

Das Bedürfnis nach Mobilität ...und die Kunst des Müßiggangs

Einleitung

Mobilität war ein Thema der EXPO 2000 in Hannover - neben Arbeit, Gesundheit, Bedürfnissen und weiteren 'Herausforderungen' des 21. Jahrhunderts. In einem riesenhaften Projektionsraum konnte man die Welt der Bewegung bestaunen - von Fischeschwärmen bis zum Düsenflugzeug. Die gezeigte "Hymne an die Mobilität" (ein Ausdruck des Veranstalters) verzichtete freilich nicht auf kritische Untertöne. Verkehrsstaus, Autounfälle, Luftverpestung und der gigantische Energieverbrauch moderner Fahrzeuge wurden ebenfalls in abschreckenden Bildern gezeigt. Doch solch lästige Nebenerscheinungen können nicht das grundlegende *Bedürfnis* nach Mobilität entwerten, so suggerierte die Präsentation, das zum Mensch-sein einfach dazugehört.

Wo das multimediale Entertainment endet, muss das philosophische Denken beginnen. Mobilität als ein 'natürliches Bedürfnis' zu bezeichnen und gewissermaßen als moderne Selbstverständlichkeit hinzustellen, dies bedarf einer kritischen Vergewisserung. Denn allzu bedrängend sind nicht nur die genannten 'Nachteile' der Mobilität, sondern auch das intuitive Unbehagen, das mich beschleicht, wenn ich an den ökonomischen Druck denke, der die Menschen zwingt, ihre Stadt zu verlassen und ihrer Arbeit beständig hinterherzuziehen, oder an launige Touristen, die zwei- bis dreimal im Jahr eine kurze Zeit in schwer bewachten Hotelghettos in fernen 'Drittweltländern' verbringen, von denen sie nichts sehen und nichts verstehen.

Was *bedeutet* also Mobilität für unser Leben? Welchen geschichtlichen Hintergrund besitzt dieses Schlüsselthema der Moderne? Welche Implikationen stecken in der Feststellung, Mobilität sei ein "Bedürfnis"? Diesen Fragen möchte ich in meinem kurzen Essay nachgehen.

Das Wort leitet sich vom lateinischen Verb "movere" - in Bewegung setzen, fortbewegen, fortbringen her. In weiterer Bedeutung heißt movere auch jemanden antreiben, drängen, sowie auch vertreiben, verjagen und in übertragener Bedeutung schließlich jemanden von etwas abbringen. Das Adjektiv "mobilis" besitzt einen ähnlich weiten Bedeutungshorizont. Es heißt zunächst beweglich, biegsam, aber auch heftig, leicht erregbar (vor allem in Bezug auf den Geist (*mens*)), sowie schließlich unbeständig und wankelmütig. Das davon abgeleitete Substantiv "mobilitas", das unserem Wort Mobilität unmittelbar zu Grunde liegt, hat zwei Bedeutungen: Beweglichkeit/Schnelligkeit und Unbeständigkeit/Wankelmut.

Die Bedeutungsbreite der lateinischen Wurzel gibt zu denken. Zum einen bezeichnet der Mobilitätsbegriff die Verrückbarkeit eines Körpers im Raum. Dieser Vorgang kann aktivisch oder passivisch sein, etwas bewegt sich oder etwas wird bewegt. Die Konnotationen sind wiederum ambivalent: etwas ist flink, gewandt, geschmeidig, oder etwas wird bedrängt,

getrieben, verjagt. Die übertragene Bedeutung verlässt das Feld des potentiellen Ortswechsels und konzentriert sich mehr auf seelische Dimensionen. Die Beweglichkeit im Geist meint eine Gewandtheit des Denkens, eine Fähigkeit, sich auf verschiedene Sachverhalte einzustellen und diese zu durchdringen. Doch auch hier weisen uns die lateinischen Bedeutungen auf eine Kehrseite hin: Die allzu bewegliche Seele ist unstet und zaudernd, sie weiß vor lauter Beweglichkeit nicht mehr, wohin mit ihren Gedanken. Alle Stabilität weicht von ihr, der Mensch lässt sich von äußeren Einflüssen leicht erregen und bald hierhin, bald dorthin treiben. Die aktivistische Schnelligkeit verwandelt sich in eine passivische Getriebenheit. Das Ich ist nicht mehr "Herr im eigenen Haus", wie wir in Anlehnung an eine Formulierung Freuds sagen können.

So haben wir bereits einen ersten Einstieg in unser Thema gefunden. Mobilität hat verschiedene Seiten, ist aktivisch und passivisch, materiell und seelisch, positiv und negativ. Doch wie wurde dieser Begriff zu einem modernen Bedürfnis?

Mobilität, Macht und soziale Differenzierung

Der zeitgenössische Stadtplaner und Philosoph Paul Virilio versteht die Geschichte der abendländischen Welt als "endlosen Wettlauf mit der Zeit"¹, d.h. als einen kontinuierlichen Fortschritt von Mobilität. Diese Entwicklung hat zugleich Auswirkungen auf die Verfasstheit von Mensch und Gesellschaft, wie ich im folgenden zeigen werde.

Vor der neolithischen Revolution hing die Beweglichkeit des Menschen, sein Vermögen für den Ortswechsel, ganz von seiner eigenen Leiblichkeit ab. Der Mensch war sein eigenes "Fahrzeug", wie Virilio sagt². Eigentümlicherweise war gerade diese Zeit der - wir würden heute sagen "eingeschränkten Mobilität", denn dem Menschen standen keine Hilfsmittel, keine 'außerleiblichen' Fahrzeuge zur Verfügung, eine Zeit der beständigen Wanderungen, des Nomadenlebens einer Jäger- und Sammlerkultur. Mobilität war überlebenswichtig, um die Nahrung für die gesamte Sippe zu gewährleisten. Das Leben dieser frühen Menschen war dem Rhythmus der Natur angepasst: im Winter wurden andere Orte aufgesucht als im Sommer, im Herbst andere als im Frühjahr, je nach dem natürlichen Vorkommen von essbaren Pflanzen und Tieren. Im Grunde haben wir es hier mit einer "hochmobilen Gesellschaft" zu tun, in der die Mobilität jedoch nicht einen Wert *für sich* darstellt, sondern Fundament des In-der-Welt-seins ist. Anders gesagt: Mobilität ist noch nicht zu einem "Bedürfnis" geworden, sondern eine natürliche Komponente des "Lebens-in-Natur" (M. Gronemeyer).

Später beginnt der Mensch, Tiere und Pflanzen zu zähmen, so dass er ihnen nicht mehr hinterherlaufen muss, sondern zusammen mit seiner Nahrung an einem Ort verweilen kann. Dies ist der Beginn der Sesshaftigkeit. Interessanterweise wird gerade mit Beginn der Sesshaftigkeit die Mobilität als eigener Wert entdeckt, nämlich dadurch, dass der Mensch das Zug- und Reittier 'erfindet'. Das gezähmte Wild ist somit nicht nur lebendiger Fleischvorrat, sondern seine Kraft und Schnelligkeit erlangen Bedeutung. Kraft und Schnelligkeit erheben sich zu einem eigenständigen Wert, der mit Jagd und Wanderung, also dem Dasein in

¹ Paul Virilio, Revolutionen der Geschwindigkeit, Berlin 1993, S.7

² Paul Virilio, Fahren, fahren, fahren..., Berlin 1978, S.20

Naturbedingungen, nicht mehr unmittelbar verknüpft ist. "Die große Erfindung (der Mobilität, A.S.) besteht in der Verwandlung lebendigen Fleisches in ein Fahrzeug."³

Die Entdeckung des Reittiers hat erhebliche Konsequenzen für Mensch und Gesellschaft, denn die Mobilität 'für sich' wird zu einem Konstituens der *Macht*. Wie ist das zu verstehen?

Der Reiter ist dem Fußgänger in jeder Hinsicht überlegen. Er hat vom Rücken seines Pferdes einen größeren Überblick, sieht Dinge, die dem Fußgänger verborgen bleiben. An Schnelligkeit und Stärke übertrifft er den Fußgänger um ein Vielfaches. Der Reiter kann einen großen Landstrich kontrollieren, da er viel schneller als der Fußgänger die Orte wechselt. Erst aufgrund dieser Übersicht, Stärke und Beweglichkeit wird es möglich, Land zu sichern, Grenzen zu ziehen, eigenen Besitz von 'fremder Umgebung' zu scheiden. Erst der Reiter kann zum *Besitzer* werden, und damit zu jemandem, der Macht hat und Herrschaft ausübt. "Der Besitz des Landes und der Besitz der Geschwindigkeit, dieses Land zu durchqueren, sind gleichwertig. Die Stärke des Reiters liegt nicht im Besitz des Landes, sondern im Besitz der Geschwindigkeit, sein Land zu durchreiten, so daß eigentlich erst die Stärke des Pferdes ihm Macht über sein Land verleiht."⁴

Die erste, gleichsam klassische Macht ist nach Marianne Gronemeyer die *Besitzmacht*. "Die Ursprungsform der Besitzmacht ist der Landbesitz, und der ursprüngliche Akt der Besitzergreifung ist die Einzäunung von Land. (...) Mit dem Privateigentum an Grund und Boden wird das ausschließliche Verfügungsrecht an allem, was die Natur hervorbringt, ihr gesamtes lebendes und totes Inventar reklamiert. Die Privatisierung des Landes besiegelt das Ende seiner gemeinschaftlichen Nutzung, sie setzt das Recht auf Gemeinheit außer Kraft, hebt das Gemeineigentum, die Allmende, an der alle Mitglieder der Gemeinschaft ungehindert partizipieren konnten, auf."⁵ Ich möchte diese treffende Analyse dahingehend ergänzen, dass Besitzmacht ohne Mobilität nicht funktioniert. Im Zuge der Erfindung des Reittieres schält sich Mobilität als eigenes Gut heraus und wird hierdurch selbst zu einem Gegenstand des Besitzes. Ein Pferd hat nicht jeder. Erst der Besitz einer gesteigerten Übersicht, Stärke und Beweglichkeit schafft die Voraussetzungen für die Inbesitznahme des Landes.

Der doppelte Besitz von Mobilität und Land führt zu einer verhängnisvollen sozialen Unterscheidung: die Menschen trennen sich auf in 'Eigentümer' und 'Abhängige'. "Wer das Land der allgemeinen Nutzung entzieht, gewinnt Verfügung über die Menschen. Denn: Wer sich nicht durch seine Tätigkeit erhalten kann, muss sich verdingen."⁶ Es differenzieren sich neue soziale Schichten heraus: die Reittier-habenden, d.h. die Ritter, Adligen und Aristokraten, und die Habenichtse, also die Pächter, unfreien Bauern und Tagelöhner. Die Oberschicht entwickelt eine besondere Semantik der Wohlgeborenheit, des 'reinen' Blutes, der Gnade Gottes usw., um ihre 'erhöhte' Position zu legitimieren und aufrechtzuerhalten⁷. Zugleich reproduziert

³ Paul Virilio, Revolutionen der Geschwindigkeit, a.a.O., S.18

⁴ Paul Virilio, Revolutionen der Geschwindigkeit, a.a.O., S.21

⁵ Marianne Gronemeyer, Die Macht der Bedürfnisse. Überflusses und Knappheit, Darmstadt 2002, S.26f

⁶ Gronemeyer, Die Macht der Bedürfnisse, a.a.O., S. 27

⁷ vgl. Niklas Luhmann, Die Gesellschaft der Gesellschaft. Bd. 2, Frankfurt am Main 1997, S.686ff

diese Semantik die Deklassierung der Abhängigen in Begriffen einer 'natürlichen' Minderwertigkeit, einer 'traditionellen' Abhängigkeit, der Sünde⁸. Da die vom Land Ausgesperrten keinen Zugang mehr zu den vormals allgemeinen Gaben aus Feld und Wald haben, müssen diese dem Reiterstand ihre Arbeitskraft verkaufen, um so ihre Existenz zu sichern. In gewissem Sinne hat der durch sein Reittier Ermächtigte also nicht nur das Land in seinen Besitz genommen, sondern auch die Leute.

Hier zeigt sich wiederum deutlich die Ambivalenz des Wortes Mobilität, wie wir sie aus den lateinischen Grundbedeutungen entwickelten (s.o.). Was für den einen Beweglichkeit und Schnelligkeit bedeutet, schlägt sich für die anderen als Vertreibung und Bedrängnis nieder. Der aktiven, herrischen 'Mobilmachung' steht die passivische Verschiebung entgegen.

Dies hat auch Auswirkungen auf den seelischen Zustand derer, denen sich der schnelle Reiter bemächtigt. "Die Menschen werden ihrer Daseinsmächtigkeit und Selbsterhaltungskunst beraubt, d.h. ihrer Fähigkeit, ihr Leben in Gemeinschaft mit anderen aus eigenen Kräften zu erhalten und zu gestalten. Der Zaun macht aus daseinsmächtigen Menschen beliefungsbedürftige Mängelwesen."⁹ Der vertriebene Mensch wird unstet, zaudernd und schwächlich. Er ist zum *Bedürftigen* degradiert, der in ständiger Konkurrenz zu anderen Bedürftigen steht. Damit wird ein Verteilungskampf entfacht, in dem ein jeder zusehen muss, wie er seinen Anteil an den verknappten Gütern 'abkriegt'. 'Krieg' - im Sinne von Konkurrenz um knappe Güter - wird auf diese Weise zum Grundzustand der Besitzlosen. Dieser "Krieg aller gegen alle" ist jedoch kein "Naturzustand", wie Hobbes meinte, sondern resultiert aus der gesteuerten Verknappung des Lebensunterhalts, d.h. der Inbesitznahme vormals allgemeiner Güter. Ebenso wenig ist 'Knappheit' ein natürlicher und gleichmäßiger Zustand des Mangels, wie die Ökonomen meinen, sondern eine Konstruktion der Macht, oder präziser: "Macht ist die Fähigkeit, Knappheit zu schaffen, und Verknappung ist der Inbegriff der Macht."¹⁰ Gleiches gilt für die Mobilität. Wird Beweglichkeit zu einem Gut 'für sich', das mit der Inbesitznahme des Reittiers zum Eigentum erklärt wird, so 'verknappt' sich notwendig die Mobilität. In den präneolithischen Jäger- und Sammlerkulturen dagegen war Beweglichkeit ein jedermann zugängliches Gut und damit streng genommen kein eigenständiges 'Gut', das wie ein Ding besessen werden konnte. Jeder *war* flink, gewandt und 'gut zu Fuß', eben ein Jäger und Sammler.

Mit der Erfindung des Reittiers etabliert sich also ein Bedingungsgefüge aus Mobilität, Macht und sozialer Differenzierung. Dieser strukturelle Zusammenhang erhält sich bis in unsere Zeit. Lediglich die Manifestationen der Mobilität (Fahrzeuge), die Form der Macht und die Art und Weise der sozialen Unterscheidung wandeln sich im Verlauf der Geschichte.

Mobilität als Instrument und Objekt der Macht

⁸ Bauernarbeit erschien im Mittelalter als Folge der Sünde (Kain galt als erster Bauer). Vgl. Hans-Werner Goetz, *Leben im Mittelalter. Vom 7. Bis zum 13. Jahrhundert*, München 1986, S.139

⁹ Gronemeyer, *Die Macht der Bedürfnisse*, a.a.O., S.27

¹⁰ Gronemeyer, *Die Macht der Bedürfnisse*, a.a.O., S.37

Im archaischen Griechenland wird an das ermächtigende Reittier ein Streitwagen gehängt, der den Adligen von der Aufgabe der Kontrolle über die Pferdekraft befreit. Dies übernimmt ein Diener, der sogenannte Wagenlenker (*therapon*). Der Reiter wird damit für den bloßen Kampf freigestellt. Die Schnelligkeit und Kraft auch mehrerer Pferde ausnutzend kann er mit Lanze und Schwert eine potenzierte Gewalt über das Fußvolk ausüben. Symbolisch hierfür steht die kämpferische Göttin Athene, die sich mit Streitwagen und Lanze aufmacht, in die Schlacht um Troja einzugreifen: "Jetzt bestieg sie (Athene, A.S.) den flammenden Wagen und faßte die Lanze, wuchtig und groß und gediegen, womit sie die Scharen der Helden bändigt, welchen sie zürnt, die Tochter des mächtigen Vaters." (Ilias, V, 745-47). Auf diese Weise wird es den adligen Kriegern sogar möglich, nicht nur Ländereien, sondern ganze Städte zu erobern und die darin Wohnenden in ihren Besitz einzuverleiben. Diese werden zu Leib-eigenen, zu Sklaven und damit zu Besitz*dingen*. Mit Reiterarmeen, Pferden und Wagen können also Raubzüge unternommen werden, d.h. das eigene Territorium kann verlassen und neues Land in Besitz genommen, be-setzt werden. Der von Homer besungene Kampf um Troja ist als ein solcher Beutezug zu verstehen.

Durch die Erfindung des Schiffs, des ersten Fahrzeugs, das nicht von tierischer Kraft bewegt wird, werden diese Expansionsmöglichkeiten enorm gesteigert. Es können nun auch auf See Herrschaftsbereiche gesichert und Kolonien gegründet werden. Die ersten überseeischen Großreiche entstehen: antikes Griechenland und Römisches Imperium. Insbesondere die römische Armee ist anderen Heeren nicht allein durch ihre Ausrüstung und Disziplin, sondern vor allem durch ihre Schnelligkeit und Beweglichkeit überlegen. So betont Vegetius in seinem "Abriß des Militärwesens", dass die römischen Soldaten schnell und behende sein sollen, nicht nur im Kampf, sondern auch beim Marschieren. "Die Schnelligkeit (*velocitas*) nämlich ist es, die nach absolvierter Ausbildung einen Krieger tüchtig sein lässt."¹¹ Diese 'leibgebundene' Mobilität der Soldaten wird verstärkt durch den Bau schneller Verbindungswege (Waldschneisen, Straßen und Brücken)¹². Auch im übertragenen Sinne zeichnet sich das römische Heer durch eine besondere Beweglichkeit aus. Die Aufteilung der Legionen in verschiedene Unterabteilungen (Kohorten, Manipel etc.) sorgt dafür, dass das gesamte Heer extrem manövrierfähig bleibt und die Schlachtordnung je nach Geographie oder Aufstellung der Feinde verschoben werden kann¹³. Beweglichkeit, Schnelligkeit und Stärke bilden für die Römer somit ein wichtiges Instrument ihrer militärischen Macht.

"Sehr früh wird auch die schnelle Übermittlung von Nachrichten als Machtinstrument eingesetzt. In der mittelalterlichen Gesellschaft gehörte es zu den Privilegien der Grundherren, Taubenschläge zu unterhalten; für das niedere Volk stand darauf die Todesstrafe. Ebenso galt Pferdediebstahl als Majestätsverbrechen. Während der Vorherrschaft Venedigs wurde man über alles, was im Mittelmeerraum geschah, durch Brieftauben und Läufer binnen 24 Stunden

¹¹ Publius Flavius Vegetius Renatus, Abriß des Militärwesens, I, 4, 3, Stuttgart 1997, S.35

¹² Yann Le Bohec, Die römische Armee. Von Augustus zu Konstantin d. Gr., Stuttgart 1993, S.145

¹³ Le Bohec, Die römische Armee, a.a.O., S.158ff

informiert."¹⁴. Mobilität, so lässt sich erkennen, wird im Laufe der Historie stetig potenziert und militarisiert. Sie gerät zu einem notwendigen *Instrument* der expandierenden Besitzmacht. Zugleich sind Pferde, Wagen, Schiffe usw. 'knapp' gehaltene Güter, die allein den Besitzenden zur Verfügung stehen, ja der exklusive Zugriff auf Mobilität zeichnet Fürsten und Adlige wesentlich aus. Mobilität wird damit selbst zu einem *Objekt* der Macht. "Mein Königreich für ein Pferd," ruft Richard der III. aus.

Entfremdung durch Mobilität

Bis weit in die Neuzeit hinein gibt es keine weiteren Beschleunigungsmöglichkeiten der Mobilität. Lediglich die Waffentechnik sorgt für ein gewisses 'Vorwärtskommen': die Reichweite der Pfeile wird durch Gewehr- und Kanonenkugel beträchtlich gesteigert. Der Tod im Krieg gewissermaßen 'beschleunigt'. Eine wirkliche Revolution der Mobilität "löst erst die industrielle Revolution des 19. Jahrhunderts aus. Denn nun kann der Mensch Maschinen erfinden, die selbst Geschwindigkeit hervorbringen, und zwar nicht nur, um unbelebte Gegenstände voranzutreiben (zum Beispiel Kanonenkugeln), sondern um Passagiere zu befördern."¹⁵.

Hier ist vor allem die Eisenbahn zu nennen, die den erlebten Raum auf radikale Weise verändert. Der Raum mutiert zur Fläche, die von einem Streckennetz aufgeteilt wird. Dieser 'flächige' Raum ist nicht mehr Lebens-raum, sondern etwas, das durchquert wird, das es zu überwinden gilt. Die Landschaft wird zur 'schönen Aussicht' aus dem Abteifenster, Städte zu Verkehrsknoten, Dörfer zu Transitstationen. Dem flächigen Raum des Streckennetzes entspricht eine Ober-flächlichkeit im Erleben des Reisenden. Die Planer des Streckennetzes bemessen Land und Leute an ihrer Leitfähigkeit für das vorbeirauschende Dampfross. 1843 schreibt Heinrich Heine: "Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. Hätten wir nur Geld genug, um auch letztere anständig zu tödten."¹⁶.

Mit Erfindung der Eisenbahn, und später des Automobils und weitergehend des Flugzeugs, bricht der "Nicht-Ort" in die Geschichte ein, wie Virilio sagt. Alles wird zum Zwischen, zum Transit: Transithallen, Transitbahnhöfe, Transitstädte... Das Verweilen an einem Ort verkommt zu einem Auf-dem-Sprung-sein zu einem anderen Ort. Jeder Aufenthalt ist nur vorübergehend, und jedes Ziel wird gleichermaßen erreichbar, ganz gleich, ob wir nach Paris, New York oder Kapstadt wollen. Wir steigen in ein Fahrzeug, das uns auf dem schnellsten Weg von A nach B bringt. Die Erfahrung des Reisens, die beispielsweise noch Goethe oder Montaigne zutiefst inspirierten, verflacht zu einem bloßen *Transport*. Dadurch rücken die Orte zusammen, Entfernungen verringern sich beträchtlich, alles erscheint nah. "Diese allgemeine Nähe, dieses Globus, auf dem alles 'in Reichweite' ist, dieses Kontinuum, in dem alles brutal zusammengeschoben ist und dessen Sättigung weniger von der Überfülle an Fahrzeugen als

¹⁴ Virilio, Revolutionen der Geschwindigkeit, a.a.O., S.7

¹⁵ Virilio, Revolutionen der Geschwindigkeit, a.a.O., S.7f

¹⁶ zit. n. Virilio, Fahren, fahren, fahren..., a.a.O., S.27

von der Geschwindigkeit der verschiedenen Vektoren herrührt - all dies ist uns vollkommen fremd... ja fremd."¹⁷.

In der zusammengerückten, der vielbeschworenen 'einen' Welt glaubt der mobile Mensch, durch den Hochgeschwindigkeitstransport in kürzester Zeit an andere Orte zu gelangen, wirklich dort zu sein und die Andersartigkeit tatsächlich zu erleben. Erreichbarkeit wird mit sozialer und kultureller Nähe, ja mit Nachbarschaft identifiziert. Doch dies ist eine große Illusion. Indem der mobile Mensch meint, alles erreichen zu können, kommt er doch nirgendwo an, denn es gelingt ihm nicht, sich von anderen Stätten *befremden* zu lassen, den bittersüßen Geschmack des radikal Anderen zu kosten. Die Erfahrung des Fremden, die immer zwischen Schrecken und Faszination changiert, verkommt zum blinden Exotismus¹⁸. Alles wird einerlei, gleich gültig und damit gleichgültig. Es entschwindet das Typische und Individuelle einer Stadt, eines Dorfes oder einer Landschaft, sobald sie in das stählerne Netz der Mobilität eingeschliffen wird. Und dann ist es tatsächlich gleichgültig, ob wir uns eine Postkarte von Venedig, Barcelona oder Lissabon anschauen, oder ob wir schnell mal dorthin 'jetten' (zur Sicherheit nehmen japanische Pauschalreisegruppen beide Optionen wahr...). Kurz gesagt: Eine allgemeine Erreichbarkeit macht uns die Dinge nicht vertrauter, vielmehr werden sie uns *entfremdet*, weil wir uns auf die Erfahrung des Fremden nicht mehr einlassen können. "Ohne die Möglichkeiten des Erschreckens degeneriert die Erfahrung des Fremden zu jener harmlosen Exotik, die das Anderswo nach Flugreisen bemißt und am liebsten eine Fremdheitsversicherung abschließen würde."¹⁹.

Einst waren große Städte Garanten eines dauerhaften Aufenthalts an einem Ort. Die Kenntnisse, Erfahrungen, Stimmungen, ja die Geheimnisse eines Viertels, einer Gasse oder eines Platzes wurden über Generationen weitervermittelt²⁰. Die heutigen Städte dagegen fluktuieren, was nicht heißt, dass Häuser und Dinge plötzlich verschwänden, wie es der Romancier José Saramago in einer tief sinnigen surrealistischen Erzählung beschreibt²¹. Allein die Einwohner der Städte wechseln sich aus. In den USA ist es, Richard Sennett zufolge, keine Seltenheit, wenn jemand innerhalb von vierzehn Arbeitsjahren viermal umzieht und dabei jedesmal die Stadt wechselt²². Der Grund hierfür liegt in einer veränderten Ökonomie, die Sennett als "flexiblen Kapitalismus" bezeichnet. "Heute muß ein junger Amerikaner mit mindestens zweijährigem Studium damit rechnen, in vierzig Arbeitsjahren wenigstens elfmal die Stelle zu wechseln und dabei seine Kenntnisbasis wenigstens dreimal auszutauschen."²³. Der flexible Kapitalismus fordert zum einen, dass Betriebe und Institutionen diskontinuierlich umgebaut werden. Aus pyramidalen Hierarchien sollen lockere 'Netzwerke' entstehen. Zum anderen verlangt der

¹⁷ Virilio, *Fahren, fahren, fahren...*, a.a.O., S.44f

¹⁸ Vgl. Rolf-Peter Janz (Hg.), *Faszination und Schrecken des Fremden*, Frankfurt am Main 2001

¹⁹ Bernhard Waldenfels, *Topographie des Fremden. Studien zur Phänomenologie des Fremden I*, Frankfurt am Main 1997, S.149.

²⁰ Die Geschichten einer alten Stadt und deren Tradierungen sind das große Thema des syrischen Erzählers Rafik Schami. Vgl. z.B. ders., *Erzähler der Nacht*, Weinheim 1989

²¹ Vgl. J. Saramago, *Dinge*, in: ders., *Der Stuhl und andere Dinge. Erzählungen*, Reinbek 1997, S.89-142

²² Richard Sennett, *Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus*, Berlin 1998, S.20

globalisierte Markt nach einer flexiblen Spezialisierung der Produktion. Eingefahrene Fertigungsprozesse sollen durch Projektarbeiten ersetzt werden. Für die Arbeitnehmer bedeutet das: Die stupide Routine in hoch arbeitsteiligen Großorganisationen weicht der unbeständigen Arbeit in projektorientierten Teams. Nach Beendigung der Projekte können die freigesetzten Arbeitskräfte 'von einem Tag auf den anderen' entweder um ein neues Projekt versammelt oder entlassen werden. Die Folge dieser "Flexibilisierung" der Ökonomie liegt für die betroffenen Menschen darin, dass sie zeitlebens ihrer Arbeit - und damit ihrer Existenzsicherung - hinterherhasten müssen. Das Leben wird zerrissen durch permanente Umzüge und dauernde Weiterbildungs- und Umschulungsmaßnahmen. Die Menschen können keine kontinuierliche Lebensgeschichte erzählen, ihr Dasein ist eine einzige "Drift" (Sennett), die sie kaum selbst steuern können. Anders gesagt: Es herrscht ein *Zwang* zur Mobilität.

In sozialer Dimension bedeutet dieser Zwang, dass Loyalität und Vertrauen allmählich verschwinden oder zumindest verflachen. Denn wer wollte schon feste Freundschaften aufbauen, enge nachbarliche Verbindungen knüpfen oder geselligen Austausch mit Kollegen pflegen, wenn mittelfristig schon der nächste Umzug und ein weiterer Stellenwechsel droht? Es stellt sich eine Flüchtigkeit und Oberflächlichkeit des sozialen Lebens ein, die viele Menschen zwar zunächst nicht weiter berührt, ja die sie anfangs vielleicht sogar als Befreiung von allzu engen Bindungen empfinden. Ulrich Beck spricht daher auch von einer Freisetzung des Einzelnen aus überkommenen sozialen Strukturen, d.h. von einer "Individualisierung" des Menschen in der Moderne. "Auf dem Hintergrund eines vergleichsweise hohen materiellen Lebensstandards und weit vorangetriebener sozialer Sicherheiten wurden die Menschen in einem historischen Kontinuitätsbruch aus traditionellen Klassenbindungen und Versorgungsbezügen der Familie herausgelöst und verstärkt auf sich selbst und ihr individuelles (Arbeitsmarkt-)Schicksal mit allen Risiken, Chancen und Widersprüchen verwiesen."²⁴ Doch dem individualisierten Mensch kann die Bindungslosigkeit zur Verlassenheit werden. Er wählt seine sozialen Kontakte wie Waren aus dem Supermarktregal, und spürt doch insgeheim, wie sich sein Beziehungsleben zunehmend entleert. So wird beispielsweise die ehrwürdige Beziehung der Freundschaft in der Moderne als "flexibles Austauschmuster" verstanden, das ganz auf die Bewältigung des individuellen Lebensalltags zugeschnitten ist²⁵. Befreit man sich aber von solch einem (Vor-)Urteil und richtet den Blick auf den 'Innenbau' des Phänomens, so wird deutlich, dass der Freundschaft eine anspruchsvolle Gemeinschaftlichkeit eignet, die die Beteiligten zugleich in ungeahnte Tiefen ihrer Individualität hinabführt²⁶. Kurzum: Der individualisierte Mensch wird zum unbezüglichen Individuum,

²³ Sennett, *Der flexible Mensch*, a.a.O., S.25

²⁴ Ulrich Beck, *Jenseits von Stand und Klasse?*, in: Ulrich Beck/Elisabeth Beck-Gernsheim (Hg.), *Risikante Freiheiten. Individualisierung in modernen Gesellschaften*, Frankfurt am Main 1994, S.44

²⁵ Vgl. z.B. Ursula Nötzoldt-Linden, *Freundschaftsbeziehungen versus Familienbeziehungen: Versuch einer Begriffsbestimmung zur Freundschaft*, in: *Ethik und Sozialwissenschaften*, Bd. 8, Heft 1, 1997, S.3-12

²⁶ Vgl. hierzu ausführlich Andreas Schinkel, *Freundschaft. Von der gemeinsamen Selbstverwirklichung zum Beziehungsmanagement. Die Verwandlungen einer sozialen Ordnung*, Freiburg/München 2003

dessen Credo Sennett so zusammenfasst: "Bleib' in Bewegung, geh' keine Bindungen ein und bring' keine Opfer."²⁷.

Mobilität als Bedürfnis

Das Wesen der Macht hat sich in der Moderne verändert. Sie ist nicht mehr waffenstarrend und brutal unterjochend. Die Macht ist heute "eleganter" geworden, wie Marianne Gronemeyer sagt. "Die Macht hat sich modernisiert in unseren Breiten. Sie hat ihre Plumpheit, Dreistigkeit, Rohheit, das Barbarische abgelegt. Eine Macht, die sich tyrannisch gebärdet, mit Gewalt herumfuchelt, trägt den Makel, hoffnungslos altmodisch, nicht auf dem Laufenden, nicht up to date zu sein."²⁸. Die elegante Macht ist diejenige, deren Existenz die Machtunterworfenen am allerentschiedensten bestreiten, die sie nicht sehen, ja die sie gar für Freiheit halten. Wenn Pflicht und Zwang als Recht erscheinen, ist die Macht unkenntlich. Wie soll das funktionieren?

Besitzmacht bedeutet heute weniger eine waffenklirrende Landbesetzung, sie bezieht sich vielmehr auf die Aneignung von Produktionsmitteln und neuerdings auch auf die Aneignung von 'Informationen'. Der Besitz von Informationen ist der neueste Schrei im Maßnahmenkatalog der Macht. Information hat den Geruch von Wissen und Sachverstand. Wo immer von 'Infomation' die Rede ist, scheint es um etwas Festes, Tatsächliches, den wahren 'Kern' einer Sache zu gehen. Dabei ist der Begriff so austauschbar und inhaltsarm wie kaum ein anderes Wort unserer alltäglichen Sprache. Hierzu einige Beispiele: Ich lese ein Buch über Thomas Mann (beschaffe mir Informationen über Thomas Mann), ich frage im Geschäft nach dem Preis einer Jacke (informiere mich über das Kleidungsstück), ich verheimliche meiner Frau, dass ich den Teller zerbrochen habe (halte Infomationen zurück) usw... Infomation ist ein Stereotyp, ein "Plastikwort", wie der Sprachwissenschaftler Uwe Pörksen sagt²⁹. Es kann alles und nichts bezeichnen und niemals auf einen konkreten eindeutigen Zusammenhang festgenagelt werden, und genau dies macht den Begriff zu einem attraktiven Objekt der Macht. Informationen können angehäuft und in Besitz genommen werden, sie treten dann als 'Wissen' auf und werden auf diese Weise verknapp. Nicht jeder 'hat' Informationen. Da man so ziemlich jeden Sachverhalt mit dem Informationbegriff belegen kann, sind der willentlichen Verknappung und gleichzeitigen Ermächtigung keine Grenzen gesetzt.

Sind die Gegenstände, auf die sich die Macht stützt, heutzutage verschieden, so bleibt doch der zugrundeliegende Mechanismus derselbe. Der Privateigentümer an Produktionsmitteln treibt seine Mitmenschen in die Bedürftigkeit, sie werden gezwungen, ihre Arbeitskraft zu verkaufen, um sich selbst am Leben zu erhalten. Karl Marx hat diesen Zusammenhang in seinen Schriften sorgfältig analysiert. Das Paradoxe daran ist nun - und hier zeigt sich die Eleganz der Macht, dass sowohl Produktionsmittelbesitzer als auch Arbeiter darin *einig* sind, dass nur eine Steigerung der Produktion, ein wirtschaftliches Wachstum also, eine Befreiung aus dieser Lage verspricht. Je mehr produziert wird, desto besser können die Bedürfnisse befriedigt werden und

²⁷ Sennett, Der flexible Mensch, a.a.O., S.29

²⁸ Gronemeyer, Die Macht der Bedürfnisse, a.a.O., S.25

²⁹ Vgl. Uwe Pörksen, Plastikwörter. Die Sprache einer internationalen Diktatur, Stuttgart 1988, S.49ff

desto mehr Arbeiter unter Vertrag genommen werden. Es wird dabei jedoch übersehen, dass die Produktionsverhältnisse selbst der Grund für die Nöte des Menschen sind. Produktionsmittelbesitz bedeutet eine Verknappung der Möglichkeiten zur eigenen Daseinsmächtigkeit, was die Nicht-besitzenden zu Bedürftigen abqualifiziert. Und selbst wenn irgendwann einmal alle produzierten Güter gerecht verteilt wären, "so bliebe doch diese Beschädigung, die Herabwürdigung des Menschen zum beliefungsbedürftigen Mängelwesen, davon unberührt."³⁰

Um seine Besitzmacht halten zu können, ist der Produzent auf Mobilität angewiesen. Er muss sich auf die Dynamik des Marktes einstellen, auf Veränderungen der Nachfrage schnell reagieren können, er muss fähig sein, Kapital und Personal in kürzester Zeit umzustrukturieren. Freilich ist es für den Produzenten nicht mehr erforderlich, wie einst für den Ritter, seinen Besitz abzureiten, um das Eigentum zu sichern. Aufgrund der beschleunigten Kommunikationswege (Fax, e-mail, Telefonkonferenzen etc.) ist es dem Produzenten möglich, immobil zu bleiben, an einem Ort zu verharren, um in Ruhe seine Macht auszuüben. Die Lohnabhängigen dagegen sind zur Mobilität verdammt. Sie müssen von Arbeitstelle und Arbeitstelle jagen, um ihre Existenz zu sichern (s.o.). Die elegante Macht bleibt in unserer beschleunigten Gesellschaft seltsam unbeweglich, doch stützt sie sich auf die Mobilität der Unterworfenen.

Die Eleganz der Macht besteht nun darin, den Zwang zur Mobilität in ein Recht auf Bewegung umzudeuten: "Freie Fahrt für freie Bürger!" Dazu verhilft der Begriff des Bedürfnisses. Bedürftigkeit meint, dass der Mensch einen 'natürlichen' Anspruch auf ein knappes Gut hat. Wäre das Gut im Überfluss vorhanden, so gäbe es auch keinen Bedarf. Mobilität ist ein solches Gut, das im Verlauf der Historie systematisch verknappt wurde (s.o.). "In der Tat, Knappheit und Bedürfnis sind ursprungsgleich. Aber der Natur sind sie nicht anzulasten, sie sind Ergebnis *und* Bedingung der Selbstermächtigung der Macht."³¹ Mobilität wird heutzutage nicht mehr als leibgebundene Fähigkeit verstanden, wie in den Jäger- und Sammlerkulturen, sondern als produzier- und konsumierbare *Ware*. Als 'mobil' erscheint derjenige, der ein Auto besitzt, das Geld für eine Bahnfahrkarte aufbringt, sich ein Flugticket leisten kann, ein Mountainbike kauft usw.. Insofern wird Beweglichkeit mit dem Besitz oder dem exklusiven Zugriff auf ein Fahrzeug identifiziert - und somit verdinglicht.

Zusammenfassend lässt sich also feststellen: In Jäger- und Sammlerkulturen erscheint Mobilität nicht als eigenständiges Gut, sondern ist Konstituens des nomadischen "Lebens-in-Natur". Erst im Rahmen der Sesshaftigkeit entsteht mit Erfindung des Reittiers Mobilität als Wert für sich. Die Übersicht, Schnelligkeit und Stärke, die der Besitz des Reittiers verleiht, ermöglicht die Aneignung von Land, wodurch das Recht auf allgemeine Nutzung von Feld und Wald zerstört wird und die Nicht-besitzenden gezwungen werden, ihre Arbeitskraft zu verkaufen. Im Verlauf der Geschichte wird Mobilität durch weitere Erfindungen (Streitwagen, Schiff) potenziert und zur Ausdehnung der Besitzmacht instrumentalisiert. Gleichzeitig beanspruchen die adligen Eliten jene 'Fahrzeuge' als ihr Eigentum und entziehen dadurch der Allgemeinheit

³⁰ Gronemeyer, Die Macht der Bedürfnisse, a.a.O., S.28

³¹ Gronemeyer, Die Macht der Bedürfnisse, a.a.O., S.39

Möglichkeiten zur Fortbewegung. Mobilität wird zunehmend 'verknapp' und selbst zum Objekt der Macht. Die industrielle Revolution bringt neue, bisher ungeahnte Fortbewegungsmittel hervor (Eisenbahn, Automobil, Flugzeug etc.), die die Erfahrung des Raumes und des Reisens radikal verändern. Die prinzipielle Erreichbarkeit eines jeden geographischen Punktes vernichtet die Eigentypik der Städte, Landschaften und Menschen. Alles wird gleich-gültig. In der Moderne gelingt es schließlich der "eleganten Macht", den objektiven Zwang zur Mobilität - verursacht durch den ökonomischen Druck des "flexiblen Kapitalismus" - in ein natürliches Bedürfnis umzudeuten. Mobilität erscheint nunmehr als ein 'Anspruch', der in Form von produzier- und konsumierbaren Waren zu 'befriedigen' ist.

Gibt es nun Möglichkeiten, der Entfremdung durch Mobilität zu trotzen, sich dem auferlegten Bedürfnis nach freier Beweglichkeit zu entziehen?

Die Kunst des Müßiggangs

Ich möchte hier eine Lösung 'im Kleinen' vorschlagen, die den Mechanismus von Macht, Verknappung, Mobilität und Bedürftigkeit zwar nicht gesellschaftlich auszuhebeln vermag, aber dem Einzelnen eine gewisse Erleichterung verschafft. Es ist dies die *Kunst der Muße*, von der schon Friedrich Nietzsche meinte, dass man ihrer heutzutage in besonderer Weise bedarf: "Aus Mangel an Ruhe läuft unsere Zivilisation in eine neue Barbarei aus. Zu keiner Zeit haben die Tätigen, das heißt die Ruhelosen, mehr gegolten. Es gehört deshalb zu den notwendigen Korrekturen, welche man am Charakter der Menschheit vornehmen muss, das beschauliche Element in großem Maße zu verstärken."³². Diese Kunst der Muße haben wir heute verlernt, denn wer Zeit seines Lebens zu Stress, Hast und Unruhe gezwungen wurde, der wird sich unendlich langweilen, wenn er plötzlich 'untätig' ist. Um also nicht in eine "neue Barbarei" zu verfallen, ist es an der Zeit, die Kunst der Muße wieder zu entdecken.

Muße heißt bei Aristoteles *scholé*, ein Wort, aus dem später das Wort Schule entstand, woran man eine radikale Veränderung der Bedeutung ablesen kann. Unsere heutige Institution Schule verbinden wir jedenfalls nicht mit einem Ort der Muße. Für Aristoteles ist die Muße von außerordentlicher Bedeutung. In der "Nikomachischen Ethik" heißt es: "Und die Glückseligkeit (*eudaimonia*) scheint in der Muße zu bestehen." (NE 1177b, 4). Die Muße grenzt Aristoteles sorgfältig von der bloßen Erholung ab. Diese ist eine Zeit der Rekreation von mühsamer Arbeit und gehört wie auch die Arbeit selbst zum Bereich der Mußelosigkeit, der *ascholia*. Die Muße ist kein Mittel zu einem bestimmten Zweck - wie eben die Erholung - sie scheint vielmehr "Lust, wahres Glück und seliges Leben in sich selbst zu tragen." (Politik, 1338a, 1-2). Deshalb steht sie auch der Glückseligkeit nahe, die Aristoteles als eine "der vollendeten Tugend gemäße Tätigkeit der Seele" definiert (NE 1102a, 5).

Die Seele gliedert sich für Aristoteles in einen vernünftigen und einen unvernünftigen Teil. Nur der vernünftige Teil unterscheidet den Menschen vom vegetativen oder animalischen Dasein, denn der Mensch ist das *zoon logon echon*, das vernunftbegabte Tier, wie Aristoteles sagt. Der

³² Friedrich Nietzsche, *Menschliches, Allzumenschliches*, Bd. 1, 285, in: ders., *Werke*, Bd. 1, hrsg. v. Karl Schlechta, Darmstadt 1997, S.620f.

vernünftige Seelenteil zerfällt in zwei weitere Vermögen: "das eine hat eigentlich Vernunft und hat sie in sich selbst, das andere hat sie wie ein Kind, das auf seinen Vater hört." (NE 1103a, 2-3). Diesen beiden Vernunftbereichen der menschlichen Seele entsprechen verschiedene Tugenden, dem ersteren die Verstandestugenden (Weisheit, Verstand Klugheit), dem letzteren die sittlichen Tugenden (Freigiebigkeit, Mäßigkeit) (vgl. NE 1103a, 5-6). Diejenigen Aktivitäten der Seele, die sich nach den ethischen Tugenden richten, wie z.B. die politische Praxis oder die Kriegführung, *entbehren* der Muße. Denn niemand würde das Töten und Blutvergießen um seiner selbst willen ausüben, und das politische Handeln geschieht aus persönlichen Machtinteressen, nicht allein um des Staates willen (vgl. NE 1177b, 13-15). Die Muße dagegen ist eine selbstgenügsame Tätigkeit, die nicht um äußerer Zwecke willen geschieht. Ihr kann also nur die reine Vernunfttätigkeit gemäß der Verstandestugenden entsprechen, "da sie keinen anderen Zweck hat, als sich selbst, auch eine eigentümliche Lust und Seligkeit in sich schließt, die die Tätigkeit steuert" (NE 1177b, 20-21). Muße also ist für Aristoteles ein lustvolles Denken, ein seliges In-sich-selbst-ruhen, das sich nicht am Maßstab der Zweckdienlichkeit messen lässt. Die Kunst der Muße identifiziert Aristoteles mit der Kunst des Denkens, der Müßiggänger ist ein Philosoph. Ein Leben in Muße, das zu Aristoteles' Zeiten nur wenigen Aristokraten vergönnt war, ist ein wahrhaft menschliches Leben, denn der Mensch kann sich auf seine menschlichste Eigenschaft, die Vernunft (*logos*) besinnen. Ziel und Wesen des Daseins liegt für Aristoteles folglich im *bios theoretikos*, dem geistigen Leben.

Der Romantiker Friedrich Schlegel teilt diese Wertschätzung der Muße. In seinem skandalumwitterten Roman "Lucinde" lobt er die gleichsam göttliche Entrückung, die die Muße gewährt: "O Müßiggang Müßiggang! Du bist die Lebensluft der Unschuld und der Begeisterung; dich atmen die Seligen, und selig ist wer dich hat und hegt, du heiliges Kleinod! Einziges Fragment von Gottähnlichkeit, das uns noch aus dem Paradiese blieb."³³ Gegen eine bereits zu seiner Zeit herrschende Hast des bürgerlichen Lebens setzt Schlegel die "heilige Stille der echten Passivität", in der mit Gelassenheit und Sanftmut dem Ich nachgespürt und eine innere Welt entdeckt werden kann. "Wie geschieht alles Denken und Dichten, als daß man sich der Einwirkung irgend eines Genius ganz überläßt und hingibt? Und doch ist das Sprechen und Bilden nur Nebensache in allen Künsten und Wissenschaften, das Wesentliche ist das Denken und Dichten, und das ist nur durch Passivität möglich. Freilich ist es eine absichtliche, willkürliche, einseitige, aber doch Passivität."³⁴ Muße also ist für Schlegel ein Zustand der stillen Kontemplation, in der die Seele frei wird für wahre Schaffenskraft, und sie ist zugleich eine *Stimmung*, die nicht allein den Geist erfasst, sondern auch den Leib träge und leicht werden lässt, ja selbst die umgebenden Dinge in ein bestimmtes Licht taucht. "Ich saß (...) wie ein nachdenkliches Mädchen in einer gedankenlosen Romanze am Bach, sah den fliehenden Wellen nach. Aber die Wellen flohen und flossen so gelassen, ruhig und sentimental, als sollte sich ein Narcissus in der klaren Fläche bespiegeln und sich in schönen Egoismen berauschen."³⁵ Wenn

³³ Friedrich Schlegel, *Lucinde*, Frankfurt am Main 1985, S.44

³⁴ Schlegel, *Lucinde*, a.a.O., S.47

³⁵ Schlegel, *Lucinde*, a.a.O., S.44

der Muße auch eine Stimmung eignet, die sich ausgießt und Mensch und Welt gleichermaßen ergreift³⁶, so ist sie auch zu zweien möglich. "Dann und wann öffnete einer die Augen, lächelte über den süßen Schlaf des andern und wurde wach genug, um ein scherzendes Wort, eine Liebkosung zu beginnen: aber noch ehe der angefangene Mutwille geendigt war, sanken wir beide fest verschlungen in den seligen Schoß einer halbbesonnenen Selbstvergessenheit zurück."³⁷

Die Muße erschöpft sich nicht in bloßer Erholung oder Freizeit, sondern ist Teil der *Lebenskunst*, wie Wilhelm Schmid betont. Schmid versucht, auf die alte Frage nach dem 'guten Leben' eine moderne Antwort zugeben - unter Verwendung dessen, was in der philosophischen Tradition über dieses Thema gedacht wurde. Die Muße ist für Schmid eine Weise, mit der *Zeit* umzugehen. Muße bedeutet, die Zeit auch einmal absichtlich dahingehen zu lassen und mit scheinbar sinnlosen Beschäftigungen zu vertreiben (z.B. in den Himmel schauen, das Spiel der Wolken verfolgen), einfach in den Tag hineinzuleben - und sich damit "der Gewalt der rücksichtslos fortschreitenden Zeit zu entziehen."³⁸ Die Zeit der Muße ist gleichsam eine "leere Zeit", die zugleich eine ungeahnte Erlebnisfülle beschert. "Die leere Zeit hat den Vorteil, dysfunktional und frei von Ziel und Zweck zu sein; so kann sie damit angefüllt werden, nichts zu tun, zu flanieren und zu diskurrieren, in den Tag hinein zu träumen, sich der Sinnlichkeit hinzugeben. Es ist die leere Zeit, in der neue Gedanken gedacht und alte Erfahrungen verarbeitet, andere Gedanken aufgenommen und neue Erfahrungen gemacht werden; es ist die Zeit des Selbst (...)."³⁹ Die Zeit der Muße sind jene "purpurnen Stunden" (Oscar Wilde), die uns von der alltäglichen Erfahrung einer grau dahinschleichenden Einheitszeit befreien.

Die Zeit der Muße ist also leer und erfüllt zugleich. In ihr ist Mensch und Welt anders gegenwärtig als in jener 'normalen' Zeit des unablässigen Verrinnens. Diese besondere Form der Gegenwart nannten die Alten *kairos*, den erfüllten Augenblick. Auch Martin Heidegger unterscheidet zwei Formen der Gegenwart, den "Augenblick" und das "Jetzt". "Die in der eigentlichen Zeit gehaltene, mithin eigentliche Gegenwart nennen wir den Augenblick. Dieser Terminus muß im aktiven Sinne als Ekstase verstanden werden."⁴⁰ Das Jetzt dagegen, so Heidegger weiter, meint den Zeitpunkt, in dem etwas entsteht, vergeht oder einfach vorhanden ist. Das Jetzt ist nur ein weiterer Zeitpunkt auf einem unendlichen Zeitstrahl. In der Terminologie Heideggers: Im steten Übergang vom Jetzt zum Jetzt erleben wir Verfall und Vergehen - "Seinsvergessenheit". Im erfüllten Augenblick der Muße geht uns eine Welt auf - "Lichtung des Seins".

So haben wir im Rückgriff auf verschiedene Apologeten der Muße ein erstes skizzenhaftes Bild dieses Phänomens gewonnen. Die Kunst des Müßiggangs lässt sich nun wie folgt umreißen:

³⁶ zur Ergriffenheit durch räumlich ausgegossene Atmosphären vgl. die Arbeiten von Hermann Schmitz; z.B. ders., *Die Liebe*, Bonn 1993, od. ders., *Der Leib, der Raum und die Gefühle*, Stuttgart 1998.

³⁷ Schlegel, Lucinde, a.a.O., S.46

³⁸ Wilhelm Schmid, *Philosophie der Lebenskunst. Eine Grundlegung*, Frankfurt am Main 1998, S.360

³⁹ Schmid, *Philosophie der Lebenskunst*, a.a.O., S.360

⁴⁰ Martin Heidegger, *Sein und Zeit*, Tübingen 1993, S.338

Von den beiden Formen der Gegenwart zieht der Müßiggänger den Augenblick vor, der nichts anderes als reine Gegenwart bedeutet, gewissermaßen eine 'kleine' Ewigkeit aus dem Verrinnen der Zeit herausschneidet. Diese Zeit der Muße ist zugleich eine "leere" Zeit, die allein deswegen leer genannt wird, weil sie nicht einem bestimmten Zweck dient, nicht mit Notwendigkeiten vollgestopft ist, nicht funktional in ein System eingeordnet ist. Die Zeit der Muße ist dysfunktional, oder anders: sie hat ihre Funktion für sich selbst. Das *Selbst* ist ihre 'Funktion' (lat. *functio* = Verrichtung).

Der Müßiggänger kann sich in eine Stimmung träger Leichtigkeit versetzen, oder besser: er kann diese Stimmung annehmen und sich von ihr tragen lassen. Der Müßiggänger ist kein Eigenbrötler, er kann seine Kunst auch zusammen mit anderen entfalten. Er verwechselt Passivität, "Nicht-tun" (*wuwei*), wie im Zen-Buddhismus gesagt wird, nicht mit Faulheit. Der Müßiggänger lässt sich nicht erschöpft oder resigniert sacken, sondern es entflammt in ihm eine besondere schöpferische Kraft - in aller "Gelassenheit und Sanftmut", wie es bei Schlegel heißt. Der Müßiggänger überlässt sich einer rhythmischen Dialektik aus Entspannung und höchster Konzentration, aus Aktivität und Passivität. Er versteht seine Kunst vor allem als eine geistige Tätigkeit, als etwas, das die ganze Seele beansprucht und zugleich befreit. Denken und Dichten, Phantasie und Rationalität, Träumen und Wachen sind in der müßigen Aktivität nicht so scharf voneinander getrennt, wie wir dies von der Alltagswelt kennen. Der Müßiggänger lässt sich nicht von äußeren Zwecken gängeln, seine Kunst ist *in sich* produktiv und *für sich* sinnvoll. Müßiggang ist eine Tätigkeit des Selbst und für das Selbst. Aristotelisch gesehen kommt der Müßiggänger dem Ziel allen menschlichen Strebens - der Glückseligkeit (*eudaimonia*) - besonders nahe. Kurz gesagt:

*"Der Müßiggang ist ein Weg, das Leben in Kunst zu verwandeln, und die Kunst in Leben."*⁴¹

Wie oben bereits eingeräumt ist die Kunst der Muße kein Weg, um die unheilvolle Verbindung zwischen Macht und Mobilität 'im großen Stil' zu zerreißen. Aber vielleicht sind es gerade die kleinen Schritte, die dazu führen, sich aus dem unsichtbaren Käfig des allzu Selbstverständlichen zu befreien. Auch hier ist Wilhelm Schmid zuzustimmen, der den Weg in eine "andere Moderne" nicht von gewaltsamen Revolutionen abhängig macht, sondern das bewusste Leben und Erleben des Subjekts zum Ausgangspunkt von Veränderungen wählt. Allein die Einsicht, dass Mobilität kein 'natürliches Bedürfnis' ist, das dem Wesen des Menschen inhärent wäre, sondern eine historisch gewachsene soziale Konstruktion, kann womöglich zur Verwandlung unseres 'verrannten' Lebens beitragen.

⁴¹ Gisela Dischner, Friedrich Schlegels *Lusinde und Materialien zu einer Theorie des Müßiggangs*, hildesheim 1980, S.186