

### III. Bauten und Bilder



## Badezimmer, mythische Traumwelt, poetische Assimilation: Die U-Bahn im kulturphysiognomischen Schreiben Siegfried Kracauers und Walter Benjamins

### 1. Einleitung: Mehr als ein »bloßes Verkehrsmittel«

Um die Jahrhundertwende revolutionierte sich in den größten Metropolen Europas und Amerikas der öffentliche Personennahverkehr. Als Reaktion auf prekär gewordene Platz- und Verkehrsverhältnisse in den Straßen entstanden die ersten unterirdisch verlaufenden Schnellbahnen. In Berlin begann die ›Ära der U-Bahn‹ 1902 mit der Eröffnung jener teilweise noch über Viadukte geführten Strecke, die sich heute zwischen der Warschauer Straße und dem Ernst-Reuter-Platz erstreckt und den Linien der U1 und U2 angehört. Und zwei Jahre zuvor schon, pünktlich zur Weltausstellung, hatte Paris vorgelegt mit der Strecke von Porte Maillot nach Porte de Vincennes, die das Stadtzentrum in ostwestlicher Richtung durchmisst.

Die für den heutigen Großstadtmenschen selbstverständlich gewordene U-Bahn zählt zweifellos zu den wesentlichen infrastrukturellen Eckpfeilern der allgemeinen Modernisierungswellen, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts die urbanen Gesellschaften erfassten. Rückblickend betrachtet, erscheint sie uns als paradigmatischer Ausdruck einer Gesellschaft, deren Lebensstil sich innerhalb kürzester Zeit und geradezu schockartig um ein Vielfaches beschleunigt, technisiert und verflüchtigt hatte und deren Drang zur allseitigen Effizienzmaximierung sie in bislang ungeahnte Sphären vorstoßen ließ. Ein solches, über die habitualisierte Apperzeption der U-Bahn hinausweisendes Verständnis drängt sich nicht erst seit gestern auf. Nach dem Ersten Weltkrieg bereits als ein gern aufgegriffener Topos im Schreiben einschlägiger Großstadtliteraten etabliert,<sup>1</sup> geriet die U-Bahn in den 1920er und 1930er Jahren auf deutschem Boden auch in den Fokus der Neuen Sachlichkeit, welche die konkret-gegenständliche Welt der Technik einer ›metaphysischen Neu-

---

<sup>1</sup> Vgl. Johannes Roskothen: *Verkehr. Zu einer poetischen Theorie der Moderne*, München 2003, S. 183.

bewertung« unterzog.<sup>2</sup> Ein illustrierter Vertreter derselben, Alfred Döblin, brachte in seiner Schrift *Der Geist des naturalistischen Zeitalters* (1924) den technophilen Habitus der von ihm mitgetragenen Strömung treffend zum Ausdruck, als er schrieb, es sei »freilich [...] ein Unfug, eine Säule von Phidias anhimmeln zu lassen und die Untergrundbahn ein bloßes Verkehrsmittel zu nennen«.<sup>3</sup> Prägnant bezeichnet dieser Satz eine äußerst gewichtige Frontstellung im kulturtheoretischen Diskurs der Weimarer Republik: In ihm kommt der Vorwurf an das deutsche Bildungsbürgertum zum Ausdruck, sich beharrlich auf einen »jenseitigen« Neoklassizismus versteift zu haben und andersherum nur Ignoranz und/oder Verachtung übrig zu haben für die »diesseitigen« Erzeugnisse der eigenen, der Kultur der Moderne bzw. der modernen Technik.<sup>4</sup> Die neusachliche Avantgarde, als deren Sprachrohr Döblin hier amtiert, suchte ebendieser humanistischen Kurzsichtigkeit Gegensteuer zu geben. Mit ihr formierte sich in der Zwischenkriegszeit eine fortschrittseuphorische Geisteshaltung, die technische Alltagserscheinungen wie beispielsweise die U-Bahn nicht mehr länger aus kulturphilosophischen Betrachtungen ausklammerte, sondern vielmehr als durchaus kultursymptomatische Erscheinungen der Moderne würdigte. Döblins Bezugnahme auf die U-Bahn – ebenso wie sein Verweis auf den antiken Bildhauer Phidias – dienen dem modernistischen Schriftsteller an dieser Stelle wohlgerneht nur als dankbares Kolorit zur Artikulation der neusachlichen Agenda; weder Erstere noch Letzterer spielt im übergeordneten Argumentationszusammenhang der Schrift von 1924 eine tragende Rolle. Gleichwohl darf die scheinbar spontan sich aufdrängende, metonymische Assoziation der U-Bahn mit den vom »naturalistischen Geist« propagierten alltagsweltlichen Erscheinungen als Indiz gedeutet werden, dass der unterirdischen Schnellbahn im ästhetischen Diskurs der Moderne ein nicht zu unterschätzender Stellen- oder »Schauwert« zukam. Ebenfalls im Laufe der 1920er und 1930er Jahre fand die U-Bahn Aufnahme im Werk zweier Autoren, die sich zwar grundsätzlich von der Programmatik der Neuen Sachlichkeit distanzieren,<sup>5</sup> jedoch in dieser Zeit Projekte ver-

<sup>2</sup> Vgl. Carl Wege: Gleisdreieck, Tank und Motor. Figuren und Denkfiguren aus der Technosphäre der Neuen Sachlichkeit, in: DVjs 68 (1997), S. 307–322, hier S. 322.

<sup>3</sup> Alfred Döblin: *Der Geist des naturalistischen Zeitalters*, in: ders.: *Schriften zu Ästhetik, Poetik und Literatur*, Frankfurt a.M. 2013, S. 168–189, hier S. 174.

<sup>4</sup> Vgl. Armin Leidinger: *Hure Babylon. Großstadtsymphonie oder Angriff auf die Landschaft? Alfred Döblins Roman *Berlin Alexanderplatz* und die Großstadt Berlin: eine Annäherung aus kulturgeschichtlicher Perspektive*, Würzburg 2010, S. 65.

<sup>5</sup> Beide, Kracauer wie Benjamin, kritisierten die neusachliche Geisteshaltung und wesentliche Vertreter derselben als zu oberflächlich im Umgang mit der sie umgebenden Zeit,

folgten, die in ihrer unbedingten Hinwendung zum Dinglich-Alltäglichen einen vergleichbaren Zugang zu ihrer Zeit verfolgten: Siegfried Kracauer und Walter Benjamin, um deren Schaffen im Allgemeinen und deren Bezugnahmen auf die Berliner respektive Pariser U-Bahn es im Nachfolgenden gehen soll. Beide übernahmen Vorreiterrollen im Diskurs einer damals neuartigen urbanistischen Kulturphilosophie, deren Neuartigkeit darin bestand, dass sie methodisch an das alte physiognomische Dechiffrierverfahren in der Tradition Lavaters anknüpfte bzw. dieses für die eigenen Belange zu aktualisieren verstand. Entscheidend vorbereitet durch die Schriften Georg Simmels um die Jahrhundertwende<sup>6</sup> und, im Besonderen, von dessen wegweisenden Überlegungen zu einer räumlich sich ausformenden Soziologie, trug diese Form der Kulturphilosophie damit wesentlich dazu bei, dass der altehrwürdigen ›Gesichtslesekunst‹ zur Zeit der Weimarer Republik zu neuer Gestalt und Blüte verholfen wurde.<sup>7</sup>

Im Fortgang des vorliegenden Aufsatzes sollen zunächst die wesentlichen programmatischen wie poetologischen Eckpunkte dieser Kulturphysiognomik, wie sie von Kracauer und Benjamin angedacht und praktiziert wurde, nachgezeichnet werden. Anschließend werden einige ausgewählte ›U-Bahn-Szenen‹ der beiden Autoren in den Fokus rücken, die einerseits dem feuilletonistischen Schaffen Kracauers zur Zeit seines langjährigen Engagements bei der *Frankfurter Zeitung* (ab 1922), andererseits Benjamins ikonischem, Fragment gebliebenem *Passagen-Werk* (1927–1940) entstammen. Dabei soll zum einen die Bedeutung der unterirdischen Schnellbahn für das jeweilige (Schreib-)Projekt eruiert, zum anderen der Frage nachgegangen werden, welche spezifischen Eigenheiten des kulturphysiognomischen Schreibens Kracauers und Benjamins sich in den entsprechenden Textstellen ausstellen. Vor diesem Hintergrund wird argumentiert, dass die Schreibweisen der beiden Autoren sich auf einschlägige Weise strukturelle Charakteristika ihrer Gegenstände, d.h. des Dinglich-Alltäglichen, aneignen. Dabei wird im

---

d.h. zu sehr auf Muster der schalen Zerstreung und des Konsums fixiert, wodurch eine konsequente Verwirklichung vertiefter revolutionärer Ansätze zwangsläufig zurückstehen musste. Vgl. Walter Delabar: Linke Melancholie? Erich Kästners *Fabian*, in: Verkehrsformen und Schreibverhältnisse. Medialer Wandel als Gegenstand und Bedingung von Literatur im 20. Jahrhundert, hg. von Jörg Döring, Christian Jäger und Thomas Wegmann, Opladen 1996, S. 15–34, hier S. 18.

<sup>6</sup> Vgl. Daniela Bohde: Kunstgeschichte als physiognomische Wissenschaft. Kritik einer Denkfigur der 1920er bis 1940er Jahre, Berlin 2012, S. 29f.

<sup>7</sup> Vgl. ebd., S. 30, und Heiko Christians: Gesicht, Gestalt, Ornament. Überlegungen zum epistemologischen Ort der Physiognomik zwischen Hermeneutik und Mediengeschichte, in: DVjs 74/1 (2000), S. 84–110, hier S. 86.

Besonderen zu zeigen sein, wie sich dieser poetische Assimilierungsprozess bei Benjamin dahingehend äußert, dass sich hier eine eindringliche strukturelle Kohärenz zwischen physiognomischem Schreiben und der U-Bahn bemerkbar macht.

## 2. Wahrnehmungskrise und Rhetorik der Flanerie

Die neue Gestalt, welche die Physiognomik im Kontext der modernen Weimarer Kulturphilosophie angenommen hatte, war jene einer weitgehenden »Gegenstands- oder Dingphysiognomik«. <sup>8</sup> Die von ihr angewandten Entschlüsselungskünste konzentrierten sich nicht mehr auf das einzelne menschliche Erscheinungsbild, sondern auf die vielgestaltige, dingliche Wirklichkeit der neuen Großstädte, die nun ihrerseits ein ›Gesicht‹ erhielt und dadurch »physiognomisch ausdrucksstark und lesbar« <sup>9</sup> wurde. Es ging ihr also nicht mehr darum – nach Kant –, das »Inner[e] im Menschen vermitteltst [...] gewisser äußerer [...] Zeichen« <sup>10</sup> an ebendiesem auszuspähen. Vielmehr ging es darum, die Seele eines *Kollektivs* zu ergründen über die Studie der städtischen Räume, die dieses belebte, und der Alltagsgegenstände, derer es sich bediente. In diesem Sinne rückte beispielsweise die Mode in den Fokus, <sup>11</sup> aber auch das Telefon, das Warenhaus und ebenso letztlich verkehrsinfrastrukturelle Bauten wie die U-Bahn. Alle diese Dinge konnten nun als Kulturindikatoren von allgemeiner Aussagekraft fungieren, d.h., man versprach sich von ihnen Aufschluss über die gegenwärtige geistige Verfassung der modernen Gesellschaft ebenso wie über ihren historischen Werdegang und ihre Zukunftsperspektiven.

Die Gründe für das allgemeine kulturphilosophische Bedürfnis in der Zwischenkriegszeit nach einer solchen auf die einfachen Dinge fokussierten Kultur- und Gesellschaftsphysiognomik scheinen vergleichbar zu sein mit jenen, die zu Beginn des 19. Jahrhunderts im französischen Raum eine massive Popularisierung der ursprünglichen Physiognomik in Form unzähliger

---

<sup>8</sup> Hans-Georg von Arburg: Seelengehäuse, in: Symbolik von Ort und Raum, hg. von Paul Michel, Bern 1997, S. 33–69, hier S. 57.

<sup>9</sup> Ebd., S. 56.

<sup>10</sup> Immanuel Kant: Anthropologie in pragmatischer Hinsicht [1798], hg. und eingeleitet von Wolfgang Becker, Stuttgart 1983, S. 248.

<sup>11</sup> Siehe zu diesem Themenbereich ausführlich Julia Bertschik: Mode und Moderne. Kleidung als Spiegel des Zeitgeistes in der deutschsprachigen Literatur (1770–1945), Köln/Weimar 2005.

›Taschen-Lavater‹<sup>12</sup> notwendig erscheinen ließen: Wie schon damals stellte sich Anfang des 20. Jahrhunderts die krisenhafte Einsicht ein, mit einer großstädtischen Realität konfrontiert zu sein, deren sinnhafte Greifbarmachung zunehmend erschwert schien. Die allseitige technisch-funktionalistische Ausdifferenzierung und Komplizierung der Städte und das Überhandnehmen einer oberflächlichen Konsumkultur suggerierten eine Welt, der ein übergreifender ›metaphysischer‹ Zusammenhang abhandengekommen war – eine Welt, die nicht mehr ganzheitlich schien und daher eine neue Lesart nötig machte: »Man sieht nur *Stückwerk*, *Zerstreutes* – und übt sich darin.«<sup>13</sup> Ein gewichtiger Agens dieser allumfassenden Fragmentierung der Lebenswirklichkeit war der moderne Stadtverkehr, dessen rasante Beschleunigung des Alltags, wie Simmel in seiner *Soziologie* (1908) aufzuzeigen verstand, mit einer starken Verflüchtigung der (sinnlichen) zwischenmenschlichen Beziehungen einherging und dadurch entscheidend zur Konstitution des »modernen Lebensgefühles [...] der Unorientiertheit«<sup>14</sup> beitrug.<sup>15</sup>

Die moderne Wahrnehmungskrise und die Einsicht, dass althergebrachte Theorien und Methoden wie eine zu einseitig auf die Schrift fokussierte Hermeneutik dieser proteischen und flüchtig gewordenen Wirklichkeit nur noch bedingt bis gar nicht mehr Herr wurden, ließen die Physiognomik für Exponenten wie Kracauer und Benjamin zu einem validen alternativen Instrument der Kulturanalyse heranreifen. Mit ihrer Hilfe sollte die Kluft, die sich zwischen Wirklichkeit und (akademischer) Kulturphilosophie aufgetan hatte, wieder überbrückt werden. Der Weg dahin sah vor, dass man nicht mehr den als unfruchtbar erachteten Ansatz verfolgte, die zerstreuten Partikel der Alltagskultur in ein künstliches ›ideologisches Gesamtnarrativ‹ zu zwingen. Vielmehr sollte man jedem dieser Partikeln zu seinem Eigenrecht verhelfen.<sup>16</sup>

---

<sup>12</sup> Siehe hierzu Michael Gamper: Urbane Körperlichkeiten. Physiognomik als Stadtlektüre, in: Im Lichte Lavaters, hg. von Karl Pestalozzi und Ulrich Stadler, Zürich 2003, S. 141–163, hier S. 143–147.

<sup>13</sup> Heiko Christians: Gesicht, Gestalt, Ornament, S. 86.

<sup>14</sup> Georg Simmel: Der Raum und die räumlichen Ordnungen der Gesellschaft, in: ders.: Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung, Berlin 1908, S. 460–526, hier S. 489.

<sup>15</sup> Vgl. Heiko Christians: Gesicht, Gestalt, Ornament, S. 90.

<sup>16</sup> Unverkennbar liegt diesem konzeptuellen Zusammenhang eine moderne Aktualisierung des schon für Lavaters Physiognomik zentralen Individuationsprinzips zugrunde: So wie diese vom Menschen ausging als von einem individuellen, d.h. »aus dem eigenen Herzen heraus lebende[n] Wesen, das sich mutig der Welt der Konventionen, in der es sich vorfindet, entgegenstellt«, so formierte sich hier eine Dingwelt, für deren Teile eine gleicher-

Die Programmatik der Weimarer Kulturphysiognomik fand ihre wesentliche rhetorische Entsprechung und Ausführung im Gestus der literarischen Flanerie. In der Figur des durch die Straßen streifenden Flaneurs, dessen Popularisierung im 19. Jahrhundert vor allem auf Edgar Allan Poe und Charles Baudelaire zurückzuführen ist, konkretisiert sich der kulturphysiognomische Beobachtungs- bzw. Blickmodus, wie er sich in den Werken Kracauers und Benjamins idealtypisch niederschlug.

Den in die Rolle des Flaneurs geschlüpften Physiognomiker zeichnet aus, dass er stets auf Tuchfühlung mit den Gegenständen seines kulturalistischen Interesses geht. Dabei gebärdet er sich, nach einem vielzitierten und just auf Kracauer gemünzten Gedanken Benjamins, wie ein »Lumpensammler«. <sup>17</sup> D.h., er nimmt sich auf seinen Spaziergängen auch geflüssentlich jener Dinge an, an denen seine Zeitgenossen achtlos vorüberzugehen pflegen, da sie deren kulturellen Aussagegehalte nicht erkennen oder geringschätzen. Die U-Bahn als »bloßes Verkehrsmittel« <sup>18</sup> ist hierfür nur eines unter vielen sprechenden Beispielen. Ebenso wie die Arbeitsvermittlungsstellen (oder »Arbeitsnachweise«) bei Kracauer <sup>19</sup> oder Benjamins Passagen ist sie Teil der kulturellen Peripherie, an der sich der Flaneur mit Vorliebe bewegt und von der aus bzw. über die er seine Kultur aufzuschlüsseln sucht. Es ist dies die Konsequenz daraus, dass die Moderne aus seiner Sicht über kein eigentliches Zentrum mehr verfügt, das die einzelnen Teile zu einem sinnhaften Ganzen zusammenfügen könnte. <sup>20</sup>

Des Weiteren ist die Beobachtungsweise des Flaneurs von Beiläufigkeit, Zufälligkeit und Bruchstückhaftigkeit geprägt. Sein Eingehen in die Stadträume ist weder von ihm von langer Hand geplant noch von außen rationalisierbar. Gemäß Benjamin kommt »[e]in Rausch [...] über den, der lange ohne Ziel durch Straßen marschierte«, <sup>21</sup> und völlig unwillkürlich nimmt er auf, was immer ihm diese sporadisch an Bildern und Bildfetzen zukommen lassen mögen. Dabei respektiert er die Ordnung bzw. Unordnung der ihm

---

maßen individuelle Betrachtungsweise geltend gemacht wurde. Karl Pestalozzi: Lavaters Hoffnung auf Goethe, in: *Das Antlitz Gottes im Antlitz des Menschen*, Göttingen 1994, S. 260–279, hier S. 276.

<sup>17</sup> Walter Benjamin: Ein Aussenseiter macht sich bemerkbar. Zu S. Kracauer, »Die Angestellten«, in: ders.: *Kritiken und Rezensionen. Gesammelte Schriften*, Bd. III, Frankfurt a.M. 1991, S. 219–225, hier S. 225.

<sup>18</sup> Alfred Döblin: *Der Geist des naturalistischen Zeitalters*, S. 174.

<sup>19</sup> Ihnen widmete Kracauer 1930 den viel rezipierten Essay *Über Arbeitsnachweise*.

<sup>20</sup> Vgl. Heiko Christians: *Gesicht, Gestalt, Ornament*, S. 95.

<sup>21</sup> Walter Benjamin: *Das Passagen-Werk. Gesammelte Schriften*, Bd. VI, Frankfurt a.M. 1991, S. 525 (M 1,3).

so vor die Augen tretenden Bilder dahingehend, dass er davon absieht, sie in neue, den ursprünglichen Kontexten ihrer Emergenz zuwiderlaufende Sinnzusammenhänge zu überführen. Das konkrete poetische Ergebnis daraus ist die literarische Montage und damit eine an den Film angelehnte Schreibweise, die sich durch die Aneinanderreihung disparater Eindrücke auszeichnet und eben dadurch einen adäquaten sinnlichen Zugang zur Vielgestaltigkeit, Komplexität und Flüchtigkeit der modernen Großstadt zu vermitteln sucht.<sup>22</sup> Dieses Prinzip der Montage auf die Spitze getrieben hat bekanntlich Benjamins *Passagen-Werk*, das sich aus einer riesigen Masse an einzelnen Gedanken- und Zitatfetzen zusammensetzt. Hinter ihr steht der systematische Versuch Benjamins, das Gesammelte »in eine gegenüber jeder gängigen Darstellungsform neue Konstellation zu bringen, in der alles Gewicht auf den Materialien und Zitaten liegen [sollte] und Theorie und Deutung asketisch zurücktreten sollten.«<sup>23</sup>

Ein weiterer wichtiger Wesenszug der physiognomischen Arbeit des Flaneurs, wie sie von Kracauer und Benjamin verstanden wurde, besteht in ihrer der Psychoanalyse entlehnten<sup>24</sup> Prämisse, wonach das kulturelle Kollektiv, das der Flaneur zu dechiffrieren hofft, sein wahres Wesen nicht in bewusst gefassten Begrifflichkeiten oder Diskursen mitteilt, sondern in unterschwelligem, traumartigen Bildern. Diese schlagen sich dezent in den Räumen der materiellen Realität des Flaneurs nieder, wo sie für den wachsamem Beobachter, der in diesem Zusammenhang in die Rolle eines Traumdeuters schlüpft,<sup>25</sup> greifbar werden. Nur diesen »unscheinbaren Oberflächenäußerungen«,<sup>26</sup> wie sie Kracauer nennt, kann der Kulturphysiognomiker wirklich trauen, da sie Gehalte in Aussicht stellen, die – wie es in der Natur der Träume liegt – frei von jeglicher gezielter Ideologisierung oder Theoretisierung sind. Gleichermaßen frei von einer solchen muss auf der anderen Seite auch der eigentliche produktive Deutungsakt bzw. das kulturphysiognomische Schreiben sein, will es dem Gegenstand treu bleiben, d.h. die Kultur genau so darstellen,

---

<sup>22</sup> Vgl. Sven Kramer: Montierte Bilder. Zur Bedeutung der filmischen Montage für Walter Benjamins Denken und Schreiben, in: »In die Höhe fallen«. Grenzgänge zwischen Literatur und Philosophie, hg. von Anja Lemke und Martin Schienbaum, Würzburg 2000, S. 195–211, hier S. 205.

<sup>23</sup> Rolf Tiedemann: Einleitung des Herausgebers, in: Walter Benjamin: Das Passagen-Werk, S. 13.

<sup>24</sup> Vgl. Michael Gamber: Urbane Körperlichkeiten, S. 159.

<sup>25</sup> Vgl. Willi Bolle: Physiognomik der modernen Metropole. Geschichtsdarstellung bei Walter Benjamin, Köln/Weimar/Wien 1994, S. 53.

<sup>26</sup> Siegfried Kracauer: Das Ornament der Masse, in: ders.: Das Ornament der Masse. Essays, Frankfurt a.M. 1977, S. 50–63, hier S. 57.

wie sie sich über ihre Traumbilder präsentiert. Die poetische Konsequenz daraus ist eine Sprache, die nichts von nüchternen Beschreibungen und Erläuterungen hält, sondern sich im freimütigen Metapherngebrauch gefällt. Wie zentral eine solche für das physiognomische Schreiben Kracauers und Benjamins war, wird sich nun im Folgenden auch anhand ihrer Bezugnahmen auf die U-Bahn erhellen.

### 3. Eine U-Bahn-Station in der Mitte des Strudels (Kracauer)

Siegfried Kracauers Auseinandersetzung mit der U-Bahn im Allgemeinen und der Berliner U-Bahn im Besonderen fand ihren Niederschlag in einer Handvoll Beiträgen, die zwischen 1930 und 1932 im Feuilleton der *Frankfurter Zeitung* publiziert wurden. In diesen richtet sich das Interesse an der unterirdischen Schnellbahn primär auf die infrastrukturelle ›Systemstelle‹ der Bahnhofsräumlichkeiten und, genauer noch, auf deren äußeres Erscheinungsbild und Organisation. Zentrales, immer wiederkehrendes Motiv ist die Beobachtung, wonach diese Bahnhöfe Orte von außerordentlicher Sauberkeit, Ordentlichkeit und, allem voran, künstlicher Schönheit darstellen würden, die jeglicher ›klassischen‹ Vorstellung von Untergründigkeit zuwiderläuft. In diesem Zusammenhang hebt Kracauer beispielsweise den Bahnhof Rosenthaler Straße (heute: Rosenthaler Platz) hervor, der, in Referenz auf den Namen der von ihm bedienten Straße, in »rosig angehauchten Wandplatten« erstrahle und dadurch »die Illusion [zu] erwecken [suche], als ob diese Gegend ein Rosental sei«. <sup>27</sup>

Dabei geht es Kracauer jeweils vorderhand um den Kontrast, der sich auftut zwischen solchen geradezu märchenhaften Ansichten und dem wiederum nur wenig märchenhaften gesellschaftlichen Kontext, in dem sie sich zur Schau stellen. In einer Zeit, in der die Stadt Berlin allorts die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise zu spüren bekam, zeugten die letzten großen U-Bahn-Projekte vor dem Zusammenbruch der Weimarer Republik, insbesondere jenes unter dem rundumerneuten Alexanderplatz, von einem gleichermaßen erstaunlichen wie irritierenden Aktionismus.

---

<sup>27</sup> Ders.: Proletarische Schnellbahn, in: ders.: Essays, Feuilletons, Rezensionen 1928–1931. Werke, hg von Inka Mülder Bach und Ingrid Belke, Bd. 5.3, Frankfurt a.M. 2011, S. 219–221, hier S. 220.

Prominent zum Ausdruck kommt dieser elementare Gegensatz in einem mit *Zertrümmerung und Aufbau* betitelten Artikel von Anfang 1931.<sup>28</sup> Darin referiert Kracauer zunächst über alltägliche Anzeichen der zu dieser Zeit von der deutschen Wirtschaft verfolgten Deflations- und Austeritätspolitik, ehe er im Zusammenhang mit der »vor kurzem erfolgten Eröffnung« (ZuA 418) eines Teilabschnitts der U-Bahn-Linie E (der heutigen U5) auf den unterirdischen Bahnhofskomplex am ›Alex‹ zu sprechen kommt. Dabei folgt der Text jener für Kracauers damaliges Schreiben typischen Argumentationsstruktur, im Laufe derer ein roter Faden sich durch disparate, zum Teil antithetisch zueinander stehende Teile zieht und in einer ebenso überraschenden wie geistreichen Synthese seinen Abschluss findet.

Der Artikel hebt an mit der Evokation eines allgemeinen Grundtenors vieler damaliger Stadtberliner Werbeschlagzeilen, aus dem der Kulturphysiognomiker Kracauer »ein[en] ausgezeichnete[n] Beleg für die gegenwärtige Geistesverfassung« (ZuA 415) dechiffriert. Es sind Schlagzeilen, die sich – getreu den Vorgaben der Wirtschaftspolitik – entschlossen auf zu hohe Preise eingeschossen haben. Die Sprache, die sie dabei zur Anwendung bringen, ist geprägt von einem außerordentlich martialischen Ton, der gut die zunehmend aggressive Note der politischen Spannungen in der Zwischenkriegszeit widerspiegelt: So beobachtet Kracauer, wie den Preisen in Inseraten und Affichen unverhohlen der ›Krieg‹ erklärt werde, wie man ihnen nicht nur mit der titelgebenden ›Zertrümmerung‹ – der scheinbar »beliebteste[n] Kampfansage wider die Preise« (ZuA 416) – drohe, sondern auch mit einem veritablen »Knockout« (ZuA 416) oder damit, »sie von kräftigen Leuten mit heraufgestülpten Hemdsärmeln die Treppe herunterbeförder[n]« (ZuA 416) zu lassen.

Nach einem Interludium zu der im Sommer 1930 eingeführten Getränkesteuer, einem weiteren Indiz der wirtschaftlichen Notstände der Republik, erreichen die Ausführungen Kracauers schließlich die Baustelle des neuen Alexanderplatzes und damit den vermeintlichen Gegenpol zu der über die Werbesprache zum Ausdruck gebrachten Berliner »Zerstörungssucht« (ZuA 417). Hier, im Herzen des allgemeinen Berliner Modernisierungsprojekts zur Zeit der Weimarer Republik,<sup>29</sup> offenbart sich dem Kulturphysiognomiker, wie die Spreestadt »jenseits ihrer Großspurigkeit und jenes Phrasenschwells

---

<sup>28</sup> Ders.: *Zertrümmerung und Aufbau*, in: ders.: *Essays, Feuilletons, Rezensionen 1928–1931*. Werke, Bd. 5.3, S. 415–419. Im Folgenden zitiert als ZuA.

<sup>29</sup> Vgl. Sabine Hake: *Topographies of Class. Modern Architecture and Mass Society in Weimar Berlin*, Ann Arbor 2008, S. 196.

mit stummer Verbissenheit um ein geräumiges Dasein ringt« (ZuA 417). Die eben zu Ende gebaute, mit mittlerweile drei Linien zu einer für die damalige Zeit beachtlichen Komplexität herangewachsene U-Bahn-Anlage stellt das Kernstück dieses »geradezu kolonialen Aufbauwillen[s]« (ZuA 418) dar. Auch ist sie es, die ihm ein einprägsames Gesicht, das Gesicht des gänzlich Neuen und Unverbrauchten, verleiht: »Die drei Bahnhöfe [...] wirken [...] wie ein blitzblankes Modell ihrer selbst, ein Modell, das von einem Liebhaber in Stunden der Muße mit allen möglichen Schikanen für die Enkel angefertigt worden ist« (ZuA 418). Wie auch andere Berliner Stationen erinnere sie den Betrachter an »modern[e] Badezimme[r]« (ZuA 418). Kracauers Bezugnahmen auf die U-Bahn evozieren wiederholt solche Bilder sanitärer Einrichtungen: Abgesehen von simplen »Badezimmern« erscheinen ihm die Bahnhöfe der neuen Schnellbahnen in anderen Texten auch gerne mal als »moderne Spitäler«<sup>30</sup> oder »hygienische Brausebäder«.<sup>31</sup> Sie alle treten ihm vor Augen als Chiffren einer Gesellschaft, die sich trotz der Weimarer Krisenerfahrungen ein frisches, im wahrsten Sinne des Wortes *herausgewaschenes* Antlitz geben will. Dass diese Gesellschaft bereit ist, hierfür Bestehendes mutwillig auszuradieren, erhellt der Abschluss des Artikels von 1931: Darin nimmt sich der Text zunächst kurz der Baustelle des überirdischen Alexanderplatzes an, ehe der Blick sich nach dessen nordöstlicher Peripherie richtet und dort auf »etwas ganz Unwahrscheinliches« (ZuA 418) stößt: Es handelt sich um die altehrwürdige Georgenkirche, deren Platz von »klassizistischen Kleinstadthäusern umstanden [ist], denen niemand ihre enge Beziehung zu Untergrundbahnen anmerkt« (ZuA 419). Der Platz stelle ein »ahnungslose[s] Idyll« dar, das »noch von Postkutschen [träumt] und [...] nicht mehr mit [kann]« und für das sich Kracauer zuletzt erhofft, es möge, sollte es irgendwann einmal »den Anforderungen des weltstädtischen Verkehrs weichen« müssen, »nicht mit einem Knockout ausgerottet werden« (ZuA 419).

Mit dieser abschließenden Reaktivierung eines Motivs aus dem anfänglich eingeführten Bildfeld der ›Zerstörung‹ bringt der Text pointiert zum Ausdruck, wie selbst die vitalste Bauaktivität stets an ein Moment der Vernichtung gekoppelt ist. Damit legt er den Finger auf jenen Punkt, der den Alexanderplatz zeit seines Bestehens und auch bis heute noch kennzeich-

<sup>30</sup> Siegfried Kracauer: Proletarische Schnellbahn, in: ders.: Essays, Feuilletons, Rezensionen 1928–1931. Werke, Bd. 5.3, S. 219–221, hier S. 220.

<sup>31</sup> Ders.: Ein paar Tage Paris, in: ders.: Essays, Feuilletons, Rezensionen 1928–1931. Werke, Bd. 5.3, S. 477–483, hier S. 480.

net: die Grundkonstante steten »Wandel[s] und Zerstörung, permanente[r] Neuerfindung und [der] Versprechungen des Neuanfangs«. <sup>32</sup> Gleichzeitig betonen eindringliche Vokabeln wie jene des »Knockouts« oder noch mehr des »kolonialen Aufbauwillens« den eminent macht- und gewaltpolitischen Habitus, den Kracauer als Motor einer solchen ambitionierten Bauaktivität sah.

Der Artikel von 1931 bringt zudem die allgemeine Überzeugung Kracauers zur Geltung, wonach eine Gesellschaft, die unerbittlich ihrem Untergang entgegensteuert, nicht darüber hinwegtäuschen kann, indem sie sich übereifrig mit glänzendem »Spielzeug« wie der U-Bahn abzulenken sucht. So sehr auch etwa die schicken Wandplatten im Bahnhof Rosenthaler Straße eine im wahrsten Sinne des Wortes *rosige* Zukunft suggerieren mögen, so wenig können sie letztlich die wirtschaftlichen und auch sozialen Missstände der Zwischenkriegszeit vergessen machen. Besonders pointiert zum Ausdruck gelangt diese Problemstellung u.a. in dem 1932 publizierten Artikel *Der neue Alexanderplatz*. <sup>33</sup> Hier mutmaßt Kracauer bezüglich der fein herausgeputzten U-Bahnhöfe mit zynischem Unterton, die proletarische Nachbarschaft des Alexanderplatzes werde »[v]ielleicht [...] durch diesen hygienischen Glanz für die Dürftigkeit ihrer Stuben entschädigt, in denen er nötiger wäre« (DnA 276).

In *Der neue Alexanderplatz* widmet Kracauer dem ikonischsten Schauplatz des Weimarer Berlin eine detaillierte Rundschau, in der neuerlich eine genauere Betrachtung des U-Bahn-Komplexes eingeht. Dabei trägt der Text eine Schreibweise zur Schau, in der sich die von der Kulturphysiognomik gepflegte »Rhetorik der Flanerie« <sup>34</sup> paradigmatisch verwirklicht sieht: So lässt er den Leser unmittelbar teilhaben an einem relativ ziellos wirkenden Spaziergang durch die Örtlichkeit, im Laufe dessen vornehmlich verschiedene Architekturen derselben ins Blickfeld geraten. Der Gang folgt einem Bewegungsablauf, der in topografischer Hinsicht logisch (und somit kartografisch gut nachvollziehbar) ist, sich jedoch nicht kohärent-fließend, sondern sprunghaft von Ansicht zu Ansicht vollzieht; das eigentliche Gehen

---

<sup>32</sup> Paul Sigel: Ein Platz. Viele Plätze. Projektionen und Spurensuche am Berliner Alexanderplatz, in: *Imaginationen des Urbanen. Konzeption, Reflexion und Fiktion von Stadt in Mittel- und Osteuropa*, hg. von Arnold Bartetzky, Marina Dmitrieva und Alfrun Kliems, Berlin 2009, S. 81–118, hier S. 82.

<sup>33</sup> Siegfried Kracauer: *Der neue Alexanderplatz*, in: ders.: *Essays, Feuilletons, Rezensionen 1932–1965*. Werke, Bd. 5.4, Frankfurt a.M. 2011, S. 275–280. Im Folgenden zitiert als DnA.

<sup>34</sup> Heiko Christians: *Gesicht, Gestalt, Ornament*, S. 108.

von Stelle zu Stelle ist gänzlich ausgespart. Gleichzeitig unterliegt der Blick der komplett impliziten Flaneursfigur changierenden Einstellungsgrößen, die eine poetische Anlehnung an Foto- und Filmtechnik nahelegen. Ihre körperliche Absenz verstärkt dabei die Illusion der Unmittelbarkeit des Betrachteten. Zunächst wird der Platz aus südwestlicher Richtung und mit Blick auf die Spalier stehenden Hochhäuser betreten, dann wird das Verkehrsrondell in der Platzmitte begutachtet, ehe es hinabgeht in die unterirdischen »Badezimmer« (DnA 276). Zurück an der Oberfläche, erfolgt ein Abstecher an die nördliche Peripherie des Platzes, im Laufe dessen einerseits ein bedrohlicher »Bürohauskasten« (DnA 277) in den Blick gerät, andererseits neuerlich das »Kleinstadt-Idyll« (DnA 278) bei der Georgenkirche sowie, aus der Ferne, die sich dahinter abzeichnenden Elendsviertel. Seinen Abschluss findet der Rundgang dann sinnigerweise in einer Rückkehr ins Zentrum des Platzes, wo erstmals auch die Aktivitäten des »Straßenpublikum[s]« (DnA 279) begutachtet werden. Sinnigerweise deshalb, weil die Textstruktur damit an die Sogkraft anschließt, die der neue »Alex« auf sein unmittelbares Umfeld und die Stadt als Ganzes ausübt. Wie ein Strudel zieht der Platz alles in sich hinein, was einmal mit ihm in Berührung gekommen ist, wobei er auch jene nicht loslässt, die, wie hier die implizite Flaneursfigur, Anstalten machen, ihm zu entrinnen; zu stark sind seine Verlockungen, die der Text mit dem »Leben« *per se* identifiziert. In diesem Sinne verbindet sich mit dem Weg von der besinnlichen Georgenkirche zurück ins Zentrum nichts weniger denn eine »Rückkehr ins Leben« (DnA 278), an deren ersten Stelle im fortlaufenden Text dann nicht von ungefähr die Impression einer »durchs Bewußtsein« (DnA 278) rauschenden U-Bahn aufhorchen lässt. Damit suggeriert der Artikel die zentrale Bedeutung der unterirdischen Schnellbahn für den Alexanderplatz hier ebenso, wie es bereits in der textstrukturellen Anordnung der abgelaufenen Posten angelegt zu sein scheint: Die Besichtigung der U-Bahn-Stationen nimmt nämlich – wie übrigens auch in anderen, vergleichbaren Texten Kracauers – eine Mittelstellung ein, worin dezidiert zum Ausdruck kommt, wie sie Kracauer sah: Nämlich als das klinisch reine, kalte Herz eines ebenso gearteten verkehrsinfrastrukturellen »Megaprojektes« und der Gesellschaft, die hinter demselben stand.

Diese textstrukturell gesteuerte Ausstellung der Bedeutung der U-Bahn und der Sogwirkung des gesamten Alexanderplatzes ist bezeichnend für die Eigenart des physiognomischen Schreibens Kracauers. Dieses übt Kulturkritik nicht primär über die Vermittlung expliziter Argumentationen, sondern vielmehr über einen performativen Nachvollzug der ins Auge gefassten Gegenstände. Kracauer selbst hat dies 1955 in einem Brief an Theodor W.

Adorno mit folgenden Worten bedacht: »Mein Stilideal ist, daß die Sprache in der Sache verschwindet.«<sup>35</sup>

#### 4. Die Métro als mythische Traumwelt und textorganisatorisches Prinzip (Benjamin)

Obschon sich die konkreten Bezugnahmen auf die Pariser Métro in Walter Benjamins *Passagen-Werk* wie auch im Gesamtwerk auf wenige Textstellen konzentrieren, war es ihm laut seiner *Berliner Chronik* (1932) »[u]nmöglich, die Unterwelt der Metro [...] aus [s]einen endlosen Flanerien fortzudenken«.<sup>36</sup> Dabei offenbaren die wenigen Stellen, in denen das *Passagen-Werk* sich der unterirdischen Schnellbahn annimmt, einen fundamental anderen Zugang zu derselben, als er in Kracauers feuilletonistischen Schriften zum Ausdruck kommt: Anders als Kracauer ging es Benjamin nicht primär um konkrete Systemstellen der Métro wie beispielsweise ihre Bahnhofsräumlichkeiten. Vielmehr interessierte ihn das moderne Verkehrsphänomen gesamthaft als integraler Bestandteil einer weitläufigen topografischen Kehr- oder Unterseite der Stadt Paris, die vornehmlich im Konvolut C des *Passagen-Werks*, »[ANTIKISCHES PARIS, KATAKOMBEN, DEMOLITIONS, UNTERGANG VON PARIS]«,<sup>37</sup> abgehandelt wird und deren prominentester Bestandteil die Passage ist. Im Konzept dieser Unterseite verdichtet sich das psychoanalytische Grundmoment der historiografisch orientierten Kulturphysiognomik Benjamins. So stellt diese Unterwelt ein Ensemble an Raumerscheinungen, über die sich dem Flaneur historische Ablagerungen dessen mitteilen, was vom städtischen Kollektiv ins Unbewusste verdrängt worden ist. Diese Ablagerungen wiederum erschöpfen sich nicht in konkreten Baurückständen früherer Zeiten, wie sie mitunter gerade durch den Bau der U-Bahn häufig zutage gefördert wurden. Vielmehr identifizierte Benjamin sie vor allem als ideengeschichtliche Überbleibsel von archaischer Beschaffenheit, die, obschon man sie für längst überwunden hält, eine Gesellschaft auch in der Moderne noch unterschwerlich zu beeinflussen verstehen: Die Rede ist vom Mythos und damit jenen vorrationalen Gedankenwelten, welche die Menschen »der Vorzeit in stum-

<sup>35</sup> Theodor W. Adorno und Siegfried Kracauer: Briefwechsel 1923–1966. Theodor W. Adorno: Briefe und Briefwechsel, Bd. 7, hg. von Wolfgang Schopf, Frankfurt a.M. 2008, S. 484.

<sup>36</sup> Walter Benjamin: *Berliner Chronik*, in: ders.: *Gesammelte Schriften*, Bd. VI, Frankfurt a.M. 1991, S. 465–519, hier S. 469.

<sup>37</sup> Ders.: *Das Passagen-Werk*, S. 133–155.

mer Unmündigkeit gebannt hielt[en]«<sup>38</sup> und deren unbewusstes Fortleben bis in die Moderne hinein der Instrumentalisierung durch den Kapitalismus bzw. dessen quasireligiös konnotierten Warenfetischismus unterlag. Im Sinne der marxistischen Kapitalismuskritik galt es für Benjamin, aus der vom Mythos konstituierten Traumwelt aufzuwachen, d.h. die letztere vernunftmäßig aufzulösen und sich so von der geistigen Bevormundung durch ersteren zu befreien. Der Schlüssel hierzu lag in der von der Psychoanalyse angeleiteten Deutungsarbeit der von ihm verfolgten materialistischen Geschichtsschreibung, die gleichzeitig eine »materialistisch[e] Physiognomik«<sup>39</sup> war. In diesem Punkt geht Benjamins Vorhaben im weiten Sinne konform mit dem, was Alfred Döblin 1924 anhand der Gegenüberstellung von U-Bahn und antiker Bildhauerei implizit als Agenda der neusachlichen Avantgarde postulierte: nämlich einem (revolutionären) Willen zur Emanzipation von Gedanken- und Gütern der Väter und Vorväter und der Eruiierung eines selbstbestimmten, der Gegenwart angemessenen Zugangs zur eigenen Zeit.

Vor diesem programmatischen Hintergrund nun wird verständlich, wie Benjamin die Pariser Métro im *Passagen-Werk* inszeniert: Obschon die unterirdische Schnellbahn, anders als beispielsweise die aus dem 19. Jahrhundert herstammenden Passagen, ein genuines Bauprodukt der Moderne darstellte, erkannte Benjamin in ihr einen Schauplatz von einer außerordentlichen »mythologischen Qualität«, d.h. einen Ort, an dem besonders stark fühl- und greifbar wurde, was die vorrationale Urgeschichte der Moderne an traumhaften wie »dialektischen« Bildgehalten eingeschrieben hatte. Das poetische Ergebnis daraus ist eine Darstellung der Métro, im Laufe derer ihre konkreten baulichen und technischen Dimensionen kaum unmittelbar fassbar, sondern beinahe durchgängig übersetzt werden in eine dichte mythologisierende Bilder- bzw. Traumsprache. Die Gänge der Métro werden zu »allegorischen Passagen der Kommunikation mit den Toten«,<sup>40</sup> dem »Hades« (s.u.), ummodelliert, in deren Darstellung sich jedoch u.a. auch Versatzstücke aus dem Theseus-Mythos mischen:

Aber ein anderes System von Galerien, die unterirdisch durch Paris sich hinziehen: die Métro, wo am Abend rot die Lichter aufglühen, die den Weg in den Hades der Namen zeigen. Combat – Elysée – Georges V – Etienne Marcel – Solférino – Invalides – Vaugirard haben die schmachtvollen Ketten der rue, der place von

<sup>38</sup> Rolf Tiedemann: Einleitung des Herausgebers, in: Walter Benjamin: *Das Passagen-Werk*, S. 21.

<sup>39</sup> Ebd., S. 29.

<sup>40</sup> Willi Bolle: *Physiognomik der modernen Metropole*, S. 296.

sich abgeworfen, sind hier im blitzdurchzuckten, pfiﬀdurchgellten Dunkel zu umgestalten Kloakengöttern, Katakombenfeen geworden. Dies Labyrinth beherbergt in seinem Innern nicht einen sondern Dutzende blinder, rasender Stiere, in deren Rachen nicht jährlich eine thebanische Jungfrau, sondern allmorgentlich [sic] tausende bleichsüchtiger Midinetten, unausgeschlafener Kommis sich werfen müssen. ■ Straßennamen ■ Hier unten nichts mehr von dem Aufeinanderprall, der Überschneidung von Namen, die das oberirdische Sprachnetz der Stadt bilden. Ein jeder haust hier einzeln, die Hölle sein Hofstaat, Amer Picon Dubonnet sind die Hüter der Schwelle. (C 1a, 2, 135f.)

Hier wandeln sich die Namen der Pariser Métro-Stationen zu »umgestalten Kloakengöttern, Katakombenfeen«, die Métro als Ganzes zu einem »Labyrinth«, ihre Waggons zu »Dutzende[n] blinder, rasender Stiere« mit gierigen »Rachen«, und Werbeplakate, die Spirituosen anpreisen, werden schließlich zu dreiköpfigen Höllenhunden, die den Eingang bzw. die »Schwelle« zur »Hölle« bewachen. Aus diesem eindrücklichen Textbeispiel einer konsequenten »Überblendung archaischer und moderner, technischer Momente«<sup>41</sup> gilt es zwei Aspekte herauszugreifen, die nicht nur *in nuce* wesentliche Züge des kulturphysiognomischen Schreibens Benjamins, sondern auch die eingangs angetönte strukturelle Kohärenz zwischen ebendiesem Schreiben und der U-Bahn ausstellen sollen und so erhellen können, was den Autor primär an der unterirdischen Schnellbahn interessiert haben dürfte.

Zum einen lohnt sich ein genauer Blick darauf, was im Zusammenhang mit den Stationsnamen der Pariser Métro in den Fokus rückt: Es ist dies deren toponymische Eigenart, die Namensentitäten an der Oberfläche (und deren ›Gedächtnisarbeit‹) einerseits zu duplizieren, andererseits jedoch konsequent zu beschneiden, indem »die schmachvollen Ketten der rue, der place [...] abgeworfen« (C 1a, 2, 135) werden. Durch diese spezielle Bezeichnungslgik, welche die Berliner U-Bahn wohlgermerkt nicht kannte, etablierte sich unter dem Pariser Boden eine quasianalogische Parallelwelt, die sich zwar strukturell auf die Oberwelt bezog, mit dieser jedoch nicht gänzlich zum Einklang kam.<sup>42</sup> In diesem Sinne rebellierte sie offen gegen den Zugriff des mit Ketten drohenden überirdischen, ›oﬃziellen‹ und ›haussmannisierten‹ Paris und damit gegen jenen autoritären Herrschaftsgeist, der sich in Kracauers U-Bahn-Szenen durch eine radikale verkehrsplanerische *Zertrümmerungs-*

<sup>41</sup> Markus Dauss: Das Zusammentreffen Walter Benjamins mit Aby Warburg vor einem Pariser Metroeingang, in: Metropolen 1850–1950. Mythen – Bilder – Entwürfe, hg. von Jean-Louis Cohen und Hartmut Frank, Berlin 2013, S. 215–243, hier S. 222.

<sup>42</sup> Vgl. ebd., S. 220.

und *Aufbau*-Sucht hervortut. Diese strukturelle Spannung zwischen ›unten‹ und ›oben‹ unterliegt auch einerseits den Gesetzen des Traums, andererseits den Regeln des kulturphysiognomischen Schreibens im *Passagen-Werk*, das den Traum mimetisch abzuholen sucht: Ebenso wie die U-Bahn die überirdische Namenstopografie in nur fragmentierter und »entstellt[er]«<sup>43</sup> Form wiedergibt, ebenso verfährt der Traum mit den Bildgehalten des wachen Lebens und die literarische Montage mit den vom Kulturphysiognomiker zusammengesammelten Geschichtsmaterialien. Zusätzlich noch zeigt sich ebendieser poetische Kniff der Fragmentierung im vorliegenden Text performativ nachvollzogen durch die Evokation der sieben Stationsnamen, von »Combat« bis hin zu »Vaugirard« (C 1a, 2, 135). Ein Blick auf die Métro-Karte verrät, dass diese Stationen keineswegs eine in dieser Reihenfolge abfahrbare Linie konstituieren. Vielmehr klaffen große Lücken zwischen ihnen, d.h., sie wurden, Benjamins grundsätzlicher historiografischer Technik des wechselseitigen ›Heraussprengens‹ und ›Neuanordnens‹ gehorchend, scheinbar beliebig aus dem Namensnetz der Métro herausgebrochen und in einer neuen Weise zusammengestellt.

Der zweite Aspekt betrifft die im zitierten Textausschnitt zuletzt evozierte »Schwelle« (C 1a, 2, 136). Wie bei anderen vergleichbaren Raumerscheinungen der Pariser Unterseite, die Passagen vorneweg, interessierte Benjamin auch bei der Métro primär das für das psychoanalytische Verfahren seiner Kulturphysiognomik grundlegende Moment der ›Schwellenerfahrung‹.<sup>44</sup> D.h., mehr noch als die Raumerscheinungen des kollektiven Traumes selbst interessierten ihn die Akte des konkreten Ein- und Ausstiegs in bzw. aus denselben, die er in der Konsequenz seiner Programmatik mit den Akten des ›Einschlafens‹ und ›Erwachens‹ identifizierte. Das Besondere und Einmalige an der Métro in diesem Zusammenhang besteht darin, dass die Dynamik des Ein- und Ausstiegs von einem Moment der Translozierung geprägt ist: Wer einmal in sie hinabtaucht und sich ihrer bedient, der wird idealtypischerweise meist an einer gänzlich anderen Stelle im Gefüge der städtischen Topografie wieder auftauchen. Völlig zu Recht hat daher bereits Markus Dauss darauf hingewiesen, dass die Eingänge der Pariser Métro bei Benjamin zu einer »Metapher der Organisation [des Textes] avancieren«.<sup>45</sup> Konkret wird dies anhand der eigentümlichen Blocktypen (»■...■«), die im *Passagen-Werk* wiederholt, aber keineswegs systematisch, zur Hervorhe-

---

<sup>43</sup> Ebd.

<sup>44</sup> Vgl. ebd.

<sup>45</sup> Ebd.

bung einzelner Stichwörter in Erscheinung treten und in der vorliegenden U-Bahn-Szene jenes der »■ Straßennamen ■« (C 1a, 2, 136) flankieren. Mit diesen Typen signalisierte Benjamin – wohl mehr für sich selbst als für den Leser – gedankliche Querverbindungen zwischen den verschiedenen, von ihm »nebeneinander fortgeschriebenen Konvolute«.46 Das vorliegende Beispiel indiziert dabei eine Weiterführung des anhand der Métro-Stationen sich konkretisierenden Themas der prodonymischen Dimension der Pariser Topografie an anderer Stelle im Textgefüge: in dem mit »[DIE STRASSEN VON PARIS]« überschriebenen, sich der überirdischen Kehrseite annehmenden Konvolut P. Die Dynamik, die entsteht, wenn man dieser Verweislogik folgt, d.h. von Textort zu Textort springt – sei es aus der Perspektive des fortschreibenden Physiognomikers (Benjamin), sei es als Leser –, ist nun mit jener der Métro-Nutzung durchaus vergleichbar: Der Moment, in dem man dem vorliegenden Stichwort (hier: den »Straßennamen«) nachzugehen gedenkt, bezeichnet den Entschluss zum Abgang in die Tiefen der Schnellbahn. Die blockartigen Typen bilden dabei die Pfeiler der berühmten »édicules« von Hector Guimard, deren surrealen, im Jugendstil gehaltenen Architekturen auch just irgendwelchen (Alb-)Träumen entsprungen zu sein scheinen.47 Und schließlich entspricht das rauschend-schnelle Durchblättern der Seiten hin zu den anvisierten Textstellen – das eilige Voran- und Zurückschreiten im Text, um das wohlgemerkt nicht umhin kommt, wer sich vertieft mit dem *Passagen-Werk* auseinandersetzt – der gleichermaßen rauschend-schnellen Fahrt in der die Stadt unterquerenden Schnellbahn.

Diese Dynamik des räumlich versetzten Ein- und Auftauchens erinnert entfernt an das »Sprunghafte«, das dem von Ansicht zu Ansicht fortrückenden Bewegungsablauf in Kracaueers Flaneur-Text *Der neue Alexanderplatz* eigen ist. Anders jedoch als bei Benjamin erscheint dieses dort nicht für sich alleine, sondern vielmehr eingebunden in die übergeordnete Bewegung des Strudels, die das zentrale textstrukturelle Moment des sich da konkretisierenden physiognomischen Schreibens Kracaueers darstellt. Und während überdies dort an eine konstitutionelle Eigenart nicht in erster Linie der U-Bahn, sondern des Alexanderplatz-Komplexes *insgesamt* angeknüpft wird – ihre Eigengeltung erfährt die Schnellbahn wiederum durch ihre strukturelle Zentrierung im

---

46 Rolf Tiedemann: Einleitung des Herausgebers, in: Walter Benjamin: *Das Passagen-Werk*, S. 13.

47 Vgl. dazu allgemein Markus Dauss: *Das Zusammentreffen Walter Benjamins mit Aby Warburg vor einem Pariser Metroeingang*.

Textgefüge –, scheint das Quasisprunghafte hier bei Benjamin eine Bewegungsstruktur der unterirdischen Schnellbahn *per se* zu antizipieren. Allem voran unterscheiden sich die beiden hier ausgestellten Schreibweisen in ihrer konzeptuellen Stoßrichtung: So dient jene Kracauers – wie dies allgemein für die Poetik seiner Frankfurter Zeit bezeichnend ist – der performativen Kenntlichmachung eines kulturkritischen Arguments, während sich jene Benjamins primär einem text-, genauer: schreib- und/oder rezeptionsorganisatorischen Prinzip verpflichtet. Gemeinsamer Nenner wiederum ist der für die Kulturphysiognomik der Weimarer Republik elementare Wesenszug, sich anlässlich ihrer Deutungsarbeit nicht nur eingehend mit den technischen Alltagserscheinungen der Moderne zu befassen, sondern ebendiese Deutungsarbeit stets auch in voller Konsequenz nach den besagten Erscheinungen auszurichten.