

## **Auch Stillstand kann modern sein - Mobilität kritisch gesehen Nie zuvor waren wir so schnell unterwegs**

Nie zuvor waren Menschen in solchen Geschwindigkeiten unterwegs, nie zuvor konnten so viele Menschen gleichzeitig miteinander kommunizieren, nie zuvor mussten Menschen so viele Dinge auf einmal tun. Die Geschichte moderner Mobilität und Technik wird immer noch fast ausschließlich über die Steigerung der Geschwindigkeiten, der Reichweiten und des Lebenstempos erzählt. Aber fast ebenso alt wie die Geschichte moderner Mobilität und Technik ist die sie begleitende Kritik. Hier finden Sie einen spannenden Artikel dazu aus der Süddeutschen Zeitung. (Sprache: de)

Weitere Informationen:  
Süddeutsche Zeitung

[www.sueddeutsche.de/](http://www.sueddeutsche.de/)

## **Un journal allemand fait l'apologie de l'immobilité Critique d'une mobilité incessante et plus rapide que jamais**

L'humanité ne s'est jamais déplacée aussi vite, les hommes n'ont jamais communiqué entre eux aussi rapidement et jamais n'ont-ils dû gérer autant de choses en même temps. L'histoire de la mobilité et des techniques modernes est essentiellement appréhendée au travers des vitesses atteintes, de l'étendue des distances franchies et de l'accélération du mode de vie. Une critique de ce phénomène a toutefois été développée en parallèle, qui est aussi vieille que l'histoire de la mobilité elle-même. La Süddeutsche Zeitung y consacre un article intéressant. (langue: allemand)

Pour plus d'informations:  
Süddeutsche Zeitung

[www.sueddeutsche.de/](http://www.sueddeutsche.de/)

23.05.2007

<http://www.mobilservice.ch>

Mobilservice Redaktion: Andreas Blumenstein und Julian Baker  
c/o Büro für Mobilität AG  
Hirschengraben 2 | 3011 Bern | Tel.: +41 (0)31 311 93 63

[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)

Mobilservice Administration: Ursula Gertsch  
c/o Rundum-mobil  
Buchholzstrasse 7a | 3604 Thun | Tel.: +41 (0)33 334 00 25

[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)

sueddeutsche.de

Ressort: Auto & Mobil  
URL: /automobil/artikel/5/104900/article.html  
Datum und Zeit: 14.03.2007 - 16:14

12.03.2007 17:21 Uhr

[Drucken](#) | [Versenden](#) | [Kontakt](#)

[Tempo-Diskussion](#)

## Auch Stillstand kann modern sein

**Nie zuvor waren wir so schnell unterwegs und mussten so viele Dinge auf einmal tun: Mobilität kritisch gesehen.**

*Von Alexander Klose*



Beschleunigung und Erstarrung, Mobilisierung und Stillstellung sind die zwei Seiten der gleichen Medaille moderner technologischer Entwicklungen.

Foto: dpa

Fast ebenso alt wie die Geschichte moderner Mobilität und Technik ist die sie begleitende Kritik. Ein typischer Gestus sowohl der euphorischen Befürworter einer neuen Technologie wie auch ihrer hartnäckigsten Gegner ist die sprachliche Wendung "Nie zuvor".

Nie zuvor waren Menschen in solchen Geschwindigkeiten unterwegs, nie zuvor konnten so viele Menschen gleichzeitig miteinander kommunizieren, nie zuvor mussten Menschen so viele Dinge auf einmal tun. Je nachdem, auf welcher Seite man steht, kann dieses vermeintliche Faktum für oder gegen die verhandelte Sache verwendet werden. Befürworter und Gegner des technischen Fortschritts vereint also der oftmals ganz und gar unbemerkte Glaube an ein zugrundeliegendes Entwicklungsgesetz.

Doch nach 200 Jahren reflexiver Beschäftigung mit der Moderne ist Skepsis angebracht, wenn die Geschichte von Techniken, Körpern und Bewegungen immer noch ausschließlich als eine von linearen Steigerungen erzählt wird. Steigerung der Geschwindigkeiten, Vergrößerung der Reichweiten, Steigerung des Lebenstempos.

### **Befuerung des Fortschrittsmythos**

Was daher kommt wie die kritische Abrechnung mit einer ungunen Entwicklung, ist nämlich häufig reinste Befuerung des Fortschrittsmythos. Müsste sich aber eine kritische Theorie der Mobilität nicht ebenso auf die durch Beschleunigung hervorgebrachten De-Mobilisierungen konzentrieren, auf Fixierungen, Stagnationen, Feststellungen, auf den Zuwachs von Kontrolle, auf neue Lokalitäten und neue Praktiken des Lokalen?

Im Sommer letzten Jahres hat der Sozialwissenschaftler Claus Tully unter dem Titel "Stillstand ist der Gegensatz zur Moderne" einen Kriterienkatalog für eine neue

Modellierung von Mobilität nach ökonomischen, ökologischen, verkehrstechnischen und sozialen Kriterien vorgeschlagen. An sich ein gutes Unterfangen.

### Mobilisierung oder Stillstellung?

Denn es führt sicher weiter, Mobilität als ein komplexes systemisches Phänomen zu begreifen, statt immer nur von den selbsterschaffenen sogenannten Sachzwängen der Technologien auszugehen. Aber zugleich möchte man ihm zurufen: Nein, Stillstand ist nicht der Gegensatz der Moderne! Jede neue Technologie, jede neue Verwaltungstechnik hat immer auch ihre spezifische Form der Stillstellung mit sich gebracht.

Mobilisierung und Stillstellung sind die zwei Seiten der gleichen Medaille moderner technologischer Entwicklungen. So ist etwa die für das 19. und 20.

Jahrhundert so charakteristische Mobilisierung großer Menschenmengen nicht durchführbar ohne die Einführung spezifischer neuer Kontroll- und

Unterbringungstechnologien - einerseits Barackensiedlungen und Lager, andererseits umfassende international vereinheitlichte Pass- und Ausweisbestimmungen. Zwangserstarrung bei Identitätskontrollen oder vorübergehender Internierung in Flüchtlings- oder Gastarbeiterlagern offenbart sich in dieser Sichtweise als die Kehrseite, ohne die allgemeine Mobilität nicht zu haben ist.

[mehr zum Thema](#)

#### Tempo-Diskussion

Rooooaaaaar.  
Wrrruuuuummm. ☹

#### Krise der Mobilität I

Eine schwarze Messe zu Ehren Velozifers ☹

#### Krise der Mobilität II

Vorstadt als Lebensform ☹

#### Gesellschaft im Wandel

Schneller, höher, weiter, irrer ☹

#### Angewandter Klimaschutz

Die Neuerfindung des Rades ☹

[mehr](#) ☹



Stillstand: Ein abgedeckter Formel-1-Wagen auf einer Rennstrecke.

Foto: dpa

Ebenso geht die Einführung rationalisierter Fabrikarbeit durch das Fließband in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zwar einerseits mit einer höheren Taktung der Arbeitsschritte einher, andererseits führt sie aber auch zu einer massiven Fixierung der Arbeitenden an einer Stelle. Das gleiche lässt sich über fast alles andere sagen - ob Eisenbahn, Fahrstuhl, Auto oder Computer. Immer bringen sie neben spezifischen Beschleunigungen auch spezifische Entschleunigungen und Fixierungen.

Eine kritische Theorie der Mobilität täte also gut daran, sich nicht auf Phänomene der Beschleunigung zu beschränken. Denn sonst fällt sie auf den gleichen teleologischen Fortschrittsmythos herein, der die zu kritisierende Entwicklung mit seinen selbsterfüllenden Prophezeiungen antreibt. Sie müsste dem Mythos des Fortschritts einen Spiegel vorhalten, der ganz andere Entwicklungen zeigt, als die gewohnten Fort- oder Rückschritte - je nachdem, wie man das Ganze bewertet.

### Die Nivellierung der Geschwindigkeit

Einerseits könnte man so den euphorischen Darstellungen des jeweils neuesten technischen Produkts etwas entgegenhalten. Ich denke hier zum Beispiel an die bis heute ungebrochene Behauptung der Computerindustrie, erhöhte Rechnerkapazitäten

brächten einen Geschwindigkeitsvorteil.

Tatsächlich aber werden doch erhöhte Rechnerkapazitäten zumindest für die Normalnutzer fast immer dadurch nivelliert, dass die eingesetzte Software im gleichen Maße mit zum allergrößten Teil völlig unnützen Applikationen wächst. Ich bin also gezwungen, mir einen neuen Rechner anzuschaffen, um in der gleichen Geschwindigkeit weiterarbeiten zu können wie bisher.

Ganz offensichtlich geht es bei dieser Entwicklung in erster Linie nicht um Geschwindigkeit und auch nicht um (virtuelle) Beweglichkeit, sondern um Erhöhung der Quantitäten. Andererseits würde man den Blick schärfen für spezifisch neue Situationen und Praktiken, die mit der modernen Mobilität zusammenhängen, besser: die von ihr hervorgebracht sind, die aber dem Beschleunigungsimperativ nicht gehorchen. Situationen und Praktiken, die einer anderen Zeitlichkeit zugehören, als der des Fortschritts: Gegenzeiten, Anachronismen, Paradoxien und Stillstellungen.

### **Mobilität: ein soziales Konstrukt**

Wie etwa lässt sich der ungeheure Erfolg von Computerspielen erklären und die von vielfacher Seite beklagte und sorgenvoll betrachtete Tatsache, dass Jugendliche heute durchschnittlich zu viele Stunden vor Fernseh- und Computerbildschirmen verbringen? Wie der augenscheinlich ja wohl auf mangelnde Mobilität zurückzuführende Umstand zunehmender Übergewichtigkeit und Fettleibigkeit?

Offensichtlich handelt es sich hier um Entwicklungen, die unmittelbar mit den modernen Kommunikationsmitteln und deren gewachsenem Angebot zusammenhängen. Doch ebenso offensichtlich haben wir es hier nicht mit Beschleunigungen zu tun, sondern mit dem Gegenteil, mit den Auswirkungen der Immobilisierung physischer Körper.

Diese Ausdifferenzierung von explizit immobilen Kulturen einseitig als Abweichung oder bloße Kompensationen zu beschreiben oder überhaupt nicht zu beachten, scheint mir jedoch kein angemessener Umgang zu sein. Eben weil, wie Tully richtig schreibt, Mobilität ein soziales Konstrukt ist, muss man sehr genau aufpassen, welche Version man mit seinen eigenen Analysen fortschreibt.

Denn sonst droht die Gefahr, genau die zeitgeistigen Mobilitätsversprechen zur eigenen Realitätsgrundlage zu machen, die als ein Quell des Übels erkannt sind: kosmetisch und gymnastisch optimierte Edelkörper in Designerklamotten, die vor jeder globalen Kulisse ein immer gutes Bild ergeben.



Mobil: Ein Radfahrer auf einer leeren Autobahn.

Foto: dpa

Darum plädiere ich dafür, den Begriff der Beschleunigung als unhinterfragte Grundlage und einziges Paradigma bei der Betrachtung moderner Mobilität fallenzulassen.

Jeder zum Beispiel ist sich heute der Problematik des Autostaus bewusst. Bereits in den siebziger Jahren gab es Stimmen, die den Stau als systemischen Normalfall erklärten und nicht zur technisch zu überwindenden Abweichung. Als das Auto in den

zwanziger Jahren seinen Siegeszug antrat, da versprach es die "ungebundene Zirkulation der Individuen".

### **Die Zeitschleife des Stadtverkehrs**

Es sollte ein Verfeinerungsinstrument des Verkehrs sein in der Grobmaschigkeit und mangelnden Flexibilität der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs. Andere Verkehrsteilnehmer, auch technisch beschleunigte wie Fahrradfahrer, wurden systematisch von der Straße verdrängt. In der Planung des öffentlichen Nahverkehrs dominierte während der Nachkriegszeit lange das Modell der U-Bahn, um den Autoverkehr nicht in seinem Revier zu stören.

Seit einigen Jahren ist eine Wiederkehr von Straßenbahn und Fahrrad zu beobachten - offensichtlich eine Art Zeitschleife, nicht weil diese wesentlich besser geworden wären als vor 80 Jahren, sondern weil sich die Parameter der Stadtplanung geändert haben und man sich die bessere Zirkulation nun doch wieder von anderen Verkehrsmitteln als dem Auto verspricht.

"Autofahren ist eine Weltreligion. Die ganze Moderne ist eine Arena, eine in sich geschlossene Strecke. Deshalb sind auch die Formel-1-Rennen so wichtig. Sie sind der moderne Beleg für das, was der Apostel Paulus schrieb: Im Kreise laufen die Gottlosen. Die Kreisfahrten der Neuzeit dementieren die elementare Hoffnung, das epochale Motiv der Neuzeit: der Vorrang der Hinfahrt, den Aufbruch ins Offene", schrieb der Philosoph Peter Sloterdijk 1997 über die Automenschen. Es spricht einiges dafür, als Zeit des Autofahrens nicht die lineare Zeit der Beschleunigung, sondern eine zirkuläre Zeitlichkeit anzunehmen.

### **Transiträume als Nicht-Orte**

Augé schlägt die Bezeichnung Nicht-Ort für Transiträume und provisorische Lokalitäten vor. Nicht-Orte in diesem Sinne wären alle Bahnhöfe, Unterführungen, U-Bahnabteile, Straßenkreuzungen, Autobahnrestaurants, Flugzeuge, in denen der Mensch sich heutzutage behaupten muss.

Selbst den Wartebalken auf dem Computerbildschirm kann man als Zentrum, als Quelle eines solchen temporären Un-Orts interpretieren, wenn man das Internet als Versprechen imaginärer Geografien versteht. Wie viele neue Kulturtechniken, so wäre meine Frage, sind in diesen Zwangsstagnationen schon produziert worden, die moderne Verkehrsmittel mit sich bringen? Wie viele Dinge haben sich Menschen schon einfallen lassen, um den klaustrophobischen Nicht-Ort des Fahrstuhls, des U-Bahnabteils, der Flugzeugkabine zum erträglichen Ort einer subjektiven Erfahrung zu transformieren?

Einer Untersuchung dieser verschiedenen Zustände des Systems Mobilität und seiner Produktion sowohl von neuen Beweglichkeiten und Beschleunigungen als auch von Stillstellungen und Einschränkungen müsste sich eine kritische Theorie der Mobilität widmen.

In den gigantischen täglichen Autostaus von Los Angeles ist es in den letzten Jahren anscheinend zur häufig verbreiteten Praxis geworden, das Frühstück im Auto zu sich zu nehmen. Ein Beschleunigungsapokalyptiker wie Borscheid nimmt diesen Umstand als weiteren Beleg für die Aktivität seines Beschleunigungsvirus.

Aber was wäre, wenn man das Frühstück in der leeren Zeit des Autostaus als eine neue Kulturtechnik betrachtete statt als eine bloße Verfallserscheinung? Welche eigentümliche eigene Schleifenzeitlichkeit ergäbe sich, wenn sich herausstellte, dass diese Leute im Auto de facto viel mehr Zeit und Ruhe auf ihr Frühstück verwenden, als wenn sie es zu Hause schnell in sich hineinstürzten?

Tempo-Diskussion - Rooooaaaaaar. Wrrruuuuummm. [mehr ...](#)

Angewandter Klimaschutz - Die Neuerfindung des Rades [mehr ...](#)

Krise der Mobilität I - Eine schwarze Messe zu Ehren Velozifers [mehr ...](#)

Krise der Mobilität II - Vorstadt als Lebensform [mehr ...](#)

Gesellschaft im Wandel - Schneller, höher, weiter, irrer [mehr ...](#)

(SZ vom 10.3.2007)

## Kommentare

Bitte melden Sie sich an, um diesen Artikel zu kommentieren.

**Artikel drucken** 

**Fenster schließen** 