.*²⁵ Zwar führt Ropohl seinen Technikbegriff auf die Realtechniken zurück, will daraus aber ebenfalls keine Wesensdefinition der Technik abgeleitet wissen. Stattdessen zielt er auf ein handlungstheoretisches Systemkonzept und nimmt ebenso wie die vordem genannten Positionen eine Perspektivverlagerung zum Anthropologischen und zur Wirkungsebene vor. Anvisiert wird, ähnlich wie in zeitgleich formulierten ähnlichen Positionen aus dem Bereich der Geisteswissenschaften,²⁶ die Idee einer grundsätzlichen Verschiebung von der Erkenntniswissenschaft hin zu einer Hermeneutik, die realtechnische, systemtheoretische und kulturanthropologische Dimensionen einschließt.

Wenn es in dieser Untersuchung darum gehen soll, Überlegungen zu einer Theorie der Medialität von Infrastrukturen anzustellen, dann ergibt sich aus der ange deuteten Prämissenverschiebung von der Ontologie zur Hermeneutik zweierlei. Zum einen müssen, wenn es darum geht, die auf breiter Basis erfolgenden sozialen Wirkungsmechanismen von Technik zu analysieren, zwangsläufig Techniken des Alltags in den Mittelpunkt der Betrachtung rücken. Anders als die Industrietechniken, in denen bestimmte Formen der funktionalen Rationalität zwar in sehr viel geschlossenerer Gestalt auftreten, steht die Alltagstechnik an der Schwelle zur Lebenswelt – um einen Ausdruck zu verwenden, der traditionell der technikkritischen Perspektive zugeschlagen wird.²⁷ Mehr noch: Sie überschreitet diese Grenze und kann deshalb wesentlichen Einfluss auf die individuelle und kulturelle Sozialisation nehmen.²⁸

Andreas Reckwitz weist auf diesen Zusammenhang hin, wenn er daran erinnert, dass der Abschied von Ontologie und klassischer Erkenntnistheorie sowie die Entstehung von Philosophien der symbolischen Organisation von Wirklichkeit, wie sie maßgeblich von Richard Rorty betrieben wurde, eng verbunden ist mit dem, was Charles Taylor als die Tendenz zur „affirmation of ordinary life“²⁹ im neuzeitlichen Denken charakterisiert hat: „Die Philosophie interessiert sich immer weniger für die außeralltäglichen Konstellationen, vor allem die der ‚theoria‘ und reinen ‚Erkennt-

25 Ropohl, Günter: *Eine Systemtheorie der Technik*, vgl. insbesondere S. 315 und 319.

26 Vgl. auch die verhältnismäßig frühe Problematisierung bei Lenk, Hans: *Zur Sozialphilosophie der Technik*, S. 17ff.

27 Ursprünglich stammt der Begriff der Lebenswelt von Edmund Husserl. Prominenz im eigentlichen Sinne bekam er aber durch die für Habermas' Werk zentrale These von der Dichotomie von Lebenswelt und System.

28 Joerges weist zudem darauf hin, dass Alltagstechnik mehr als Industrietechnik immer in Zusammenhang mit einer grundsätzlichen infrastrukturellen Vernetzung steht bzw. in Formen von Infrastruktur besteht. Joerges, Bernward: *Technik und Alltag*, S. 55.

29 Taylor, Charles: *Quellen des Selbst. Die Entstehung der neuzeitlichen Identität*, 3. Kapitel.

nis', als für die Art und Weise, wie das konkrete Alltagsleben, die gewöhnliche sozial-kulturelle Welt, strukturiert ist.“³⁰

Damit löst sich nicht nur ein an ontologischen Begrifflichkeiten orientierter Philosophiebegriff auf, sondern die zunehmende Fokussierung des Alltags ist auch gleichbedeutend mit einem Abstandnehmen von der traditionellen System-Lebenswelt-Dichotomie. Wie von Bausinger in seinen Ausführungen zur Volkskultur dargestellt, muss eine Analyse des Alltags zu der Einsicht führen, dass das Technische als kultureller und zugleich im weitesten Sinne natürlicher Faktor in die Formierungs- und Entwicklungsprozesse von Gesellschaften eingreift.

Zum zweiten ergeben sich aus der Prämissenverschiebung von der Ontologie hin zur Hermeneutik wesentliche Kriterien für die Wahl einer adäquaten Analyse-methode der medialen Wirkungen von Technik. Wenn es darum geht, das symbolische Reservoir zu erkunden, wie es zu einer bestimmten Zeit aus den Wirkungen von Technik entsteht, dann erscheint es nur folgerichtig, dies auf dem Feld der Literatur und mit den Methoden einer um kulturwissenschaftliche Aspekte erweiterten Literaturwissenschaft vorzunehmen. Nicht nur als Kondensat allgemeingesellschaftlicher Motive und Vorstellungen kann Literatur dabei gelten, der ein imaginativ-interpretativer Mehrwert immer schon beigegeben ist. Sondern aus der Analyse insbesondere ästhetisch-formaler Entwicklungen lässt sich auch der – bewusst oder unbewusst auftretende – mimetische und formenbildende Einfluss der Technik innerhalb der Kultur bestimmen. Literatur fungiert in von Technik bedingten kulturellen und sozialen Transformationsprozessen als eine Art Seismograph, der die kurzfristigen Erschütterungen und die längerfristigen Entwicklungen aufzeichnet.

Es wird insofern in dieser Arbeit ein Diskussionszusammenhang, der in der Geschichte von Philosophie und schließlich auch Soziologie wesentliche Bedeutung eingenommen hat, in den Untersuchungsraum der Literatur übertragen. Dabei handelt es sich, das sollte an den sich formierenden Forderungen nach einer hermeneutischen Wende in der Technikphilosophie deutlich geworden sein, nicht um eine willkürliche Setzung. Vielmehr stellt Literatur dasjenige Medium bereit, innerhalb dessen die notwendige methodische Verschiebung, von der reinen Erkenntnisgewinnung hin zum Wirkungsaspekt, schon angelegt ist.

Hinzu kommt die Eigenschaft von literarischen Texten, direkt und komplex auf kulturelle und soziale Diskurse der Außenwelt reagieren zu können, indem sie diese abbilden, kritisieren, imitieren, konterkarieren oder aber unbewusst aufnehmen. Gleichsam besitzen literarische Texte eine ästhetische Dimension, durch die man Veränderungen der Produktionsweisen und Stilikonen, die auf zeitspezifischen kulturellen Wahrnehmungsmustern und deren Veränderungen und damit auf Trans-

30 Reckwitz, Andreas: *Die Transformation der Kulturtheorien. Zur Entwicklung eines Theorieprogramms*, S. 39f.

formation der Wirklichkeit basieren, ablesen kann. Zudem sind literarische – und aufgrund der Schnelle ihrer Produktion insbesondere feuilletonistische – Texte in der Lage, aktiv auf die veränderten Rezeptionsbedingungen in der Gesellschaft, mithin auf die Transformationen des sozialen, infrastrukturell konstituierten und modifizierten Raumes zu reagieren. Und nicht zuletzt arbeiten literarische Texte immer auch an den Vorstellungen und Bildern mit, die eine Gesellschaft sich von bestimmten Techniken macht. Damit verstärkt Literatur deren Kultur transformierende Kraft.

5.

Wenn in dieser Arbeit mit literaturwissenschaftlichen Methoden ein aus ihrem klassischen Verständnis herausfallender Gegenstand untersucht werden soll,³¹ dann wird die kulturwissenschaftliche Wende in den Geisteswissenschaften auch auf dem Gebiet der Textwissenschaft vollzogen.³² Es werden deshalb in der vorliegenden Untersuchung nicht nur die klassischerweise zum literarischen Reservoir zählenden Texte die Materialgrundlage bereitstellen. Neben feuilletonistischen, philosophischen und soziologischen sollen auch technik- und verwaltungswissenschaftliche genauso wie populärkulturelle Zeugnisse herangezogen werden, die wiederum auf ihr imaginatives und metaphorisches Potential hin gelesen werden.

Gefolgt wird damit dem Konzept des New Historicism, der – als wesentliche methodische Neuerung von Seiten der Literaturwissenschaft im Zuge der Bewegung des *cultural turn* – die Öffnung des Literaturbegriffs hin zu nicht-literarischem Material und zeichentragenden Medien insgesamt vornimmt, also die Abgrenzung von Texten nach außen wie die Abgrenzung gegen nicht-fiktionale Texte aufhebt. Die Vertreter des New Historicism verstehen diese Erweiterung des

31 Zur Geschichte von Literaturwissenschaft und Technik vgl. die Arbeiten von Harro Segeberg und Götz Großklaus.

32 Claus-Michael Ort schreibt über das Produktive dieses Transfers von Methoden und Disziplinen: „Wenn sich nicht nur Ethnographen, sondern auch Alltags- und Mentalitätshistoriker stärker auf Texte – auch literarische – als Medien kultureller Selbstausslegung besinnen und Literaturhistoriker umgekehrt auch hochbewerteter kanonischer Literatur im Rahmen einer Poetik der Kultur außerliterarische Aussagequalitäten zubilligen, dann ergänzen sich die kulturwissenschaftliche Erweiterung der Textwissenschaft und eine text- und zeichenwissenschaftliche Erweiterung der Kulturwissenschaft wechselseitig.“ Ort, Claus-Michael: „Was leistet der Kulturbegriff für die Literaturwissenschaft? Anmerkungen zu einer Debatte“, in: *Mitteilungen des Deutschen Germanistenverbandes*, Heft 4 (1999) 46. Jahrgang, S. 541.

klassischen Textbegriffs als adäquaten Umgang nicht nur mit Literatur. Er wird auch da zum Mittel, wo es darum geht, grundsätzlich die Entwicklungen und Veränderungen von Kultur nachvollziehbar und beschreibbar zu machen.

Der New Historicism hebt mithin nicht nur die klassische Trennung von Text und Kontext auf: Der historische Hintergrund wird „selbst zum Interpretandum; er kann keine privilegierte Autorität haben, die außerhalb des Textes zu lokalisieren wäre: Der background eines Textes ist selbst ein Komplex von Texten.“³³ Der New Historicism interessiert sich auch nicht mehr in dem Maße für das Verhältnis von Text und Autor, wie es innerhalb der klassischen Hermeneutik üblich gewesen ist. Auch die Fokussierung von Binnenstrukturen und -logiken von Texten, wie sie die dekonstruktivistische Analyse bestimmte, treten in den Hintergrund. Verstand die radikale Hermeneutik Literatur als „hochkulturelle Selbstkommentierung der Moderne, die individuelle und kollektive ‚Bildung‘ ermöglichen sollte“, so galt dem Poststrukturalismus die Literatur in der Moderne als „autonomes System von Texten“, das „im Prinzip separiert von anderen gesellschaftlichen Sphären“ existiert.

Der New Historicism hingegen „versteh literarische und nicht-literarische Texte als modernespezifische Medien einer diskursiven Produktion und Veränderung kultureller Codes“.³⁴ Eine solche, um die kulturwissenschaftliche Perspektive erweiterte Literaturwissenschaft beschränkt sich nicht auf die klassischen Fragen der Textwissenschaft, mithin neben den inhaltlichen auf ästhetische, strukturelle und stilistische Fragestellungen, sondern überschneidet sich mit denen von Soziologie, Geschichtswissenschaft und Ethnologie. Entscheidendes Strukturierungswerkzeug dieser Methode ist der Diskursbegriff, vermittels dessen Gegenstände aus den verschiedenen Medien, das heißt kulturellen Bereichen und Kontexten, in einen Zusammenhang der Vergleichbarkeit gestellt werden können, indem sich die Diskurse als Fäden durch die verschiedenen Medien ziehen und so eine Verbindung zwischen dem scheinbar Getrennten schaffen: „Aufgabe einer Diskursanalyse ist es dementsprechend, die ‚Repräsentationsformen‘ eines Diskurses zu beschreiben, die spezifischen Gestalten und Funktionen, die er im jeweiligen Medium innehat.“³⁵ Intertextualität wird zur Eigenschaft nicht nur von Texten in klassischem Sinne, sondern zum Prinzip einer ganzen Kultur.

33 Kaes, Anton: „New Historicism: Literaturgeschichte im Zeichen der Postmoderne?“, in: Eggert, Hartmut (Hg.): *Geschichte als Literatur*, S. 56-66.

34 Reckwitz, Andreas: „Die Kontingenzperspektive der ‚Kultur‘. Kulturbegriffe, Kulturtheorien und das kulturwissenschaftliche Forschungsprogramm“, in: *Handbuch der Kulturwissenschaften*, Bd. 3, S. 13.

35 Baßler, Moritz: „New Historicism – Literaturgeschichte als Poetik einer Kultur“, in: ders. (Hg.): *New Historicism*, S. 14.

Natürlich wäre es vermessen zu glauben, in der unendlichen Menge von Material, das nur einen einzelnen Diskurs einer Zeit ausmacht, auch nur annähernd einen Grad von Vollständigkeit herstellen bzw. in der Analyse berücksichtigen zu können. Immerhin aber leistet der New Historicism ein „Bewußthalten der historischen Komplexität“,³⁶ um darüber hinaus aber den Anspruch auf Vollständigkeit selbst für sinnlos zu erklären. Wir können uns, heißt es bei Stephen Greenblatt, dem Begründer des New Historicism,

„weder mit statistischen Tabellen zufrieden geben, noch haben wir die Geduld, tausende von Geschichten zu erzählen, jede mit ihren leichten Variationen. Das Problem ist nicht nur mangelnde Geduld, sondern eine Art Hoffnungslosigkeit: auf tausend Geschichten würden weitere tausend folgen, und dann weitere, ohne dass ausgemacht wäre, daß wir dem gesuchten Verständnis näherkommen. Demnach nehmen wir von den Tausenden eine Handvoll ins Auge fallender Gestalten in Beschlag, die viel von dem zu umfassen scheinen, was wir brauchen, und die sowohl ein intensives, individuelles Interesse belohnen als auch den Zugang zu umfassenderen kulturellen Mustern versprechen.“³⁷

Es kann nicht darum gehen, einen unkategorialen Materialwust zu akkumulieren, aus dem sich „totalisierende[n] Gesamtbehauptungen“ vermeintlich ergeben, sondern das entscheidende Vermögen besteht darin, vermittelt „Mut zur Auswahl“ und der „Kunst der Darstellung“ den Stoff so zu formieren, dass sich eine „Poetik der Kultur“³⁸ aus ihm generiert.

Der New Historicism stellt ein theoretisches Konzept bereit, das in idealer Weise dazu geeignet scheint, die medialen Wirkungen von Infrastrukturen als Theorie der Inframedialität zu erarbeiten, indem er durch die Öffnung des Textbegriffs und durch die Aufhebung der ausschließlichen Konzentration auf das Verhältnis von

36 Ebd., S.13.

37 Greenblatt, Stephen: „Selbstbildung in der Renaissance. Von More zu Shakespeare“, in: Baßler, Moritz (Hg.): *New Historicism*, S. 42. (EA: *Renaissance Self-Fashioning. From More to Shakespeare*, Chicago/London 1980, S. 6.). Aufschlussreich ist, dass das, was Greenblatt hier für die horizontale Ebene formuliert, die notwendige Eingrenzung des zu berücksichtigenden Materials, dem entspricht, was für die vertikale Ebene Clifford Geertz mit seiner Anekdote über die übereinander gestapelten Schildkröten markiert (s.u.): das Rekurrieren auf die materialen Referenzobjekte und der Verzicht darauf, in immer abstraktere Tiefen einer Kultur vordringen zu wollen, um auf diese Weise der Verwässerung des Methodenapparats wie der Erkenntnisse vorzubeugen.

38 Baßler, Moritz: *New Historicism – Literaturgeschichte als Poetik einer Kultur*, in: Ders. (Hg.): *New Historicism*, S. 18f.

Autor, Aussageintention und Textgestalt dezidiert das kulturelle Ganze einer Zeit in seinen Wechselwirkungen in den Blick nimmt.

Die These, dass Infrastruktur, also das technisch-organisatorische Fundament einer Gesellschaft, dabei zum wesentlichen Bedeutungsträger und mithin zur Diskurs formierenden Größe wird, und dass es deshalb ein nicht nur sinnvoller, sondern notwendiger und bisher zu Unrecht übergangener Untersuchungsgegenstand ist, wenn es darum geht, eine Poetik der Kultur zu entwickeln, verknüpft das Konzept des New Historicism mit den jüngsten Forderungen der Techniksoziologie und -philosophie nach Anerkennung der Bedeutung von Technik als Teil der Kultur und nicht als deren Widerpart zum ersten und nach einer daran sich anschließenden Analyse der sinnstiftenden und symbolischen Potentiale von Technik zum zweiten.

Die Notwendigkeit der Erarbeitung einer Theorie der medialen Wirkungen von Infrastruktur ist demnach von zwei Seiten motiviert. Zum einen durch eine allgemeine methodische Tendenz: durch den *cultural turn* in den Kulturwissenschaften, der eine methodische Öffnung und eine Erweiterung der in den Blick zu nehmenden Gegenstände bedeutet, wie sie der New Historicism speziell für die Literaturwissenschaft zugrunde legt. Hierbei handelt es sich um eine sich eher von außen dem Gegenstand nähernde Motivation. Die aber korrespondiert mit einer aus dem Gegenstand selbst – der Technik – entspringenden methodischen Entwicklung, wie sie von Seiten der aus den verschiedenen Disziplinen stammenden Techniktheoretiker reklamiert wird, die das negative, kulturfeindliche Bild der Technik, wie es die theoretischen Konzepte seit jeher dominiert hat, nicht länger gelten lassen wollen: eine hermeneutische Auseinandersetzung und Auslegung technischer Apparate und Strukturen und ihrer kulturellen Bedeutung, ohne dabei die Bindung ans Empirische zu verlieren.³⁹

Nicht zu vergessen ist natürlich das literaturhistorische Erkenntnisinteresse, das dieser Arbeit zugrunde liegt. Während andere Techniken, wie die Eisenbahn im Jahrhundert zuvor oder das Auto, das die Attraktivität der Nahverkehrsmittel bald überholen wird, in den letzten Jahren verstärkt in das Interesse der Literaturwissenschaft gerückt sind, kann man vergleichbares für den öffentlichen Nahverkehr nicht feststellen.⁴⁰ Das gilt zum einen für die systematische Untersuchung der Bedeutun-

39 Allen voran Günter Ropohl macht darauf aufmerksam, dass die Technikphilosophie neben ihrer Tendenz zur Reduzierung des Technischen auf das Andere der Kultur vor allem auch daran krankte, dass die Einbettung in die empirischen Wissenschaften weitestgehend ausgeblieben ist. Erst seit den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts ist eine zunehmende Einbeziehung der materialen Grundlagen zu verzeichnen. Ropohl, Günter: *Technologische Aufklärung*, S. 13.

40 Ausnahmen bilden Roskothen, Johannes: *Verkehr. Zu einer poetischen Theorie der Moderne* und Müller, Dorit: „Faszination Untergrund: Die Berliner U-Bahn in der Literatur

gen des Nahverkehrs in durchaus bekannten Texten wie Döblins Roman *Berlin Alexanderplatz* oder Musils *Mann ohne Eigenschaften*. Es gilt aber vor allem auch für die schier unüberschaubare Anzahl von Texten aus dem Feuilleton, das nicht nur parallel zum Nahverkehr zu expandieren beginnt, sondern den urbanen Verkehr immer wieder ins Zentrum oder aber auch in die Peripherie seines Beobachtens und Schreibens rückt. Das ist umso erstaunlicher, als er doch diejenige verkehrstechnische Neuerung ist, durch die der Alltag in der Großstadt wesentlich geprägt ist.

6.

Ein Erklärungsmodell von Kultur an die materialen Strukturen der Gesellschaft zu koppeln – und damit bei diesen enden zu lassen – fällt schnell dem Vorwurf anheim, eine unzulängliche Verkürzung und Simplifizierung des kulturellen Prozesses und seiner Bedingungen zu vollziehen. Jenseits theoretischer Elaboriertheit und umso überzeugender erscheint in diesem Zusammenhang die Widerlegung dieser Einwände, die der Kulturtheoretiker Clifford Geertz im Zuge der Darlegung seines Erklärungsmodells kultureller Praktiken und Symbolzusammenhänge vornimmt. Am Beispiel einer indischen Erzählung, die Geertz in Erinnerung ruft, werden in anekdotischer Form einerseits die Konsistenz und zugleich die in pragmatischer Hinsicht bestehende Alternativlosigkeit dieser Weise und Bedingtheit kultureller Erkenntnisgewinnung verdeutlicht. Der besagten Erzählung zufolge habe man einem Engländer erklärt,

„die Welt stehe auf einem Podest, das auf dem Rücken eines Elefanten stehe, der selbst wiederum auf dem Rücken einer Schildkröte stehe; und dieser Engländer fragte daraufhin [...], worauf denn die Schildkröte stehe? Auf einer anderen Schildkröte. Und diese andere Schildkröte? O Sahib, dann kommen nur noch Schildkröten, immer weiter hinunter.“⁴¹

Im Bild der übereinander gestapelten, ins Unendliche sich fortsetzenden Schildkröten offenbart sich das Dilemma einer auf Vollständigkeit und Letztbegründetheit angelegten Kulturanalyse.

„Die Untersuchung von Kultur ist ihrem Wesen nach unvollständig. Und mehr noch, je tiefer sie geht, desto unvollständiger wird sie. Es ist eine eigenartige Wissenschaft: gerade ihre eindrucksvollsten Erklärungen stehen auf dem unsichersten Grund, und der Versuch, mit dem

des frühen 20. Jahrhunderts“, in: Fioretos, Aris (Hg.): *Berlin über und unter der Erde. Alfred Grenander, die U-Bahn und die Kultur der Metropole*, S. 146-163.

41 Geertz, Clifford: *Dichte Beschreibung*, S.41.

vorhandenen Material weiter zu gelangen, führt nur dazu, daß der – eigene und fremde – Verdacht, man habe es nicht recht im Griff, immer stärker wird.“⁴²

Der Schutz vor dem Schildkrötenphänomen, vor einem Aufweichen und letztlich Auflösen des methodischen Apparats wie des zu untersuchenden Gegenstands und Zusammenhangs überhaupt, kann nur darin bestehen, die materialen Erscheinungsformen der Gesellschaft zum Referenzobjekt der Analyse zu machen, auch auf die Gefahr hin, sich dem Vorbehalt der Verschreibung an Oberflächenphänomene auszusetzen:

„Die Gefahr, daß die Analyse der Kultur auf der Suche nach allzu tief verborgenen Schildkröten die Verbindung zur harten Oberfläche des Lebens, zu den Realitäten von Politik, Ökonomie und sozialer Schichtung verliert, mit denen es die Menschen überall zu tun haben, und daß sie überdies die biologischen und physikalischen Notwendigkeiten aus dem Auge verliert, auf denen diese Oberfläche ruht, diese Gefahr lauert überall. Der einzige Schutz dagegen – und zugleich auch gegen das Umkippen der Kulturanalyse in eine Art soziologischen Ästhetizismus – ist es, eine derartige Untersuchung hauptsächlich auf jene Realitäten und Notwendigkeiten zu richten.“⁴³

Die infrastrukturelle Grundlegung des urbanen Lebens, wie es der öffentliche Nahverkehr umso mehr in der Zeit seiner Einführung und flächendeckenden Ausbreitung vornimmt, ist mithin als Untersuchungsfeld kultureller Systeme geradezu prädestiniert, weil er nicht nur den Alltag und die aus diesem hervorgehenden Anschauungs- und Verhaltensformen transformiert, sondern darüber hinaus die materiale Konfiguration aufspannt, die ein Abgleiten in immer abstraktere Erklärungsformen von vornherein ausschließt.

7.

Bei der Sichtung der Debatten und theoretischen Auseinandersetzungen, die um die aktuelle Neuformierung der Kulturwissenschaften kreisen, stößt man immer wieder auf Namen aus der Kultursoziologie des frühen 20. Jahrhunderts, die als historische Gewährsmänner und theoretische Stichwortgeber ins Feld geführt werden. Neben Ernst Cassirer und seiner Theorie der Symbolischen Formen sind es Georg Simmel und Siegfried Kracauer, deren zwischen Wissenschaft und feuilletonistisch-ästhetischer Form gelagerten Konzepten am häufigsten Referenz gezollt wird.

42 Ebd.

43 Ebd., S.43.

Zugleich stammen von Simmel und Kracauer diejenigen Texte, deren Betrachtungen des urbanen Raums, insbesondere Berlins, in ihrer kulturanalytischen Tiefe und Umfasstheit die wohl scharfsichtigsten Mentalitäts- und Gesellschaftsstudien ihrer Zeit bereitstellen.

Diese beiden Denker sind vor allem deshalb in der aktuellen kulturwissenschaftlichen Diskussion von Bedeutung, weil sie ein Verfahren etablieren, das nicht nur in den ersten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts ein Novum darstellt, sondern das eben jenem entspricht, das die Kulturwissenschaft in ihrer Aufhebung des Methodenverhaftetseins und in der Überwindung der rationalistischen Erkenntnisgewinnung zu etablieren sucht: eine die materialen Phänomene in den Blick nehmende, auf das Gesamt der Gesellschaft gerichtete figurative und symbolische Hermeneutik der Kultur.

Kracauers berühmter Aufsatz *Das Ornament der Masse* trägt das Prinzip der Betrachtung von Oberflächenstrukturen bereits im Titel. Diese Oberflächenphänomene werden verstanden als figurative Realisierungen dessen, was den geistig-psychischen Gehalt einer Gesellschaft ausmacht:

„Der Ort, den eine Epoche im Geschichtsprozeß einnimmt, ist aus der Analyse ihrer unscheinbaren Oberflächenerscheinungen schlagender zu bestimmen als aus den Urteilen der Epoche über sich selbst. Diese sind als der Ausdruck von Zeittendenzen kein bündiges Zeugnis für die Gesamtverfassung der Zeit. Jene gewähren ihrer Unbewußtheit wegen einen unmittelbaren Zugang zu dem Grundgehalt des Bestehenden. An seine Erkenntnis ist umgekehrt ihre Bedeutung geknüpft. Der Grundgehalt einer Epoche und ihre unbeachteten Regungen erhellen sich wechselseitig.“⁴⁴

Kracauer beschreibt diese Methode, anhand der Deutung von Oberflächenausbildungen grundsätzliche Dimensionen von Gesellschaft und Kultur freizulegen, in einem Aufsatz über Georg Simmel als ein fortwährendes Erschließen struktureller Äquivalenzen, die schließlich auf substanzielle Konstanten der Gesellschaft verweisen: „Von der Oberfläche der Dinge dringt er allenthalben mit Hilfe eines Netzes von Beziehungen der Analogie und der Wesenszusammengehörigkeit zu ihren geistigen Untergründen vor und zeigt, daß jene Oberfläche Symbolcharakter besitzt [...]“⁴⁵ Simmel selbst fasst die Korrelation von materialer Oberflächen- und geistig-kultureller Tiefenstruktur fast noch unmittelbarer und anschaulicher, wenn schreibt,

44 Kracauer, Siegfried: „Das Ornament der Masse“, in: *Schriften*, 5.2, S. 57.

45 Ders.: „Georg Simmel“, in: *Schriften*, 5.2, S. 242.

„daß sich von jedem Punkt an der Oberfläche des Daseins, so sehr er nur in und aus dieser erwachsen scheint, ein Senkblei in die Tiefe der Seelen schicken läßt, daß alle banalsten Äußerlichkeiten schließlich durch Richtungslinien mit den letzten Entscheidungen über Sinn und Stil des Lebens verbunden sind.“⁴⁶

Nachdrücklich will Kracauer, der oftmals kritische Schüler Simmels, diese Arbeit am realen Erlebnishorizont der Gesellschaft von der reinen Aufreihung dokumentarischer Fakten getrennt wissen, als die er die Reportage versteht.⁴⁷ Hier ist jene Differenz vorformuliert, die Stephen Greenblatt ein halbes Jahrhundert später zur Prämisse des New Historicism erklären wird: dass es nicht um eine akkumulative Sammlung des Materials gehen kann, sondern dass die figurativ-symbolische Zusammenstellung, Anordnung und Deutung und damit eine Auswahl desselben das eigentliche Wesen der Analyse ausmacht.

Als Grenzgänger zwischen den Disziplinen, die in ihren phänomenologischen Betrachtungen lebensweltliche Perspektive, soziologischen Befund und ästhetische Figuration zu einer Analyse und Archäologie der Kultur zu verbinden wissen, sind allen voran Simmel und Kracauer diejenigen praktischen Theoretiker der Kultur, die im jungen 20. Jahrhundert den Grundstein für den kulturwissenschaftlichen Diskurs darstellen, wie er im ausgehenden 20. Jahrhundert geführt wird. Sind es diese unorthodoxen Denker, die von der aktuellen kulturwissenschaftlichen Diskussion als methodische Vorbilder bzw. als Vorbilder für das Transmethodische ins Feld geführt werden, dann wird damit ein Konnex zwischen den Zeiten geschaffen, der zeigt, dass es sinnvoll ist, sich ästhetischen, lebensweltlichen und gesamt-kulturellen Phänomenen aus dem ausgehenden 19. und dem beginnenden 20. Jahrhundert nicht nur vermittels eines theoretischen Zugangs zu nähern, der sich in der aktuellen kulturwissenschaftlichen Debatte herausbildet, sondern mit einem Beobachtungs- und Beschreibungsverfahren von Kultur, das ursprünglich eben in dieser Zeit entwickelt worden ist.

Andersherum betrachtet ist dieser Konnex zwischen den Zeiten eine Versicherung dessen, dass es sinnvoll ist, anhand der Zusammenführung von Material aus

46 Simmel, Georg: „Die Großstädte und das Geistesleben“, in: *Gesamtausgabe*, Bd. 7, S. 120.

47 „Die Wirklichkeit ist eine Konstruktion. Gewiß muß das Leben beobachtet werden, damit sie erstehe. Keineswegs aber ist sie in der mehr oder minder zufälligen Beobachtungsfolge der Reportage enthalten, vielmehr steckt sie einzig und allein in dem Mosaik, das aus den einzelnen Beobachtungen auf Grund der Erkenntnis ihres Gehalts zusammengestiftet wird. Die Reportage photographiert das Leben, ein solches Mosaik wäre sein Bild.“ Kracauer, Siegfried: „Die Angestellten. Aus dem neuesten Deutschland“, in: *Schriften*, Bd. 1, S. 216.

dem ausgehenden 19. und dem ersten Drittel des 20. Jahrhunderts und einer neueren, kulturwissenschaftlich perspektivierten Literaturwissenschaft eine Theorie der Medialität von Infrastrukturen erarbeiten zu wollen, die über den exemplarischen Wert des konkreten historischen Stoffes und Zusammenhangs hinaus einen modellhaften Stellenwert einzunehmen in der Lage ist.

Robert Müller, über den Musil nach dessen Selbstmord bewundernd schreibt, „er dachte immerzu, aber er dachte niemals nach, weil ihm das ‚Nach-‘, das Hinterdreindenken, während die Welt davonrast, wie ein dummer Verlust vorkam“,⁴⁸ formuliert in seinem programmatischen Essay über die neue Form des Romans eine Diagnose, die als Credo für die folgenden Untersuchungen gelten kann: „Die Bewußtseinsfrage ist gelöst, das seelische Gehirn ist nahezu körperlich anschaulich darstellbar geworden. Die Welt blinkt durch das Ereignis der Straße, des Mietzimmers oder des Waggons.“⁴⁹

48 Musil, Robert: „Robert Müller“, in: *Gesammelte Werke*, Bd. 8, S. 1133.

49 Müller, Robert: „Der Denckroman“, in: *Kritische Schriften*, Bd. 3, S. 31.