



HAL
open science

Verlangsamung bringt Zeitgewinn

Emmanuel Munch, Léa Zachariou

► **To cite this version:**

Emmanuel Munch, Léa Zachariou. Verlangsamung bringt Zeitgewinn. Zeitpolitisches Magazin, 2022, 40, pp.32-35. hal-03754097

HAL Id: hal-03754097

<https://hal.science/hal-03754097>

Submitted on 19 Aug 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Forum

Bitte senden Sie zeitpolitisch relevante Kommentare und Berichte an Helga Zeiher (helga-zeiher@gmx.de)

EMMANUEL MUNCH UND LÉA ZACHARIOU

Verlangsamung bringt Zeitgewinn

Geschwindigkeit wurde lange mit höherer Verkehrsleistung und verbesserter Mobilität assoziiert. Die Infragestellung dieses Paradigmas ist zugleich eine Infragestellung der Vorstellung vom „Gewinn“ beziehungsweise „Verlust“ von Zeit.

Im Jahr 2015 führte das Forum Vies Mobiles mit Unterstützung des ObSoCo (Observatoire Société et Consommation; etwa: Forschungsstelle Gesellschaft und Konsum) eine internationale Umfrage durch, bei der es um die Wünsche von Stadtbewohner*innen in Bezug auf ihre künftige Lebensweise ging.¹

Unabhängig von der Herkunft der Befragten fanden dabei jeweils solche Wünsche die größte Zustimmung, die sich auf eine Verlangsamung des Lebensrhythmus bezogen. Angesichts dieser Ergebnisse liegt es nahe, nach einem möglichen Zusammenhang mit den jeweiligen Praktiken der Mobilität zu fragen. Ein Leben in einem weniger hektischen Rhythmus erfordert ein Umdenken in unserem Verhältnis zu der Geschwindigkeit, mit der wir uns fortbewegen. Damit stellt sich die Frage nach der Entwicklung eines neuen Paradigmas. Denn die Verkehrswirtschaft geht auch heute noch von der Verbindung von Geschwindigkeit, hoher Verkehrsleistung und vermeintlicher Nutzerzufriedenheit aus.

Gegenwärtig werden Fragen zum Zusammenhang zwischen dem Rhythmus unseres Lebens und dem Tempo unserer Fortbewegung meist unpolitisch diskutiert und theoretisch kaum aufgearbeitet. Doch ist es nicht eine berechtigte Frage, ob Schnellerwerden, jederzeit, überall, tatsächlich immer wünschenswert ist? In diesem Sinne stelle ich hier die Frage nach einem neuen Paradigma der Langsamkeit.

Als Anfang der 1970er Jahre erstmals Zweifel an den positiven Effekten der Geschwindigkeit aufkamen, war das ein geradezu revolutionärer Diskurs, der zur damals dominanten Ideologie so gar nicht passen wollte. Heutige Ansätze zu einer Verkehrs- und Mobilitätsplanung, die der Verlangsamung mehr Raum geben, greifen Vorstellungen auf, die mit den Wünschen und Praktiken der Menschen eher im Einklang stehen. Dabei ist

das Paradigma der Langsamkeit nicht eigentlich neu, aber es erkennen sich immer mehr Akteure in ihm wieder.

Geschwindigkeit: Zeit sparen, um mehr Möglichkeiten wahrnehmen zu können?

Die Vorstellung, die wir uns üblicherweise von Verkehr und Mobilität machen, beruht auf dem Glauben an die positiven Effekte der Geschwindigkeit. Geschwindigkeit ist nach wie vor positiv besetzt, geradezu ein Freiheitsideal: Je schneller wir uns fortbewegen, desto mehr Zeit gewinnen wir und desto größer ist die Gesamtmenge der im Raum verteilten Möglichkeiten, die wir wahrnehmen können.

Dieser Vorstellung liegt ein produktionsorientiertes Verständnis von Wegezeiten zugrunde. Da Wegezeiten keine Arbeitszeit sind, gelten sie als verlorene Zeit und stellen in den Augen von Arbeitgebern wie Arbeitnehmern einen Kostenfaktor dar. Eine Stunde Fahrzeit kostet eine Stunde Lohn. Im Jahr 2013 entsprach im Großraum Paris eine Stunde Fahrzeit einem medianen Stundenlohn von 12,60 €. ² Umgekehrt bedeutet eine Stunde Fahrzeitgewinn pro Person einen Gewinn von einer Stunde Lohn für den Einzelnen und für die Gemeinschaft.

Dementsprechend geht die Verkehrswissenschaft davon aus, dass die Menschen eine Präferenz für Geschwindigkeit haben und darauf erpicht sind, ihre Wegezeiten möglichst zu minimieren, um mehr Zeit auf die Arbeit verwenden zu können, und dass sich dieser dem Einzelnen per Beschleunigung geschenkte Zusatznutzen in einer kollektiven Produktivitäts-, Profit- und Wachstumssteigerung niederschlägt. Dies jedenfalls ist die Logik, die den staatlichen Investitionen in das Verkehrswesen zugrunde liegt, wie im Bericht Boiteux II ³ aus dem Jahr 2001 festgestellt wird:

1 Boris Descarrega et Philippe Moati, Modes de vie et mobilité. Une approche par les aspirations. Phase quantitative, rapport de recherche, Forum Vies Mobiles, ObSoCo, Paris, 2016. <http://owncloud.forumviesmobiles.org/index.php/s/weZAhOGZm8OtAj>

2 Émile Quinet, Évaluation socio-économique des investissements publics, rapport pour le Commissariat général à la stratégie et à la prospective, 2013. http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/archives/CGSP_Evaluation_socioeconomique_1_7092013.pdf

3 Marcel Boiteux, Transports : choix des investissements et coût des nuisances, rapport pour le Commissariat général au Plan, rapporteur Luc Baumstark, Paris, La Documentation française, 2001. <http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/014000434/0000.pdf>.

„Zeitgewinn ist eines der wichtigsten Motive für Investitionen in das Verkehrswesen und seine Bewertung ist für die Berechnung der Rentabilität dieser Investitionen von entscheidender Bedeutung.“

Doch schon 1973, als die Ölkrise ausbrach und die Konsumgesellschaft an ihre ersten Grenzen stieß, hatte Ivan Illich⁴ aufgezeigt, dass Fortschritte bei der Geschwindigkeit kontraproduktive Effekte haben können. Ab der „Geschwindigkeitsbarriere von 25 km/h“, so Illich,⁵ führe der beschleunigte Verkehr nicht zu einem Zeit„gewinn“ für die Einzelnen und die Gemeinschaft, sondern zu einem Verlust an Zeit und Geld und damit an gesamtgesellschaftlichem Nutzen! Geschwindigkeit – ein Trugschluss?

Kontraproduktive und paradoxe Effekte

Seit dem ersten internen Arbeitspapier der Weltbank⁶ zum Thema Mobilität weiß man, dass höhere Geschwindigkeiten zu einem Gewinn nicht an Zeit, sondern an räumlicher Reichweite führen. Erstens, die mit der Beschleunigung des Verkehrs einhergehende Zunahme der möglichen Aktivitäten zieht eine Zunahme der Zahl der zurückgelegten Kilometer und der Zahl der durchgeführten Fahrten nach sich. Tendenziell wird jede Geschwindigkeitserhöhung, indem sie zu einer stärkeren Nutzung und Auslastung der Verkehrsnetze führt, zum Opfer ihres eigenen „Erfolgs“. Durch die längeren Staus, die der Ausbau von schnellen Infrastrukturen unweigerlich verursacht,⁷ generiert sie letztlich Zeitverlust.

Zweitens, die Beschleunigung der Verkehrsabläufe hat für die Einzelnen immer vollere Terminkalender zur Folge: „Mit den Beförderungsmöglichkeiten steigt der Zeitmangel,“

wie Ivan Illich in „Die sogenannte Energiekrise“ feststellt.⁸ Die von den Stadtbewohnern beklagte Beschleunigung des Lebensrhythmus ist das Ergebnis der Zunahme der Zahl und der Vielfalt der Tätigkeiten, die sie im Laufe eines Tages ausführen. Diese Zunahme aber setzt den problemlosen Zugang zu einem breiten Spektrum möglicher Tätigkeiten voraus und das heißt unter anderem: die Möglichkeit, sich schnell von einem Ort zum anderen zu bewegen. Zwischen der Geschwindigkeit, mit der die Menschen zu verschiedenen Tätigkeiten gelangen können, und dem daraus resultierenden Gefühl des Zeitmangels besteht ein paradoxer Zusammenhang.

Diese auf „Maximierung der Möglichkeiten“ ausgerichtete Nutzung der Geschwindigkeit lässt sich nicht einfach durch eine angeborene Neigung des *homo oeconomicus* erklären. Wenn die Geschwindigkeit das Gefühl erzeugt, zu wenig Zeit zu haben, dann ist das die Folge einer gesellschaftlichen Konstruktion, ein Erbe der westlichen, urbanen und kapitalistischen Gesellschaften und das Ergebnis von normativen Vorgaben, die einerseits die Verschwendung oder Nichtnutzung von Zeit zu einer der größten Sünden und andererseits ihre möglichst arbeitsintensive und produktive Nutzung zum höchsten Wert erklären.

Albert Einstein hat einmal gesagt: „Probleme kann man niemals mit derselben Denkweise lösen, durch die sie entstanden sind.“⁹ Der zentrale Widerspruch bei den zur Behebung des allgemeinen Gefühls von Zeitmangel vorgeschlagenen Lösungen besteht darin, dass auf die Probleme, die die Geschwindigkeit verursacht, immer wieder mit noch mehr Geschwindigkeit reagiert wird – mit einem immer intensiveren Wachstumsstreben. Ist unser idealisiertes Verhältnis zur Geschwindigkeit etwa dabei, sich selber zu zerlegen?

Praxis und Politik einer verlangsamten Mobilität

Im Jahr 2020 gilt es zweifellos als besser, bei den Einzelhändlern in der Nachbarschaft einzukaufen, statt in ein weit entferntes Einkaufszentrum zu fahren. Auch wohnortnah Urlaub zu machen oder überhaupt zu Hause zu bleiben ist dementsprechend zunehmend positiv konnotiert. Zudem zeugt der Erfolg der – einst den „Bohemiens“ vorbehaltenen – tempoarmen Ferien (Wander-, Rad-, Bootstouren) von der Aktualität entschleunigter Formen der Fortbewe-

4 Ivan Illich (1926-2002) war ein origineller Denker, der sich oft außerhalb des Kanons der Sozialwissenschaften bewegte. Mitunter als Pamphletist verschrien, war er weder Soziologe noch Philosoph und doch eine wichtige Figur in der politischen Ökologie und der Kritik an der Industriegesellschaft. Ende der 1970er Jahre war sein Bekanntheitsgrad sehr hoch, ging danach aber stark zurück. Dennoch sind seine Analysen von Gesellschaften, in denen das Wirtschaftswachstum an seine Grenzen stößt, nach wie vor stichhaltig. Von seinem Werk ist im Wesentlichen das Konzept der „Kontraproduktivität“ der industriellen Produktionsweise geblieben: Ab einem bestimmten Wachstumsniveau macht die Medizin eher krank als gesund (Die Enteignung der Gesundheit – Medical Nemesis, Rowohlt, Hamburg, 1975), verliert man mit schnellen Verkehrsmitteln mehr Zeit als man gewinnt (Die sogenannte Energiekrise, Rowohlt, Hamburg, 1974), wird man durch die Schule eher deformiert als gebildet (Wider die Verschulung, in: Fortschrittsmythen, Rowohlt, Hamburg, 1978).

5 Ivan Illich, Die sogenannte Energiekrise oder Die Lähmung der Gesellschaft. Das sogenannte kritische Quantum der Energie, Rowohlt, Hamburg, 1974, S. 40.

6 Yacov Zahavi, „The unified mechanism of travel (UMOT) model“, World Bank Staff Working Paper, n° 230, 1976.

7 Gilles Duranton und Matthew A. Turner, „The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities“, American Economic Review, 101(6), S. 2616-52, 2011. <https://doi.org/10.1257/aer.101.6.2616>.

8 Ivan Illich, Die sogenannte Energiekrise oder Die Lähmung der Gesellschaft. Das sogenannte kritische Quantum der Energie, Rowohlt, Hamburg, 1974, S. 34.

9 Quelle im Internet z.B.: [https://www.google.de/search?hl=de&as_q=&as_epq=Probleme+kann+man+niemals+mit+der+selben+Denkweise+lösen%2C+durch+die+sie+entstanden+sind&as_oq=&as_eq=&as_nlo=&as_nhi=&lr=&cr=&as_qdr=all&as_sitesearch=&as_occt=any&safe=images&as_filetype=&tbs=](https://www.google.de/search?hl=de&as_q=&as_epq=Probleme+kann+man+niemals+mit+der+selben+Denkweise+lösen%2C+durch+die+sie+entstanden+sind&as_oq=&as_eq=&as_nlo=&as_nhi=&lr=&cr=&as_qdr=all&as_sitesearch=&as_occt=any&safe=images&as_filetype=&tbs=Quelle+bei+Einstein+selbst+nicht+belegt) Quelle bei Einstein selbst nicht belegt.

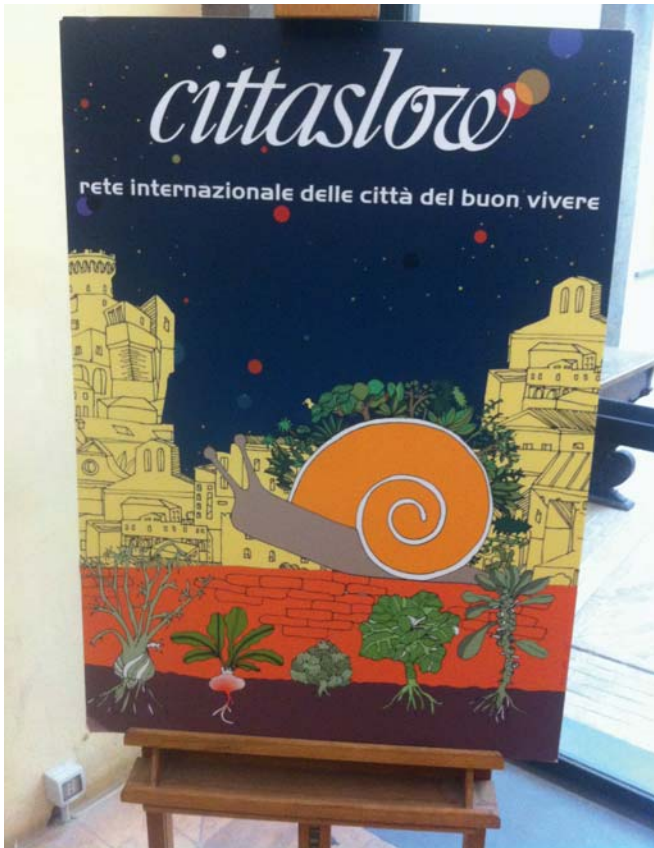


Abb.1: Werbeplakat des Cittaslow-Netzwerks (Orvieto, 4. November 2019). Foto: Emmanuel Munch

gung.¹⁰ Was schließlich die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz angeht, so zeigen die Abwägungen, die flexible Individuen treffen, dass sie tendenziell lieber etwas länger unterwegs sind, wenn sie dafür während der Fahrt von mehr Komfort und mehr Möglichkeiten zu bestimmten Aktivitäten profitieren können.¹¹

Belege für diesen Befund liefert – bei aller Vorsicht, was die Gründe für dieses Phänomen angeht – die letzte französische Umfrage zur Mobilität von Haushalten, die *Enquête Mobilité des personnes* (2018-2019). Sie zeigt eine Zunahme der täglich für die Fortbewegung aufgewendeten Zeiten und zugleich eine Stagnation, ja einen leichten Rückgang bei den lokal zurückgelegten Entfernungen.¹² Das bedeutet, dass wir zum ersten Mal in der nationalen Umfragegeschichte eine durchschnittliche Verlangsamung der Fortbewegung der Franzosen erleben.

Angesichts dieser in der Praxis zu beobachtenden Kehrtwende stellt sich die Frage, wie das Paradigma der Lang-

samkeit in die Raumplanungs- und Mobilitätspolitik zu integrieren wäre. So ist etwa aus mobilitätspolitischer Sicht bemerkenswert, dass eine der ersten Maßnahmen nach Aufhebung des ersten Lockdowns darin bestand, den Nachtzugverkehr wieder aufzunehmen, den man gerade ein Jahr zuvor eingestellt hatte. Schlaf schenken, von Tempo und Produktivität befreien – hätten wir damit nicht bereits ein Beispiel für einen Verkehr, der echten Zeitgewinn bringt? Aber abgesehen von den Wege- und Reisezeiten kann sich das Streben nach Entschleunigung auch noch auf andere Ziele richten, etwa auf eine Wiederaneignung der Alltagszeit insgesamt. Das ist bei den Slow-Bewegungen zu beobachten, insbesondere bei Cittaslow, den „Slow Cities“, der „Langsamen Stadt“.

Das Cittaslow-Netzwerk¹³ wurde 1999 in Italien in Anlehnung an die Slow-Food-Bewegung gegründet. Städte, die sich für das Cittaslow-Label qualifizieren möchten, müssen unter 50.000 Einwohner haben und bestimmte Kriterien erfüllen. Konkret heißt das: autofreie Innenstadt, Entwicklung von alternativen Beförderungsformen und Fußgängerzonen, Abschaffung von Parkplätzen, mehr Straßencafés und Sitzbänke, möglichst kurze Wege, Wiederbelebung des Stadtzentrums, bereits vorhandene Grünflächen und Freizeiteinrichtungen, weniger Zersiedlung, Entwicklung des lokalen Einzelhandels.¹⁴ Die Slow-Bewegungen können als politischer Widerstand gegen das von Globalisierung und Urbanisierung verursachte Diktat der rationalisierten und beschleunigten Zeit verstanden werden. In Anlehnung an die Grundgedanken der Slow-Food-Philosophie vertreten die Slow Cities die Ansicht, dass „Langsamkeit eine Art Manifest [ist], das sich dem System der herrschenden Werte widersetzt und die Bedeutung von anderen Dimensionen des Lebens jenseits von Arbeit und Produktivität bekräftigt.“¹⁵

Den Slow-Akteuren geht es aber nicht allein um die Entschleunigung als solche, sondern vor allem auch um die sich mit dieser Entschleunigung eröffnenden Aussichten auf eine Wiederaneignung der Zeit unter anderen als ökonomischen Vorzeichen. Unsere Umfragen in den italienischen Cittaslow-Städten zeigen, dass Langsamkeit gerade deshalb angestrebt wird, weil sie nicht nur Nahbeziehungen ermöglichen, sondern vor allem die „Konvivialität“ fördern soll. Wenn also die schnelle Fortbewegung problematisch ist, weil sie das Gefühl des Zeitmangels erzeugt, dann dürfte die Antwort im Bau von menschengerechteren Städten bestehen. „Eine konvivielle Gesellschaft,“ schreibt Ivan

10 Rodolphe Christin, *Manuel de l'antitourisme*, Canada, Montréal, Écosociété, 2017.

11 Luke Haywood & Martin Koning, „The Distribution of Crowding Costs in Public Transport: New Evidence from Paris“, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 77, Juli 2015, S. 182-201. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.04.005>

12 Diese Ergebnisse basieren auf ersten Auswertungen des Ministère de la Transition écologique (etwa: Umweltministerium).

13 www.cittaslow.org

14 Sandra Mallet, *Quelle(s) temporalité(s) prendre en compte dans un projet urbain durable*, rapport de recherche pour le Puca, 2014, S. 40.

15 Sophie Chapelle, „Cittaslow, des villes où il fait bon vivre“, *Urbanisme*, n° 381, 2011, S. 25-32.



Abb. 2: Mit Geschwindigkeit gewinnt man Raum statt Zeit
 Werbeplakat für eine Kreditanstalt (Italien, Bologna, 8. Februar 2020).
 Foto: Emmanuel Munch

Illich, „wäre eine Gesellschaft, die dem Menschen die Möglichkeit gibt, autonome und kreative Tätigkeiten mit Hilfe von Werkzeugen auszuüben, die durch andere weniger kontrollierbar sind.“¹⁶ Und ist es nicht genau dieses Prinzip, das in den Cittaslow-Städten, die es dem Menschen ermöglichen, die Geschwindigkeit zu kontrollieren, zur Anwendung kommt?

Von dem Augenblick an, in dem die Geschwindigkeit keine Garantie für Zeitersparnis mehr bietet, verliert die frenetische Bewegung, in die unser zerstückeltes Leben versetzt und gleichsam als existentielles Kleingeld in Umlauf gebracht wird, seinen Sinn nicht nur für die Menschen, die sie erleiden, sondern auch für diejenigen, die sie planen. Die Zeit ist nicht als bloßes Mittel zum Zweck anzusehen, so wie Geld, das man für etwas Bestimmtes anspart. Die Zeit im Sinne von Dauer ist vor allem das Medium, in dem sich die Zielsetzung und die Qualität unseres Alltagslebens herauskristallisiert.

16 Ivan Illich, Selbstbegrenzung. Eine politische Kritik der Technik, Rowohlt, Hamburg, 1975, S. 50. (Originaltitel: Tools for Conviviality).

In den „überindustrialisierten“¹⁷ Ländern fordert uns das Paradigma der Langsamkeit dazu auf, Qualität wichtiger zu nehmen als Quantität. Es fordert auf zum Bruch mit dem Prinzip des höheren Nutzwertes von Geld und Wachstum. Und doch ist es keine Aufforderung zu bloßem Verharren oder zu Fortschrittsfeindlichkeit. Über das Streben nach Langsamkeit hinaus stellt es unsere Nutzung der Geschwindigkeit wie auch unseren Begriff von Produktivität infrage und problematisiert wichtige und bislang kaum diskutierte Fragen wie etwa unsere Vorstellung vom „Gewinn“ oder „Verlust“ von Zeit.

Wo liegt der Gewinn in einer Gesellschaft, in der man lernt, in einer bestimmten Zeit doppelt so viele Nadeln herzustellen statt eine bestimmte Anzahl Nadeln in halb so viel Zeit?¹⁸ Werden wir es verstehen, die Zeit, die man uns stiehlt, wiederzufinden, indem wir die Geschwindigkeit nicht ständig als materiell-monetäre Quantität investieren, sondern in zeitliche Qualität umwandeln?

Aus dem Französischen übersetzt von Hella Beister

Emmanuel Munch
 forscht im Bereich Chrono-Urbanistik an der Universität
 Gustave Eiffel - LVMT und lehrt an der Ecole d'Urbanisme
 de Paris, Mitglied des Vorstands der Gemeinnützigen
 Organisation Tempo Territorial
 (Netzwerk für Zeitpolitik in Frankreich)
 emmanuel.munch@enpc.fr

Léa Zachariou
 Doktorandin an der Universität Gustave Eiffel-LVMT
 lea.zachariou@enpc.fr

17 Statt von unterentwickelten Ländern spricht Illich im Umkehrschluss von „überindustrialisierten“ Ländern. Für den österreichischen Denker ist ein Land „als überindustrialisiert zu bezeichnen, wenn sein gesellschaftliches Leben von einer Transportindustrie beherrscht wird, welche die Macht besitzt, Klassenprivilegien zu statuieren, den Zeitmangel zu akzentuieren und den Menschen fest an Fahrbahnen und Fahrpläne zu fesseln“ (Ivan Illich, Die sogenannte Energiekrise, S. 65).

18 Zum (kontra)produktiven Gebrauch der Geschwindigkeit, siehe auch Jean-Pierre Dupuy, Valeur sociale et encombrement du temps, CNRS, Paris, 1975.