

Hochschule Anhalt
Dessau
Fachbereich Design

Konferenz
„Dimensions of Mobility. Standpunkte zu Design und Mobilität“
13.12.06, Bauhaus Dessau

Zwangsnomadismus und erstarrte Mobilität (Mobil immobil – Dialektiken der Beschleunigung)

Vortrag Alexander Klose

Es ist einigermaßen merkwürdig zu beobachten, dass nach 200 Jahren reflexiver und kritischer Beschäftigung mit modernen Phänomenen der Mobilität immer noch ein Zugang vorherrscht, der die Geschichte der Mobilität ausschließlich als die von linearen Steigerungen erzählt: Steigerung der Geschwindigkeiten, Steigerung der kollektiven und der individuellen Beweglichkeiten, Vergrößerung der Reichweiten, Steigerung der Anzahl von Zeitintervallen und der in diesen zu bewältigenden Aufgaben, daraus resultierend Steigerung der Nervosität, Steigerung des Lebenstempos, undsoweiter.

Ein Beispiel: Vor einigen Wochen besuchte ich in Jena den „Thüringentag Philosophie“, der dieses Jahr unter dem Motto „Rasender Stillstand“ ausgerichtet wurde. Dort hörte ich einen Vortrag des Sozial- und Wirtschaftshistorikers Peter Borscheid (dessentwegen ich auch hauptsächlich dorthin gefahren war). Borscheid hat vor zwei Jahren einen ziemlich dicken Wälzer mit dem Titel „Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung“ veröffentlicht. In diesem Buch lässt er seine Geschichte der Beschleunigung mit dem Entstehen der neuzeitlichen Stadt seit 1450 beginnen. Der ursprünglichen „Zeit des Dorfes“ treten die „Zeit der Stadt“, „Zeit der Macht“ und „Zeit der Fabrikanten“ (so die Titel der Kapitel) gegenüber. Im zentralen zweiten Teil des Buches, der zwischen 1800 und 1950 spielt, dekliniert Borscheid die modernen Beschleunigungsphänomene durch alle Bereiche von Gesellschaft und Technik durch: „Zeit des Dampfes“, „Zeit der Ströme“, „Zeit des

Sports“, „Zeit der Motoren“, „Zeit der Kriegsmaschinen“ und noch andere. Auf der Tagung trat er an, um einige seiner im Buch entwickelten Thesen im Schnelldurchlauf zu referieren. In der Geschwindigkeit seines Vortrags fiel noch mehr als bei der Lektüre des Buches auf, wie sehr er die Komplexität vieler der von ihm geschilderten Zusammenhänge reduziert, um sie auf das Wirken eines alles dominierenden Beschleunigungsprinzips reduzieren zu können.

Um Ihnen zu verdeutlichen, was ich meine, greife ich drei Beispiele heraus:

(1) In seinem Buch schreibt er an einer Stelle, dass die Einführung der Postkarte im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts zu einer ungeheuren Steigerung des Postverkehrs geführt habe (Borscheid 2005, S. 161). Diese quantitative Steigerung schließt er kurz mit der – angeblich allgemeinen – Durchsetzung eines neuen verkürzten Schreibstils, dem so genannten Telegrammstil, und ordnet sie einseitig seiner großen Beschleunigungsthese unter. Damit unterstellt er jedoch stillschweigend die durch nichts belegte These, dass alle, die nun seit den 1870er/1880er Jahren massenhaft Postkarten zu versenden begannen, vorher auch Briefe geschrieben hätten. Tatsächlich liegt es aber ja genau so nahe, anzunehmen, dass sehr viele Menschen, die vorher niemals auf die Idee gekommen wären, einen Brief zu schicken, die einfacher zu füllende und bereits mit einer Bedeutung, nämlich dem Bildmotiv, versehene Postkarte als neue postalische Praxis in ihr Leben integrierten.

(2) In seinem Vortrag legte Borscheid einen Schwerpunkt auf die maßgeblich von Taylor und Gilbreth initiierte, so genannte Rationalisierung der Arbeit durch Arbeitswissenschaft und Psychotechniken seit 1900. Wieder interpretierte er diese Entwicklung einseitig als Beschleunigungsphänomen; er fasste das komplexe Geschehen unter dem Begriff „psychische Beschleunigung“ zusammen. Die neue Menschenökonomie, das „Fertigmachen des Menschen“ für die Arbeit (so ein gängiger zeitgenössischer Ausdruck) zielte jedoch auf ein ganzes Ensemble von

Disziplinierungen. Die beschleunigte Erledigung von Aufgaben war nur ein Teil der neuen Imperative (zumal für Schnelligkeit dank Automatisierung und Fließbändern zunehmend Maschinen zuständig wurden, wie Borscheid an anderer Stelle seines Buches natürlich ausführlich darlegt). Ein anderer, mindestens ebenso wichtiger Schwerpunkt der Arbeitswissenschaft aber war die Förderung der Fähigkeit zur Konzentration und Präzision, zu einer strukturierten und konsequenten Erledigung von Aufgaben.

(3) In der Darstellung der einseitigen Beschleunigung von Informationen durch die neuen Übertragungsmedien Telegrafie, Telefon und Funk betont Borscheid die im Zuge dieser Entwicklung erst entstehende, bis heute nicht aufgehobene Asymmetrie zwischen den Transportgeschwindigkeiten von physischen Gütern und Informationen. Diese Darstellung ist erstmal richtig, und es ist wohl nicht übertrieben, von einer Kommunikationsrevolution in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu sprechen. Denn bis zur Einführung der Telegraphie waren Daten und Waren gemeinsam im gleichen Tempo (in Postkutschen, später in Zügen) transportiert worden. Plötzlich konnten die Finanzplätze der Welt über Ozeane hinweg Informationen über Preise, Katastrophen, politische Ereignisse fast in Echtzeit austauschen. Doch in der bilanzierenden Verknüpfung Borscheids offenbart sich wieder sein problematischer Hang zur Verkürzung: (Ich zitiere) „Während der transkontinentale Verkehr weiter auf den relativ langsamen Seetransport angewiesen ist, stehen die Nachrichten über die zu vermittelnden Waren in Minuten zur Verfügung.“ (Borscheid S. 166) Mir kommt es in diesem Zitat auf die zeitliche Verbindung „weiter“ an. Denn in diesem kleinen „weiter“ verbirgt sich in Borscheids beschleunigungstheoretischer Perspektive die Behauptung, auch der Seetransport werde zukünftig den quasi naturgesetzlichen Gang der Beschleunigung gehen. Das entspricht aber keineswegs dem weiteren Gang der Geschichte: Durch größere und effizientere Maschinen hat die Durchschnittsgeschwindigkeit im Schiffsverkehr seit

den Frühzeiten der Dampfschiffahrt zwar zugenommen, doch im Vergleich zu den Geschwindigkeitszuwächsen anderer Verkehrsbereiche, etwa zwischen Fahrrad und Auto, oder in der Luftfahrt, ist dieser Zuwachs beinahe zu vernachlässigen.

Tatsächlich wurde etwa im Bereich der Containerschiffahrt in den 1990er Jahren – also einer bis heute andauernden Zeit ungeheurer Zuwächse von Transportmengen – sogar eine Entscheidung gegen höhere Geschwindigkeiten gefällt, da ab einem bestimmten Grenzwert (der damals bei etwa 22 Knoten lag) die Kosten für Brennstoff überproportional steigen und der Profit durch Zeitgewinn durch den erhöhten Verbrauch zunichte gemacht wird. Man hat sich also, obwohl höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten von 26 oder 28 Knoten technisch kein Problem gewesen wären, für die niedrigeren Geschwindigkeiten entschieden. Solche Abwägungen von Quantität gegen Geschwindigkeit unter finanziellen Gesichtspunkten sind in der modernen Ökonomie gang und gäbe, werden aber von der Darstellung Borscheids nicht berücksichtigt.

Dabei möchte ich weder die Gültigkeit der Analysen einzelner Beschleunigungsphänomene noch die der großen weltgeschichtlichen Beschleunigungsthese prinzipiell in Abrede stellen. Man kann sicher so weit gehen zu sagen, dass der größte Teil von Neuerungen in der Moderne auch einen Beschleunigungsaspekt beinhaltet. So wie das etwa der Sozialwissenschaftler Claus Tully in einem im Sommer in der Süddeutschen Zeitung erschienenen Thesenstück unter dem Titel „Stillstand ist der Gegensatz zur Moderne“ tut:

„Modernisierung ist ohne Mobilität nicht zu haben, sie dient gleichermaßen der Selbstverwirklichung in Freizeit, Sport und Hobby, sie bedingt neue Formen der Kommunikation, ist ökonomisch aufwendig und produziert ökologische Risiken.“ (Tully 2006)

Merk- im Sinne von denk-würdig finde ich an der alles unter die Herrschaft eines Beschleunigungsdispositivs stellenden Sicht- bzw. Erzählweise – insbesondere

dann, wenn sie von erklärten Gegnern der modernen Beschleunigungsphänomene vorgetragen wird –, dass sie in ihrer eigenen darstellerischen Strategie genau den teleologischen Fortschrittsmythos wiederholt, den sie auf der Ebene der Analyse als wichtigsten Teil des Übels ausgemacht hat. Denn das Argument einer seit 200 (oder 500) Jahren andauernden Beschleunigung allen Geschehens verhält sich analog zu dem Mythos des Fortschreitens, der schon so häufig und so plausibel als diskursiver Kern der modernen technologischen und sozialen Entwicklungsdynamik ausgemacht worden ist.

Noch völlig ungebrochen macht sich diese Verknüpfung von Fortschrittsmythos und Mobilitätseuphorie etwa in den um 1900 erscheinenden Texten des Fahrradphilosophen Eduard Bertz, der – im Aufgreifen eines emphatischen Begriffs von Zivilisation als Entwicklung zum höheren – den Neologismus „Cyclisation“ prägt, um der Kultur verbessernden Kraft eines modernen technischen Fortbewegungsmittels Ausdruck zu verleihen:

„In England hat der Radsport ein neues Wort geschaffen (...). Wie man unter Zivilisation die Umwandlung eines barbarischen Zustandes in einen Kulturzustand versteht, so wird die besondere Kulturmission, die das Fahrrad (cycle) auf die öffentlichen Zustände ausübt, von den Engländern Cyclisation genannt. Das Fahrrad gilt ihnen also als ein Kulturfaktor und die Cyclisation als eine höhere Stufe der Zivilisation.“ (Bertz, S. 192)

Doch auch in weniger verdächtig euphorischen Texten macht sich diese teleologische Darstellung einer notwendigen Entwicklung zum Schnelleren breit. Ein gutes Erkennungszeichen scheinen mir dabei Formulierungen wie „Noch nie“ zu sein. „Noch nie ereigneten sich so viele und wichtige Veränderungen zu gleicher Zeit als zu unseren Tagen,“ heißt es bereits bei einem durchaus kritischen Zeitgenossen der Umwälzungen im Zuge der Französischen Revolution, dem Hamburger

Kaufmann [??] Heinrich Würzer (Borscheid S. 146). Bis heute ist diese Semantik der Überbietung, des absolut Neuen, Niedergewesenen, alles bisherige Übertreffenden kennzeichnend für Texte, die tendenziell den modernen Fortschrittsmythos weiter schreiben, auch wenn sie sich vermeintlich gegen den Lauf der Dinge stellen.

Präzise beschrieben hat den verzwickten Zusammenhang zwischen Fortschrittsglauben und Kritik der Philosoph Peter Sloterdijk. Nach seiner Analyse basieren Moderne und Moderne-Kritik auf ein und derselben erkenntnistheoretischen Grundlage, die dadurch gekennzeichnet ist, die jeweils bessere Welt als machbar zu erklären und in eine mehr oder weniger erreichbare Zeit oder Raum zu projizieren. In einem seiner ersten Bücher, dem Band „Eurotaoismus – Zur Kritik der politischen Kinetik“, heißt es:

„Der Projektcharakter dieses Neuen Zeitalters resultiert aus der großartigen Unterstellung, man könne in ihm den Weltlauf bald so laufen machen, daß sich nur noch das bewegt, was wir durch unsere eigenen Aktivitäten vernünftigerweise in Gang halten wollen. Das Projekt der Moderne gründet somit (...) in einer kinetischen Utopie: die gesamte Weltbewegung soll Ausführung unseres Entwurfs von ihr werden.“ (Sloterdijk 1989, S. 23)

Da alle Entwürfe wie auch Gegenentwürfe innerhalb dieses neuen Zeitalters gleichermaßen von der Dynamik des modernen Weltentwurfs erfasst bzw. getragen sind, nützt einfache Reflexivität gar nichts. Im Gegenteil: Es scheint, als ob gerade die entschiedensten Gegner am meisten zur so genannten Entwicklung beitragen; eine dynamische teleologische Geschichtsauffassung, ausgestattet mit einem dialektischen Motor, vermag noch jede Antithese in einer Synthese nächst höherer Ordnung aufzuheben – etwa der durch Barbarei geläuterten „Zivilisation“, oder der von ihren anfänglichen Schwächen „bereinigten“ Technologie. In seiner Reflektion über einen möglichen Ausweg schlägt Sloterdijk eine Art Löwenritt vor, eine Kritik der

Mobilisierungen als „dritte kritische Theorie“ (nach Marx und Adorno/Horkheimer), die im heißen Kern des Mobilisierungsgeschehens Techniken der Entschleunigung erprobt, um zu erkunden, ob „das moderne Ganze von der Seinsweise loskommen kann, die ontologisch durch die Formel Sein-zur-Bewegung bestimmt ist“ (Sloterdijk 1989, S. 72):

„Die Frage nach der Möglichkeit einer realdifferenten, »dritten« kritischen Theorie läuft (...) auf das klassische Rätsel hinaus, wie die Stille im Sturm für durch und durch zur Aktion verurteilte Wesen möglich sei. (...) Sollte ausgerechnet die Kinetik zu einer Schule der Gelassenheit werden? (...) (H)ier soll damit begonnen werden, auf der Passivseite starker Selbstmobilisierungen, in eine Untersuchung des Prozeß-Progresses einzutreten, der durch uns über uns hinwegrast.“ (ebda., S.52ff.)

Da mir allerdings nicht ganz klar ist, wie ein solches Vorgehen im Einzelnen funktionieren soll, und da Sloterdijk meines Wissens die weitere praktische Ausarbeitung seiner kinetischen Theorie bis heute schuldig geblieben ist, schlage ich hier einen anderen, wenn auch durchaus vergleichbaren Weg vor: Anstatt immer nur auf die Seite des Beschleunigten, des Mobilisierten, des durch Bewegung aus seinem vorherigen Zusammenhang Ent-stellten zu sehen, sollte sich eine kritische Theorie der Mobilität auf die durch die Beschleunigung hervorgebrachten De-Mobilisierungen konzentrieren, auf Fixierungen, Stagnationen, neue Lokalitäten und neue Praktiken des Lokalen. Dem in den gängigen Erzählungen der Mobilität immer noch wirkenden Mythos des Fortschritts könnte sie so einen Spiegel vorhalten, der ganz andere Entwicklungen zeigt, als die gewohnten Fort- (oder Rückschritte, je nachdem, wie man das Ganze bewertet). Einerseits könnte man so den euphorischen Darstellungen des jeweils neuesten technischen Produkts als dem Besten und als echtem Fortschritt etwas entgegenhalten. (Ich denke hier zum

Beispiel an die bis heute ungebrochen notorische Behauptung von Seiten der Industrie, erhöhte Rechnerkapazitäten brächten einen Vorteil. Tatsächlich werden doch aber die erhöhten Rechnerkapazitäten zumindest für die Normaluser fast immer völlig dadurch nivelliert, dass die eingesetzte Software im gleichen Maße mit zum allergrößten Teil völlig unnützen Applikationen wächst. Man denke etwa an den geradezu rätselhaften Umstand, dass Surfen im Internet trotz neuester DSL- und sonstwie „superschneller“ Übertragungstechnologien immer noch permanent Wartezeiten erzeugt, dass die Aufbaugeschwindigkeit von Seiten wie zu Modemzeiten davon abhängt, wie gut eine Seite gebaut ist, wie belastet die Server gerade sind und wie vollgeladen die Zwischenspeicher meines Rechners; ganz zu schweigen von der sich permanent ändernden geforderten Interaktion zwischen verschiedenen Internethilfsprogrammen. Ganz offensichtlich geht es bei dieser Entwicklung nicht in erster Linie um Geschwindigkeit und auch nicht um Beweglichkeit, sondern um Erhöhung der Quantitäten.)

Andererseits, und darauf kommt es mir hier in erster Linie an, würde man den Blick schärfen für spezifisch neue Situationen und Praktiken, die mit der modernen Mobilität zusammenhängen, nein, mehr, die von ihr hervorgebracht sind, die aber nicht dem Beschleunigungsimperativ gehorchen. Situationen und Praktiken, die einer anderen Zeitlichkeit zugehören, als der des Fortschritts: Gegenzeiten, Anachronismen, Paradoxien und Stillstellungen.

Der bereits zitierte Claus Tully lässt einen solchen Ansatz anklingen, wenn er fordert:

„Je selbstverständlicher Mobilität geworden ist, desto wichtiger wird es, die mit Mobilität verknüpften sozialen Effekte zu betrachten. Die alltägliche Einbettung hängt von gelungener Praxis ab (...).“

Im folgenden schlägt er einen Kriterienkatalog für eine neue Modellierung von Mobilität nach vier Eckpunkten vor: „ökonomische, ökologische,

verkehrssicherheitsbezogene und soziale Aspekte.“ Ich interpretiere diesen sozialwissenschaftlichen Ansatz als begrüßenswerten Versuch einer systemischen Einordnung der verschiedenen Mobilitätsphänomene. Um der unterkomplexen Darstellung und unreflektierten Wiederholung des Beschleunigungsmotivs zu entgehen, scheint es mir aber notwendig, noch gründlicher und grundsätzlicher vorzugehen: So findet sich etwa auch in dem Artikel von Tully die vor allem auf jugendliche Konsumenten bezogene Behauptung: „Je attraktiver die Freizeit erscheint, desto mobiler ist sie.“ Wie aber lässt sich vor diesem Hintergrund der ungeheure Erfolg von Computerspielen erklären, die gerade in den letzten Wochen wieder von vielfacher Seite beklagte und sorgenvoll betrachtete Tatsache, dass Jugendliche heute durchschnittlich viel 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 der Immobilisierung physischer Körper.

Die Beschleunigung der Büromaschinen, der Rechereinheiten in automatisierten Produktions- und Verwaltungsabläufen, immobilisiert deren Bediener. Dies ist eine Entwicklung, die schon immer als Problem der Büroarbeiter, jetzt Tele-Arbeiter beschrieben worden ist. Die Ausdifferenzierung von explizit immobilen Kulturen einseitig als Abweichung oder bloße Kompensationen zu beschreiben oder überhaupt nicht zu beachten, scheint mir kein angemessener Umgang. Wie erklärt sich die gestiegene Popularität von Gartenlaubenkolonien in Berlin (und vermutlich auch anderswo)? Ist es ein Zeugnis gesteigener Mobilität, wenn man einmal im Jahr statt nach Österreich nach Thailand fährt? 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 gerät man in die Gefahr, genau die zeitgeistigen Mobilitätsversprechen zur Realitätsgrundlage zu machen, die man als Wurzel des Übels erkannt hat: Kosmetisch und gymnastisch optimierte Edelkörper in Designerklamotten, die vor jeder globalen Kulisse ein gutes Bild ergeben. Im Zweifel sind es nämlich genau die Infoeliten, zu denen man als Autor der Süddeutschen Zeitung natürlich gehört, die darauf abfahren, jetzt selber so global mobil zu sein, wie früher nur die Manager – aber das viel entspannter –, ihr Laptop im New Yorker Bryant Park oder in einem Londoner Café – möglichst dort jedenfalls, wo das W-LAN umsonst ist – aufzuklappen und die Emailkorrespondenz zur Vorbereitung der nächsten Konferenz in Weimar zu erledigen, heute morgen einen Vortrag in Karlsruhe zu halten und nachts schon wieder in Berlin zu sein; die Strecke legen sie in ungehöriger Geschwindigkeit mit einem Mietwagen zurück.

(Oder leiden sie schon darunter? Das gehörte dann in den Bereich des Zwangsnomadismus, der im Titel meines Vortrags angekündigt ist, über den ich aber ja eigentlich gar nicht spreche.)

Darum jedenfalls, und damit komme ich langsam zum Ende, plädiere ich dafür, den Begriff der Beschleunigung als unhinterfragte Grundlage bei der Betrachtung moderner Mobilität fallenzulassen. Jeder zum Beispiel ist sich heute der Problematik des Autostaus bewusst. Bereits in den Siebzigerjahren gab es Stimmen, die den Stau als systemischen Normalfall erklärten und nicht als technisch zu überwindende Abweichung. Als das Auto in den 1920er Jahren seinen Siegeszug antrat, da versprach es die „ungebundene Zirkulation der Individuen“. 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 den 1980er/1990er 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 weil man sich die bessere Zirkulation nun doch wieder von anderen Verkehrsmitteln als dem Auto verspricht. (Das Zitat von der ungebundenen Zirkulation der Individuen stammte übrigens ursprünglich auch aus einem Text über das Fahrradfahren von 1900 und wurde, wie das gesamte ästhetische Programm individueller Mobilität, von der Kultur des Autos enteignet.)

“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 Sloterdijk 1997 in einem Kunstforumbeitrag über die „Automenschen“. Es spricht einiges dafür, als Zeit des Autofahrens nicht die lineare Zeit der Beschleunigung, sondern eine zirkuläre Zeitlichkeit anzunehmen. Borscheid bringt im letzten Abschnitt die in den gigantischen täglichen Autobahnstaus von L.A. anscheinend gehäuft vorkommende Praxis des Frühstückens im Auto als weiteren Beleg für die Aktivität seines Beschleunigungsvirus. Aber ist nicht das Frühstück in der leeren Zeit des Autostaus vielmehr eine neue Kulturtechnik? Steht nicht zu vermuten, dass diese Leute de facto viel mehr Zeit auf ihr Frühstück verwenden, als wenn sie es morgens schnell zuhause in sich hineinstürzten?

Überhaupt die leeren Zeiten und entorteten Lokalitäten der modernen Mobilität: Der französische Ethnologe Marc Augé – der im übrigen die Moderne nicht so sehr durch Fortschrittsglauben oder Mobilität bestimmt sieht, als durch ein Moment der Überfülle, der Übereinanderlagerung von Schichten und der Aufstapelung von Quantitäten – schlägt die Bezeichnung Nicht-Ort für Transiträume und provisorische Lokalitäten vor, die im Unterschied zu der klassischen, anthropologisch zu bestimmenden Räumlichkeit des Ortes nicht historisch oder subjektiv bestimmt sind. Nicht-Orte in diesem Sinne wären alle ICE-Bahnhöfe, Unterführungen, U-Bahnabteile, Straßenkreuzungen, Autobahnrestaurants, Flugzeuge, in denen 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 Geographien 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? Die Zeitlichkeit des Un-Orts jedenfalls, so scheint mir, ist eher eine der Schichtung und der Situation, der Möglichkeit, bestimmte subjektive Qualitäten an beliebigen Orten zu aktualisieren.

Eine besondere Qualität des Un-Orts sind Räume, in denen Menschen interniert werden. Tom Holert und Mark Terkessides entwerfen in ihrem Beitrag zu dem von der Bundeskulturstiftung geförderten großen Forschungsprojekt „Migration“ im letzten Jahr ein Modell der Mobilität, das zwischen einer kontrolliert produzierten und gemanagten Beweglichkeit einerseits und dem Zustand einer „erstarrten Mobilität“ andererseits oszilliert. Gegen den Enthusiasmus der Mobilität, der gleichermaßen bei neoliberalen Programmatikern wie bei kapitalismuskritischen

Subversionstheoretikern vorhandenen Tendenz, wunderbare mobile Welten der Nomaden und Reisenden zu entwerfen, setzen sie eine Untersuchung von Mobilität als Zustand bzw. Zustände. In einem solchen Dispositiv der Mobilität ist der Zwangsnomadismus der Angestellten im globalen Kapitalismus ebenso beschreibbar, wie der Zustand anwesender Abwesenheit, der so typisch ist für erste Migrantengenerationen, die ein halbes Leben lang davon träumen, in ihre Heimat zurückzukehren und deshalb nie wirklich in ihren neuen Umgebungen ankommen, während der Bezug zu ihrer alten Heimat zunehmend imaginär wird. Als Endpunkt und gleichzeitig als einer der weitverbreitetsten Zustände bzw. Orte innerhalb dieses Mobilitätsdispositivs wird dabei das Lager sichtbar: der paradigmatische Ort einer Zwangserstarrung als Kehrseite der Mobilität, eine auf Dauer gestellt temporäre Unterbringung in einer erzwungenen Immobilität, wie sie etwa in den inzwischen zu Städten ausgewachsenen Flüchtlingslagern der Palästinenser zu beobachten ist, in den von den Einheimischen treffend „salles d’attentes“, Wartesäle, genannten wilden Lagern an den EU-Außengrenzen in Marokko oder in den Einreise- und Ausreiselagern der EU innerhalb ihrer Staaten.

Ich ende mit einem Zitat die diese von Holert/Terkessides vorgeschlagene politische Ökonomie der Mobilität zusammenfasst:

„Die Normativität der Mobilität schafft eigene Hierarchien, die von den Mobilitätseliten der hochqualifizierten und hochbezahlten ManagerInnen und WissenschaftlerInnen bis zu den zwangsmobilisierten BewohnerInnen von Flüchtlingslagern reichen. Zwischen diesen Extremen erstrecken sich miteinander verbundene und vernetzte Räume des Informellen und Provisorischen, von „stationären Prozessformen“ (Deleuze/Guattari) und ausgreifenden Bewegungen. Die Aufgabe einer kritischen Mobilitätsforschung bestünde darin, zu zeigen, wie die in diesen Räumen zirkulierenden

Subjekte kriminalisiert, prekarisiert, marginalisiert oder einfach abgeschrieben werden; aber auch: welche Formen von Autonomie und Selbstorganisation sich hier beobachten lassen; wie sich die Geografie und die Praktiken der Mobilität angesichts verstärkter bevölkerungspolitischer und grenzpolizeilicher Regulierungen verändern; wie in der Sphäre des Informellen eine „politische Ökonomie der Migration“ entsteht, die ältere Subjektivierungsmuster als ArbeitsmigrantIn zunehmend um die Subjektposition der Unternehmerin/des Unternehmers ergänzt.“ (Holert/Terkessides 2005)