

## **Rausch der Entschleunigung**

**Alle Welt ruft nach Langsamkeit – gerade dort, wo diese sich erleben ließe, wird es aber immer hektischer**

Wir leben in einer Zeit, in der unser Nervensystem einiges aushalten muss – den pausenlosen Lärm, den unsere Maschinenparks in die Welt setzen, die Informationsflut, die uns über immer mehr Kanäle erreicht, das Dauerbombardement aus dem globalen Schattenreich der ‘social media’. Herausforderungen, die vielleicht gerade noch zu stemmen wären, wenn mit diesen nicht eine permanente Beschleunigung aller Lebens- und Arbeitsprozesse einherginge. Paul Virilio, der Philosoph der “Dromologie”, hatte schon 1977 beschrieben, mit welcher Unerbittlichkeit wir aus den Biotopen unserer metabolischen Existenz ins “Land der Geschwindigkeit” getrieben werden – eine Diagnose, die mittlerweile etwas zu poetisch klingt. Die Schleusen der virtuellen Parallelwelten hatten sich damals ja noch nicht geöffnet und die Whats App- und Instagram-Raketen waren noch nicht gezündet. Wer heute noch Stunden erlebt, in denen er ungestört seinen Dingen nachgehen kann und sich mit Haut und Haaren an dem Ort erlebt, an dem sich sein Körper befindet, darf sich glücklich schätzen. Um nicht abgehängt zu werden, muss man nunmal ‘dran’ bleiben - nicht nur während der Arbeitszeit, sondern von früh morgens bis tief in die Nacht. ‘Freizeit’ im klassischen Sinne, also Zeit, in der man gar nichts tun musste und sich treiben lassen konnte, war einmal. Der Soziologe Hartmut Rosa hat das “ungeheure Paradoxon der modernen Welt” auf den Begriff gebracht: Obwohl wir “mit Hilfe der Technik enorme Zeitgewinne durch Beschleunigung verzeichnen können”, ist die Zeitnot endemisch geworden. Kein Wunder also, dass der Ruf nach ‘Entschleunigung’ von Jahr zu Jahr lauter wird. Zumindest unter den Älteren dürfte es kaum noch jemanden geben, der sich nicht hin und wieder nach mehr Langsamkeit sehnt – zugleich aber feststellen muss, dass dieses Ziel mit dem Herunterladen jeder neuen App in weitere Ferne rückt. Und tatsächlich gehört es zu den Rätseln der Zeit, wie das ‘Loslassen’ hinzubekommen wäre, von dem heute so oft die Rede ist. Wie soll man sein mentales Betriebssystem denn ‘runterfahren’, wenn das

Online-Universum Dauerpräsenz erfordert – wenn eine Short Message nach der nächsten aufplopt, man immer drei Dutzend E-mails im Rückstand ist und man stets an mehreren Orten zugleich sein muss – in der Welt, die man einmal “real” genannt hatte, und in der, die ihre Wirklichkeit allein auf Bildschirmen und Displays oder über Kopfhörer entfaltet? Manch einem oder einer gelingt es gerade noch, nach dem Aufstehen zehn Minuten zu meditieren, bevor er oder sie das erste mal zum Smartphone greift und den gerade erreichten Entspannungszustand wieder zunichte macht. Andere besuchen ein bis zwei mal die Woche abends einen Yogakurs, oder sie fahren ins Fitnessstudio, um mit einem in die Höhe getriebenen Muskeltonus die mentalen Arrhythmien des Alltags zu überschreiben. Zu den beliebtesten und wirkungsvollsten Ausgleichsmanövern gehört es aber nach wie vor, genau dann mal ‘einen Gang runterzuschalten’, wenn man sich von einem Ort zu einem anderen bewegt: Statt uns zum Brötchen-Holen ins Auto zu setzen, gehen wir nun zu Fuß zum Bäcker, statt die Tiefgarage des Supermarkts anzusteuern, bummeln wir über den Wochenmarkt, statt für eine Spritztour auf den eigenen vier Reifen entscheiden wir uns für eine Runde im Fahrradsattel. Freigesetzt vom Handlungsdruck des Berufsalltags revoltieren wir gegen das Diktat der Beschleunigung, machen also bewusst langsamer, was auch schneller ginge, lassen uns ausnahmsweise auf die analoge Welt ein, mit der wir sonst kaum noch Kontakt pflegen, unterbieten unsere mühsam auftrainierte Multitasking-Kompetenz – zugunsten eines ‘In der Welt-Seins’, bei dem im Idealfall noch erlebbar ist, was einmal ‘Hier und Jetzt’ genannt wurde. Während die Werktage dazu disponieren, sich im Nirgendwo der Zeichen und Simulationen aufzuhalten, präsentiert sich der Sonntag nun als Tor zur terrestrischen Welt und damit als Rettungsanker - als Ausgleich jener schmerzlichen Delokalisierung, der an allen anderen Tagen kaum noch Grenzen gesetzt sind.

Kein Grund zur Sorge, mag deshalb manch einer glauben: immerhin bleibt ja noch ein Tag in der Woche, um seinen archaischen Outdoorimpulsen zu folgen und den immer immobil werdenden Körper in der frischen Luft zu reanimieren. Wer so denkt, macht sich allerdings etwas vor. Zum einen natürlich, weil die allermeisten sich angewöhnt haben, auch in Wald und Flur im multimedialen Bereitschaftsdienst zu bleiben. Und zum

anderen, weil es eine weitere Ironie der Geschichte gibt: Mit Beschleunigungen wird man nicht nur in den unter Dauerstrom stehenden urbanen Zentren konfrontiert, sondern auch und gerade in den geographischen Räumen, die vor der allgemeinen Hektik zu schützen versprechen – in den noch verbliebenen Nischen der Langsamkeit also, die eigentlich für die Erholung vorgesehen sind: In den autofreien Zonen der Stadt sind Zeitgenossen eingezogen, die den öffentlichen Raum mit E-Scootern und Rollbrettern durchpflügen und das gemächliche Schrittwechsellernen schon mal zum Spießroutenlaufen machen; auf stadtnahen Wanderrouten muss man alle paar Minuten einem wild gewordenen Mountainbiker ausweichen; und die flussbegleitenden Talwege gehören inzwischen den Touren- und Reiseradlern, denen die Asphaltmaschine die letzten Reibungswiderstände beseitigt hat.

Gewiss: wer will, kann in der vor zwanzig Jahren noch unvorstellbaren Karriere des Radfahrens das hoffnungsvolle Vorzeichen der vielzitierten ‘Verkehrswende’ entdecken. Man übersieht dabei aber, dass es längst an ‘Greenwashing’ grenzt, die Velofraktion noch dem Langsamverkehr zuzuordnen. Denn die Grenzen haben sich verwischt. Die meisten neu gekauften Räder sind nämlich Pedelecs, Formel Eins-Versionen des ehemaligen Drahtesels, bei denen sich beim Treten ein Elektromotor zuschaltet. Eine wunderbare Erfindung, wenn man zum gewöhnlichen Radfahren bereits zu alt ist! Und für den, der glaubt, dass damit Fahrstrecken im Auto ersetzt werden, der Erwerb eines E-Bikes also ins heilige Land der klimafreundlichen Mobilität führt. In Wirklichkeit sind die neuen Hightech-Geräte aber auch zum Dreh- und Angelpunkt der Freizeitgestaltung geworden und erlauben es einem, selbst dort Energie zu verschwenden, wo der Raumgewinn eben noch mit eigener Muskelkraft bewerkstelligt wurde.

Bedenklicher als der Stromverbrauch ist freilich die schleichende Transformation des Erholungsraums: Gleich ob der Radler oder die Radlerin das will oder nicht: Mit Hilfe eines Zusatz-Antriebes verdoppelt sich im ebenen Gelände die Fahrgeschwindigkeit, während sie sich bei Anstiegen sogar regelrecht multipliziert. Wer mit der Langsamkeit des Fußgängers oder der Gelassenheit des klassischen Genussradlers in den

Freizeitarealen des Landes unterwegs ist, wird deshalb nicht nur von Rennradfahrern bedrängt, die sich auf einer Tour de France-Etappe wähnen, sondern auch von solventen Senioren, die sich von ihrem E-Motor auf abenteuerliche Geschwindigkeiten beschleunigen lassen. Die Feld- und Waldwege verwandeln sich auf diese Weise in Verkehrsflächen, auf denen es nun mitunter so hektisch zugeht wie in der Stadt – Verkehrsflächen, die genau das von einem verlangen, was man sich ersparen wollte: In ständiger Habacht-Stellung zu bleiben, also bei jedem Geräusch nervös nach hinten zu schauen, von wo sich ein wildgewordener Elektroradler näher könnte. Erholungsraum? Fehlanzeige! Aus dem Tohuwabohu urbaner Lebensräume fliehend ist man nur in ein neues Reich der Geschwindigkeit geraten – in eines, das die Ökoszene zum Shangri-La der ‘sanften Mobilität’ verklärt.

Natürlich bleibt ein Trostgedanke: es gibt ja noch den Urlaub, in dem man sich am Meer oder im Gebirge den Stress von der Seele laufen kann. Schön wärs! Denn am Strand experimentieren immer mehr kleine und große Kinder mit aggressiven Lenkdrachen, vor denen man hin und wieder regelrecht in Deckung springen muss, während die befestigten Ufer-Promenaden zum Tummelplatz von Spaßfahrzeugen geworden sind, auf dem einen der Nachwuchs mit leistungsstarken Elektro-Gokarts in die Beine fährt. Was läge also näher als auf die Wanderwege der Alpen auszuweichen, dorthin also, wo die raue Topographie die rollende Fortbewegung ausschließt! Doch leider entfesselt sich genau hier zur Zeit die stärkste Dynamik: Bereits seit 2018 sind mehr als die Hälfte aller in Deutschland verkauften Mountainbikes mit einem Elektromotor ausgestattet – ein weit größerer Anteil als bei allen anderen Fahrradtypen! Begegneten einem im alpinen Gelände bis vor wenigen Jahren nur ein paar robuste Berg- und Talradler, die für E-Biker nur Verachtung übrig hatten, so fühlen sich nun auch Untrainierte berufen, die Bergwelt pedaltretend zu erobern. Auf der Kitzbühler Webseite ist von „Genussbiken mit dem Erlebnis Gipfelsieg“ die Rede, ein Veranstalter im Schweizer Val Müstair lockt mit den Worten „Schneller, weiter, höher hinaus... Muskelkraft ist gut – mit Batteriekraft geht’s jedoch besser.“ Auf allen Fotos seiner Webseite sind die Radler auf schmalsten Bergwegen unterwegs. Und das, obwohl nach § 43 des eidgenössischen

Straßenverkehrsgesetzes “Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind ... mit solchen Fahrzeugen auch nicht befahren werden [dürfen].” Derlei Wohlgemeintes findet sich in deutschen Gesetzbüchern, doch auch hier haben sich die Behörden ans Wegschauen gewöhnt – in den meisten Bundesländern jedenfalls. Die Hoteliers und Hüttenwirte vor Ort wollen es sich natürlich nicht mit einer Kundschaft verderben, die in der Lage ist, 5000 Euro für ein Outdoorvehikel hinzulegen.

Für die Alpen hat dies handfeste Konsequenzen. Sie verlieren den Charakter als Schutzraum vor der technischen Zivilisation, der sie so wertvoll und begehrt macht. Bis vor kurzem fand die rollende Fortbewegung ihre natürliche Grenze noch dort, wo das Gelände so unwegsam wurde, dass Mountainbiker hauptsächlich im Schiebe- und Tragemodus unterwegs waren. Jenseits dieser Grenze konnte man eben nur noch tun, wofür uns die Natur bestens ausgestattet hat – Zulußgehen. Mit den auch noch mit einer Schiebehilfe versehenen Gelände-E-Bikes folgt die Motorenwelt den Freunden der Selbstbewegung nun auch dorthin, wo sie bislang vor ihr sicher waren – bis hinauf zu den Gipfelkreuzen (wo die Outdoor-Magazine und die Werbevideos die elektrisch verstärkten Alpenradler besonders gerne zeigen). In der Szene scheint man schon zu bedauern, dass es so einfach geworden ist, die Gipfel zu erklimmen: “Wir brauchen höhere Berge” heißt es im Werbeprospekt eines Mountainbike-Herstellers. Das neue Premium-Modell verwandle jeden Berg in einen Hügel.

Kein Wunder, dass Axel Döring, der Präsident des deutschen Dachverbands der Alpenschutzorganisation CIPRA, mit dem Schlimmsten rechnet: “Was wir bisher im Winter durch die Seilbahnen hatten, wird durch das E-Bike flächendeckend. Nach den räumlich noch begrenzten Eingriffen für Skigebiete und Funparks folgt jetzt die kapillare Erschließung des Gebirges, von der kein Fleck mehr verschont bleibt.“

Natürlich hat er Recht: Seilbahnen, von denen man in luftige Höhen gebracht wird, braucht die neue Radler-Generation gar nicht mehr. Jeder verfügt ja über seine ganz persönliche Aufstiegshilfe – den Elektromotor unter seinem Wertesten.

Die Suche nach Rückzugsräumen, die diesen Namen verdienen, wird also immer aussichtsloser. Um dergleichen in den Alpen noch zu finden, braucht es inzwischen eine aufwändige Internetrecherche: Man muss nach den wenigen Regionen suchen, die noch nicht mit Spaßmobilität und Mountainbike-Arenen werben – Regionen, in denen die globalisierte Outdoorindustrie noch keine Pflöcke eingeschlagen hat. Klar, dass man da lange vor dem Bildschirm sitzt – man sucht ja nach Angebotsslücken, nach dem also, das *nicht* dasteht und das man deshalb auch nicht im herkömmlichen Sinn finden kann. Fast scheint es als vollende sich auf diese Weise die Geschichte des Abendlandes – eine Geschichte der Naturbeherrschung, zu deren letzter Phase es gehört, das natürliche Gegenstück der Zivilisation auch dort nicht mehr technisch unvermittelt erleben zu wollen, wo man es sucht.

Kein Zweifel, dass die Sehnsucht nach von Trubel verschonter Bergnatur niemals so groß war wie heute. Und kein Zweifel, dass die klassischen Fußgänger dort zahlenmäßig nach wie vor in so großer Mehrheit sind, dass die Tourismusorganisationen nichts mehr für sie tun zu müssen meinen. Es fragt sich aber, wieviel Beschleunigung diese Räume vertragen, ohne ihre spezifische Aura und damit ihren Sinn zu verlieren.

Jedenfalls passiert hier nun das, was seit dem 18. Jahrhundert in den Städten beklagt wurde, in Paris etwa. Dort hatte Louis Sebastian Mercier am Vorabend der französischen Revolution den “barbarischen Luxus der Wagenfahrrerei” aufs Korn genommen und bei den Gegnern des Ancien Régime den Ruf nach einer “Republik der Fußgänger” laut werden lassen - nach einem Ende der Zweiklassengesellschaft, die sich auch im Mobilitätsverhalten spiegelte.

Mercier hatte sich Rousseaus Position zu eigen gemacht, der das Bekenntnis zum “aufrechten Gang” auch als politisches Statement betrachtete – als Kritik der aristokratischen Kutschenfahrt, die zugleich eine Kritik der Künstlichkeit und der Entfremdung war. Den gewünschten Erfolg hatten weder Rousseau noch Mercier. Ihr Engagement hat lediglich den Bau von Trottoirs am Straßenrand bewirkt, nicht aber eine “Republik der Fußgänger” entstehen lassen. Auch die subversiven Akte der sogenannten Flaneure sind wenig später verpufft. Angeblich hatten sie in Pariser Parks Schildkröten spazieren geführt, um ein Zeichen gegen die zunehmende Hast zu setzen.

Gegen die neue Outdoor-Aristokratie scheint ebenfalls kein Kraut gewachsen. Dass die hochgerüsteten Mountainbiker denen den Vortritt lassen sollen, die immer noch zu Fuß unterwegs und damit Störfaktoren sind, ist zwar überall zu hören und zu lesen. Es ist und bleibt aber nur ein frommer Wunsch. Denn kein Wanderer wäre herzlos genug, auf sein vermeintliches Vorrecht zu pochen und die rollenden Zeitgenossen so lange hinter sich herschieben zu lassen, bis der Weg zum Überholen wieder breit genug ist. Ob man will oder nicht – es ist stets der Schnellere, der Vorfahrt hat. Und die Oasen der Entschleunigung achtlos zerstört.

Aber warum soll man das Reich des Fußgängers eigentlich verteidigen? Zum einen, weil dieser das schwächste Glied der Mobilitätskette ist und seine Bewegungsräume bereits überall unter die Räder gekommen sind. Zum anderen, weil sich das Gefühl, keinen wirklichen Boden mehr unter den Füßen zu spüren, längst zur Volkskrankheit entwickelt hat. Weil also auch diejenigen unter der Beschleunigung zu leiden beginnen, die sie in ihrem Alltag begrüßen. Im Zeitalter der zunehmenden Weltentfremdung wäre nichts hilfreicher als das, was im Moment so leichtfertig verspielt wird – Räume offenzuhalten, in denen man noch völlig ungestört einen Fuß vor den anderen setzen kann, in denen sich also das erleben lässt, was Hartmut Rosa ‘Resonanz’ nennt – eine Beziehung zwischen Ich und Umgebungsraum, die nicht durch die Herrschaftsform der Subjekt-/Objekt-Relation, sondern durch Ein- und Seinlassen bestimmt ist und das Leben auf eine ganz andere Art bereichert. Wie weit der Weg dorthin noch ist, erkennt man freilich schon

daran, dass immer mehr Menschen beim Eintauchen in die letzten Ruhezeiten der Republik wie Zombies herumlaufen: Ausgerüstet mit aerodynamischem Sturzhelm, der knallbunten Kunstfaserversion des mittelalterlichen Kettenhemdes und den gut sichtbaren Werbeaufdrucken, machen sie deutlich, dass sie als Botschafter der globalen Produktwelt unterwegs sind, und nicht etwa als Lebewesen, die sich noch als Teil jener Natur empfinden, durch die sie sich bewegen.