

## TEMPO UND GEMÄCHLICHKEIT

Von Richard Egger

Der Autor lädt zu einem philosophischen Spaziergang, der die Mobilität von anno dazumal mit derjenigen von heute kontrastiert – und zieht daraus Schlüsse.

Stellen Sie sich vor: Sie begegnen Goethe, den eine Zeitmaschine ins 21. Jahrhundert versetzt hat, und führen ihm vor, was Mobilität heute bedeutet. Er wäre vollkommen fassungslos. In einer Stunde sind Sie dank Bahn oder Auto da, wohin er erst nach einer ganzen Tagesreise gelangte. Viele Wochen brauchte er, um Rom zu erreichen: für Sie eine gute Flugstunde. Weltgegenden, in denen seine Zeitgenossen erst nach langen Monaten des Reisens ankamen, erreichen Sie innert eines einzigen Tages. Unsere Mobilität, seit rund 200 Jahren stetig wachsend, ist heute schlicht überwältigend. Nie in der Geschichte des Lebens verfügte ein Wesen über ähnliche Möglichkeiten der Bewegung wie der moderne Mensch. Mit exorbitanter Geschwindigkeit bewegt sich unser Körper durch den Raum. Doch was geschieht dabei mit uns? Bekommt uns die Beweglichkeit?

Eine Antwort setzt voraus, dass wir den Spiess umdrehen und uns in Goethes Zeit zurückversetzen. Was moderne Mobilität tatsächlich für unser Leben bedeutet, wird erst augenfällig, wenn man sie kontrastiert mit der einer vorindustriellen Zeit. Denn die Industrialisierung, die Erfindung der Eisenbahn im frühen 19. Jahrhundert vor allem, löste die grosse Geschwindigkeitsrevolution<sup>1</sup> aus. Zuvor blieb die Mobilität des Menschen über Jahrtausende praktisch unverändert. Seit der Domestizierung des Pferdes und der Erfindung des Segelschiffs, also seit der Antike, bewegten sich die Menschen mehr oder weniger gleich schnell und auf die gleiche Weise. Die Geschwindigkeitsrevolution der letzten 200 Jahre aber verlieh ihnen vollkommen neue Möglichkeiten, und zwar durch zwei Momente: Sie hat die Geschwindigkeit vervielfacht und die Bewegung technisiert. Diese beiden Aspekte – Tempo und Technik – charakterisieren die moderne Mobilität: über das Auto und das Flugzeug bis hin zum bislang schnellsten Verkehrsmittel, dem Raumschiff.

Um zu analysieren, wie moderne Mobilität Ihr Leben prägt, will ich Ihnen einen Baarer Bauern aus dem 18. Jahrhundert gegenüberstellen, nennen wir ihn Jakob Andermatt. Die Figur ist erfunden, vielleicht auch klischiert, ihre Mobilität aber entspricht dem historischen Rahmen. Von Ihnen nehme ich an, dass Sie beispielsweise in Zug wohnen und in Zürich arbeiten und die üblichen Mobilitätsmöglichkeiten unserer Zeit nutzen. Mag sein, dass Sie sich in diesem Bild wiedererkennen.

Dabei werde ich drei typische Phänomene moderner Mobilität – die Fahrt mit der Bahn, die durch schnelle Ortswechsel erst mögliche Teilung der Lebenswelt und die Ferienreise in eine andere Weltgegend – mit ihren Pendants aus dem 18. Jahrhundert kontrastieren. Ich will ihre Momente phänomenologisch<sup>2</sup> analysieren und dabei herausarbeiten, wie Sie und Andermatt die Mobilität konkret erleben. An der Differenz dieses Erlebens wird zum Vorschein kommen, auf welche Weise die Mobilität Ihr Leben – unser Leben – prägt.

### DIE FERNE LANDSCHAFT

Im 18. Jahrhundert bewegten sich die Menschen vornehmlich zu Fuss. Kutschen waren wenigen Privilegierten vorbehalten. Wir bringen uns kaum mehr zum Bewusstsein, wie ein auf Marschgeschwindigkeit begrenztes Leben ausgesehen hat. Vorstellen aber können wir es uns durchaus; wir wissen ja, was es heisst, durch die Landschaft zu schreiten. Stellen wir uns Jakob Andermatt vor, der kurz vor 1800 von Baar nach Zug wandert, zum Beispiel auf den Markt. In der halben Stunde seines Weges fliesst die äussere Landschaft allmählich an ihm vorbei. Er sieht Felder und Bäume, Häuser und Strassenabschnitte langsam in sein Blickfeld wandern und wieder verschwinden. Er hört zirpende Grillen und lärmende Kinder, Geräusche, die von fern an sein Ohr dringen, näher kommen und

wieder leiser werden. Er riecht das Heu und die Kühe. Über all seine Sinne ist er unmittelbar mit der Wirklichkeit der Landschaft verbunden, durch die er schreitet. Zwar richtet er seine Aufmerksamkeit durchaus auf wechselnde Phänomene, doch bildet die Fülle seiner Wahrnehmungen insgesamt ein Kontinuum, das die Baarer Umgebung bruchlos überführt in die der Stadt Zug. Und er erlebt sich dabei mit der Welt unlösbar verknüpft, allein schon durch den körperlichen Widerstand, den der Weg seinen Schritten bietet.

Wenn Sie mit der Bahn von Zug nach Zürich fahren, erleben Sie die Reise vollkommen anders. Wo liegt der Unterschied? Die naheliegendste Antwort: im Tempo. Bei Zugsgeschwindigkeit durchmessen Sie in der gleichen Zeit eine Landschaft von 20-facher Ausdehnung. Subjektiv indessen können Sie kaum 20-mal so viele Eindrücke verarbeiten wie der Fussgänger. Die Kontinuität der Landschaft zerbricht. Sie sehen wohl noch einzelne zusammenhängende Landschaftsstücke, doch schon wenn Sie zum gegenüber liegenden Zugsfenster hinausblicken, reisst die Kohärenz wieder ab. Die äussere Wirklichkeit schlägt so nicht mehr eine Brücke zwischen Ausgangs- und Zielort, sondern Sie nehmen von ihr lediglich Bruchstücke wahr, die Sie bestenfalls noch in der Einbildungskraft zum Landschaftskontinuum zusammenzufügen vermögen.

Zudem bleiben Sie von der Landschaft auch technisch getrennt. Sie sehen lediglich, was im Rechteck des Zugfensters Platz hat. Es beschränkt den Wahrnehmungsausschnitt rigide und spaltet den Raum in einen inneren und äusseren auf, den des Waggons und den der Landschaft. Dabei überlagert der Innenraum den äusseren, fragmentiert ihn ein zweites Mal. Die Überlagerung erlaubt es Ihnen sogar, Ihre Aufmerksamkeit ganz auf das Wageninnere zu richten, während die Landschaft ausserhalb des Zuges unbeachtet vorbeigleitet. Vertieft in Ihre Zeitung oder ins Gespräch mit dem Nachbarn, blenden Sie die reale Landschaft ganz aus.

Und selbst wenn Sie sie bewusst erleben wollen, setzt Ihnen das Verkehrsmittel Grenzen. Denn nicht nur Ihre visuellen Eindrücke sind fragmentiert. Auch die akustische Aussenwelt ist abgedämpft und durch das Zuggeräusch übertönt, Sie sind von der Landschaft olfaktorisch abgeschnitten und taktil entfremdet: Die Natur riecht nicht, und Ihr Körper fühlt nicht mehr die Natur, sondern die Sitzbank.

Nicht zuletzt hat eine Landschaft auch emotionale Qualitäten. Wer sie durchwandert, weiss das: die sinnliche Schönheit einer Wiese im Frühling, die Gefühle, in die Sie das Vogelgezwitscher im Sommerwald versetzen, die Stimmung auf einer frisch gemähten Herbstwiese. All das vermag Ihnen die entrückte Landschaft jenseits des Zugfensters bestenfalls verblasst, andeutungsweise zu vermitteln.

Kurz, die Bahn rückt die Landschaft für Sie in eine unwirkliche Ferne, lässt sie verblasen, macht sie fremd. Nur noch abgeschattet erreichen Sie die sinnlichen und emotionalen Qualitäten der äusseren Natur. Zerstückelt ist die Einheit der Umgebung. Tatsächlich verdünnen Tempo und Technik, wie Max Frisch<sup>3</sup> sagt, die Welt für den Reisenden. Das einheitliche sinnlich-ästhetisch-emotionale Erlebnis des Wanderers ist zerstört.

## DIE LEBENSWELT ALS PUZZLE

Wie erklärt sich dann, denken Sie, das Vergnügen, das viele Menschen am Reisen mit der Bahn empfinden? Macht das ruhige Schweben durch die Landschaft nicht Spass? Ist die Zugreise durch wenig bekannte Gegenden nicht reizvoll? – Gewiss. Doch bleibt die Landschaft allem Reisevergnügen zum Trotz abgegrenzt, verblasst, ihrer sinnlichen Fülle beraubt. Zu meinen, wir hätten sie auf gleiche Weise erlebt wie der Wandernde, bleibt Illusion. Und als Pendler oder Pendlerin wollen Sie die Fahrt gar nicht erleben, sondern hinter sich bringen. Ihr Ziel ist nicht der Weg, sondern die Ankunft am Bestimmungsort. Für Sie sind Technik und Geschwindigkeit zuallererst Mittel, um Distanzen zu verringern.

Das ist im 18. Jahrhundert weder nötig noch möglich. Andermatt lebt und arbeitet im selben überblickbaren Raum. Auch wenn er sich im Stall oder auf dem Feld betätigt, ist die räumliche Distanz zwischen den Orten, an denen er sich aufhält, so gering, dass sie jederzeit ineinander überführt werden können. Lebens-, Arbeits- und



Die Lebenswelten heute sind zerrissen: Die Mobilität ermöglicht deren Zersplitterung.

Essensort sind durch zahlreiche Elemente miteinander verknüpft: Dieselben Menschen und Tiere sind zugegen oder in Sichtweite. Die Lebensräume sind in dieselbe Gegend eingebettet. Die verschiedenen Teile seines Lebensraums sind durch gleiche oder ähnliche emotionale Qualitäten miteinander verwoben. Und selbst wo Stall und Haus, Hof und Feld eine andere Erlebnisqualität bieten, ist doch immer das Bewusstsein ihrer räumlichen Nähe da. Kurzum: Andermatt lebt in einer einzigen, zusammenhängenden, in sich geschlossenen Lebenswelt.

Ganz anders Sie, wenn Sie in Zürich arbeiten und in Zug wohnen. Dank moderner Mobilität legen Sie täglich zweimal eine Distanz zurück, die im 18. Jahrhundert einer Tagesreise entsprach. Und abends fahren Sie zu einem Freizeitvergnügen, eben so weit weg vielleicht, nach Cham zum Tennis oder nach Luzern zum Konzert. Und das Wochenende verbringen Sie in der Ferienwohnung im Bündnerland, so weit von zu Hause, wie Andermatt in seinem Leben vielleicht zwei, drei Mal war.

Was Mobilität uns heute ermöglicht, ist die Aufsplitterung der Lebenswelt in einzelne Teile, die weit voneinander entfernt liegen können: ein Lebenswelt-Segment fürs Arbeiten, eines fürs Familienleben, eines für die Erholung, eines fürs Hobby. Das gilt übrigens nicht nur im Räumlichen, sondern ebenso im Zeitlichen: Unsere Möglichkeiten, uns für einen neuen Wohn- oder Arbeitsort zu entscheiden, sind dank der Mobilität unvergleichlich gewachsen. Und wir nutzen sie auch entsprechend: Wir wechseln Stelle und Wohnort, Erholungsraum und Zugehörigkeit zu sozialen Gruppen in der Regel mehrmals im Leben. Biografien weisen heute deutlich mehr Schnitte auf als vor 200 Jahren. Möglich wurden sie erst durch die wachsende Mobilität.

Wer dabei zu beneiden und wer zu bedauern ist, Sie oder Andermatt, lässt sich schwer sagen. Das hängt sicherlich von der jeweiligen konkreten Lebensgestaltung ab. Unbestreitbar verschafft die Mobilität dem Menschen des 21. Jahrhunderts aber eine gewaltige Freiheit: die Freiheit der Wahl. Wir können wählen, ob wir auch in Zürich wohnen wollen, wenn wir dort arbeiten, oder irgendwo im Umkreis von 50 Kilometern. Wir können unsere zentralen Lebensbedürfnisse dort befriedigen, wo sie am meisten zur Lebensqualität beitragen, wo es uns

am sinnvollsten dünkt. Gewiss, Mobilität nötigt nicht dazu, das Leben an verschiedenen Orten zu führen, aber sie gestattet es. Und natürlich war es auch unseren Vorfahren nicht grundsätzlich verwehrt, Wohn- oder Arbeitsort zu wählen, aber nur innerhalb der bescheidenen Grenzen, die ihnen die Mobilität des 18. Jahrhunderts setzten.

Diese Freiheit der Wahl eröffnet somit auf der einen Seite die Chance, unser Leben vielfältiger, abwechslungsreicher, voller zu gestalten, indem wir die Puzzleteile unseres Lebensraums unter dem Aspekt der Lebensdichte aussuchen und zusammenfügen. Das gelingt uns allerdings nur in dem Mass, wie wir damit das zu leisten im Stande sind, was dem Bauern des 18. Jahrhunderts in aller Regel selbstverständlich gewährt war: die Einheitlichkeit und Geschlossenheit seiner Lebenswelt, die Dauerhaftigkeit seiner menschlichen Beziehungen, die Orientierungssicherheit in der räumlichen und sozialen Umwelt, die Kontinuität seiner persönlichen Identität – vielleicht sogar eine Geborgenheit in der Welt. All das muss der moderne Mensch, wenn er nicht so immobil wie im 18. Jahrhundert leben will, selbst herstellen – oder besser: gestalten. Dafür, dass diese Aufgabe auch misslingen kann, gibt es Beispiele genug: zersplitterte Biografien, heimatlose Dauerreisende, vereinsamte Jetsetter.

### DAS EIGENE LEBEN IM SPIEGEL DES ANDEREN

Allerdings haben zu allen Zeiten Menschen ihren angestammten Lebensraum für eine gewisse Zeit verlassen, zumindest die privilegierten. Die Pilgerreisen von der Antike bis in die Gegenwart, die Reisen mittelalterlicher Studenten zu weit entfernten Universitäten, die Bildungsreisen humanistischer Wissenschaftler und Künstler, die Entdeckungsreisen in der frühen Neuzeit, die Lehr- und Wanderjahre von Handwerkern formen, verändern und bestimmen nachhaltig das Leben derer, die sie unternehmen. Die historischen Zeugnisse dafür sind überwältigend. Nicht selten ist die Reise für den Menschen das Schlüsselereignis in seinem Leben, führt sie ihn zu sich selbst. Denn die gelingende Reise in eine geografische Ferne ist zugleich die Reise ins eigene Innere.<sup>4</sup>

Auf der Reise wird der Mensch konfrontiert mit dem Leben anderer: mit dem anderen Leben. Wer reist, weiss: An fernen Stätten gibt es vieles, das uns fremd vorkommt. Schon Landschaft und Klima differieren, aber auch die äussere Gestaltung des Lebensraums durch die Bewohner, von der Mode über den Strassen- und Hausbau bis zu den Verkehrstafeln, die Menschen gehen anders miteinander um, reden vielleicht eine andere Sprache, Sitten und Gepflogenheiten weichen von den eigenen ab, es gelten andere Regeln und Normen, und dahinter wird ein anderes Wertesystem sichtbar.

Wenn wir beispielsweise zum ersten Mal die Art erleben, wie Menschen in Italien miteinander kommunizieren – offener, lautstarker, emotionaler, körperlich direkter, theatralischer –, stutzen wir zunächst, sind vielleicht befremdet oder aber belustigt, finden die italienische Direktheit sympathisch oder eine Zumutung. So setzen wir uns zwangsläufig mit der fremden Gepflogenheit auseinander, gefühlsmässig oder erwägend – und dabei auch mit unserer eigenen. In der Differenz kommt nicht nur das Fremde zum Vorschein, sondern genau so das Eigene, das, was wir gewohnt sind. Dieser Auseinandersetzung können wir uns nicht entziehen, und sie wird uns nicht unverändert lassen. Denn erst im Spiegel des anderen gewinnt das Eigene Kontur, wird es überhaupt bewusst. Im Widerstreit unterschiedlicher Werte werden wir zur Stellungnahme genötigt. In der Begegnung mit dem fremden Leben vergewissern wir uns unserer Identität.

Entscheidend ist dabei der Faktor Zeit. Sie ist unverzichtbar, damit wir mit den Menschen in einem fremden Land in Beziehung treten können, über die bloss touristischen Kontakte hinaus. Unverzichtbar, damit wir das wirklich andere hinter der Oberfläche überhaupt gewahren können. Unverzichtbar, damit wir es auch – im Kontext einer ganzen Kultur – verstehen. Und unverzichtbar, damit wir uns damit auseinandersetzen und einen eigenen Standpunkt dazu gewinnen können. Goethes Italienreise dauerte 21 Monate. Marco Polo brauchte 24 Jahre, um Ostasien kennen zu lernen. Solche Reisen waren Jahrhunderte lang einer kleinen Minderheit vorbehalten. Aber eine kürzere könnte Andermatt unternommen haben, vielleicht nach Lausanne oder Schaffhausen,



Reisen heute: Die modernen Verkehrsmittel veränderten die Verhältnisse von Raum und Zeit.

um eine Verwandte zu besuchen oder eine Erbschaftsangelegenheit zu regeln. Auf jeden Fall dürfte dies Wochen in Anspruch genommen und ihn nachhaltig geprägt haben.

Sie reisen statt dessen für zweieinhalb Wochen nach China in den Urlaub. Kaum hat das Flugzeug in Zürich von der Rollbahn abgehoben, rücken Natur und Landschaft minutenschnell in eine unwirkliche Ferne. Solange noch Häuser und Autos erkennbar sind, gleichen sie Spielzeugen aus einem Kinderzimmer. Und bald ist alles verschwunden, was kleiner ist als ein Fussballfeld. Hatte die Fahrt mit der Bahn noch eine Ahnung der wirklichen Landschaft vermittelt, blicken Sie vom Flugzeug aus jetzt bloss noch auf eine Landkarte. Was die Bahnfahrt bewirkte – die Verdünnung der sinnlich-emotionalen Naturerfahrung, die Fragmentierung der Landschaft, die Überlagerung der realen Aussenwelt durch die künstliche Innenwelt –, potenziert sich bei der Flugreise.

Denn im Verlauf des Flugs bietet Ihnen fast nur noch diese Innenwelt Orientierung: Anzeigen auf dem Monitor über Standort, Flughöhe, Aussentemperatur und Geschwindigkeit, Ansagen des Kapitäns über die Welt jenseits des Kabinenfensters. Diese zeigt sich nur in Splittern: in Ansichten auf erahnte Landschaften und Städte in 10'000 Metern Tiefe. Dabei wäre sie die eigentliche Welt. In der künstlichen des Reisenden, der Kabine, gilt eine völlig neue Raum-Zeit: 1000 Kilometer in einer Stunde. Diese Zeit warten Sie ab, schlagen Sie tot mit Essen, Schlafen, Lesen und Spielfilmen. Kurz vor der Landung erst beginnen Sie die reale Welt wieder zu spüren, zuerst im Bauch, wenn der Gleitflug einsetzt, dann visuell, wenn die Landschaft wieder in vertrautere Nähe rückt, und schliesslich im ganzen Körper, wenn vorbeisausende Felder und Flughafengebäude die Geschwindigkeit, obschon bereits auf einen Bruchteil abgebremst, überhaupt wieder fühlbar machen und das Flugzeug auf dem Boden der Wirklichkeit aufsetzt. Ebenso rasant, wie Sie beim Start aus der eigenen Lebenswelt herauskatapultiert wurden, landen Sie schliesslich in der fremden Urlaubswelt.

Was für ein Unterschied zum Reisen im 18. Jahrhundert! Der Mensch hat Flügel gewonnen. Fliegen begeistert. Wer nicht unter Flugangst leidet oder abgebrühter Marathonflieger ist, kann sich seiner Faszination kaum ent-

ziehen. Am intensivsten lässt sie sich in den Phasen des Fluges erleben, in denen ein körperlich-sinnlicher Kontakt zur realen Landschaft noch vorhanden ist, beim Abheben und beim Landen.

Dazwischen aber sind wir abgeschnitten von der eigentlichen Welt. Der Weg ist weg. Zwischen Heimat und Urlaubsort liegt ein tiefer Schnitt. Keine wochenlange Wanderung oder Kutschenfahrt vermittelt zwischen den Ländern, den Kulturen, den Landschaften, den Menschen. Abrupt werden wir herausgerissen aus unserer Lebenswelt und hineingeworfen in eine fremde.

Und weil der beinahe unendliche Raum dazwischen getilgt ist, weil wir in wenigen Stunden fast jede Region der Erde erreichen können, wird die Welt für uns verfügbar. Auf einer einzigen Reise gelangen wir weiter als die meisten Menschen früher in ihrem ganzen Leben. Zweieinhalb Wochen China kann heissen: Hongkong, Kanton, Guilin, Kunming, Xian und Peking samt der Grossen Mauer. «Europe in six days» wird möglich. Und wir haben die Wahl: Karibik oder Kaukasus? Kanada oder Kenia?

Der Vergleich mit dem Reisen in früheren Epochen weckt allerdings Zweifel: Kann so gelingen, was eigentlich der Sinn der Reise wäre: wirkliche Konfrontation mit dem anderen, Auseinandersetzung mit den Menschen eines andern Lebensraums, Verstehen der fremden Lebenswelt, Spiegelung des eigenen Lebens im fremden, Vergewisserung unserer eigenen Identität? Fehlt Ihnen auf der Chinareise, von der Tourismusindustrie organisiert, nicht die dafür nötige Zeit? Der Schriftsteller Christoph Ransmayr meint, wir hätten «insgeheim die Illusion gefördert, dass selbst das Entlegenste und Entfernteste zugänglich sei wie ein Vergnügungsgelände, ein blinkender Luna-Park; die Illusion, dass die Welt durch die hastige Entwicklung unserer Fortbewegungsmittel kleiner geworden sei und etwa die Reise entlang des Äquators oder zu den Erdpolen nunmehr eine blosse Frage der Finanzierung und Koordination von Abflugzeiten. Aber das ist ein Irrtum! Unsere Fluglinien haben uns schliesslich nur die Reisezeiten in einem geradezu absurden Ausmass verkürzt, nicht aber die Entfernungen, die nach wie vor ungeheuerlich sind. Vergessen wir nicht, dass eine Luftlinie eben nur eine Linie und kein Weg ist und: dass wir, physiognomisch gesehen, Fussgänger und Läufer sind.»<sup>5</sup>

## EINE LEBENSDIENLICHE MOBILITÄT

Doch in die Zeit vor der Geschwindigkeitsrevolution können wir nicht zurück. So leben wie unser Baarer Bauer im 18. Jahrhundert kann heute niemand mehr. Die technische Entwicklung der letzten 200 Jahre – und damit die gewaltige Steigerung menschlicher Mobilität – lässt sich nicht rückgängig machen. Aber wir können ihre Möglichkeiten so nutzen, dass sie unser Leben bereichert, statt es zu zerstückeln und zu verdünnen:

1. Moderne Mobilität bedeutet Geschwindigkeit. Tempo ist lustvoll, weil es uns aus den engen Grenzen der Körperlichkeit befreit, uns schweben, fliegen lässt. Darin liegt eine Faszination. – Aber wir müssen, wenn wir nicht dem Temporausch erliegen oder ruhelos durchs Leben hetzen wollen, auch die Geduld zur Langsamkeit aufbringen. Unser Leben braucht Zeiten der Ruhe, der Musse, des entspannten Verweilens.

2. Moderne Mobilität heisst Bewegung durch Technik. Sie entlastet von der Mühsal des Reisens mit Muskelkraft – entfremdet uns aber zugleich von der Natur, rückt die Landschaft in eine künstliche Ferne. Darum müssen wir uns auf der andern Seite auch die sinnlich-ästhetisch-emotionale Nähe zur Natur bewahren.

3. Moderne Mobilität lässt den Raum schrumpfen. Das verschafft uns Zugang zu Orten, Landschaften und Menschen. – Dafür aber müssen wir Zeit einsetzen, denn die braucht es, damit die Begegnung mit dem Fremden nicht an der Oberfläche bleibt. Zeit heisst Lebenszeit. Wir sollten sie nicht nach dem Giesskannenprinzip vergeuden, sondern klug verwalten.

4. Moderne Mobilität zersplittert: die Lebenswelt, die menschlichen Beziehungen, die Natur. – Darum müssen wir Fäden spinnen, die unsere Lebensräume, unsere Bezugspersonen und unsere seelischen Landschaften miteinander verbinden. Die Netze, die wir so weben, halten unser Leben zusammen, garantieren Kontinuität und Stabilität.

5. Moderne Mobilität gibt uns die Freiheit der Wahl: Wir können Arbeits- und Wohnort, Reiseziele und -mittel wählen. – Aber Wahl heisst immer auch Verzicht. Wir können nicht alles haben und nicht überall sein. Nur wer unter den beinahe unendlichen Möglichkeiten, die ihm Tempo und Technik eröffnen, zurückhaltend auszuwählen versteht, wird die moderne Mobilität lebensdienlich nutzen können.

Auch Sie sind verurteilt, in der beschleunigten Welt zu leben. Haben Sie sich überlegt, wie viel Bewegung Ihnen bekommt? Wie Sie der Mobilitätsfalle entgehen? Wie Sie in Ihrem Leben Tempo und Gemächlichkeit in eine kluge Balance bringen?

<sup>1</sup>Im Gegensatz zu Virilio, der drei Geschwindigkeits-Revolutionen unterscheidet, sehe ich die Entwicklung der Verkehrsmittel und ihrer Tempi im 19. und 20. Jahrhunderts als quasi kontinuierlichen Prozess. Paul Virilio: Revolutionen der Geschwindigkeit, Berlin 1993.

<sup>2</sup>Die Phänomenologie macht die «äussere» Wirklichkeit – die Phänomene – verständlich, indem sie die Strukturen beschreibt, in denen das Subjekt diese Phänomene erlebt. Exemplarische Analysen bei Edmund Husserl, Martin Heidegger und Jean-Paul Sartre.

<sup>3</sup>Im Roman «Homo faber» wirft Hanna dem Techniker und notorischen Weltreisenden Walter Faber vor, er benutze «Technik als Kniff, die Welt als Widerstand aus der Welt zu schaffen, beispielsweise durch Tempo zu verdünnen, damit wir sie nicht erleben müssen.» – Max Frisch: Gesammelte Werke IV, Suhrkamp, Frankfurt/M 1976. S. 169.

<sup>4</sup>Eindrücklich illustriert bei Heinz E. Greter: Wege in Welten. Veröffentlichungen der Kantonsschule Zug, Heft 15, Zug 2003.

<sup>5</sup>Die Schrecken des Eises und der Finsternis, Frankfurt/M 1987, S. 9.

Richard Egger, geboren 1955, Dr. phil. I, ist philosophisch orientierter Unternehmensberater und Ausbilder von Führungskräften sowie Deutsch- und Philosophielehrer an der Kantonsschule Zug. [www.richardegger.ch](http://www.richardegger.ch).