

# Im Geschwindigkeitsrausch

**Beschleunigung ist ein Wesenszug  
der Moderne**

*von Nicola Schuldt-Baumgart*



»Bist du sicher, dass wir so weiterfahren sollten?«, fragt Thelma ihre Freundin Louise, als sie auf der Flucht vor ihren Verfolgern auf den Abgrund des Grand Canyons zurasen. Im Roadmovie »Thelma und Louise« geht es wie in allen Filmen dieses Genres einzig um das Unterwegssein, um das Entkommen aus einem einengenden Alltag. Wenn man so will, spiegeln Roadmovies eine fatale Dynamik unserer Gesellschaft: Nie waren wir mobiler als heute. Und nie waren die negativen Auswirkungen der Mobilität spürbarer als heute. Die wachsenden Verkehrsströme zerstören die Umwelt. Auch unser Innenleben scheint mit der immer mobileren Außenwelt immer schwerer klarzukommen. Was also tun? Abbremsen, Anhalten, Aussteigen? Aber geht das so einfach?

Der Mensch ist ein »animal migrans«, wie die Psychologin und Kulturwissenschaftlerin Gabriele Geiger sagt. Mobilität, der Drang zum Wandern, sei dem Menschen angeboren. Über Jahrtausende zogen Menschen umher, immer auf der Suche nach Ressourcen, die das Überleben sichern sollten. Zuerst im Nomadentum der altzeitlichen Jä-

nnen und SammlerInnen, später dann während der Völkerwanderungen, immer und bis heute auf der Flucht vor Krieg, Hunger und Vertreibung und auf der Suche nach Arbeit.

Die Dinge nahmen ihren Lauf, als die Menschen Mesopotamiens das Rad erfanden. Danach tat sich fast 5.000 Jahre gar nichts, bis der Mensch neue

bahnbrechende Entdeckungen machte. Dampfmaschine, Gas- und Elektromotor lieferten im 19. Jahrhundert die Mittel für neue Beschleunigungsschübe. Von jetzt an war es lediglich ein kleiner Schritt hin zur ersten Eisenbahn, zum ersten Automobil und später zum ersten Flugzeug. Doch trotz immer höherer Geschwindigkeiten, mit denen man

plötzlich große Entfernungen in kurzer Zeit überwinden konnte, belegen zahlreiche Untersuchungen, dass der zeitliche Aufwand für zurückgelegte Entfernungen seit vielen Generationen bei rund einer Stunde am Tag liegt. Auch heute erreichen wir die gleiche Anzahl von Zielen in der gleichen Zeit wie früher. Unsere Mobilität ist demnach über Jahrhunderte hinweg weitgehend konstant geblieben, während sich die zurückgelegten Entfernungen drastisch vergrößerten.

Das hat eine positive Seite: Durch die Überwindung immer größerer Distanzen kamen Menschen häufiger in Berührung mit anderen Kulturen, was zu einer größeren Identifikation des Menschen mit diesen Räumen führte und – siehe Gründung des Deutschen Reichs oder der Europäischen Union – Vorbedingung für ein Zusammenwachsen politisch wie ökonomisch und kulturell unterschiedlicher Räume war. Die erhöhte Mobilität breiter gesellschaftlicher Schichten gilt nicht umsonst als eine der wesentlichen Triebkräfte der Industrialisierung und später der Globalisierung. Andererseits offenbarten sich spätestens mit der Fließbandproduktion des Automobils und der damit einhergehenden Demokratisierung der Mobilität immer stärker auch deren Schattenseiten.

Ein schnelles Auto, hieß es 1909 im Manifest des italienischen Futurismus, sei schöner anzusehen als die Nike von Samothrake – die berühmte Statue der griechischen Siegesgöttin, die heute im Louvre steht. Diese Huldigung der Geschwindigkeit offenbart, dass Mobilität im automobilen Zeitalter nie bloß die Fähigkeit bedeutet, von einem Punkt A nach B zu kommen. Im ausgehenden Industriezeitalter wird Mobilität mehr denn je zur Metapher für Beschleunigung, Geschwindigkeit und Modernität. Folglich werde derjenige als besonders mobil geschätzt, der in einer gegebenen Zeitspanne mehr unterschiedliche Orte aufsucht, sagt die Psychologin Gabriele Gieger. Mobilität werde dadurch zum Kompetenzkriterium und, in einem weiteren Trugschluss, zum Gradmesser für Effi-

zienz und persönliche Leistungsfähigkeit. Die Konsequenzen dieses Glaubens an die individuelle und grenzenlose Mobilität beschäftigen mittlerweile ganz Heerscharen von Städte- und LandschaftsplanerInnen, Unfallkliniken und Versicherungsgesellschaften, Ökoparteien, Ökonomen-, Psychologen- und Theologenkongresse, ja die Mehrheit der Bevölkerung der Industrienationen, schreibt der Literaturwissenschaftler Peter Gendolla. Und mittlerweile auch die zu Megastädten heranwachsenden Metropolen in den Schwellenländern dieser Welt.

### Stillstand erzeugt Leere

Fatal ist diese Entwicklung auch deshalb, weil Statistiken einen starken Zusammenhang zwischen dem Lebenstempo eines Landes und seiner Wirtschaftskraft und damit seinem Wohlstand belegen. In Ländern mit hohem Pro-Kopf-Einkommen und hoher Kaufkraft ist auch die Lebensgeschwindigkeit höher, fand Robert Levine, Professor für Psychologie an der California State University, heraus, indem er die Schrittgeschwindigkeit der Menschen in verschiedenen Teilen der Welt miteinander verglich. Und so fördern und verstärken sich Wachstumsdenken und Mobilitätswahn einer tempoberauschten Gesellschaft, in der nur Tage zu zählen scheinen, die »produktiv« verlaufen. Zeit ist Geld, und daher sind wir süchtig nach Geschwindigkeit. »Sie stimuliert und treibt uns an«, diagnostiziert Levine. Hingegen erzeuge Innehalten, Verweilen, Zu-Atem-kommen oft eine riesige Leere.

Müssen wir uns also damit abfinden, dass Mobilität, verstanden als »immer schneller und immer weiter«, ein Wesenelement der Moderne ist? Stefan Rammler, Politikwissenschaftler und Soziologe am Wissenschaftszentrum Berlin, ist der Meinung, dass Freizügigkeit, ungehinderte Kommunikation und der grenzenlose Raum zu den grundlegenden Versprechen der Moderne gehören und Bedingungen »für unsere demokratische und marktwirtschaftlich geprägte Gesellschaft« sind. Dies habe die Verkehrs-

politik bisher ignoriert. Denn man könne nicht Verkehrsvermeidung durchsetzen, ohne die Wachstumslogik unserer Lebensweise zu durchbrechen. Was also tun?

Wissenschaft und Politik versuchen seit langem, mit dem Leitbild einer integrierten Verkehrspolitik die negativen Folgen der Mobilität in den Griff zu bekommen. Immer ging es darum, die Konkurrenz des öffentlichen mit dem privaten Verkehr in eine für alle Beteiligten harmonische Kooperation zu verwandeln. Trotz mehrfacher Renaissance, die dieser Versuch seither erlebte, blieb der Erfolg aus. Wer daher auch heute noch von dem Gedanken einer integrierten Verkehrspolitik überzeugt ist, muss erklären, woran die Umsetzung des Leitbilds in der Vergangenheit regelmäßig scheiterte. Die Beobachtung der feministischen Verkehrswissenschaftlerin Christine Bauhardt liefert eine plausible, wenngleich pessimistisch stimmende Erklärung: Der aktuelle Diskurs in Forschung und Politik sei gänzlich von der Überzeugung geprägt, dass Verkehr eine derart komplexe Problematik darstelle, dass sie politisch nicht (mehr) zu steuern sei (vgl. Interview S. 12f). Wenn dieser Befund zutrifft, rasen wir tatsächlich auf den Abgrund zu.

*Nicola Schuldt-Baumgart ist Wirtschaftsjournalistin in Marburg.*



**Eine kurze Geschichte über das Weiterkommen der Frauen ...**

*Nach einer Idee der Eidgenössischen Kommission für Frauenfragen, [www.frauenkommission.ch](http://www.frauenkommission.ch)  
Quelle: Gudrun Maierhofer/Katinka Schröder: Sie radeln wie ein Mann, Madame. Wie die Frauen das Rad eroberten, Unionsverlag Zürich, 1998, 158 S., zahlreiche Abb.*