

Schnelle Fluchten

Vom Umgang mit der Zeit

Dass die Zeit nur so dahinrast, gehört heute zu den gängigen Bildmotiven und Gesprächsfloskeln. Offenbar drückt sich in dieser Metapher unser Lebensgefühl ganz unmittelbar aus: im demonstrativen Verweis auf Tempo, Hektik, Zeitnot, Stress als wesentlichen Komponenten unseres Alltags. Dabei ist dieses Bild streng genommen falsch. Nicht abstrakte Zeitläufte rasen vor sich hin, sondern ganz konkrete Hamsterräder, denen wir uns ausgeliefert fühlen und die wir zugleich selbst mit antreiben.

Zudem ist das Bild zivilisationsgeschichtlich noch recht jung: Unseren Vorfahren wäre es bis vor rund 200 Jahren weithin unverständlich gewesen, denn Zeit und Geschwindigkeit waren für sie keine wirklich interessanten Themen. Zeit schien sich für sie wie in einer geschichtlichen Dauerschleife zu wiederholen. Und die maximale Geschwindigkeit hatte sich für sie über zwei Jahrtausende hinweg vom ägyptischen Streitwagen bis zur Reisekutsche König Ludwigs XIV. kaum erhöht: Mehr als gut 20 km/h Spitze waren beim Rennen, Reiten, Fahren, Nachrichten Übermitteln selten drin. Die Zeit- und Geschwindigkeitsgefühle bewegten sich bis dahin also in einer menschheitsgeschichtlichen wie anthropologischen Konstante. An Tempo und Rasan dachte noch niemand. Heute wissen wir, dass Geschwindigkeit einerseits eine messbare Bewegung im Raum ist. Sie ist andererseits aber auch an menschliche Wahrnehmung gebunden. Und beides geht oft nicht konform. Schnell oder langsam ist auch eine Kopf- und Bauchsache, abhängig von Erfahrungen und Erwartungen, von Sichtweisen und Situationen. Denn wie wir wahrnehmen, ist primär »kulturell« organisiert: geknüpft an subjektive Empfindungen wie an historische und gesellschaftliche Deutungen von Raum und Zeit.

Der getötete Raum

Dramatisch beschleunigt wird die historische Welt also erst nach 1800. Da ermöglicht die Schnellpost mit ihrem technisch-logistischen System fester Fahrläne, chaussierter Straßen und regelmäßiger Pferdewechsel zunächst ein geplantes und zügiges Reisen. Dann explodieren Geschwindigkeit und Mobilität förmlich mit dem europäischen Siegeszug der Eisenbahn. Durch die doppelte, bald vierfache Fahrtgeschwindigkeit entstehen nun völlig neue Räume, Landschaften und



Erfahrungswisen der Moderne Heinrich Heine notiert diese Vision 1843 auf der Fahrt mit der ersten französischen Eisenbahnlinie von Paris nach Rouen: »Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise und in unseren Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns noch die Zeit übrig. (...) Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee.«

Heine fasst die materielle Dramatik der technischen Revolution um Dampfmaschine und Eisenbahn in die »kulturell« dramatischen Bilder von Vernichtung und Tötung, um die damit verbundenen epochalen Veränderungen begreifbar zu machen. Denn erst jetzt verschiebt sich der Erwartungshorizont des Reisens vom Unterwegssein zum Ankommen. Statt der körperlich wie geistig quälenden Durchquerung jener weg- und endlosen Räume »dazwischen«, über die Goethe noch so berecht klagte, treten nun die Ziele und Orte in den Vordergrund. Menschen, Städte, Küsten, Landschaften. Erst jetzt kann auch der Raum selbst neu gestaltet und erfahren werden: in seiner geographischen Beschaffenheit wie seiner kognitiven Bewältigung, als ein dichtes Netz von Orten wie als ein überlokales System von Transiträumen. Denn die Häuser, Straßen, Städte orientieren sich in ihren Formen und Funktionen nun auf Bewegung, Begegnung, Öffnung hin. Die Straßen- und Eisenbahntrassen verbinden den Raum in neuen Dimensionen und zerschneiden ihn damit gleichzeitig in neue Proportionen. Nicht umsonst werden die Bahnhöfe architektonisch nun als »Kathedralen der Moderne« entworfen: als pathetische Andachtsorte des technischen Fortschritts und zugleich als urbane Tore zu einem sich neu eröffnenden Welt-Raum jenseits der Stadtmauern.

Erst hier wird Geschwindigkeit also zum gesellschaftlichen Thema, als die kognitiven und kulturellen Verarbeitungsformen der neuen Techniken ein modernes Mobilitätsparadigma schaffen. Geschwindigkeit wird zur gesellschaftlichen Leitidee und kapitalistischen Arbeitsnorm. Bei Ludwig XIV. und dessen Zeitgenossen machte noch nicht das Reisetempo, sondern die repräsentative Reisekutsche den »feinen Unterschied« aus. Nun identifiziert sich der moderne Mensch primär als erfolgreicher »Tempomacher«: schnell wie der Fortschritt und schneller als der Konkurrent.

Rasender Stau

Als Grundprinzip gilt dies offenbar noch bis in unsere Spätmoderne. Geschwindigkeit erscheint uns längst nicht mehr als Sensation, sondern als selbstverständliches Leitprinzip in Arbeit und Freizeit, beim Reisen wie beim Essen. Fast-Food, Flugzeug, Internet-Kommunikation und Handy-gestützte Dauerpräsenz werden zur Lebens(stil)regel. Ausnahmen und Abweichungen davon müssen oft schon entschuldigt werden.

Mehr als früher spielen in unserer rasenden Welt heute allerdings soziale Relationen und kulturelle Differenzen eine Rolle. Etwa die zwischen dem Manager und dem Arbeitslosen, die auf zwei völlig voneinander getrennten Zeitkontinenten zu leben scheinen. Daran merken wir erst, wie dramatisch die unterschiedlichen Zeitrhythmen mittlerweile unsere Gesellschaft aufspalten. Oder die Differenzierung zwischen dem nur nach Stunden bemessenen Flug um die halbe Welt und der oft doppelt so langen Fahrzeit zum und Wartezeit auf dem Flughafen. Damit scheint uns jener Raum »dazwischen« wieder eingeholt zu haben, freilich nicht mehr in der exotischen Gestalt fremder Orte und Landschaften, sondern in der vertrauten Monotonie von Verkehrsstaus und maroden Nahverkehrssystemen. Oder auch unsere oft grotesk anmutenden Versuche, der stressigen Geschwindigkeit der Arbeitswelt durch den abrupten Wechsel in die neuen urbanen Oasen der Wellness und des Chill-out zu entkommen. – Ein Fluchtversuch, den wir als Wettkauf gegen uns selbst letztlich nicht gewinnen können.

So leben wir zunehmend in geschwindigkeitskonformen Räumen: In den Transits der Bahnhöfe und Flughäfen, deren Funktion und Ästhetik sie als ebenso gesichtslose, austauschbare »Nicht-Orte« erscheinen lässt wie die zum »Europaplatz« beförderte städtische Busbahnhofswüste. In urbanen Räumen und Gebäuden, die nur noch »Passagen« sind, weil sie keinerlei soziale und ästhetische Verweilqualität mehr enthalten, sondern uns nur noch zum schnellen Konsum anhalten wollen: nach dem »Coffee to go« noch das »Botox to go«, um unterwegs auch noch schnell jünger zu werden. Oder auf städtischen Plätzen und in Grünanlagen, die in doppeltem Sinn auto-gerecht sind: einerseits möglichst wenig hinderlich für den flüssigen Verkehr, andererseits für die Grünerbeiter vom Unimog aus ohne Ausstieg zu pflegen.

Nachmittags in Mailand

Es ist eine neue Dimension von Schnelligkeit und Beweglichkeit, die mittlerweile im Business wie im Tourismus entstanden ist und die sozial wie räumlich immer weiter ausgreift. Vor allem rund um die zahllosen Billigfluglinien des Easyjet-Set und die neuen über 300 km/h schnellen Zugsysteme, die zusammen ein neues und dichtes europäisches Mobilitätsnetz gewoben haben. In diesem Netz dominieren deutlich die attraktiven großen Städte und die Metropolitenverbündungen, die den Zwischenraum möglich schnell überbrücken und die ihn damit abdrängen in gleichsam provinzielle Geschäftsräume, Tourismusregionen und Naturreservate. Dominierend ist jenes City-Hopping der Kreativen und Wichtigen, die man dann auch an der beiläufigen Floskel erkennt: »Ja, aber gestern in London...« Den hohen Städten bringt das Geld und Ansehen, ihren Bewohnern aber eben auch die bekannten Folgen von Kapitalisierung und Gentrifizierung in den Stadt- und Wohnräumen. Und es bringt ihnen oft auch den Himmel wie den Flughafen voller Privatjets und Hubschrauber. In Marseille und Cannes haben sich in den

letzten Jahren mehrere Bürgerinitiativen gebildet, die den neuen russischen Milliardären an der Côte d'Azur vorwerfen, sie benutzten ihre Jets und Hubsschrauber wie Taxis: mal eben am Nachmittag von der Strandvilla zum Törn auf die Yacht oder zum Shopping nach Mailand, autistisch gegen ihre Umgebung und ihre Umwelt. Ein russischer Milliardär bot einer dortigen Stadtverwaltung kürzlich 100 Millionen Euro an, wenn sie eine Verkehrsstraße einen Kilometer weiter weg von seiner Villa verlegen. Die Stadt lehnte ab – noch.

Uneinholbare Ruhe?

Es gibt vermehrt nun aber auch das Nonkonformistische, das diesem alltäglichen Tempodiktat bewusst einen Verhaltensmodus der Langsamkeit und Kontemplation entgegensemmt: Jene rapide wachsende Zahl urbaner Plätze und Stadtstrände etwa, die neue Ruhezonen schaffen als Bühnen für künstlerische und musikalische Subkulturen wie als Flanierräume für jugendliche oder touristische Freizeitkulturen. Oder das Bemühen um eine besondere Qualität in der Fassaden- wie der Innengestaltung städtischer Gebäude, die architektonisch bewusst zum Innehalten und zum Verweilen auffordern wollen, indem versetzte Durchgänge und gebrochene Blickachsen mit unseren Sinnen spielen. Oder der generell wachsende Wunsch nach Orten und Anlässen, die uns Gemeinschaftserlebnisse ermöglichen: Aktivitäten und Events, die bisher verschlossene Gebäude und verlebte Areale als öffentliche Räume zurückerobern wollen. Und selbst der Streit über den dafür richtigen urbanen Straßenbelag: Wie viel Kopfsteinpflaster ist nötig, um unsere Sehnsüchte nach Altstadtromantik zu befriedigen? Wie viel Dezelbel touristischer Rollkoffergeräusche sind wir bereit auszuhalten? Und wie viel Rollbahnqualität für skatende Jugendliche wie rollatorende Senioren ist möglich, ohne daraus Radrennkurse werden zu lassen?

Der Weg von der nunmehr schon alten fordristischen in die neue postfordistische Stadtwelt scheint also eingeschlagen. Wir alle sind offenbar Beteiligte an einer regelrechten urbanen Kulturrevolution. An einer mentalitären Revolution nämlich, die hektische Arbeitswelten zu attraktiven Lebenswelten umzustalten versucht, in denen auch demonstratives Freizeitmachen und Nichtstun, entspanntes Flanieren und Tannenzäpfle-Bier am hellen Nachmittag als legitime Verhaltensweisen erscheinen. Denn diese Verhaltensmuster stehen nun offenbar nicht mehr für Hartz IV, sondern für einen neuen und entspannenden urbanen Stilcode.

Jedenfalls scheint das die Idee zu sein. Und vielleicht keine schlechte: Der Kultphilosoph Georg Simmel hatte um 1900 bereits jenes urbane »Tempo des Lebens« getadelt, das mit seinen hektischen neuen Verkehrs-, Wohn- und Arbeitssystemen die Menschen stresse und erschöpfe. Nun suchen wir also endlich nach anderen und vernünftigeren Balancen von Tempo und Leben – dies aber offenbar doch noch zu langsam...¹

Selbst gemacht

#Politik der Lebensformen

Mach es nicht selbst! | Autonomie und Befreiung | Experimenteller Pluralismus | Rückzug: Die Privatisierung des Politischen | Grausamer Optimismus | Plattformkapitalismus | Leben als Kunstwerk | Laufen, Essen, Altern | Kontroverse Veggieday | Straßenreiniger und Müllwerker