



inden
Bad

Gerhard H. Hommer

Attraktionen der Straße

*Eine Berliner Literaturgeschichte
1927–1932*

Wallstein

Gerhard H. Hommer
Attraktionen der Straße

Gerhard H. Hommer
Attraktionen der Straße
Eine Berliner Literaturgeschichte
1927–1932



WALLSTEIN VERLAG

Für Alex, Chris, Dea, Eric, Jakob, Philipp,
Philipp, Sabine, Sandro, Sasha und Mareike

Inhalt

I. Ordnungssinn.

Die Straße, die Bürgerlichen und die Literatur

Häuslichkeit und Straße	11
Domestizierung der Straße	22
Soziale Nivellierung	35
Überblick	42

II. Freiheitsversprechen.

Sexus der Straße

1. Alte Affäre. Soziosexueller Haushalt des Bürgersohns . . .	47
Wahrnehmungsfiler	47
Fluchttrieb	57
Sexuelle Infrastruktur	64
2. Agonale Wirklichkeiten. Frauen im Alleingang	78
Einsamkeitsvermögen	78
Frauen gehen, Männer schauen zu	88

III. Erziehungsmaßnahme.

Disziplinierung und Dissidenz

1. Autoritätsproben. Familiensinn, Teamwork, Klassenidylle.	97
Ikone der Häuslichkeit	97
Ersatzväter auf Straßenkinderfang	106
2. ›Wilde Cliquen‹. Literatur und Sozialreform	123
Erziehererzähler	123
Straßen ohne Ende	133
Klubjacke und Krachmachen	143

IV. Gewinnerwartung.

Opportunismus und Dienstleistung

1. Empfindlichkeiten. Das Ressentiment des Flaneurs 155
 - Versachlichung des Gehens 157
 - Frauen als Konkurrenz 171
 - Heimatkunde 174
 - Kreativfunktionäre 182
2. Verhältniswesen.
 - Escortservice als Liebesmodell und Geschäftsprinzip 187
 - Lebensabschnittsbegleitung. 187
 - Gelegenheit macht Liebe 193
 - Privatisierung statt Privation 199
3. Spektakel Armut. Marketing des Mitleids 205

V. Intellektuellendilemma.

Populär werden, Autorität bleiben

1. Straßenhändlerganove. Realismus oder Kolportage? 223
2. Zeitungswerk. Textgebrauch auf der Straße 236
 - Kollektivrezeptionsästhetik 236
 - Die Masse als Antrieb und Ärgernis 252
3. Hochmut nach dem Fall. Intellektuelle im Handgemenge 263
 - Der Sound des falschen Bewusstseins 263
 - Plaudereien im Radio 270
 - Popularität und Paternalismus 279

VI. Verlustanzeige.

Archäologie der Nischenwirtschaften

1. Der Ruf des Ostens. Dialoggemeinschaft im Transit 289
2. Grobe Marktfrauen. Rettung der populären Mündlichkeit 308
3. Verkaufstheater. Dialekt und Spieltrieb im Straßenhandel 315
4. Trauerarbeit 326

VII. Schreckensbotschaft.

Die Zeit der Einzelkämpfer

- 1. Alptraum Einsamkeit. Der Klang des Schweigens 341
- 2. Nichts geht mehr. Stillstand als Verkehr 352

VIII. Schlussbild.

Von Ende und Nachleben der Straße 367

Literaturverzeichnis 375

Abbildungsverzeichnis 409

I. Ordnungssinn. Die Straße, die Bürgerlichen und die Literatur

Ulrich steht am Fenster. Minutiös registriert er das Geschehen draußen auf der Straße: Autos, Trambahnen, Gesichter der Passanten. Aus Jux spekuliert der Privatgelehrte, dass »alle die Anstrengungen, die ein Mensch vollbringen muß, um sich im Fluß einer Straße aufrecht zu halten«, in Summe eine Dimension ergäben, »mit der verglichen die Kraft, die Atlas braucht, um die Welt zu stemmen, gering ist«.¹ Die Straße bewegt den Protagonisten in Robert Musils *Der Mann ohne Eigenschaften*, über ein »rationalisiertes Heldentum« nachzusinnen, das sich in »kleinen Alltagsleistungen« äußert.² 1930 hatte man sich so weit an die Straße gewöhnt, dass man schon genau hinsehen musste, um ihr etwas abzugewinnen. Ulrichs Ironie ist Indiz ihrer Durchschnittlichkeit. Die Straße ist zur Normalität geworden.

Für andere Zeitgenossen ist die Normalität hingegen schon ein Anlass zur Melancholie. Es sei, klagt der Schriftsteller Rudolf Binding, eine Eigenschaft des Städtebewohners, dass er »sehr wenig von der Straße weiß.«³ Der Städter betrachte die Straße »als Selbstverständlichkeit«,⁴ sei blind für sie, bedauert der Beitrag *Menschen- und Straßengeplauder*. Er betrete sie achtlos, lieblos, lediglich, um zu einem Ziel zu gelangen: »Niemals nimmt er sich die Zeit oder die Muße, je mit ihr in ein persönliches und vertrauliches oder gar ein verliebtes Verhältnis zu treten.«⁵ Da sie zur lebensweltlichen Banalität geworden war, werden 1931 Liebeslehren der Straße nötig.

Nüchterner beschreibt Rudolf Arnheim die Gewöhnlichkeit der Straße als Frage ästhetischer Aufmerksamkeitslenkung. In *Film als Kunst* illustriert Arnheim die ungewohnte photographische Einstellung als »Alarmierungsmittel und Anlocketrick« anhand einer Abbildung, die »einen sehr alltäglichen Gegenstand bei einer sehr alltäglichen Beschäf-

1 Robert Musil: *Der Mann ohne Eigenschaften* [1930]. Bd. 1: *Erstes und Zweites Buch*. Hrsg. von Adolf Frisé. Reinbek bei Hamburg 1981, S. 12.

2 Ebd.

3 Rudolf Binding: »Menschen- und Straßengeplauder«. In: *Menschen auf der Straße. Zweiundvierzig Variationen über ein einfaches Thema*. Stuttgart 1931, S. 11-21, hier S. 11.

4 Ebd.

5 Ebd.

tigung [darstellt]: ein Mann geht eine Straße entlang.«⁶ Eigentlich, so der Kunstwissenschaftler, liege es nahe, den Mann von der Seite oder von vorne zu zeigen. Im Beispiel sei der Spaziergänger aber von oben zu sehen. Der Photograph setze die Kenntnis des Motivs voraus und »sucht den Beschauer durch die besondere Ansicht, die er diesem altbekannten Gegenstand abgelockt hat, zu interessieren, eventuell zu belehren.«⁷ Das Sujet ›Straße‹ gilt 1932 als hinreichend konventionell, um es als Leitmotiv ästhetisch subtiler handhaben zu können und müssen.

Ulrichs »Unsinn« des Privatexperiments, die Liaison nach der »Achtlosigkeit«, die perspektivische Verfremdung als »Blickfang« – die drei Positionen variieren den gleichen Sachverhalt: Wahrnehmungstraining als Reaktion auf die alltägliche, unauffällige Straße.⁸ Dass die urbane Straße als gewöhnlich erscheint, allenfalls in ihrer Normalität Aufmerksamkeit erregt, ist bemerkenswert. Ihre Unscheinbarkeit ist ein mentalitätsgeschichtliches Novum. Lange Zeit hatte die Straße, zumal für die Vertreter der Ordnung, ein Zuviel an Leben verkörpert und als »Wahrnehmungsskandal« gegolten.⁹ Daher mussten Großstädter – wie etwa Berliner um 1900 – mentale Strategien entwickeln, um das extraordinäre, eskalierte ›Reale‹ der Straße zu bewältigen. Um 1930 war es nunmehr möglich *und* nötig geworden, eine neue Sensibilität für die normalisierte Realität der Straße auszubilden. Nachdem sich in Deutschland in den zwanziger Jahren eine urbane Gesinnung – ›City as State of Mind‹ (Robert E. Park) – voll etabliert hatte, werden die Sichtweisen auf die Straße entspannter, sachlicher, differenzierter und spielerischer. Dies trägt dazu bei, dass die deutsche Literatur um 1930 in einen Bann der Straße geraten kann – genauer: der Berliner Straßen. Auf der Straße verknäueln sich dabei mannigfaltige Nutzungsarten und Energien. Die Straße erfüllt als »Mehrzweckinstitut«¹⁰ viele Funktionen zugleich: Sie dient als Kinderspielplatz, sozialer Begegnungsort und Unterhaltungs-

6 Rudolf Arnheim: *Film als Kunst* [1932]. Frankfurt a.M. 1979, S. 67.

7 Ebd., S. 68.

8 Musil: *Der Mann ohne Eigenschaften*, S. 13; Binding: »Menschen- und Straßengeplauder«, S. 12; Arnheim: *Film als Kunst*, S. 68.

9 Vgl. Joachim Schlör: *Nachts in der großen Stadt. Paris, Berlin, London 1840–1930*. München, Zürich 1991, S. 36f. Das Zitat bei Heinz Brüggemann: *Aber schickt keinen Poeten nach London. Großstadt und literarische Wahrnehmung im 18. und 19. Jahrhundert*. Reinbek bei Hamburg 1985, S. 20.

10 Reinhard Mußnug: »Die öffentlichen Straßen als Mehrzweckinstitut«. In: Richard Bartlsperger (Hrsg.): *Ein Vierteljahrhundert Straßenrechtsgesetzgebung*. Hamburg 1980, S. 81–96.

medium, als Verkehrskanal, Konsumzone und ästhetisierbarer Hintergrund, als Arbeitsplatz, Verdichtungspunkt informeller Ökonomien und Heimat der Heimatlosen. Buntscheckig ist auch das Personal, das die Straße bevölkert: Bürgersöhne, Jugendgangs, Konsumenten, Polizisten, Straßenfeger, Flaneure, Händler, Escortdamen, Bettler, Ganoven, Arbeitslose, ostjüdische Migranten.

Dieses Buch handelt vom Dasein der vielfürlichen und vielfarbenen Straßenequipe in der Literatur. Das Leitinteresse der Studie gilt den Attraktionen der Straße zwischen Alltag und Spektakel. Die Betonung liegt auf der sozial spezifischen, bürgerlichen Handschrift der Imagination. Die Periodisierung beruht zunächst auf einem empirischen Befund: dem Korpus einer straßenaffinen Literatur aus der Zeitspanne circa von 1927 bis 1932. Diesen massiven und markanten Bestand an Texten (Literatur, Publizistik, Theorie) deklariert das Buch als Weimarer oder Berliner Straßenklassik. Das Porträt der von der Straße elektrisierten Jahre um 1930 erklärt die Attraktivität und zeitliche Setzung nicht aus der Literatur heraus. Die ästhetisch verfeinerte Handhabe setzt eine »innere« Urbanisierung¹¹ wie eine Domestizierung des großstädtischen Terrains voraus. Erst so lässt sich die Literatur als Indikator und Profiteur eines Ordnungssinns verständlich machen, der in den zwanziger Jahren im Namen von Verkehr und Ökonomie forciert wird. Die Einleitung erläutert deshalb zunächst den Rahmen für den Auftritt der Literatur. Wie die Literatur das geordnete Feld bewirtschaftet, wird dann im Fortgang der Untersuchung behandelt. Der Realismus der Straße um 1930, verstanden eher als Denke denn Schreibe, erhellt sich in seinem Neuigkeitswert aber erst vor der Folie älterer Kontaktnahmen der Bürgerlichen mit der Straße. Daher skizziert ein Vorspann diesen Hintergrund.

Häuslichkeit und Straße

Am Anfang ängstigt sie. Eines Tages war Hans an Angst vor der Straße erkrankt.¹² Er fürchtet sich davor, auf der Gasse könnte ihn ein Pferd

11 Gottfried Korff: »Mentalität und Kommunikation in der Großstadt. Berlin Notizen zur ›inneren‹ Urbanisierung«. In: Theodor Kohlmann, Hermann Bausinger (Hrsg.): *Großstadt. Aspekte empirischer Kulturforschung*. Berlin 1985, S. 343-361.

12 Vgl. Sigmund Freud: »Analyse der Phobie eines fünfjährigen Knaben [Der kleine Hans]« [1909]. In: Ders.: *Studienausgabe*. Hrsg. von Alexander Mitscherlich, Angela Richards und James Strachey. Bd. VIII: *Zwei Kinderneurosen*. Frankfurt a.M. ¹²1996, S. 9-123, Schilderung des Falls S. 26-29, 98f.

beißen. Der Familienalltag ist davon belastet. Egal ob das Kindermädchen mit ihm in den Stadtpark geht oder er mit der Mutter nach Schönbrunn fährt, stets beginnt Hans sich auf der Straße zu fürchten, weint und will nach Hause. Der Junge möchte fortan nicht mehr nach draußen, höchstens noch auf den Balkon. Sein Vater, der Wiener Musikkritiker Max Graf, war zu diesem Zeitpunkt bereits länger mit Freud in Kontakt. Die Notizen, die er dem Psychoanalytiker überließ, widmeten sich den Eigentümlichkeiten des Kindes, namentlich dessen Interesse am »Wiwi-Macher«. In *Analyse der Phobie eines fünfjährigen Knaben* (1909) wird Freud die Pferdephobie auf eine Furcht vor dem Vater und diese Furcht wiederum auf einen ödipalen Konflikt zurückführen. Hans kann nicht sagen, wovor er sich ängstigt, sagt nur, dass ihm die Mutter, mit der er »schmeicheln« wolle, auf der Straße fehle. Freud attestiert, dass Hans damit den Sinn seiner Abneigung gegen die Straße verrate. Die »Straßenangst« sei erklärlich, weil die Straße »nicht der richtige Ort fürs ›Schmeicheln‹ [ist], oder was der kleine Verliebte sonst möchte.«¹³

Hans' Furcht ist soziologisch keine beliebige Psychopathologie. Unter Straßenangst konnte im frühen 20. Jahrhundert nur ein Bürgersohn gelitten haben. Indem der Junge die Straße mittels des Pferds mit dem Vater assoziiert, die Familienwohnung mit der Mutter, spiegelt sich in der Neurose die geschlechtlich codierte Raumaufteilung wider, die bei den Bürgerlichen üblich ist: männliche Öffentlichkeit gegenüber weiblicher Häuslichkeit.¹⁴ Im ödipalen Dreieck sublimiert sich diese räumliche Zweiheit als Theorie. Hans ängstigt sich nicht alleine: Die »Phobie vor der Straße«¹⁵ ist nicht nur die diagnostische Kurzform für eine individuelle Pathologie, sondern für die Befindlichkeit einer Klasse. Bürgerliche vermuteten vor der Haustüre Dreck, Lärm, Anonymität, nomadische Existenzen, Sexualität und Kriminalität. Die Straße bildete den Kontrapunkt sesshaften, legitim-zivilisierten Daseins, galt als hässlicher Zwillingsbruder der ›Kultur‹.¹⁶ Sie stand für all jenes ein, das gesellschaftlich ungeordnet,

13 Ebd., S. 28f.

14 Vgl. Karin Hausen: »Die Polarisierung der Geschlechtscharaktere. Eine Spiegelung der Dissoziation von Erwerbs- und Familienleben«. In: Werner Conze (Hrsg.): *Sozialgeschichte der Familie in der Neuzeit Europas. Neue Forschungen*. Stuttgart 1976, S. 263-393.

15 Freud: »Analyse der Phobie eines fünfjährigen Knaben«, S. 28.

16 Vgl. Martin Scharfe: »Straße. Ein Grund-Riß«. In: *Zeitschrift für Volkskunde* 79 (1983), S. 171-191, hier S. 171; Jürgen Zinnecker: »Straßensozialisation. Versuch, einen unterschätzten Lernort zu thematisieren.« In: *Zeitschrift für Pädagogik* 25 (1979), Nr. 5, S. 727-746, hier S. 727. Dazu mit Blick auf die

unkontrolliert und desintegriert war. In Abgrenzung gegen diese Sphäre konstituierte sich im 19. Jahrhundert die bürgerliche Familie mit ihren kultisch verklärten, sorgsam gepflegten Leitwerten Häuslichkeit und Intimität.¹⁷ Das Zuhause, das der Bourgeois zu einem »soziale[n] Uterus«¹⁸ ausgestaltet, ist der Hort von Geborgenheit, Schutz und Wärme. Allerdings wachsen hier neue Ängste heran, ist es nicht geheuer.¹⁹

Ihn, den Bourgeois, ängstigt und »vergewaltigt« die Straße nervlich zunächst. In seinem Vortrag *Die Großstädte und das Geistesleben* (1903) glaubt Georg Simmel den Großstädter »mit jedem Gang über die Straße« von »Vergewaltigungen« bedroht.²⁰ Konfrontiert mit der »Unerwartetheit sich aufdrängender Impressionen«, diene der »intellektualistische Charakter des Geisteslebens« als »Schutzorgan« des Individuums.²¹ Die »Penetration« meint eine soziale Eigenart. Das drastische Vokabular erklärt sich aus dem bürgerlichen Faible für »Territorien des Selbst« (Erving Goffman).²² Sich in umgrenzten Arealen abschließen zu wollen, betrifft die Verfassung der Häuslichkeit ebenso wie die des Subjekts. Die Straße macht das »Schmeicheln« unmöglich und strapaziert das Nerven-

Straße überhaupt, d.h. auch die Landstraße: Stephan Sting: »Straße«. In: Christoph Wulf (Hrsg.): *Vom Menschen. Handbuch historische Anthropologie*. Weinheim, Basel 1997, S. 202-211, hier S. 205. Johannes Linschoten: »Die Straße und die unendliche Ferne«. In: Jan Hendrik van den Berg u.a. (Hrsg.): *Situation. Beiträge zur phänomenologischen Psychologie und Psychopathologie*. Utrecht, Antwerpen 1954, S. 235-260, hier S. 259.

17 Zum bürgerlichen Wohnen vgl. Adelheid von Saldern: »Im Hause, zu Hause. Wohnen im Spannungsfeld von Gegebenheiten und Aneignungen«. In: *Geschichte des Wohnens*. Hrsg. von Gert Kähler. Bd. 3: 1800-1918. *Das bürgerliche Zeitalter*. Hrsg. von Jürgen Reulecke. Stuttgart 1997, S. 147-220; Joachim Petsch: *Eigenheim und gute Stube. Zur Geschichte des bürgerlichen Wohnens. Städtebau – Architektur – Einrichtungsstile*. Köln 1989.

18 Dieter Claessens: *Das Konkrete und das Abstrakte. Soziologische Skizzen zur Anthropologie*. Frankfurt a.M. 1980, S. 61.

19 Vgl. Gert Selle: *Die eigenen vier Wände. Zur verborgenen Geschichte des Wohnens*. Frankfurt a.M., New York, NY, 1993, S. 74-76; Anthony Vidler: *The Architectural Uncanny. Essays in the Modern Unhomely*. Cambridge, MA, London 1992, S. 17-66.

20 Georg Simmel: »Die Großstädte und das Geistesleben« [1903]. In: Ders.: *Gesamtausgabe*. Hrsg. von Otthein Rammstedt. Bd. 7: *Aufsätze und Abhandlungen 1901-1908*. Hrsg. von Rüdiger Kramme, Angela Rammstedt und Otthein Rammstedt. Frankfurt a.M. 1995, S. 116-131, hier S. 117f.

21 Ebd., S. 117.

22 Erving Goffman: *Das Individuum im öffentlichen Austausch. Mikrostudien zur öffentlichen Ordnung*. Frankfurt a.M. 1982, S. 54-96.

kostüm. Die »Verstandesmäßigkeit« wirke laut Simmel »als ein Präservativ des subjektiven Lebens« gegen das zudringliche Großstadtleben.²³ In den »Vergewaltigungen« vergegenständlicht sich mit der Dichotomie innen/außen wiederum ein Grundmotiv bürgerlicher Gesinnung als Theorie.

Das Bedrohungsszenario hat eine national und sozial spezifische Note. Im Vergleich mit anderen europäischen Metropolen war Berlin im Zuge eines extremen Wachstums in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts spät, aber in kürzester Zeit zur Großstadt geworden. Berlin war wie London, Paris oder New York eine »Menschenwerkstatt« (Heinrich Mann): Einheimische wie Neuankömmlinge mussten ihr Verhalten, ihre Sinne und Vorstellungskraft an die Reize und Anforderungen der urbanen Umwelt anpassen.²⁴ Das mentale Geschick einzuüben, fiel manchen Bevölkerungsgruppen schon aus lebensweltlicher Praxis leichter als anderen. Arbeiter waren in ihrem Alltags- und Arbeitsleben an eine Fülle bewegter Erscheinungen gewöhnt. Bürgerliche Kopfarbeiter erleben vergleichbare Geschehen noch lange als Chaos.²⁵ Großstadterfahrung als »Chock« (Walter Benjamin) setzt einen rigiden, unausgereiften Apparat mentaler Rezeption und Prognose von Ereignissen voraus.²⁶ Mit »Penetration« und »Chock« ist die Paranoia verwandt. Das Subjekt – durchströmt von fremden Einflüssen und unwillkürlich zu einer Folie reduziert, in die sich die großstädtischen Reize einschreiben – reagiert mit Verfolgungswahn und Angst vor Auflösung.²⁷ Paranoia und Panik drücken sich im frühen

23 Simmel: »Die Großstädte und das Geistesleben«, S. 118.

24 Vgl. Korff: »Mentalität und Kommunikation in der Großstadt«; Rolf Lindner: *Berlin, absolute Stadt. Eine kleine Anthropologie der großen Stadt*. Berlin 2017, S. 15–55.

25 Klaus-Michael Bogdal bemerkt, dass bürgerlichen Beobachtern die von der Industrie geschaffene Ordnung noch in den zwanziger Jahren »als zeitlich-räumliches Chaos« erschienen sei, vor dem die Muster herkömmlicher ästhetischer Wahrnehmung versagten, eben als Schock erlebt würden. Klaus-Michael Bogdal: *Zwischen Alltag und Utopie. Arbeiterliteratur als Diskurs des 19. Jahrhunderts*. Opladen 1991, S. 42.

26 Franco Moretti zufolge beruht Benjamins »Chock«-Konzept auf einem Missverständnis. Urbane Erfahrungen und Ereignisse seien dadurch charakterisiert, dass sich Extreme mäßigten und der Bereich intermediärer Möglichkeiten erweitere. Es erreiche kein Ereignis jemals den Rang einer vollausgereiften Erfahrung, während es keinem ganz fehle. Franco Moretti: »Homo Palpitans. Balzac's Novels and Urban Personality«. In: Ders.: *Signs Taken for Wonder. Essays on the Sociology of Literary Forms*. London, New York, NY, 2005, S. 109–129, hier S. 116f.

27 Vgl. Christoph Asendorf: *Ströme und Strahlen. Das langsame Verschwinden der Materie um 1900*. Gießen 1989, S. 135ff.

20. Jahrhundert literarisch prominent in Rainer Maria Rilkes *Aufzeichnungen des Malte Laurids Brigge* (1910) und der Lyrik des Expressionismus aus.²⁸ Dieser Skizze widerspricht der urbane Impressionismus um 1900 insofern nicht, als darin nervliche Agitiertheit, erhöhte ›Reizsamkeit‹ (Willy Hellpach), auch eine naive, ›uncoole‹ Überschwänglichkeit zur ästhetischen Kategorie geformt werden.²⁹

»Straßenangst« und »Vergewaltigungen« sind nur eine Zwischenstation in der Psychogenese des bürgerlichen Charakters. Der »richtige Ort fürs ›Schmeicheln‹« (Freud) ist das häusliche Interieur nur einstweilen, in der frühen Entwicklungsphase des Bürgersohns. »Der kleine Ödipus«³⁰ ist von der Straße verängstigt, den mittelgroßen Ödipus fasziniert sie. Erst kommt die häusliche Pathologie, dann das urbane Phantasma. Mittelfristig sucht sich der Bub für seine Libido ein anderes Objekt und wird in der einst gefürchteten Sphäre fündig. Nirgendwo ist diese Genese der Faszination für die Straße aus dem Geist bürgerlicher Wohnlichkeit skrupulöser ausgeführt als in Walter Benjamins *Berliner Kindheit um neunzehnhundert*. Im triangulären Familiendrama vollzieht sich in der Adoleszenz ein Szenenwechsel, von drinnen nach draußen: Der Filius »spürte [...] dumpf die Möglichkeit, sich im Bund mit diesen Straßen« der »Herrschaft [der Mutter] zu entzieh[n]«.³¹ Für den jungen Mann aus wohlhabendem, behütetem Hause ist die Straße verführerisch, unwiderstehlich anziehend, phantasmatisch aufgeladen: Sie birgt ein Freiheitsversprechen. Mit ihr verbindet sich ein zweifaches Fluchtmotiv, sofern der Bürger-

28 Vgl. exemplarisch und konzise Sabina Becker: *Urbanität und Moderne. Studien zur Großstadtswahrnehmung in der deutschen Literatur 1900–1930*. St. Ingbert 1993, S. 73–130; Jost Hermand: »Das Bild der ›großen Stadt‹ im Expressionismus«. In: Klaus Scherpe (Hrsg.): *Die Unwirklichkeit der Städte. Großstadtdarstellungen zwischen Moderne und Postmoderne*. Hamburg 1988, S. 61–79.

29 Vgl. Becker: *Urbanität und Moderne*, S. 55–63, hier S. 55.

30 Freud: »Analyse der Phobie eines fünfjährigen Knaben«, 85 f.

31 Walter Benjamin: *Berliner Kindheit um neunzehnhundert*. In: Ders.: *Gesammelte Schriften*. Sieben Bände (in 14 Teilbänden). Unter Mitw. von Theodor W. Adorno und Gershom Scholem hrsg. von Rolf Tiedemann und Hermann Schweppenhäuser. Frankfurt a.M. 1991. Bd. IV.1: *Kleine Prosa, Baudelaire-Übertragungen*. Hrsg. von Tillman Rexroth, S. 235–304, hier S. 288. Die neue *Kritische Gesamtausgabe* von Benjamins Werken und Nachlass liegt noch nicht vollständig vor. Um eine einheitliche, übersichtliche Zitierweise zu garantieren, auch weil diese Studie kein textgenetisches Interesse verfolgt, wird im Folgenden die *Gesammelte Schriften*-Ausgabe verwendet – zitiert wie folgt: GS unter Angabe des Bandes.

sohn mit der Mutter zugleich der Klasse zu entkommen glaubt. Voraussetzung dafür ist eine Sexualisierung des Fluchttorts: »Kein Zweifel jedenfalls«, heißt es in Benjamins Prosastück *Bettler und Huren*, »daß ein Gefühl [...] ihr [der Mutter; G.H.] und ihrer und meiner eignen Klasse abzusagen, Schuld an dem beispiellosen Anreiz trug, auf offener Straße eine Hure anzusprechen.«³² Die Abschiedsgeste vom Bürgertum, Benjamin hat daraus keinen Hehl gemacht, ist selbst bürgerlicher Natur.

Der Gemeinplatz ›Straße‹ basiert auf einem Schema der episodischen Entgrenzung beengter Existenz. Dass es sich um ein Zwischenspiel handelt, macht das Straßenbild nur verlockender. Die Ausbruchsphtasie bleibt über Adoleszenz und Jungesellendasein hinaus wirksam. In Franz Kafkas *Der plötzliche Spaziergang* (1912) und Arthur Schnitzler *Traumnovelle* (1926) zeichnet sich das mentalitätsgeschichtlich gültige Muster ab: Ein Ehemann und Familienvater entläuft vor der Familie, vergisst auf der Straße Ehefrau und Kinder. Der Familienflüchtling erlebt sich zu seiner »wahren Gestalt« erhoben, wähnt sich »von aller Verantwortung« befreit, »ja aus jeder menschlichen Beziehung« gelöst.³³ Er fühlt sich lebendiger, ist während der nächtlichen Begegnungen mit Prostituierten auf »Männerfang«³⁴ von einer kribbelnden Angstlust erregt. Das Herumstreunen bietet dem ›promeneur solitaire‹ die Gelegenheit, sich auf der Straße zeitweilig zu isolieren, für das Radar sozialer und familiärer Obliegenheiten unsichtbar zu werden.³⁵ Die Flaneure und Voyeure stillen ihren Freiheitsdrang ästhetisch, d.h. aus zweiter Hand, indem sie als Inkognito an fremden Leben teilhaben und so ihre Beklemmung ausgleichen.³⁶

Es ist richtig, dass der freiheitliche Schauer der Entlastungsphantasie illusionären Charakter hat, nicht frei von Sozialromantik und ein

32 Ebd.

33 Franz Kafka: »Der plötzliche Spaziergang« [1912/1913]. In: Ders.: *Schriften, Tagebücher. Kritische Ausgabe*. Hrsg. von Jürgen Born u.a. *Drucke zu Lebzeiten*. Hrsg. von Wolf Kittler, Hans-Gerd Koch, Gerhard Neumann. Frankfurt a.M. 2002, S. 17f., hier S. 18; Arthur Schnitzler: *Traumnovelle* [1926]. Berlin 1976, S. 34.

34 Ebd., S. 33.

35 Vgl. Odo Marquard: »Plädoyer für die Einsamkeitsfähigkeit«. In: Ders.: *Skepsis und Zustimmung. Philosophische Studien*. Stuttgart 1995, S. 110–122, hier S. 119.

36 Vgl. Peter-André Alt: »Flaneure, Voyeure, Lauscher an der Wand. Zur literarischen Phänomenologie des Gehens, Schauens und Horchens bei Kafka«. In: *Neue Rundschau* 98 (1987), H. 1, S. 121–140, hier S. 122.

männliches Privileg ist.³⁷ Parallel zu seiner Entzauberung galt es aber die Quelle des Faszinosums Straße im frühen 20. Jahrhundert festzustellen: Sie bildet im Lebenskreis der Bürgerlichen das Negativ. Die ›Straße‹ – Synonym für das »Reale« als das echte Wirkliche³⁸ – gewährt einen Kurzurlaub von der abgeschmackten Fadesse, die Aussicht auf eine Auszeit. Als Gegenwelt provoziert sie bei den Bürgerlichen ›unrealistische‹ Überreaktionen: zum einen Angst, Notwehr, Paranoia; zum anderen Kitzel, Befreiung, auch naive Emphase. Eine literarische Notiz von Robert Walser aus dem Jahr 1915 veranschaulicht mustergültig die Tendenz zu Eskalation und Pathos der Reizbarkeit: »Ich bilde mir ein, daß Berlin die Stadt sei, die mich entweder stürzen und verderben oder wachsen und gedeihen sehen soll. [...] Eine solche Stadt wird mich begünstigen und zugleich bändigen.«³⁹

Mit dieser Zwischenbilanz ist der Vorspann vorüber. Kennlich zu machen war der mentalitätsgeschichtliche Abstand zwischen den früheren Erregungszuständen und der Situation um 1930, die eingangs mit den drei Miniaturen exemplarisch illustriert wurde. Im nächsten Schritt sind der bürgerlichen Existenz- und Denkweise systematische Argumente für die Anlage der Studie abzugewinnen. Die hohe Faszination der Straße für die Bürgerlichen im frühen 20. Jahrhundert erklärt sich aus dem Verhältnis und Kontrast zum Heim. Dies bedeutet, dass die Art, wie die Straße beschrieben, beurteilt und gebraucht wird, von der häuslichen Position abhängt. Diesen Sachverhalt macht eine Notiz in Walter Benjamins *Das Passagen-Werk* anschaulich. Die Straßen, heißt es im Konvolut zum Flaneur, seien »die Wohnung des Kollektivs«:

Das Kollektiv ist ein ewig unruhiges, ewig bewegtes Wesen, das zwischen Häuserwänden soviel erlebt, erfährt, erkennt und ersinnt wie Individuen im Schutze ihrer vier Wände. Diesem Kollektiv sind die [...] emaillierten Firmenschilder [...] ein Wandschmuck wie im Salon dem Bürger ein Ölgemälde, Mauern [...] sind sein Schreibpult, Zeitungs-

37 Vgl. Griselda Pollock: *Vision and Difference. Femininity, Feminism and Histories of Art*. London 1988, S. 71.

38 Alexander Zons: »Einleitung«. In: Ders. (Hrsg.): *Passionen des Realen. Bilder des Menschen zwischen den Kriegen (Augenblick 69/70)*. Marburg 2017, S. 5-14, hier S. 6.

39 Robert Walser: »Würzburg« [1915]. In: Ders.: *Werke in Einzelausgaben*. Hrsg. von Jochen Greven. Frankfurt a.M. 1985. Bd. 6: *Poetenleben*, S. 31-44, hier S. 43f.

kioske seine Bibliotheken, Briefkästen seine Bronzen, Bänke sein Schlafzimmernobiliar und die Café-Terrasse der Erker [...].⁴⁰

Mit dem Passus ist wenig über die Straße und das »Kollektiv« gesagt, viel über die von diesem Gegenpart faszinierte Vorstellungskraft. Die »Straße« wird von Bürgerlichen, die in »Wohnungen« denken und sprechen, als Projektionsfläche beansprucht. Diese Studie interessiert sich für das Repertoire von Bildern, Metaphern, Fabeln, Vorstellungsmustern und Sprechformen, mit dem die Bürgerlichen die Straße handhaben. Die auf sie angewandten Anschauungsweisen sind als Ausdruck bürgerlichen Habitus auf der Ebene der Imagination zu verstehen. Dafür, wie jemand die Umwelt sinnlich wahrnimmt, Klassifikationen vornimmt, Alltag theoretisch deutet, ist nach Pierre Bourdieu der Habitus verantwortlich. Habitus stattet soziale Akteure mit Schemata der Wahrnehmung, des Denkens und Handelns aus.⁴¹ Habitus meint einen »Erzeugungsmodus der Praxisformen« – auch der Praxis der Einbildungskraft.⁴² Das Wohnliche liefert für die Schemata nur ein Beispiel, allerdings ein sprechendes und wirkmächtiges: die Straße als das »möblierte, ausgewohnte Interieur«. ⁴³

Daran anschließend widmet sich diese Untersuchung den Einstellungen, Entstellungen, blinden Flecken, kurzum den »Doxa« (Bourdieu) des bürgerlichen Blicks auf die Straße. Es geht darum, wie Bürgerliche die Welt sehen, darum, was sie methodisch oder beiläufig übersehen. Es geht um Gewohnheiten ästhetischer Voreingenommenheit. Es gibt derlei einige, aber überschaubar viele. Denn der Habitus produziert unendlich, aber strikt begrenzt, bringt weder überraschende Neuerungen noch mechanische Reproduktionen hervor.⁴⁴ Das Vorhaben befasst sich mit Schablonen, Stereotypen und Automatismen bürgerlicher Realitätsbearbeitung, mit der Produktivität wie Trägheit mentaler Routinen.

Zwischen dem Personal, das sich vermehrt auf der Straße aufhält, und den Produzenten, die sich seiner schreibend bedienen, besteht ein soziales

40 Walter Benjamin: *Das Passagen-Werk* [Konvolut M: Der Flaneur]. In: GS V.1, S. 524-569, hier S. 533.

41 Vgl. Pierre Bourdieu: *Sozialer Sinn. Kritik der theoretischen Vernunft*. Frankfurt a.M. 1984, S. 97-121, hier S. 101.

42 Pierre Bourdieu: *Entwurf einer Theorie der Praxis. Auf der ethnologischen Grundlage der kabyllischen Gesellschaft*. Frankfurt a.M. 1976, S. 164; ders.: *Sozialer Sinn. Kritik der theoretischen Vernunft*. Frankfurt a.M. 1987, S. 98.

43 Benjamin: *Das Passagen-Werk*, S. 533.

44 Vgl. Bourdieu: *Sozialer Sinn*, S. 103; ders.: *Meditationen. Zur Kritik der scholastischen Vernunft*. Frankfurt a.M. 2001, S. 206.

Gefälle. Daraus ergibt sich historisch zwangsläufig die Frage nach einem Ethos der Repräsentation, teils schon für die Literatur selbst. Joseph Roths Feuilleton *Interviews mit Straßentypen* etwa bemüht sich um Augenhöhe mit der Straße, indem es diejenigen, die mit ihr besonders vertraut sind, befragt und anhört:

Kinder der Straße sind sie. Die Straße ist ihr Heim und ihr Obdach, ihr Ursprung und ihr Ziel. Sie sind es, die der Straße erst die Physiognomie verleihen und die Eigenart, sie gehören zu ihr wie Laternenpfähle, Pflastersteine, Rettunginseln, Plakatsäulen [...]. Sie sind das Mobiliar der Straße [...]. Der Bürger geht täglich an ihnen vorbei, gleichgültig [...], weicht ihnen aus wie einem Baum [...] oder einem Rinnstein und ist angehalten, wenn so ein Möbelstück den Mund auftut oder die Hand. [...] Es ist lehrreich, sie sprechen zu hören. Bei Interviews [...] besteht wenigstens die Gefahr des Hinausgeschmissenwerdens nicht.⁴⁵

So tief ist ihr die Häuslichkeit eingeschrieben, dass auch die ›Straße‹ nur ›Bewohner‹ und ›Möbel‹ kennt. Das Lexikon der ›Straße‹ ist nicht zufällig beschränkt.⁴⁶ Die Gemeinplätze, wie die ›Möbel‹, verstellen die Orte. Die ›Immobilien‹ machen die Vorstellungskraft träge. Eine Existenz lässt sich soziokulturell legitim nicht auf der Straße ›gründen‹, d. h. darstellen. Dies betrifft nicht allein das semantische Unvermögen. Wenn sie den Gegenpol der ›Kultur‹ abgibt, ist die ›Straße‹ ein unmöglicher Ort der ›Kultur‹-Theorie. Die offizielle, verhäuslichte Matrix der Darstellung eignet sich nicht, sich der Straße anzuschmiegen, ihr ästhetisch gerecht zu werden.⁴⁷

45 Joseph Roth: »Interviews mit Straßentypen« [*Der Neue Tag*, 19. 5. 1919]. In: Ders.: *Werke 1: Das journalistische Werk 1915–1923*. Hrsg. von Klaus Westermann. Frankfurt a. M. 1994, S. 58–61, hier S. 58.

46 Das deutsche Vokabular ist weniger urbanisiert als etwa das Amerikanische, kennt für die Ausdrücke ›street smarts‹ oder ›streetwise‹ keine ›straßennahe Entsprechung (z. B. ›fix‹, ›gewandt‹, ›beschlagen‹). ›Street smarts‹ oder ›streetwise‹ bezeichnen ein Repertoire an Verhaltensweisen, das es erlaubt, mit heiklen Situationen in urbanen Milieus mit hoher Kriminalität umzugehen und zum ›Autor öffentlicher Aktionen‹ zu werden. Elijah Anderson: *Streetwise. Race, Class and Change in an Urban Community*. Chicago, IL, 1990, S. 6.

47 Studien aus der Psychologie, Soziologie und Ethnologie legen nahe, dass sich dafür empirische Verfahren besser als imaginative, literarische eignen. Hilfreich und lesenswert sind in dem Zusammenhang: Martha Muchow: *Der Lebensraum des Großstadtkindes* (1935, posthum); William F. Whyte: *Street Corner Society. The Social Structure of an Italian Slum* (1943); Mitchell Dunnein: *Sidewalk* (1999).

Dass die kulturelle Grammatik bürgerlich ›fundiert‹ ist, meint die Sach- wie die Sozialdimension der Rede: Formensprache wie Bewertung.

Anders als der ›offizielle‹ Wortschatz hat die Straße durchaus ein eigenes, lokales, populäres Idiom: Soziolekt, Slang, Jargon.⁴⁸ Mangels ihrer Orts- und Sprachkenntnisse assoziieren die Bürgerlichen straßennahe Lebensverläufe mit anstößigen, unzulänglichen und gescheiterten Existenzen. *Trübners Deutsches Wörterbuch* bestimmt noch in der Ausgabe von 1955: »Die Straße bildet den Gegensatz zum Heim: man treibt sich auf der Straße herum.«⁴⁹ Zum Assoziationsfeld gehört auch: auf der Straße landen, auf die Straße gesetzt werden, auf der Straße leben. Bestenfalls hat der Intimus der Straße ein »verhältnismäßig gutes Herz«.⁵⁰ Oft mutmaßen die Beobachter Schlimmeres. ›Straßenjunge‹ und ›Straßenmädchen‹ etwa haben eine geschlechterspezifisch schlechte Reputation,⁵¹ wenn Typen dank ihrer Kennerschaft der Straße nicht rundweg Kriminalität nachgesagt wird. Wer sich viel auf der Straße aufhält, gerät im frühen 20. Jahrhundert ins Fadenkreuz pädagogischer und fürsorglicher Besserungsvorhaben oder staatlicher Sanktionsmaßnahmen. Meist ohne es zu wollen oder zu wissen, paktiert die deutsche Literatur der Zwischenkriegszeit immer wieder mit der offiziellen Sichtweise. Ihre mehr oder minder heimliche Komplizenschaft mit der Sozialreform ist eine ästhetische Version des ›Seeing Like a State‹ (James Scott).

Roths *Interview* macht eine Tatsache evident, ohne sie als solche auszusprechen. Die Befragten interessieren sich nicht für die Straße, jedenfalls nicht in der Weise, wie der Journalist es tut, der sie in diesem Milieu verortet. Aus ihrer Sicht ist die Straße kein Gegenstand oder Problem, über das sie gesondert sprechen würden. Die Sphäre wird nicht markiert, hat keine eigene Kontur. Es wird ein Befund dieser Studie sein, dass die Weimarer Straßenklassik keine Literatur auf Augenhöhe mit der Straße hervorbringt. Während die fingierte Augenhöhe der ›hohen Lite-

48 Vgl. Irving Lewis Allen: *The City in Slang. New York Life and Popular Speech*. New York, Oxford 1993.

49 »Straße«. In: *Trübners Deutsches Wörterbuch*. Bd. 6. Berlin 1955, S. 629f., hier S. 630.

50 So klassifiziert der Erzähler in Erich Kästners *Emil und die Detektive* den Straßenjungen Gustav. Erich Kästner: *Emil und die Detektive* [1929]. In: Ders.: *Werke*. Hrsg. von Franz Josef Görtz. Bd. 7: *Parole Emil. Romane für Kinder 1*. München 1998, hrsg. von Franz Josef Görtz, S. 193–302, hier S. 209.

51 Vgl. Rolf Lindner: »Straße – Straßenjunge – Straßenbande. Ein zivilisations-theoretischer Streifzug«. In: *Zeitschrift für Volkskunde* 79 (1983), S. 192–208, hier S. 192f.

ratur« zum Paternalismus neigt, lassen sich ›Straßentypen‹ interviewen, schreiben faktual, autobiographisch oder rückblickend über ihr Straßendasein, nicht auf einem institutionell ›anerkannten‹ Niveau.⁵²

Eine andere Erklärung ist noch wichtiger: Wer der Straße nähräumlich begegnet, in das Straßenleben alltäglich involviert ist, dem wird sie nicht zum Sujet. Dieser Befund ist sozialhistorisch triftig, sofern die Trennung zwischen Privatsphäre und Quartier in den Lebenswelten von Arbeitern und Unterschichten weniger ausgeprägt und symbolisch aufgeladen ist als in bürgerlichen Vierteln bzw. für bürgerliche Subjekte.⁵³ Die Straße wird nicht eigens kenntlich gemacht, wo mit ihr keine markante Grenze eines semantischen Felds überschritten wird.⁵⁴ Aus der Perspektive derjenigen, zu deren Lebenswelt – der fraglos gegebenen ›Wirklichkeitsregion‹ (Alfred Schütz) – sie gehört, eignet sich die Straße nicht zum Kunstprodukt. Proletarische und Arbeiterliteratur wird deshalb nicht berücksichtigt. Denn wohl zeigen proletarische Romane die urbane Straße als Arbeitsplatz und Habitat, als Spielraum der Kinder und Sphäre politischer Aktionen.⁵⁵ Aber sie ist einfach da, hat keine distinkte Gestalt. Das Kriterium ist, ob sie bemerkenswert gefunden wird. Dieses Buch handelt von derjenigen Literatur, die nicht aufhören kann, von der Straße zu sprechen; die in sie als Ereignis investiert; die sie als eine ästhetische Einheit ansieht und gebraucht.

Im Anschluss daran ist zu betonen, dass sich diese Studie der kleineren Einheit Straße widmet, nicht der Großstadt überhaupt.⁵⁶ Diese Entscheidung und Verengung der Perspektive ist an den Untersuchungs-

52 Siehe etwa Harry Domelas *Der falsche Prinz. Leben und Abenteuer* (1927), Georg Glasers *Schluckebier* (1932) oder Waldemar Brusts *Koppenstraße 60. Eine Berliner Kindheit in der Weimarer Republik* (1987). Eine Ausnahme ist etwa George Orwells *Down and Out in Paris and London* (1933).

53 Vgl. historisch Saldern: »Im Hause, zu Hause«, S. 192–220, hier S. 200–204.

54 Vgl. Juri Lotman: *Die Struktur literarischer Texte*. München 41993, S. 329–340, hier S. 332.

55 Beispielsweise Otto Nagel: *Die weiße Taube oder Das nasse Dreieck* (1930–1932 verfasst, posthum erschienen); Willi Bredel: *Rosenhofstraße* (1931); Alex Wedding: *Ede und Unku* (1931).

56 Dieses Anliegen verbindet die vorliegende Studie mit Büchern, die in den letzten Jahren entstanden sind: Leif Jerram: *Streetlife. The Untold History of Europe's Twentieth Century* (2011); Kathrin Rottmann: ›Aesthetik von unten‹. *Pflaster und Asphalt in der bildenden Kunst der Moderne* (2016); David Sittler: *Straßenverkehr und soziale Sichtbarkeit. Das Massenmedium Straße in Chicago 1900–1930* (2018); Molly Loberg: *The Struggle for the Streets of Berlin. Politics, Consumption, and Urban Space, 1914–1945* (2018).

gegenstand gekoppelt: Mit der Straße geht es um sichtbare, hörbare oder greifbare Phänomene. Die Bürgerlichen erreichen zwar keine Nahsicht, die den Eigenwert der Straße ästhetisch realisiert, probieren sich aber in dieser Richtung. Die Untersuchung vollzieht diese Assimilation und Konkretion nach: als Zoom in das kleinteilige, personale Geschehen. Ebenso wie die Literatur auf ein Panorama zu verzichten, heißt nicht, den Bedeutungsgehalt der Berliner Straßenschilder zu übergehen. Die ›Straße‹ dient in den Jahren um 1930 als beliebtes Vehikel, um ›Gesellschaft‹ zu verhandeln, aber eben nicht abstrakt, sondern in Bodennähe.⁵⁷ Aus dieser Absenkung des ästhetischen Standorts verspricht sich die Literatur eine höhere Realitätssättigung. Die Straße macht inzwischen nicht mehr Angst oder ›reizsam‹. Sie macht realistisch und Realisten: Getreu diesem Motto ist die Straße um 1930 nicht Heimat des hohen Stils.⁵⁸

Domestizierung der Straße

Was bekommen die Zeitgenossen auf der Straße zu sehen? Beispielsweise Kinder, die auf der Fahrbahn Himmel und Hölle spielen. Oder auf dem Trottoir Familienwohnungen nachstellen. Die auf der Straße Rollschuh und Drachen steigen lassen. Oder sie sehen Bärenführer, die mit dressierten Raubtieren durch die Stadt touren. Akrobaten, Zauberer, Jongleure und Tänzer, die ihre Künste vorführen. Leierkastenmänner, die mit ihren Drehorgeln herumziehen. Sie sehen und hören Scherenschleifer, Schuhreparateure und andere Handwerker, die auf ambulanten Werkstätten ihre Dienste anbieten. Unzählige Händler, die Zeitungen feilhalten oder Obst, Gemüse, Zigaretten, Kurzwaren und preiswerte Gebrauchsgegenstände verkaufen. Erwerbslose, die in der Wirtschaftskrise ihre Arbeitskraft anbieten. Etc.

Berlins Straßen sind um 1930 *noch* Sozialraum, Unterhaltungsorgan, Spielzone und Arbeitsstätte. Sie bleiben es aber mittelfristig nicht: Rollschuhfahrer, Händler, Handwerker, Tanzbären usw. werden von der Bildfläche verschwinden. Das neue obrigkeitliche Leitbild, das in den zwanziger Jahren frisch in Anschlag gebracht wird, sieht vor, die Straße

57 Vgl. Sabine Biebl: »Images of Society. Identifying the ›Working Girl‹ as Coding the Public Sphere«. In: *Trans. Revue de littérature générale et comparée* 6/2008. Unter: <https://journals.openedition.org/trans/294> (letzter Aufruf 12.4.2021).

58 Zur Profanierung der Literatur durch die Straße vgl. Marshall Berman: *All That is Solid Melts into Air. The Experience of Modernity*. London 1988, S. 155-164.

als Verkehrskanal zu gebrauchen, nicht als Mehrzweckraum.⁵⁹ Die Berliner Straßenklassik ist das Ergebnis einer Übergangsphase. Die alte Alltagslebendigkeit der Straße ist noch ausreichend verfügbar, vielfältig und aufregend, aber bereits aufgeräumt genug, um einer versachlichten Anschauung ein willkommenes Aktionsfeld zu bieten.

Im Folgenden gilt das Augenmerk dem Zusammenhang von Aufräumaktionen und Ästhetik im Zeichen des Verkehrs. Das »rationalisierte Heldentum« (Robert Musil) bedarf zugleich mentaler Routine und kommunaler Amtshilfe. Der Flaneur ist ohne Polizist und Straßenfeger nicht denkbar. Das Arrangement zu dem Gruppenbild ist zivilisationstheoretisch inspiriert, borgt ein Argument von Norbert Elias. »Augenlust« zu verfeinern, ist laut Elias von einer »Pazifizierung« der angeschauten Räume abhängig.⁶⁰ Dass sich eine »Gefahrenzone« zum »Erholungsraum« umformt, befördert innere Distanz und gefühlsmäßige Dämpfung und erlaubt so eine entspannte, angstfreie, differenziertere Wahrnehmung des Terrains.⁶¹ Für die Berlin-Literatur um 1930 ist das Argument in seiner Geltung zu erweitern. Die ästhetische Nuanciertheit der Straße setzt generell wohlgeordnete Verhältnisse voraus. Während der Phase relativer Stabilisierung der Republik von 1924 bis 1929⁶² pflegen die Behörden wie die Bewohner einen qualitativ neuen, umfassenden Ordnungssinn des urbanen Alltags.⁶³ Polizierung, Stadtplanung, Hygiene, Ästhetik: Dieser

59 Vgl. Dirk van Laak: »Vom Lebensraum zum Leitungsweg. Die Stadtstraße als soziale Arena«. In: Michael Flitner, Julia Lossau, Anna-Lisa Müller (Hrsg.): *Infrastrukturen der Stadt*. Wiesbaden 2017, S. 145-162; dazu exemplarisch soziologisch z.B. Ulfert Herlyn: »Die Stadtstraße als Lernort für verschiedene soziale Gruppen«. In: Hans-Jürgen Hohm (Hrsg.): *Straße und Straßenkultur. Interdisziplinäre Beobachtungen eines öffentlichen Sozialraumes in der fortgeschrittenen Moderne*. Konstanz 1997, S. 233-248, hier S. 234.

60 Norbert Elias entwickelt das Argument anhand der frühneuzeitlichen Befriedung der Natur: Norbert Elias: *Über den Prozeß der Zivilisation. Soziogenetische und psychogenetische Untersuchungen*. Bd. 2: *Wandlungen der Gesellschaft. Entwurf zu einer Theorie der Zivilisation*. Frankfurt a.M. 1976, S. 404-407, hier S. 405f.

61 Ebd., S. 405f.

62 Vgl. Eberhard Kolb: *Die Weimarer Republik*. München 72009, S. 57-111.

63 Vgl. ähnlich Molly Loberg: »The Streetscape of Economic Crisis. Politics, Commerce, and Urban Space in Interwar Berlin«. In: *The Journal of Modern History* 85/2 (June 2013), S. 364-402, hier S. 369; ausführlicher dies.: *The Struggle for the Streets of Berlin. Politics, Consumption, and Urban Space, 1914-1945* Cambridge, New York, NY, 2018, S. 119-135; Christoph Asendorf: »Die Kräfte einer Straße. Das Problem des Stadtraumes in der Klassischen Moderne«. In: Gerda Breuer (Hrsg.): *Neue Stadträume. Zwischen*

Pakt zivilisatorischer Basisleitungen, der zu einer Verbürgerlichung der Straße beiträgt, ist exemplarisch und idealtypisch darzustellen. Die Straßenklassik ist dabei nicht allein als Indiz und Nutznießer, sondern auch als Adjutant der urbanen Benutzerfreundlichkeit zu präsentieren.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde in Deutschland die politische Agenda neu sortiert. Die Außenpolitik hatte nicht mehr oberste Priorität.⁶⁴ Die Polizei lief dem Heer den Rang als bedeutendstes Symbol der Staatsgewalt ab. Denn nun ging es darum, die innere Ordnung zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Neben der Selbstbehauptung der jungen Republik gegen politische Widersacher bezog sich die Restitution der Ordnung in Berlin auf die Wirrnisse der Inflation, die Hans Ostwald in seiner *Sittengeschichte der Inflation* (1931) als wahres Straßentohuwa-bohu vergegenwärtigt: Demnach machten ein »höllische[r] Karneval[]«, die »Gleichgültigkeit gegen die Unsauberkeit« und Demonstrationen als »Gewohnheitsereignis« Berlins Straßen phasen- und passagenweise unbegebar.⁶⁵ Joseph Roth schildert im August 1923 *Berlin im Taumel der Verzweiflung*, wo Betrunkene und Prostituierte nächtens die Straßen bevölkern und die Lokale und Nachtschwärmer »das bißchen Respekt verloren [haben], das sie bis jetzt vor der Polizei hatten. Der arme Schutzmann ist hungrig, sein Wille gut, seine Kraft nicht hinreichend. Die Behörden drücken – vor Müdigkeit – die Augen zu.«⁶⁶ Die Kraftlosigkeit rührt von einer finanziell so prekären Lage der Kommune Groß-Berlin (seit 1920), dass die »Lebensfähigkeit der Selbstverwaltung« zur Disposition stand.⁶⁷ Die Berliner Polizei – im Zuge der Erholung des kommunalen Haushalts in allen Abteilungen modernisiert und vergrößert – schien nach der Inflation allgegenwärtig: präsenter als während der Monarchie. Von offizieller Seite bemüht man sich bezüglich der polizeilichen Tätigkeit um »Verankerung in dem Vertrauen breitester Bevölkerungskrei-

Musealisierung, Medialisierung und Gestaltlosigkeit. Basel, Frankfurt a.M. 1998, S. 33–54.

64 Zum Folgenden vgl. Hsi-Huey Liang: *Die Berliner Polizei in der Weimarer Republik.* Berlin, New York, NY, 1977, S. 4–10. Schlör: *Nachts in der großen Stadt*, S. 138f.

65 Hans Ostwald: *Sittengeschichte der Inflation. Ein Kulturdokument aus den Jahren des Marktsturzes.* Berlin 1931, S. 7, 231, 257.

66 Joseph Roth: »Berlin im Taumel der Verzweiflung« [*Wiener Sonn- und Montagszeitung*, 6.8.1923]. In: Ders.: *Werke 1*, S. 1040f., hier S. 1041. Zur anschaulichen Einführung in das Berlin der Inflationszeit: Jens Bisky: *Berlin. Biographie einer großen Stadt.* Berlin 2019, S. 458–468.

67 Otto Büsch: *Geschichte der Berliner Kommunalwirtschaft in der Weimarer Epoche.* Berlin 1960, S. 5.

se«. ⁶⁸ 1926 bewirbt der preußische Innenminister die Polizei als »Freund, Helfer und Kamerad der Bevölkerung«. ⁶⁹ Zwar stieß die Idee einer ›Volkspolizei‹ in der Berliner Einwohnerschaft auch auf Widerstände. Nichtsdestoweniger gehört der Schutzmann zum festen Bestandteil der Stadtlandschaft. Er ist in Berlin-Bildern immer hinzuzudenken.

Der Schutzpolizist übt in Personalunion eine Doppelaufgabe aus. Er amtiert als ausführendes Organ der Staatsgewalt, in den zwanziger Jahren zusehends auch als Sachwalter des Verkehrs. Obwohl die mit der Verkehrsregelung betrauten Beamten nur einen Bruchteil der Schutzpolizei ausmachen, beschäftigen sich die Behörden, mehr noch die Öffentlichkeit, obsessiv mit Fragen des Verkehrs. ⁷⁰ Es ist eine Binsenwahrheit, dass Infrastrukturen im Normalbetrieb nicht bemerkt werden, erst dann Aufmerksamkeit erregen, wenn sie nicht funktionieren wie gehabt. ⁷¹ Die Auffälligkeit der Straße in Weimar-Berlin verdankt sich nun gerade nicht einem Defekt, sondern ihrer neuen Funktionalität. Die Zeitgenossen sind Zeugen der Genese einer Infrastruktur wie auch eines Mobilitätsmodells: Den Verkehr über das empirische Phänomen hinaus auch als sachliches Allzweckverhalten durchzusetzen, erfordert Volkserziehung. Die erste einheitliche Straßenverkehrsordnung für Groß-Berlin will 1929 »jeder-mann aus dem Volke [...] die neuen Bestimmungen einhämmern, damit sie Gemeingut werden«. ⁷² Mehr als alles andere müssen die Passanten lernen, dass Berlin nicht mehr Fußgängerstadt ist. Der entsprechende

68 R.W. Schulte: »Die Psychotechnik im Dienste der Verkehrspolizei«. In: *Das Neue Berlin. Großstadtprobleme*. Hrsg. von Martin Wagner und Adolf Behne. Reprint der Zeitschrift von 1929. Basel, Berlin, Boston, MA, 1988, H. 11, S. 224-226, hier S. 224.

69 Das Werben um Anerkennung war aber einseitig: Schupos wurden z.B. nicht mit Dienstnummern an den Uniformen versehen. Zudem war die politische Loyalität der Polizisten, von Regierungsvertretern gelobt, oft mehr Wunsch als Realität. Vgl. Liang: *Die Berliner Polizei in der Weimarer Republik*, S. 9f.

70 Vgl. Herbert Reinke: »Die Forderung: Verkehrsdiktatur!«. Beobachtungen und Überlegungen zu Verkehr, (Un-)Ordnung, Kontrolle und ›Eigensinn‹ im städtischen Straßenraum in den 1920er Jahren«. In: Belinda Davis (Hrsg.) *Alltag, Erfahrung, Eigensinn. Historisch-anthropologische Erkundungen*. Frankfurt a.M., New York, NY, 2008, S. 232-245, hier S. 233 ff.

71 Vgl. Dirk van Laak: *Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gemeinschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur*. Frankfurt a.M. 2018, S. 12.

72 *Polizeiverordnung über die Regelung des Verkehrs und die Aufrechterhaltung der Ordnung in den Straßen Berlins*. Hrsg. von Dr. Weiß und Dr. Hey. Berlin 1929, S. III. Das Regelwerk vereinheitlicht Bestimmungen aus mehr als 200 Polizeiverordnungen.

Paragraph bestätigt zwar eine schon gültige Praxis, kodifiziert aber strafbewehrt nachträglich das Ende einer Epoche: »Fußgänger haben die Gehbahn zu benutzen und die Fahrbahn tunlichst zu meiden. Sie haben die rechte Seite der Gehbahn innezuhalten und einander nach rechts auszuweichen.«⁷³ Die Entwöhnung des Fußgängers von seinem alten Vorrecht und Revier, zugunsten des Automobils,⁷⁴ beaufsichtigt der Polizist als Lehrbeauftragter in Bodennähe. Als »König der Straße« preist ihn 1926 ein Schulbuchtext an: »Alles gehorcht seinem Winke.«⁷⁵ Sich an Signalen zu orientieren, bedarf ebenfalls eines Lernprozesses. Die Polizei betreibt die seit 1924 installierten Ampelanlagen zunächst manuell, weil die Behörden der Folgsamkeit der Passanten misstrauen.⁷⁶ Endlich findet die Verkehrserziehung auch durchgreifend Aufnahme in schulische Lehrpläne.⁷⁷

Die Genese der Infrastruktur war mit einer der ›Gesellschaft‹ assoziiert: Funktionalismus auch im Mit- und Nebeneinander, Verkehr als Showroom der Sozialtheorie. Gegen den Kult und Muff der Gemeinschaft behauptet Helmuth Plessner 1924 die öffentliche Sphäre als »das offene System des Verkehrs zwischen unverbundenen Menschen.«⁷⁸ In der Praxis müssen die Berliner das »Fluktuieren«⁷⁹ erst üben. Die Straße dient als Proberaum der ›Gesellschaft‹, in dem das liberale Subjekt die Elastizität verkehrsförmiger Kontakte trainiert.⁸⁰ Als Schiedsrichter im Gesellschaftsspiel ›Verkehr‹ wirkt der Schupo. Die Polizei haftet da-

73 Ebd., S. 80.

74 Vgl. Dirk van Laak: »Just in Time«. Zur Theorie von Infrastruktur und Logistik«. In: Wiebke Porombka, Heinz Reif, Erhard Schütz (Hrsg.): *Versorgung und Entsorgung der Moderne. Logistiken und Infrastrukturen der 1920er und 1930er Jahre*. Frankfurt a.M. u.a. 2011, S. 13-23, hier S. 17.

75 Hermann Degenhardt, Max Hagemann: *Polizei und Kind*. Berlin 1926, S. 51. Zit. nach Liang: *Die Berliner Polizei in der Weimarer Republik*, S. 92.

76 Vgl. Clay McShane: »The Origins and Globalization of Traffic Signals«. In: *Journal of Urban History* 25 (1999), Nr. 3, S. 379-404, hier S. 383.

77 Vgl. Dietmar Fack: *Automobil, Verkehr und Erziehung. Motorisierung und Sozialisation zwischen Beschleunigung und Anpassung 1885-1945*. Opladen 2000, S. 285-300.

78 Helmuth Plessner: »Grenzen der Gemeinschaft. Eine Kritik des sozialen Radikalismus« [1924]. In: Ders.: *Gesammelte Schriften*. Hrsg. von Günter Dux, Odo Marquard, Elisabeth Ströker. Bd. V: *Macht und menschliche Natur*. Frankfurt a.M. 1981, S. 7-133, hier S. 95.

79 Ebd., S. 95f.

80 Vgl. Helmut Lethen: *Verhaltenslehren der Kälte. Lebensversuche zwischen den Kriegen*. Frankfurt a.M. 1994, S. 44-50.

für, dass der Topos ›Verkehr‹ die Mobilität der Kriegszeit in zivile Form übersetzt.⁸¹ Die Nachkriegszivilisation ›Verkehr‹ richtet die Symbolik und Selbstdarstellung Berlins neu aus. Auf die Allüren der Weltmacht folgen die der ›Weltstadt‹. Die Ausstaffierung Berlins mit kulturellem ›Welt‹-Format gleicht die Einbuße an weltpolitischer Wichtigkeit aus.⁸² Der Schritt von der wilhelminischen zur Weimarer Ära lässt sich auch an der Nachfolge repräsentativer Gemeinplätze festmachen: Der ›Weltstadtplatz‹ beerbt den ›Platz an der Sonne‹. Die gekränkte Nation erbaut sich am Potsdamer und Alexanderplatz.

Der Schupo – das wenig glamouröse Wahrzeichen der Stadtepoche – exekutiert lokal den Verkehr, den die Stadtplanung von außen und oben übersieht: beispielhaft verkörpert von dem »Organisator und Dirigenten«⁸³ Martin Wagner, seit 1926 Stadtbaurat in Berlin. In seinem Selbstverständnis ›Regisseur‹, Technokrat und Manager, steht Wagner für einen neuen Typus Planer, der die Großstadt wie ein Unternehmen sieht und führt.⁸⁴ Gemeinsam mit dem Verkehrsstadtrat Ernst Reuter verantwortete er den Umbau des alten Stadtzentrums zur ›weltstädtischen‹, autogerechten City.⁸⁵ Um ein »Höchstmaß von Beschleunigung, Stockungslosigkeit und Übersichtlichkeit« der Zirkulation zu erreichen, sieht Wagners Taylorismus für die ›Großstadtfabrik‹ eine »*Differenzierung der Verkehrswege*« vor.⁸⁶ Technokratische Diktion paart sich bei Planern der zwanziger Jahre mit einer Vorliebe für grandiose Designs und die geradlinige Straße, die laut Ludwig Hilberseimer »*mit ihrer Übersichtlichkeit* eher unserem heutigen Empfinden und ordnenden Geist als

81 Vgl. ebd., S. 44.

82 Vgl. Wolfgang Schivelbusch: *Die Kultur der Niederlage. Der amerikanischen Süden 1865, Frankreich 1871, Deutschland 1918*. Berlin 2001, S. 329ff.; Michael Bienert: *Die eingebildete Metropole. Berlin im Feuilleton der Weimarer Republik*. Stuttgart 1992, S. 102.

83 Martin Wagner: »Städtebauliche Probleme der Großstadt« [1929]. In: *Martin Wagner 1885–1957. Wohnungsbau und Weltstadtplanung. Die Rationalisierung des Glücks*. Hrsg. von Klaus Homann. Berlin 1985, S. 102–107, hier S. 102.

84 Vgl. Ludovica Scarpa: »Abschreibungsmythos Alexanderplatz«. In: Jochen Boberg, Tilman Fichter, Eckhart Gillen (Hrsg.): *Die Metropole. Industriekultur in Berlin im 20. Jahrhundert*. München 1986, S. 126–134, hier S. 126.

85 Vgl. Hans Stimmann: »Weltstadtplätze und Massenverkehr«. In: Ebd., S. 138–143, hier S. 138.

86 Wagner: »Städtebauliche Probleme der Großstadt«, S. 106. Hier wie im Folgenden entstammen Hervorhebungen in Zitaten dem jeweiligen Original; eigene Hervorhebungen werden gekennzeichnet.

die willkürlich gebogene [entspricht].«⁸⁷ Den Planspielen ist ein Dualismus von Substanz und Form eingeschrieben. Faktische Realität als korrekturbedürftiges Material zu erachten, ist typisch für Weimars sozialtechnische Machbarkeitsträume.⁸⁸ Für die »Generalinventur« (Bruno Taut), die darauf aus ist, »das Überflüssige erbarmungslos wegzubringen«, gilt der »Nutzzweck« (Martin Wagner) als einziges Kriterium der Existenzberechtigung.⁸⁹ Die Reformer sehnen sich am Zeichentisch danach, die »vererbten Fehler gebauter Straßenzüge« auszumerzen.⁹⁰ Im Straßendurchbruch, einer Passion der Planer, kulminiert die »Kampagne« der Klassischen Moderne gegen die aus der Flughöhe angeblich unübersichtliche, konfuse, formlose und durchmischte Straße.⁹¹

Weder die »Weltstadtplanung« noch die »magna charta« des Berliner Straßenrechts,⁹² wie die Herausgeber die neue Verkehrsordnung 1929 stolz taufen, bildeten schon die Realität ab. Aber die Beamenträume aus der Bau- und Polizeibehörde visieren mit der Ummodellung der Stadt zum Verkehrsraum zu Recht eine Zäsur an. Neu sind nicht die zivilisatorischen Standards an sich, sondern dass sie im Namen des Verkehrs ungekannte autoritative Geltung erlangen und parallel als Modell, Symbol und Slogan nutzbar sind. Im Januar 1929 wird das Modewort *Tempo* als Warenzeichen eines Hygieneartikels patentiert: Einweg-Papiertaschentücher.⁹³ Berlin vereint 1930 zwei Superlative: schnellste und sauberste Stadt der Welt. So will es das Marketing. Mobile Subjekte achten erklär-

87 Ludwig Hilberseimer: *Großstadtbauten*. Hannover 1925, S. 10. Vgl. dazu Wolfgang Pehnt: »Immer geradeaus. Der gerade Weg in der modernen Architektur«. In: *Daidalos* Nr. 47 (März 1993), S. 18-27.

88 Vgl. Detlev Peukert: *Die Weimarer Republik. Krisenjahre der klassischen Moderne*. Frankfurt a.M. 1987, S. 137; Peter Fritzsche: »The Violence of the Possible«. In: *Sociologus. Zeitschrift für empirische Ethnosoziologie und Ethnopsychologie* 51 (2001), H. 1/2, S. 49-54.

89 Bruno Taut: *Die neue Wohnung. Die Frau als Schöpferin*. Leipzig 1924, S. 60f.; Martin Wagner: »Verkehr und Tradition. Zur Frage des Durchbruchs durch die Ministergärten«. In: *Das Neue Berlin*. H. 7, S. 129f., hier S. 130.

90 Adolf Behne: »Vorwort«. In: *Berlin in Bildern. Aufnahmen von Sascha Stone*. Hrsg. von Adolf Behne. Wien, Leipzig 1929, S. 5-9, hier S. 9.

91 Vgl. Berman: *All That is Solid Melts into Air*, S. 169; Roger Fayet: *Reinigungen. Vom Abfall der Moderne zum Kompost der Nachmoderne*. Wien 2003, S. 129-145; Asendorf: »Die Kräfte einer Straße«, S. 52f.

92 *Polizeiverordnung über die Regelung des Verkehrs*, S. III.

93 Vgl. Thomas Fitzel: »Schmutz und Geschwindigkeit oder Warum das *Tempo* *Tempo* heißt«. In: Jörg Döring, Christian Jäger, Thomas Wegmann (Hrsg.): *Verkehrsformen und Schreibverhältnisse. Medialer Wandel als Gegenstand*

termaßen auf ihre Hygiene, handeln reibungs-, spur- und traditionslos.⁹⁴ Reinlichkeitsfimmel und Verkehrsbetrieb gründen auf dem Asphalt. Der plane Werkstoff ermöglicht ein geschmeidiges Fließen und Gleiten. Der Oberflächenbeschaffenheit – steril, glatt, einheitlich, versiegelt, »blank wie ein Schuh« – werden über die materielle Funktionalität hinaus emblematische Qualitäten zugesprochen: Der Asphalt gilt 1929 als »Parabel der Aktualität«, Inbegriff der »gegenwärtigsten Erde«.⁹⁵ Die superlativische Gegenwart meint nicht einfach einen Zeitpunkt, sondern Zeitgeist. Das Timing der Straße kennt keine Vergangenheit. Die Straße wirkt als Jetztzeitgenerator.

Der Asphalt allein gewährleistet noch keine Sauberkeit. Dafür braucht es Hilfskräfte. In den Memoiren seiner Berliner Kindheit um 1930 berichtet Waldemar Brust, dass er und seine Freunde aus dem Arbeiterbezirk um den Schlesischen Bahnhof nach der Schule oft Straßenfeger getroffen hätten, die zum Feierabend ihr Gerät an einer Wasserpumpe vor dem Kino *Alhambra* säuberten: »Wollta ooch mal Kekelfejer werdñ?« fragten sie. »Rechnen müßta aba kenn, de Pferdeäppel müßn jezählt werdñ.« Wir lachten. »Nö, stoobt und stinkt zu sehr.« »Jejen Stoob is wat zu machen«, antworteten sie und spritzten uns mit Wasser.⁹⁶ Brust erinnert sich, dass die Hauptstraßen, samt der Bürgersteige, täglich, die Nebenstraßen zweitäglich gereinigt worden seien. In den 20 Bezirksbetrieben Berlins sind damals rund 3.500 Stamarbeiter beschäftigt, bei ungünstigen Witterungsbedingungen bis zu 6.000 Hilfsarbeiter.⁹⁷ Der Berliner Oberbürgermeister Gustav Böß erläutert 1929 das dreifache

und Bedingung von Literatur im 20. Jahrhundert. Opladen 1996, S. 74–98, hier S. 74.

94 Vgl. Andreas Bernard: *Die Geschichte des Fahrstuhls. Über einen beweglichen Ort der Moderne.* Frankfurt a.M. 2011, S. 94.

95 Wilhelm Hausenstein: »Berliner Eindrücke«. In: *Hier schreibt Berlin. Eine Anthologie von heute.* Hrsg. von Herbert Günther. Berlin 1929, S. 377–392, hier S. 380; Hermann Kesser: »Der Potsdamer Platz« [1929]. In: Erhard Schütz, Christian Jäger (Hrsg.): *Glänzender Asphalt. Berlin im Feuilleton der Weimarer Republik.* Berlin 1994, S. 131–137, hier S. 131. Vgl. dazu Simone Wörner: »Asphalt. Stoff der Großstadt«. In: Thomas Hengartner, Johanna Rolshoven (Hrsg.): *Technik – Kultur. Formen der Veralltäglicung von Technik – Technisches als Alltag.* Zürich 1998, S. 121–139, hier S. 130f.

96 Waldemar Brust: *Koppenstraße 60. Eine Berliner Kindheit in der Weimarer Republik. Episoden aus dem Berlin der 20er und 30er Jahre.* [1987] Berlin 1997, S. 59.

97 Büsch: *Geschichte der Berliner Kommunalwirtschaft in der Weimarer Epoche,* S. 141.

Ziel der Straßenreinigung: wirtschaftsfreundliche Begünstigung des Verkehrs; Beförderung der Volksgesundheit; Fremdenverkehrswerbung: »Die Anziehungskraft Berlins wird um so größer sein, je sauberer es seine Straßen hält.«⁹⁸

Die »Reinlichkeit ihrer Straßen«,⁹⁹ die der Bürgermeister bewirbt, macht die Stadt nicht nur für Touristen, sondern auch für Einheimische »anziehender« und »lesbar«. Die Genese von hygienischer Gesinnung und ästhetischer Attraktivität verläuft in den zwanziger Jahren parallel. Rudolf Binding erinnert 1931 daran, dass man die Straße vormals »als Ablagerungsstätte für all das ansah, was man los sein wollte«, weshalb »sie ein anderes, verächtliches und eigentlich schmutziges Reich bildete.«¹⁰⁰ Es sei eine Zäsur, dass man »Berechtigung [hat], heutzutage von reinlichen Beziehungen zwischen Mensch und Straße zu sprechen.«¹⁰¹ Die »Reinlichkeit« normalisiere zwar das Verhältnis zur Straße, erlaube aber eine »neue Achtung« für sie.¹⁰² Zwischen Andersartigkeit und Achtsamkeit vermittelt die Kosmetik. Indem materielle Störfaktoren administrativ gemanagt und abgebaut werden, lässt sich umgekehrt visuelle Distanz aufbauen. Der Trend der Urbanisierung, Sehsinn und semiotisches Geschick zu bestärken und der Stadt Lesbarkeit zu unterstellen, erfordert kommunale Reinigungskräfte wie hygienebewusste Subjekte. Zeichenleser florieren nicht im Straßenkehricht. Sie benötigen benutzerfreundliche Oberflächen.

Mit der ordentlichen – polizeilichen, planerischen und hygienischen – Einrichtung des urbanen Raums sind die für die Studie wesentlichen Rahmenbedingungen für die Konjunktur der Straße in der Literatur skizziert: die Voraussetzung für die Entdeckung des Alltags bzw. Alltäglichen als Sujet. Anders gesagt, die Literaten sind keine Pioniere. Die Literatur betritt und bewirtschaftet die Straße nicht im Alleingang. Rudolf Arnheim bescheinigt 1932 Erich Kästners Kinderromanen eine »Lust am Fabulie-

98 Gustav Böß: »Berlin von heute. Stadtverwaltung und Wirtschaft« [1929]. In: Ders.: *Beiträge zur Berliner Kommunalpolitik*. Hrsg. von Christian Engeli Berlin 1981, S. 145–303, hier S. 218f. Dazu Friedrich Lenger: *Metropolen der Moderne. Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850*. München 2013, S. 167–170.

99 Böß: »Berlin von heute. Stadtverwaltung und Wirtschaft«, S. 219.

100 Binding: »Menschen- und Straßengeplauder«, S. 12, 14.

101 Ebd., S. 15.

102 Ebd., S. 12. Zum Zusammenhang von Hygiene und Ästhetik am Beispiel der Photographie der zwanziger Jahre vgl. Kathrin Rottmann: »*Asthetik von unten*«. *Pflaster und Asphalt in der bildenden Kunst der Moderne*. München 2016, S. 203–217.

ren auf dem stabilen Trottoir der Großstadt«. ¹⁰³ Dass das behäbige, vorsichtige Genre der Kinderliteratur in der Großstadt ankommt, ¹⁰⁴ ist ein Gradmesser der inneren Sicherheit und Aufgeräumtheit. Der Zusammenhang von Darstelllaune und Statik der Straße ist zu verallgemeinern. Schupo und Feger bilden die Eskorte der Berliner Trottoir-Literatur. Dass die pedestriane Lust ohne institutionelle Wachsamkeit und Schönheitspflege nicht möglich ist, heißt nicht, dass sie mit ihnen durchwegs glücklich wäre. Den Zwiespalt verkörpert exemplarisch der Flaneur, der den Schutzmann als Repräsentanten des Disziplinarregimes Verkehr zu seinem Lieblingsfeind hat. ¹⁰⁵ Die Flanerie gedeiht *und* leidet unter dem Dogma des Zweckmäßigen, das Franz Hessels *Spazieren in Berlin* (1929) in einem prägnanten Lamento festhält: »Hierzulande muß man müssen, sonst darf man nicht. Hier geht man nicht wo, sondern wohin. Es ist nicht leicht für unsereinen.« ¹⁰⁶ Just da das Gehen als Transporttechnik und eine Vergradlinigung der Wege offiziell gefordert und betrieben werden, blüht zum einen ein Kult der – zwecklosen – Fußläufigkeit, zum anderen eine misstrauische Zeitdiagnostik. Berlins »Fluchtcharakter« (Martin Kessel), die zentralperspektivische Monotonie und »graue Gleichgültigkeitserklärung der Straßen« werden als Entstehungsherd eines räumlichen Unbehagens oder als Sinnbild »gegenseitige[r] Halsabschneiderei« gelesen. ¹⁰⁷ Trotz aller Vorbehalte gegen Missliebigkeiten des Zeitgeists teilt die Straßenklassik aber unisono eine prourbane Gesinnung und Großstadtfreundschaft. Der Asphalt ist die fraglose Heimat der Fußgänger-

103 Rudolf Arnheim: »Schiller über Kästner« [1932]. In: Ders.: *Zwischenrufe. Kleine Aufsätze aus den Jahren 1926 bis 1940*. Hrsg. von Ursula Madrasch-Groschopp. Leipzig, Weimar 1995, S. 200–204, hier S. 203.

104 Vgl. Helga Karrenbrock: *Märchenkinder. Untersuchungen zur Kinderliteratur der Weimarer Republik*. Stuttgart, Weimar 1995, S. 185.

105 Vgl. Viktor Otto: »Warum Goebbels kein Flaneur sein konnte. Politische Dimensionen der Berlin-Flanerie um 1930«. In: Peter Sprengel (Hrsg.): *Berlin-Flaneure. Stadt-Lektüren in Roman und Feuilleton 1910–1930*. Berlin 1998, S. 163–167, hier S. 164f.

106 Franz Hessel: *Ein Flaneur in Berlin. Ein Bilderbuch in Worten*. Neuaufgabe von *Spazieren in Berlin* [1929]. Hrsg. von Peter Moses-Krause. Berlin 2011, S. 9.

107 Martin Kessel: *Herrn Brechers Fiasko* [1932]. Berlin, Frankfurt a.M. 1956, S. 9. Zu Straßenfluchten als Angsträumen vgl. Anthony Vidler: »Räume des Durchgangs. Psychopathologie und Entfremdung in der modernen Großstadt«. In: *Soziographie* 7 (1994), Nr. 1/2, S. 85–110.

fabeln, von denen diese Studie handelt.¹⁰⁸ Der Ordnungssinn bestimmt auch die Geographie der bürgerlichen Berlinliteratur. Diese folgt etablierten Bahnen, betritt etwa kaum einmal den Wedding, Friedrichshain, Pankow oder Neukölln. Andersherum verfährt sie im Modus der ›Expedition‹, wenn sie von den Standardrouten und -gebieten abkommt.¹⁰⁹ Die neue ästhetische »Achtung« braucht *und* leistet Amtshilfe. Die Straße ist ein beliebtes Objekt für Planungs- und Deutungseliten gleichermaßen. Auch die Kulturagenten beteiligen sich am Transparenzorgan, indem sie das urbane Geschehen sichten und erklären. Darin kollaborieren diese professionellen ›Leser‹ mit den offiziellen Instanzen. Die Kulturinspektoren teilen mit den Planern nicht die Flughöhe, verhandeln aber mit ihnen gefühlt auf Augenhöhe über Berlins Urbanität.

Der Bedarf nach Augenmenschen steht im Kontext der Ökonomie. Als Martin Wagner im März 1929 sein Design für den Umbau des Alexanderplatzes bewirbt, erläutert er, dass dem ›Weltstadtplatz‹ eine Doppelfunktion zukomme:

Dem *Fließverkehr* muß ein ›*Standverkehr*‹ entgegengestellt werden, der die Konsumkraft der [...] Menschenmassen *festhält* (Läden, Lokale, Warenhäuser, Büros usw.). Man kommt so zu einer Konzentration der Bauten, die sich in ihren ›*Fluchtlinien*‹ *den Ganglinien der Fußgänger*, also der Konsumkraft anzuschließen haben. [...] Ein Weltstadtplatz ist *Haltepunkt* und *Durchgangsschleuse* in einer Form: Haltepunkt für die Konsumkraft und Durchgangsschleuse für den Fließverkehr.¹¹⁰

108 Dagegen wird in der ideologisch vergifteten Spätphase der Republik von rechtskonservativer Seite die schroffe Antithese zwischen Ländlichkeit und Urbanität wirkmächtig aufgewärmt. Als Emblem Berlins dient der ›Asphalt‹ als politisch umkämpftes Terrain. An ihm entzündet sich der rechtskonservative, reaktionäre ›Aufstand der Landschaft gegen Berlin‹ (Wilhelm Stapel), das ›als geistiger Kriegsschauplatz‹ (Wilhelm von Schramm) beschworen wird. Die Feindschaft gilt ›Asphaltdemokratie‹ und ›Asphaltliteratur‹ (Joseph Goebbels). Vgl. dazu Dirk Oschmann: »Aufstand der Landschaft gegen Berlin«. Zur geistigen Topographie am Ende der Weimarer Republik«. In: Dieter Burdorf, Stefan Matuschek (Hrsg.): *Provinz und Metropole. Zum Verhältnis von Regionalismus und Urbanität in der Literatur*. Heidelberg 2008, S. 295-307.

109 Vgl. Bienert: *Die eingebildete Metropole*, S. 137-162; zur geographischen Erstreckung des Feuilleton-Berlins vgl. Erhard Schütz, Christian Jäger: »Nachwort«. In: Dies.: *Glänzender Asphalt*, S. 335-348, hier S. 338-343.

110 Wagner: »Städtebauliche Probleme der Großstadt«, S. 106.

Der »Dirigent« spricht mit der beiläufigen Ineinssetzung von Fußgänger und (»also«) Konsument unverblümt aus, worum es geht: Kommerzialisierung der Stadt. Dazu gehört eine Aufmerksamkeitserschulung des Publikums. Die Passanten üben auf den Plätzen und Straßen der City eine neue Art des Schauens, mit den Schaufenstern als Kristallisationspunkten der Konsumsehnsüchte.¹¹¹ Der »Standverkehr« kalibriert den Sehsinn, erhebt das Schauen selbst zur Attraktion, während die Kaufkraft der Berliner meist noch nicht ausreicht, um sich die ausgestellten Waren schon leisten zu können. Massenkonsum ist während der Weimarer Republik weniger lebensweltliche Realität denn massenkulturelles Versprechen.¹¹² Die Konsumgesellschaft bildet sich in Deutschland über einen Umweg aus, indem zunächst nicht Waren überhaupt, sondern kulturelle Güter und Freizeitformate nachgefragt werden. Es vollzieht sich eine »Kulturrevolution«.¹¹³ Ältere Bestände der Populärkultur werden kommerzialisiert und mit Elementen der Hochkultur zur Massenkultur verschmolzen. Die Kulturproduktion stilisiert gewöhnliche Tätigkeiten wie das Bummeln oder den Kinobesuch als Spektakel. Die Kunstfigur ›Flaneur‹ schmiegt sich der Konsumzone an, indem ihre »Minutenferien des Alltags« (Franz Hessel) die Geh- und Seharbeit als Warenform und Markenzeichen erschließen.¹¹⁴ Es beteiligt sich eine ganze Medienindustrie (Literatur, Zeitungen, Zeitschriften, Illustrierte Presse, Film, Hörfunk) an der Realityshow ›Berlin‹: Eine Stadt steht zum Verkauf und Konsum. Der Echtzeitrealismus synchronisiert sich mit Vorliebe mit der Straße. Deren alten und neuen Alltag verleiht sich die Bildmaschine Weimar-Berlin als werbewirksame Attraktion ein.

Die Ökonomie des städtischen Raums ändert das Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit. Die Polarisierung sämtlichen Lebens zwi-

111 Vgl. Eve Rosenhaft: »Lesewut, Kinosucht, Radiotismus. Zur (geschlechter-) politischen Relevanz neuer Massenmedien in den 1920er Jahren«. In: Alf Lüdtke, Inge Marbolek, Adelheid von Saldern (Hrsg.): *Amerikanisierung. Traum und Alptraum im Deutschland des 20. Jahrhunderts*. Stuttgart 1996, S. 119-143, hier S. 136; Janet Ward: *Weimar Surfaces. Urban Visual Culture in 1920s Germany*. Berkeley, Los Angeles, CA, London 2001, S. 191-241.

112 Hier und zum Folgenden vgl. Michael Geyer, Konrad Jarausch: »Streben nach Glück. Konsum, Massenkultur und Konsumdenken«. In: Dies.: *Zerbrochener Spiegel. Deutsche Geschichten im 20. Jahrhundert*. München 2005, S. 303-351, hier S. 320-327; Peukert: *Die Weimarer Republik*, S. 175-178.

113 Geyer, Jarausch: »Streben nach Glück«, S. 320.

114 Franz Hessel: »Von der schwierigen Kunst spazieren zu gehen« [1933]. In: Ders.: *Ermunterung zum Genuß. Kleine Prosa*. Hrsg. von Karin Grund und Bernd Witte. Berlin 1981, S. 53-61, hier S. 54.

schen diesen beiden ›Aggregatzuständen‹ wurde soziologisch als Charakteristikum der Siedlungsform Stadt bestimmt: je ausgeprägter die Zweiheit, umso ›städtischer‹ eine Ansiedlung.¹¹⁵ Der Dualismus ist nicht allgemeingültig, kennzeichnet bürgerlich geprägte europäische Städte und Quartiere. Die Polarität vergegenständlicht sich mental-ästhetisch in Masken, die es den Bürgerlichen erlauben, ihren Distanzwillen auch außerhäuslich im Kontakt mit Fremden aufrechtzuerhalten: ›Blasiertheit‹ (Georg Simmel), ›civil inattention‹ (Erving Goffman), ›Zuschauer‹ (Richard Sennett). Sennett beschreibt, wie sich im 19. Jahrhundert in London und Paris eine Daseinsform der schauend-reservierten Beteiligung an der Öffentlichkeit ausformte. Der bürgerliche, männliche Großstädter beanspruchte ein »Recht auf Schweigen als ein Recht auf Abschirmung vor öffentlicher Geselligkeit«. ¹¹⁶ Er will beobachten, ohne angesprochen zu werden. Schweigend zieht er sich auf einen sichtbaren, abgesonderten Beobachterposten zurück. Die soziokulturell wirkmächtige Allianz von Passivität und Erkenntnis wird für den Bürgerlichen in der kommerzialisierten Öffentlichkeit brüchig. Die Tendenz geht vom Zuschauer zum Konsumenten, vom Voyeur zum Verbraucher.

Rückblickend beschreibt der Journalist Walther Kiaulehn Weimars Durchschnittsberliner als Glücksspieler: Das »merkwürdig entrückte ›Verkehrsteilnehmergesicht‹« war das »undurchdringliche Pokerface« einer Ära, als »man noch jeden Morgen gegen Zeit und Entfernung wettete und meistens gewann.«¹¹⁷ Da die Polarität privat/öffentlich verflacht, versachlicht sich der Zugang zur Straße, auf der sich Spekulanten, Geschäftemacher und Opportunisten tummeln. Neben dem Gesellschaftsleben wird auch die Lebensgeschichte und Laufbahn als »›Verkehrsroman[]‹«¹¹⁸ vorgestellt. Die Berliner Straßen sind, so Walter Benjamin 1927, »wie eine frisch gefegte leere Rennbahn, auf der ein Feld von Sechstagesfahrern trostlos voranhastet.«¹¹⁹ Die Straße dient als Prospekt und Motor der karrieristischen Einbildungskraft. Sie bietet Gelegenheit, d.h. ein Bild, um die Lust an der Beförderung darzustellen.

115 Hans-Paul Bahrdr: *Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau*. Hrsg. von Ulfert Herlyn. Wiesbaden 2006, S. 81-130, hier 83f.; Walter Siebel: *Kultur der Stadt*. Berlin 2015, S. 59-90.

116 Richard Sennett: *Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität*. Frankfurt a.M. 1990, S. 264-280.

117 Walther Kiaulehn: *Berlin. Schicksal einer Weltstadt*. München 1960 [1958], S. 27f.

118 Lethen: *Verhaltenslehren der Kälte*, S 46.

119 Benjamin: »Moskau« [1927]. In: GS IV.1, S. 316-348, hier 318.

Weimars Karrierismus realisiert sich in der Prosa des Verkehrs, mit dem Abgleich von Fahrplan und Laufbahn. Die Aufladung der Straße hat sich um 1930 gewandelt. Die Kategorien sind nicht mehr ›Penetration‹ und ›Chock‹, sondern Konjunktur und Karriere. Der Schauplatz der ›Sensationen‹ verlagert sich nach außen, von der ›Reizsamkeit‹ zum Marketing, vom Pathos zur Betriebsamkeit. Die Benutzer der Straße sind nicht mehr bedroht oder bezirzt, sondern busy. Die Libido des liberalen Subjekts wechselt von der Sexualität zur Ökonomie. Das Epochenporträt im Zeichen der Straße bildet diese Verschiebung mit dem Begriff der ›Attraktion‹ ab: vom Faszinosum zur Kalkulation, von der Anziehungs- zur Produktivkraft.

Soziale Nivellierung

Die erste deutsche Republik wurde als ›Klassengesellschaft im Schmelztiegel‹ (Theodor Geiger) beschrieben. Veranlasst durch industriegesellschaftliche Mobilität, machten sich in den Sozialmilieus »deutliche Nivellierungstendenzen« geltend: Grenzen und Fronten zwischen den Schichten schwächten sich ab, Milieuzugehörigkeiten der wilhelminischen Gesellschaft lockerten sich, sozialmoralische Standards relativierten sich.¹²⁰ Die »Klassengesellschaft im Übergang«¹²¹ hatte eine hohe Affinität zur Straße als Ort und Organ der sozialen Mediation. Der Straße als klassenloser Gemeinplatz entspricht die freizeit- und konsumorientierte Massenkultur, die ebenso ererbte schroffe Kontraste mildert. Die Massenkultur entfaltet sich voll im erstarkten Angestellten-Mittelstand. Aber Taschenbuch und Illustrierte, Schallplatte, Film und seit 1923 der Rundfunk werden quer durch die Bevölkerung rezipiert. Unabhängig von Wohlstand und Konfession, ob in der Stadt oder auf dem Land, im Bürgertum wie der Arbeiterschaft – man hört die gleichen Schlager und Radiosendungen, tanzt zu denselben Rhythmen, besucht klassenübergreifend die äußerst beliebten Sportveranstaltungen. Zudem zirkulieren Bildungsgüter zum einen, Unterhaltungsprodukte zum anderen zusehends in breiteren Bevölkerungsgruppen bzw. gebildeten Milieus.¹²²

Die Weimarer ›Gesellschaft des Spektakels‹ (Guy Debord) bedurfte eines enormen Reservoirs an Schreibkräften. Die massenkulturelle Expansion war eng mit der inflationsbedingten Bredouille des Bildungs-

120 Vgl. einführend Peukert: *Die Weimarer Republik*, S. 149–165, hier S. 151.

121 Heinrich August Winkler: *Weimar 1918–1933. Die Geschichte der ersten deutschen Demokratie*. München 1996, S. 285–305, hier S. 296.

122 Vgl. Peukert: *Die Weimarer Republik*, S. 177f.; Helmuth Kiesel: *Geschichte der deutschsprachigen Literatur 1918 bis 1933*. München 2017, S. 102.

bürgertums verzahnt. In seiner Broschüre *Die Not der geistigen Arbeiter* bemerkt der Soziologe Alfred Weber 1923, dass das moderne Intellektuellendasein bis vor kurzem fast ausnahmslos »Rentenintellektuellentum«¹²³ gewesen sei. Die mittelständischen Intellektuellen, darunter Schriftsteller und Professoren, aber auch Rechtsanwälte und Ärzte, hätten aber mit der Inflation ihr Rentenvermögen zu »99,5 %« eingebüßt, verlören so ihre »Freiheitsunterlage [...] gegenüber der Tyrannei der Stellung oder der Aufgabe, in die man eintritt.«¹²⁴ Die Inflation trägt nicht allein, aber merklich dazu bei, dass das Bildungsbürgertum weiter an soziokulturellem Renommee verliert, zugunsten des »neuen Mittelstands.«¹²⁵ Dass »die wirtschaftliche Existenzbasis des Intellektuellen immer schmaler wird« (Walter Benjamin),¹²⁶ beeinträchtigt auch dessen Selbstverständnis. Bürgerlicher Lebensstil beruht laut Pierre Bourdieu auf »Distanz zur Notwendigkeit«, d. h. auf dem Vermögen, materielle Dinge subjektiv wie objektiv zu missachten und sich von »determinierten« Gruppen zu distanzieren.¹²⁷ Das Dogma der Kopfarbeiterautonomie wurde in der Vorkriegszeit vom Bohemien-Rentier verkörpert. Mit der Inflation ist das »Gelände [...] mit armen, gehetzten, in der Angst vor dem Gespenst der Notdurft herumirrenden Geschöpfen bedeckt, die dem reinen Dienst am Geist verloren sind.«¹²⁸ Die fetten Jahre des Kaisers sind vorbei. Der neue Intellektuelle ist »hager«, hat ein »hungriges Gesicht« und »in seinem Aussehen [...] etwas Asketisches.«¹²⁹

123 Alfred Weber: *Die Not der geistigen Arbeiter* [1923, Auszug]. In: *Weimarer Republik. Manifeste und Dokumente zur deutschen Literatur 1918–1933*. Hrsg. von Anton Kaes. Stuttgart 1983, S. 71–74, hier S. 71.

124 Ebd.

125 Aus der umfangreichen Literatur vgl. Hans Mommsen: »Die Auflösung des Bürgertums seit dem späten 19. Jahrhundert«. In: Jürgen Kocka (Hrsg.): *Bürger und Bürgerlichkeit im 19. Jahrhundert*. Göttingen 1987, S. 288–315; resümierend Rüdiger Graf: *Die Zukunft der Weimarer Republik. Krisen und Zukunftsaneignungen in Deutschland. 1918–1933*. München 2008, S. 52–58; zu den literaturgeschichtlichen Implikationen knapp Kiesel: *Geschichte der deutschsprachigen Literatur 1918 bis 1933*, S. 101f.

126 Walter Benjamin: [Zu einer Publikation von *Moskau* auf Französisch, 1927]. In: GS VI, S. 781.

127 Pierre Bourdieu: *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. Frankfurt a. M. 242014, S. 100–104, hier S. 100f.

128 Samuel Saenger: [Rezension von Alfred Webers *Die Not der geistigen Arbeiter*] [1923]. In: *Weimarer Republik. Manifeste und Dokumente zur deutschen Literatur 1918–1933*, S. 74.

129 So Elias Canetti über Bertolt Brecht: Elias Canetti: *Gesammelte Werke*. Bd. 8: *Die Fackel im Ohr. Lebensgeschichte 1921–1931*. München, Wien 1980, S. 253.

Die »Kulturrevolution« des ›goldenen‹ Jahrfünfts von 1924 bis 1929 eröffnet den Geistesarbeitern neue Offerten und diktiert durchgreifend ein ökonomisches Realitätsprinzip. Die Institution Literatur wächst in den »Konsumbereich« (Jürgen Habermas) hinein, indem sie sich dem Massenkulturzirkus Straße/›Straße‹ assimiliert.¹³⁰ Im Zuge eines von der Inflation verstärkten Strukturwandels neigt die ›schöne Literatur‹ zu Pragmatik und Warenform, nimmt ihr fiktionaler Gehalt ab.¹³¹ Der ›ent-ästhetisierten‹, veralltäglichten Literatur und »Proletarisierung des Intellektuellen« (Walter Benjamin) entsprechen die ›Verbürgerlichung des Proletariats‹ und der Straße: zum einen literarische Nobilitierung der Straße, zum anderen Nivellierung des Bürgerlichen.¹³² Mit ihrer Assimilation büßt die Institution Literatur an Institutionscharakter ein: an Amtlichkeit, Unabhängigkeit, Sesshaftigkeit. Die Institution wird zum ›Betrieb‹, die Literaten werden zu marktabhängigen Kreativen und Kleinunternehmern, zusehends im tertiären Sektor.¹³³ Dies hat Einfluss auf die Geltung der erzeugten Güter: Text als Gebrauchsgegenstand, Handelsware, Zirkulationsobjekt, Wettersatz, Termingeschäft. Die Liberalisierung der Literaturproduktion im Sog der Straße meint ebenso einen fortschreitenden Wandel »vom kulturräsonierenden zum kulturkonsumierenden Publikum«.¹³⁴

Die Assimilation bewirkt Ambivalenz. Denn trotz der Glättung sozialer Hürden und Dualismen bleiben Milieumarke­ter intakt. Walter Benjamin

130 Vgl. Jürgen Habermas: *Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft. Mit einem Vorwort zur Neuauflage*. Frankfurt a.M. 1990, S. 248-266, hier S. 248f.

131 Vgl. Anton Kaes: »Die ökonomische Dimension der Literatur. Zum Strukturwandel der Institution Literatur in der Inflationszeit 1918-1923«. In: Gerald D. Feldman u.a. (Hrsg.): *Konsequenzen der Inflation*. Berlin 1989, S. 307-329, hier S. 323-326; ders.: »Schreiben und Lesen in der Weimarer Republik«. In: Bernhard Weyergraf (Hrsg.): *Literatur der Weimarer Republik 1918-1933*. München 1995, S. 38-64, hier S. 56-60; Peukert: *Die Weimarer Republik*, S. 169-174.

132 Heinrich Winkler meint, die seinerzeit vielbenutzte Formel ›Verbürgerlichung des Proletariats‹ sei zu einfach, um gegenläufige Entwicklungen zu beschreiben: »Auflösung des proletarischen ›Ghettos‹« und zugleich »Proletarisierung der Alltagskultur«, d.h. Verbreitung von Gewohnheiten und Normen aus den städtischen Unterschichten, betreffend Kirchenbindung, Sexualmoral und Freizeitverhalten. Winkler: *Weimar 1918-1933*, S. 296.

133 Zur Spezies des marktabhängigen Journalisten vgl. Erhard Schütz: *Romane der Weimarer Republik*. München 1986, S. 147-159.

134 Habermas: *Strukturwandel der Öffentlichkeit*, S. 248-266.

war biographisch dafür sensibilisiert, dass intellektuelles Prekariat nicht per se gleichmacherisch wirkte. Nachdem seine Zukunft als Erbe und Privatier mit dem Verlust des väterlichen Vermögens unmöglich wurde, betätigt er sich berufsmäßig als Journalist. Die »Tatsache [...], daß selbst die Proletarisierung des Intellektuellen fast nie einen Proletarier schafft«, erklärt er 1930 folgendermaßen: »Weil ihm die Bürgerklasse in Gestalt der Bildung von Kindheit auf ein Produktionsmittel mitgab, das ihn auf Grund des Bildungsprivilegs mit ihr und, das vielleicht noch mehr, sie mit ihm solidarisch macht.«¹³⁵ Der Intellektuelle kommt nicht so einfach los und wird nicht losgelassen von der tradierten Pose des Geistesmenschen, auch von der Behauptung seiner Deutungsmacht. Zugleich kommt er nicht umhin, die Attitüde des Kulturproduzenten anzunehmen. Aus dem Doublebind – intellektuelle ›Berufung‹ bzw. »Tyrannei der Stellung oder Aufgabe« – resultiert ein zwiespältiger Habitus.

Die Berliner Straßenklassik ergibt sich aus der Verlegenheit *und* Gelegenheit der Bildungsbürgerlichen, sich infolge der Krise des Bildungsbürgertums, der Expansion der Kulturproduktion und der Kommerzialisierung des städtischen Raums neu zu positionieren. Literatur dient in dieser Situation als Selbsthilfe, d.h. der Selbstvergewisserung und Alimentation, wofür just jenes Attribut als »Produktionsmittel« vermarktet wird, das die soziokulturelle Gruppierung über die Berufe hinweg als »etwas soziales Auszeichnendes gemeinsam hatte: nämlich anerkannte ›Bildung‹.«¹³⁶ Es interessiert im Folgenden das ästhetische Tun, mit dem Bürgerliche – parallel zum Auskommen – um ihre Gestalt, Deutungsmacht und Marktanteile ringen.¹³⁷ Es geht nicht um Begriff oder Theorie der Bürgerlichkeit, sondern um deren literarisches ›Face-Work‹ (Erving Goffman).¹³⁸ Dass Bürgerliche mit ihrer mentalen Betätigung ein Erscheinungsbild von sich selbst schaffen, wird in der Rede

135 Walter Benjamin: »Ein Außenseiter macht sich bemerkbar. Zu S. Kracauer, *Die Angestellten*« [1930]. In: GS III, S. 219–225, hier S. 224f.

136 Werner Conze, Jürgen Kocka: »Einleitung«. In: Dies. (Hrsg.): *Bildungsbürgertum im 19. Jahrhundert. Teil 1: Bildungssystem und Professionalisierung in internationalen Vergleichen*. Stuttgart 1985, S. 9–26, hier S. 11.

137 Zur Literatur als materieller Praxis und Diskurs als sozialer Handlung vgl. Terry Eagleton: *Einführung in die Literaturtheorie*. Stuttgart 1988, S. 100.

138 Indem Klasse als etwas verstanden wird, an und mit dem gearbeitet wird, das sich formt, aktualisiert und vergeht, schließt die Studie an jüngere literaturwissenschaftliche Arbeiten an, die sich für das Moment der »Klassen-Bildung« interessieren: Patrick Eiden-Offe: *Die Poesie der Klasse. Romantischer Antikapitalismus und die Erfindung des Proletariats*. Berlin 2017, S. 38–40; ders., Eva Blome, Manfred Weinberg: »Klassen-Bildung. Ein Pro-

über klassenfremdes Personal der Straße besonders greifbar. Sie kommen in Verhältnissen zu anderen – mittels einer »Art Sozialtopologie«¹³⁹ – zu sich: Dies betrifft auch die Orientierung in der und gegen die Massenkultur. Dafür gibt wiederum der »Flaneur« ein fassliches Beispiel ab, sofern er die Lektüre als Arbeitsmittel und Marketing nutzt. Das bildungsbürgerliche Herzstück und Emblem zu privatisieren, erlaubt dem Intellektuellen zugleich Teilhabe an der und Distinktion auf der Straße.

Die Studie widmet sich dem bürgerlichen Make-up zwischen Repräsentation und Exploitation. Das Augenmerk gilt daher nicht der individuellen, sondern gruppenspezifischen Handschrift des Gemeinschaftsprodukts »Straße«. Dieses bezieht sich unaufhörlich auf Gegebenheiten und Vorkommnisse der sozialen Wirklichkeit. Die Studie setzt das, was auf Berlins realen Straßen passiert, in ein Verhältnis zu dem, was die Literatur daraus macht. Damit ist es nicht um neue, unbekannte Textverkettenungen zu tun. Zu erklären ist stattdessen zweierlei: zum einen die enorme Produktivkraft der Straße für die Literatur, zum anderen die Fallhöhe kulturell hegemonialer Zugänge. Realität wird dabei als Prohibitivstein verstanden: Seine ästhetische Handhabe kennt unterschiedliche Grade an Stimmigkeit, Angemessenheit und Berechtigung. Diese Literaturgeschichte verfährt gleichsam forensisch und spürt den Klassenindex typischer Realitätsbearbeitungsmuster auf. Damit zielt das Vorhaben auf Darstellungsgerechtigkeit der Straße. Der nachträgliche Lobbyismus meint nicht Fürsprache im Namen, sondern Einsprache gegen die Namen derjenigen, die die Literatur bewirtschaftet und repräsentiert. Damit ist nicht behauptet, dass es für Bürgerliche ein Entkommen aus der Zwangsjacke Paternalismus oder Sozialromantik gäbe.

Es ist angebracht noch zu erläutern, dass und warum die Politik der Straße keine Berücksichtigung findet. Waren die Berliner Straßen in der Spätphase der Weimarer Republik nicht Schauplatz allgegenwärtiger Demonstrationen und Aufmärsche sowie Raum gewalttätiger, teils bürgerkriegsähnlicher Auseinandersetzungen?¹⁴⁰ Joseph Goebbels, seit

blemaufriss«. In: *Internationales Archiv für Sozialgeschichte der deutschen Literatur* (IASL) 35 (2010), Nr. 2, S. 158-194, hier S. 163.

139 Pierre Bourdieu: »Sozialer Raum und »Klassen««. In: Ders.: *Sozialer Raum und »Klassen«*. *Leçon sur la leçon. Zwei Vorlesungen*. Frankfurt a.M. 1985, S. 7-46, hier S. 9-15, Zitat S. 9.

140 Vgl. Dirk Schumann: *Politische Gewalt in der Weimarer Republik. Kampf um die Straße und Furcht vor dem Bürgerkrieg*. Essen 2001; Sven Reichardt: »Gewalt, Körper, Politik. Paradoxien in der deutschen Kulturgeschichte der Zwischenkriegszeit«. In: Wolfgang Hardtwig (Hrsg.): *Politische Kultur-*

November 1926 Gauleiter von Berlin, resümiert 1932 in *Kampf um Berlin* seine Erfahrung als lokaler Agitator, indem er die Straße zum »Charakteristikum der modernen Politik« erklärt: »Wer die Straße erobern kann, der kann auch die Massen erobern.«¹⁴¹ Dafür bediente sich die nationalsozialistische Propaganda aber anderer Methoden als die bürgerlichen Parteien: Massenversammlungen, Straßendemonstrationen, Flugblätter und Plakate.¹⁴² Die Assoziation von Straße und Politik legt sich Siegfried Kracauer im Dezember 1930 als Frage vor. In seinem Feuilleton *Alle Tage Demonstration* heißt es, Zeitungsleser außerhalb Berlins müssten annehmen, dass Straßendemonstrationen zum Alltag geworden seien, und sich fragen: »[G]ibt es überhaupt noch einen Berliner Bürger, der friedlich ins Büro gehen kann und etwas anderes im Kopf hat als Aufläufe, Schupo und Proteste? Es gibt solche Bürger, denn das Nebeneinander in Berlin ist nicht minder unbegrenzt wie die Stadt selber.«¹⁴³

Das »Nebeneinander« setzt sich als Arbeitsteilung um. Die kanonische, fast ausnahmslos bürgerliche Literatur interessiert sich wenig für die politische Dimension der Straße.¹⁴⁴ Stattdessen widmen sich die Autoren den sozialen und ökonomischen Härten, erzählen von Arbeitslosigkeit und Abstiegs geschichten oder vom Dienstleistungsproletariat der Straße. Es ist demgegenüber die parteiische, vornehmlich marxistische Literatur, die die Straße als politisierte Sphäre, als Demonstrations-

geschichte der Zwischenkriegszeit 1918–1939. Göttingen 2005, S. 205–239; Eve Rosenhaft: »Links gleich rechts? Militante Straßengewalt um 1930«. In: Thomas Lindenberger, Alf Lüdtke (Hrsg.): *Physische Gewalt. Studien zur Geschichte der Neuzeit*. Frankfurt a.M. 1995, S. 238–275.

141 Joseph Goebbels: *Kampf um Berlin. Der Anfang* (1926–1927). München 1932, S. 86.

142 Vgl. Marie-Luise Ehls: *Protest und Propaganda. Demonstrationen in Berlin zur Zeit der Weimarer Republik*. Berlin, New York, NY, 1997, S. 365 f.

143 Siegfried Kracauer: »Alle Tage Demonstration« [*Frankfurter Zeitung*, 12. 12. 1930]. In: Ders.: *Werke*. Neun Bände. Hrsg. von Inka Mülder-Bach und Ingrid Belke. Frankfurt a.M., Berlin 2004–2012. Bd. 5: *Essays, Feuilletons, Rezensionen*. Hrsg. von Inka Mülder-Bach unter Mitarbeit von Sabine Biebl, Andrea Erwig, Vera Bachmann und Stephanie Manske. Berlin 2011. Bd. 5.3, S. 386–389, hier S. 386. Die Ausgabe wird im Folgenden zitiert wie folgt: *Werke* mit Bandangabe. Die *Frankfurter Zeitung* wird mit FZ abgekürzt.

144 Dazu gehören beispielsweise Szenen in Erich Kästners *Fabian*, Irmgard Keuns *Das kunstseidene Mädchen*, Passagen in Alfred Döblins *Berlin Alexanderplatz* und Ernst Jüngers *Schmerz*-Essay sowie Feuilletons von Siegfried Kracauer (z.B. *Schreie auf der Straße, Zertrümmerte Fensterscheiben*).

und Kampfarena bearbeitet.¹⁴⁵ Die vorliegende Untersuchung behandelt das erste, bürgerliche Korpus. Die literarische Politik der Straße wäre Gegenstand einer eigenen, anders angelegten Studie. Walter Benjamin wollte die »Tatsache«, dass ein Intellektueller nicht zum Proletarier taugt, als eine politische verstanden wissen: Die »Solidarität«, die durch die Bildung gestiftet wird, »kann sich im Vordergrund verwischen, ja zersetzen; fast immer aber bleibt sie stark genug, den Intellektuellen von der ständigen Frontexistenz des Proletariats streng auszuschließen.«¹⁴⁶ Die Bürgerlichen bilden keine Fronten, sie beteiligen sich nicht am manifester Kampf, sie agieren, auch ästhetisch, im moderaten Bereich.¹⁴⁷ Bürgerliche und Proletarier handeln auch auf der Straße, auch in der Literatur, nebeneinander, nicht miteinander; arbeitsteilig, nicht solidarisch. Es geht in dieser Studie um soziale Fissuren, nicht politisch unveröhnliche Dichotomien.

Infolge der »Eroberung der Straße« (Joseph Goebbels) durch die Nazis bleibt trotzdem zu fragen, wann die Berliner Straßenklassik endet. Dies betrifft Datum und Ursache des Endpunkts. Es liegt nahe, den Ruin der Straße als Mehrzweckeinrichtung mit dem Einschnitt 1933 zu erklären. In der Tat hatte das neue politische Regime gravierende Folgen für das Straßenleben wie dessen literarische Zeugen: Zum einen exekutierte das Innenministerium bereits ab Februar 1933 mithilfe der Polizeibehörden die amtliche Mission einer aggressiven »Reinhaltung des Straßensbildes«; zum anderen emigrierten ab 1933 viele Autoren-Protagonisten dieses Buchs. Allein das epochale Datum zu betonen, verdeckt aber den Gestaltwandel, der bereits früher begonnen hatte, den Straßenpluralismus zu mindern. Sortieren, Reinigen, Verdrängen, Zurichten, Aufräumen, Vereinheitlichen: Diese Routinen werden bereits in den zwanziger Jahren betrieben. Statt Kontinuitäten vor und nach 1933 gilt es abschließend eine historische Ironie der Situation zu benennen. Die neue Ordent-

145 Siehe etwa: Klaus Neukrantz' *Barrikaden am Wedding* (1931), Willi Bredels *Rosenhofstraße* (1931), Walter Schönstedts *Kämpfende Jugend* (1932), Jan Petersens *Unsere Straße. Eine Chronik. Geschrieben im Herzen des faschistischen Deutschlands 1933/34* (1936), ferner Johannes R. Bechers Lyrik.

146 Benjamin: »Ein Außenseiter macht sich bemerkbar«, S. 224f.

147 Paul Nolte stellt für die nicht-proletarische Gesellschaft »eine Art »Anti-Klassenbewußtsein« fest: »Es richtet sich gegen das Proletariat, aber auch gegen die marxistische Gesellschaftsdeutung, gegen das Bild einer prinzipiellen unversöhnlichen Klassendichotomie«. Paul Nolte: *Die Ordnung der deutschen Gesellschaft. Selbstentwurf und Selbstbeschreibung*. München 2000, S. 77-107, hier S. 78.