

Inhalt

Vorweg

Anstelle einer Einleitung: Straßenbahnfahren mit Joseph Roth | 9

TEIL EINS

I. Grundmuster einer ambivalenten Wahrnehmung von Technik | 41

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

II. Perspektiven der Technikphilosophie | 55

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

III. Technik als Kultur | 89

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

IV. Zur Theorie der Inframedialität | 105

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

TEIL ZWEI

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

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

TEIL DREI

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

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

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

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

TEIL VIER

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

Hinterher

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

Literatur | 413