

Soziale Geschwindigkeit

– Ein theoretischer Grundriss und eine zeitpolitische Fragestellung

vorgelegt von

Cheng, Tsuo-Yu

Eingereicht als Dissertation am Institut für Soziologie
im Fachbereich für Politik- und Sozialwissenschaften
der Freien Universität Berlin

1. Gutachter: Prof. Dr. Harald Wenzel
2. Gutachter: Prof. Dr. Sérgio Costa

Disputationsdatum: 27. Januar 2012

Eine der Erscheinungen, die diesen Zusammenhang zwischen der Größe und dem inneren Druck des Interdependenzgeflechts auf der einen, der Seelenlage des Individuums auf der anderen Seite besonders deutlich zeigt, ist das, was wir „das Tempo“ unserer Zeit nennen. Dieses „Tempo“ ist in der Tat nichts anderes, als ein Ausdruck für die Menge der Verflechtungsketten, die sich in jeder einzelnen, gesellschaftlichen Funktionen verknoten, und für den Konkurrenzdruck, der aus diesem weiten und dicht bevölkerten Netz heraus jede einzelne Handlung antreibt

-- Elias, 1992: 337.

Inhalt

| | |
|---|------------|
| Teil I Begründung von Begriffen sozialer Geschwindigkeit | 1 |
| Kapitel I Problematisierung der Geschwindigkeit | 2 |
| 1. Einleitung: Geschwindigkeit im „Futur“ | 2 |
| 2. Die gesellschaftliche Ausbreitung des Geschwindigkeitsphänomens .. | 6 |
| 3. Kritik der Geschwindigkeit..... | 9 |
| 4. Die Frage der Geschwindigkeit..... | 13 |
| Kapitel II Paradigmen sozialwissenschaftlicher | |
| Geschwindigkeitsforschung – eine kritische Bewertung..... | 19 |
| 1. Dromologie..... | 20 |
| 2. Die Zeit-Raum-Kompression | 29 |
| 3. Die Veränderung der Zeitstrukturen | 40 |
| 4. Zwischenfazit..... | 49 |
| Kapitel III Grundbegriffe sozialer Geschwindigkeit..... | 51 |
| 1. Eine vorläufige Begriffsbestimmung der Geschwindigkeit..... | 54 |
| 2. Soziale Zeit als begriffliche Brücke zur Geschwindigkeit der | |
| Gesellschaft..... | 65 |
| 3. Die Grundlagen sozialer Geschwindigkeit..... | 76 |
| Exkurs Geschwindigkeit(en) im Bereich des Verkehrs | 81 |
| 1. Entwicklung der Verkehrsmittel | 83 |
| 2. Die Operation des Verkehrssystems | 88 |
| 3. Fazit..... | 98 |
| Teil II Der gesellschaftliche Hintergrund der Genese sozialer | |
| Geschwindigkeit | 101 |
| Kapitel IV Die Veränderung der Struktur der Alltagszeit | 102 |
| 1. Die natürliche Zeitstruktur..... | 103 |
| 2. Die Standardisierung der Zeitstruktur des Alltags..... | 104 |
| 3. Die Flexibilisierung der Zeitstruktur des Alltags..... | 115 |

| | |
|---|------------|
| 4. Zwischenfazit..... | 127 |
| Kapitel V Die Veränderung der Struktur der Lebenszeit | 130 |
| 1. Der Lebenslauf als soziale Lebenszeit | 131 |
| 2. Die Institutionalisierung des Lebenslaufs..... | 136 |
| 3. Die De-Institutionalisierung des Lebenslaufs..... | 145 |
| 4. Zwischenfazit..... | 154 |
| | |
| Teil III Eigenschaften und Konsequenzen von sozialer Geschwindigkeit | 158 |
| | |
| Kapitel VI Eigenschaften sozialer Geschwindigkeit | 159 |
| 1. Die Zeitform des Chronos und der latente Zustand sozialer Geschwindigkeit in der standardisierten Zeitstruktur..... | 161 |
| 1.1. Chronologisierung der Zeit | 163 |
| 1.2. Allgemeine Synchronisation sowie zeitpolitische Probleme in der Zeitform des Chronos | 165 |
| 1.3. Temporalisierung des eingetretenen Unfalls | 170 |
| 2. Signifikante soziale Geschwindigkeit und die Zeitform des Kairos in der flexibilisierten Zeitstruktur | 175 |
| 2.1. Kairologisierung der Zeit | 176 |
| 2.2. Situierete Vergleichzeitigung und das zeitpolitische Problem sozialer Geschwindigkeit | 183 |
| 2.3. Normalisierung des Risikos..... | 188 |
| 3. Zwischenfazit..... | 195 |
| | |
| Kapitel VII Der zeitpolitische Ansatz sozialer Geschwindigkeit – Zeitökologie | 198 |
| 1. Vorüberlegung: Zeitmanagement und Zeitwohlstand..... | 198 |
| 1.1. Zeitmanagement – eine irritierende Ideologie..... | 202 |
| 1.2. Zeitwohlstand: Ein ungenügender Ansatz..... | 204 |
| 2. Der Versuch eines groben Umrisses von Zeitökologie | 209 |
| 2.1. Die Bedeutung der Zeitökologie | 209 |
| 2.2. Mögliche Forschungsansätze der Zeitökologie | 213 |
| 3. Fazit..... | 220 |
| | |
| Literatur..... | 222 |

Teil I

Begründung von Begriffen sozialer Geschwindigkeit

Kapitel I

Problematisierung der Geschwindigkeit

1. Einleitung: Geschwindigkeit im „Futur“

Am 20. Februar 1909 veröffentlicht der italienische Dichter Filippo Tommaso Marinetti in der französischen Zeitung „*Le Figaro*“ den Text „*Gründung und Manifest des Futurismus*“. Es handelt sich weder um das Gründungsmanifest einer konkreten Organisation, noch um eine rein prophetische Zukunftsvision. Vielmehr wird ein Stil in der Kunst gepredigt, der die eine realitätsnahe Erfahrung des Lebens darstellen soll (Apollonio, 1972: 10). Mit dem Manifest wird der „Futurismus“ begründet. Marinetti proklamiert die Überkommenheit klassischer Kunst, weil die klassische Anschauung immer nach Elementen wie Stabilität, Harmonie und Ewigkeit etc. strebe, sei sie im wesentlichen regressiv, also auf Vergangenes bezogen – im modernen Leben existierten diese Charakteristika faktisch nicht mehr. Vielmehr müsse man sich weg von der Vergangenheit hin zum Futur wenden, was der wahren Richtung voranschreitender Entwicklung entspreche.

Wollt ihr denn eure besten Kräfte in dieser ewigen und unnützen Bewunderung der Vergangenheit vergeuden, aus der ihr schließlich erschöpft, ärmer und geschlagen hervorgehen werdet? (Marinetti, 1972[1909]: 35)

Was nach Marinetti den Menschen in der modernen Gesellschaft wirklich betrifft, seien Veränderung, Auflehnung und Dynamik, beziehungsweise **Geschwindigkeit**. Man solle das Altüberkommene und Vergangene vergessen und sich der wichtigsten Erfahrung moderner Gesellschaft – eben der Geschwindigkeit – zuwenden.

*Wir erklären, dass sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: **die Schönheit der Geschwindigkeit**. [...] Zeit und Raum sind gestern gestorben. Wir leben bereits im Absoluten, denn wir haben schon die ewige, allgegenwärtige Geschwindigkeit erschaffen.* (Ebd.: 33 f., Hervorh. v. Verf.)

In gewisser Hinsicht besteht die Besonderheit des Futurismus weniger darin, die Kunst neu zu erfinden oder im Hinblick auf einen neuen (subjektiven oder objektiven)

ästhetischen Sinn zu argumentieren, sondern in dem Versuch sämtliche Traditionen hinter sich zu lassen, um das zeitgenössische Erlebnis von Schönheit wahrlich zu präsentieren – Kern ist dabei die Geschwindigkeit. Als das Manifest 1909 veröffentlicht wird, fesselt der Futurismus sofort viele Künstler. Innerhalb kurzer Zeit findet er Verbreitung in einer Vielzahl von Ländern und auch in den ästhetischen Teilbereichen der Malerei, Literatur, Plastik, Musik, Architektur usw. Um die Signifikanz der Geschwindigkeit herauszustellen, d.h. um so etwas wie ein gesellschaftliches Geschwindigkeitsbewusstsein zu erhöhen, versuchen die Futuristen durch unterschiedliche Kunstformen und verschiedene künstlerische Techniken das Erlebnis von Geschwindigkeit zu beschreiben. In der Malerei fordern sie beispielsweise eine intensiverte Teilhabe des Malers am eigentlichen Leben.

Alles bewegt sich, alles fließt, alles vollzieht sich mit größter Geschwindigkeit. Eine Figur steht niemals unbeweglich vor uns, sondern sie erscheint und verschwindet unaufhörlich. (Boccioni et al., 1972[1910]: 40)

Offensichtliches Merkmal futuristischer Malerei ist die geschwindigkeitsbedingte Erosion körperlicher Stofflichkeit. Körper kann ein laufender Hund, eine Stadt oder eine Darstellung reiner materialisierter Geschwindigkeit sein (vgl. Abb. 1.).

Auch futuristische Plastik und Architektur zeichnen sich aus durch eine Missachtung von Unbeweglichkeit und Harmonie, welche als Charakteristika vergangener Zustände beschrieben werden – verbunden mit dem Bemühen Geschwindigkeitsbewusstsein zu schaffen. Die Zerstörung des Körpers als Technik der Darstellung von Geschwindigkeit ist ebenso von Bedeutung für die plastische Kunst (Siehe Abb. 2.). Im architektonischen Bereich fordern die Futuristen auch, der Realität modernen Lebens zu entsprechen.

Das Problem der futuristischen Architektur [...] handelt sich darum, das futuristische Haus von Grund auf neu zu schaffen, es mit allen Hilfsmitteln der Wissenschaft und der Technik zu bauen, alle Ansprüche unserer Gepflogenheiten und unseres Geistes auf das vornehmste zu befriedigen, alles zu zertreten, was grotesk ist und im Widerspruch zu uns steht (Tradition, Stil, Ästhetik, Proportion). [...] Wir haben den Sinn für das Monumentale, das Schwere, das Statische verloren, und wir haben unsre Sensibilität um den Geschmack im Leichten, Praktischen, Kurzlebigen und Geschwinden bereichert. (Sant'Elia, 1972 [1914]: 213, 215)

Aufgrund seiner Geschwindigkeitsgläubigkeit wird dem Futurismus von Beginn an eine kritische und revolutionäre Potenz zugestanden. So haben sich viele Futuristen eben aufgrund ihres extremen Strebens nach Geschwindigkeit später nach dem Krieg

geseht. Für viele gilt Krieg als ultimative Darstellung der Schönheit von Geschwindigkeit. Schließlich beklagt unter anderem Antonio Gramsci den Wandel vieler Futuristen hin zum Krieg und Gewalt huldigenden Faschismus (1999). Während des ersten Weltkriegs überleben wichtige Exponenten futuristischer Kunst wie z.B. Umberto Boccioni und Antonio Sant'Elia nicht ihren Einsatz auf den europäischen Schlachtfeldern. Doch die einmal geschürte Begeisterung hält an und mit dem Zweiten Weltkrieg verfällt der Futurismus endgültig dem Faschismus. Dem schnellen Aufstieg des Futurismus folgt ein ebenso schneller Fall, so wird beispielsweise keines der von Sant'Elia geplanten Gebäude realisiert.



Abb. 1. Giacomo Balla (1871-1958) *Bewegungsrhythmus eines Hundes an der Leine* (1912), New York (Museum of Modern Art).

Obwohl Geschwindigkeit als Thema vor der Entstehung des Futurismus wenig Beachtung findet, erkennen bereits einige Sozialwissenschaftler die zunehmende Wichtigkeit der sozialen Dimension des Phänomens Geschwindigkeit. Zum Beispiel

verweist Werner Sombart (1902: 86) mittels soziologischer Analyse auf das wachsende Bedürfnis einer immer zahlreicheren Menschengruppe nach beschleunigter Lebensführung im Zuge eines sich entwickelnden Kapitalismus.



Abb. 2. Umberto Boccioni (1882-1916) *Urformen der Bewegung im Raum* (1913) New York (Museum of Modern Art)

Während der Entfaltung des Futurismus wird selten in anderen Kreisen oder öffentlichen Debatten Geschwindigkeit thematisiert. Ebenso wird nach dem Abflauen des Futurismus Geschwindigkeit auch künstlerisch wieder vernachlässigt – trotzdem hat der Futurismus einen nachhaltigen Einfluss ausgeübt. So gilt eine Art „Befreiung der Geschwindigkeit“ als wichtiger Beitrag des Futurismus. Am Beispiel vielfältiger Formen – maschineller, technologischer Operationen, der Bewegung des Lichtes, der Zerstörung von Körpern, des sich bewegenden Hundes etc. – verdeutlichen die Futu-

risten eine latente Relevanz des Phänomens Geschwindigkeit jenseits rein physikalischer Dimensionen. Geschwindigkeit wird in Kunst und Kultur thematisiert als Charakteristikum gegenwärtiger Gesellschaft. Durch die Einsichten des Futurismus wird Geschwindigkeit wie nie zuvor als Begleiterscheinung sich beständig ändernder Lebensweisen begreifbar, als inhärentes Merkmal moderner Gesellschaft, letztlich als **soziales Phänomen**. Diese Erkenntnis gewinnt mit voranschreitender sozialer Entwicklung noch an Tiefe. Zunehmend spricht man heute von einer Beschleunigung aller Dimensionen des Lebens, im Vergleich zur gesamtgesellschaftlichen Entwicklung werden dann oft noch Entwicklungsdefizite festgestellt. Geschwindigkeit breitet sich in alle Dimensionen des Lebens und in alle Bereiche der Gesellschaft aus. Auch ohne eine weitere Vertiefung des Geschwindigkeitsbewusstseins durch die Futuristen, stimmen heutzutage die meisten Menschen der Feststellung zu, die heutige Gesellschaft werde voll von Geschwindigkeit geprägt – auch rund 80% der Menschen in Deutschland (Fülgraff, 1997: 49).

Hierbei wird ein Prozess bezeichnet, wonach Geschwindigkeit von einem eher latenten Phänomen innerhalb der Gesellschaft zu einer signifikanten Gesellschaftscharakteristik wird. Der Futurismus befindet sich am Wendepunkt dieses Prozesses, wir sind jetzt im „Futur“.

2. Die gesellschaftliche Ausbreitung des Geschwindigkeitsphänomens

Dass Geschwindigkeit alle Bereiche der Gesellschaft charakterisiert, ist ein relativ neuer Prozess. Die Ausbreitung der Geschwindigkeit entwickelt sich keineswegs unabhängig von anderen sozialen Dimensionen. Sie ist eng verknüpft mit der Problematik sozialen Wandels. Peter Borscheid (2004) hat die Ausbreitung der Geschwindigkeit in historischer Perspektive ausführlich untersucht und dabei drei Phasen unterschieden.

Die Erste ist eine sogenannte „Startphase“ des Prozesses der Geschwindigkeitsausbreitung von 1450 - 1800. In dieser Phase sind die Erfindung schnellerer Waffen, sowie die Entwicklung des Geld- und Warenverkehrs zwischen den Handelsstädten wichtige Indikatoren für das Auftauchen von „Geschwindigkeit“. Das gesellschaftliche Tempo war in der Agrargesellschaft des Mittelalters und der frühen Neuzeit eher niedrig, das Leben war durch die Natur bestimmt. Man konnte nur am Tag arbeiten, in der Nacht wurde geschlafen. Ebenso stand als Entzeit der Herbst fest, ein Ernten im Frühling war unmöglich. Sobald die Handelsstädte auftraten, begann die Gesellschaft

sich zu verändern.

Die Kaufleute erkennen wie keine andere Bevölkerungsgruppe die Gefahren der Langsamkeit und sehen sich gezwungen, möglichst schnell zu reagieren, falls sie Verlust und Konkurse vermeiden wollen. (Ebd: 57)

Kaufleute in den Handelsstädten mussten schnell auf den Markt reagieren. Da Geschwindigkeit über Marktgewinne der Kaufleute entschied, wurde eine Beschleunigung des Warenverkehrs und Informationsverkehrs gefördert. Weiterhin wurde Geschwindigkeit zum kriegsentscheidenden Faktor, Militärtechnologie orientiert sich zunehmend an Gesetzen der Beschleunigung. Ob bei der Erhöhung der Geschwindigkeit des Pfeils, der Verbesserung des Hebelwurfgeschosses bzw. des Katapults oder der Erfindung von Feuerwaffen, überall strebt man das gleiche Ziel an: In möglichst kurzer Zeit möglichst viel Zerstörung über Entfernungen hinaus anzurichten¹.

Der Zeitraum von 1800-1950 gilt als „Beschleunigungsphase“, in der Geschwindigkeit sich rasend ausbreitet. Jene Phase anwachsender Beschleunigung wird als Konsequenz einer rapiden Entwicklung von Technologien im Zuge der Industriellen Revolution angesehen. Die Erfindung der Dampfmaschine und der Eisenbahnbau stehen am Anfang der Entwicklung. Die Dampfmaschine erhöht die Geschwindigkeit der Produktion und ermöglicht einen nie gekannten Produktivitätssprung. Eisenbahnen stellen in der menschlichen Geschichte eine Innovation in der Entwicklung des Verkehrs dar. Ihre Erfindung macht den Transport bequemer, sicherer und schneller. Während man zuvor viele Tage brauchte, die Waren z.B. mit Zugtieren von Hamburg nach München zu transportieren, können Waren heute per Zug innerhalb eines Tages, per Flugzeug sogar innerhalb weniger Stunden den Zielort erreichen. Was mit neuen Verkehrstechnologien transportiert wird, sind nicht nur die Waren, sondern auch Personen. Die Eisenbahn lässt den Menschen eine hohe Bewegungsgeschwindigkeit nicht nur beobachten, sondern erstmals auch im Kollektiv erleben.

Nicht zuletzt lässt sich der Fortschritt der Kommunikationstechnologien in dieser Phase als eine revolutionäre Entwicklung beschreiben. Seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts sind Informationen nicht mehr auf postalischem Wege tage- oder sogar monatelang unterwegs, um vom Sender zum Empfänger zu gelangen. Mit der Erfindung des elektromagnetischen Telegraphen können Nachrichten in Echtzeit übertragen werden, wenngleich die Botschaften noch codiert bzw. decodiert werden müssen. Sprachliche Interaktion in Echtzeit wird mit dem Telefon möglich, eine massenhafte Verbreitung von Nachrichten ermöglicht der Funk. Immer mehr Information wird

¹ Wie Paul Virilio bemerkt ist Geschwindigkeit bis heute ein wichtiges Element des Kriegs (1986a; 2001).

immer schneller abrufbar.

Neben der Entwicklung von Verkehrs- und Kommunikationstechnologien ist auch die Entwicklung des Kapitalismus in der Beschleunigungsphase von Bedeutung (vgl. Held & Nutinger, 1998). Protestantische Ethik der Geist des Kapitalismus bringen einen Zeitnutzungsimperativ hervor, Zeitverlust wird zur Sünde (Weber, 1993). Benjamin Franklins Statement „*time is money*“ ist eine Konsequenz so genannter „Zeitaskese“ und als zeitliche Disziplinierung zu verstehen. Das Leben wird zunehmend geschäftiger, Lebenstempo oder Geschwindigkeit des Lebens verändern sich (vgl. Rosa, 2005: 283 ff.). Zugleich meint „*time is money*“ auch eine Ökonomisierung von Zeit. Disziplinierung und Ökonomisierung der Zeit stellen bei Max Weber die zeitliche Dimension eines umfassenden Rationalisierungsprozesses dar. In Borscheids historischer Forschung zur Entwicklung der Ausbreitung von Geschwindigkeit spielen Rationalisierungstendenzen in der zeitlichen Dimension der Beschleunigungsphase eine spezifische Rolle. Als beste Beispiele gelten Taylorismus und darauf folgender Fordismus. Anfangs des 20. Jahrhunderts begründete der amerikanische Ingenieur Frederick W. Taylor eine nach ihm benannte Form wissenschaftlicher Betriebsführung. Dabei versucht Taylor die Effizienz betrieblicher Produktion auf dem Maximum zu steigern, indem er einzelnen Tätigkeiten im Prozess der Produktion eine bestimmte Dauer zumisst. Die Arbeiter haben nun innerhalb einer bemessenen Zeitspanne ein Soll an bestimmten Tätigkeiten zu erfüllen. Noch einen entscheidenden Schritt weiter entwickelt wird die wissenschaftliche Betriebsführung im Fordismus. Henry Ford realisiert im Automobilbau seiner Fabrik tayloristisches Arbeitsmanagement, um es schließlich zu perfektionieren. In der Folge wird rationalisiertes zeitliches Arbeitsmanagement allgemein bekannt und findet breite wirtschaftliche Anwendung. Die vom Arbeitgeber eingeforderte produktive Tätigkeit des Arbeiters erhöht sich, sie steigt mit einer Beschleunigung der Geschwindigkeit der Arbeit.

Im Zuge von Industrialisierung und Modernisierung nimmt die Wichtigkeit der Kategorie Geschwindigkeit zu, so in den erwähnten Bereichen Produktion, Transport, Kommunikation und Lebens-, sowie Arbeitstempo. Dennoch hat die Geschwindigkeit das soziale Leben von größeren Teilen der Bevölkerung noch nicht allgemein umfasst.

Trotz Eisenbahn, Automobil und Flugzeug partizipieren bis in die ersten Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg nur kleine Teile der Gesellschaft an den neuen Beschleunigungsinstrumenten, und dies nur sporadisch. Zwar kommt in den Industriestaaten bereits der größte Teil der Bevölkerung am Arbeitsplatz tagtäglich mit den Produktionsbeschleunigern direkt in Berührung, und auch im Personentransport können die meisten mit Hilfe der Eisenbahn Fahrt aufnehmen, aber der Besitz von Automobil, Telefon oder

Waschmaschine bleibt zunächst nur einer Minderheit vorbehalten. Die Motorisierung von Bevölkerung und Landwirtschaft steht noch bevor. Tempo ist noch nicht demokratisiert, doch ist der Boden bereitet und der Start erfolgt. (Borscheid, 2004: 345)

Borscheid geht davon aus, dass um 1950 die dritte Phase der Geschwindigkeitsausbreitung, die sogenannte „Tempophase“ beginnt. In dieser Phase besteht nicht nur auf Ebene bestimmter gesellschaftlicher Teilbereiche ein Zusammenhang mit Geschwindigkeit, sondern es kommt auch allgemein zur Ausweitung auf breitere Bevölkerungsschichten. Mit anderen Worten: **die Geschwindigkeit ist in der Tempophase das Hauptmerkmal der Gesellschaft, während sie in der Beschleunigungsphase zwar immer wichtiger wird, aber nur ein latentes Merkmal der Gesellschaft ist.** Der Geschwindigkeit kommt somit eine Relevanz zu, die historisch einmalig ist. Während vielleicht nur wenige Gruppen in der Beschleunigungsphase im Besitz von Telefonen sind, können alle Menschen in der Tempophase per Mobiltelefon jederzeit und nahezu ortsunabhängig sprechen. Im Vergleich zur Beschleunigungsphase kann heute auch vergleichsweise billig und einfach mit schnell fahrendem oder fliegendem Verkehrsmittel ein Fernreiseziel erreicht werden. Für Borscheid stellt die Tempophase daher eine Phase der „Demokratisierung“ von Geschwindigkeit dar. In dieser Phase wird dann auch die Relevanz von Geschwindigkeit allgemein anerkannt. Als weiterer Effekt taucht gar eine Form der Gier nach Geschwindigkeit auf. Internet-Übertragungsraten sind nie schnell genug. Produkte werden schneller durch andere ersetzt. Insofern gilt ein Sombartsches Diktum von 1913 heute umso mehr: *„Tempo, Tempo! Das ist das Losungswort unserer Zeit geworden.“* (Sombart, 1923[1913]: 228 f.)

Seit der Tempophase besteht eine allgemeine Auffassung von Geschwindigkeit als Symbol von Fortschrittlichkeit, Geschwindigkeit wird also positiv bewertet (Tomlinson, 2007: 20 ff.). Wenn man mit dem Zug sehr schnell fahren, oder per Mobiltelefon telefonieren kann, beinhaltet das eine Überwindung von Hindernissen in Raum und Zeit, sowie eine Kontrolle über die Natur. Das ist eine Entwicklungsleistung menschlicher Geschichte. Atemlose Arbeit und schnelles Lebenstempo sind Ausdruck von Fleiß und hoher Effizienz. Wurde der Geschwindigkeit durch den Futurismus und die Mittel künstlerischer Darstellung eine kulturelle Qualität erst ermöglicht, so schafft Geschwindigkeit heute fortschreitend neue Kultur. Geschwindigkeit selbst ist also ein „Kulturrevolutionär“ (Borscheid, 2004: 371 ff.). In den letzten Jahren entwickelte sich über Geschwindigkeit eine weiter führende Diskussion.

3. Kritik der Geschwindigkeit

An dieser Stelle soll eine Ausstellung die jüngste Diskussion illustrieren. Im Juni 2009 eröffnet in Lenzburg in der Schweiz „*Nonstop: Eine Ausstellung über die Geschwindigkeit des Lebens*“.² In dieser Ausstellung werden nicht nur Kunsterzeugnisse wie Malerei und Plastik ausgestellt. Vielmehr wird die Erfahrung heute allgegenwärtiger Geschwindigkeit thematisiert. Bevor der Besucher die Ausstellung betritt, muss er zunächst alle mitgeführten Gerätschaften abgeben, welche ihm die Zeit verraten können. Nichtsdestotrotz gibt es in der Ausstellung keineswegs keine „Zeit“. Vielmehr werden verschiedene „Zeiten“ repräsentiert. Zum Beispiel gibt es einen Raum, in dem das anschwellende Ticktack eines Wassertropfens – ein Mittel der Zeitmessung im alten Rom – erklingt. Jenes Ticktack des Zeitmessers erklingt heute gewissermaßen überall. So wird ständig die aktuelle Zeit angezeigt, was auch ein Empfinden von Zeitknappheit nach sich zieht, wodurch letztlich wiederum eine gefühlte Beschleunigung des eigenen Lebenstempos bewirkt wird. Daher rühren dann auch Effekte wie vermehrter Stress, erhöhte Krankheitsrisiken und mitunter die Erosion zwischenmenschlicher Beziehungen

Ein anderer Raum der Ausstellung zeigt Filmbilder von Menschen (darunter Alte, Behinderte und Kinder), die Probleme haben, unter den Bedingungen von Echtzeit und erhöhter „Geschwindigkeit“ zu handeln. Werden Geschwindigkeit und Echtzeit oft als Mittel zur Steigerung von Komfort und Bequemlichkeit beschrieben, so verdeutlichen diese Bilder des Films eine Überforderung bestimmter Bevölkerungsgruppen durch die allgemeine kulturelle Sehnsucht nach Geschwindigkeit. Kinder, alte und behinderte Menschen brauchen mehr Zeit zum Denken, Handeln und Reagieren – man könnte sagen, dass die heutige Kultur, die geprägt ist von der Sehnsucht nach Geschwindigkeit, zu Unrecht die Bedürfnisse benachteiligter Gruppen vernachlässigt.

Eine Auszeit von der Ausstellung samt der durchweg thematisierten hohen Geschwindigkeit, ermöglicht der Bereich „life time bar.“ Hier kann man langsam und leicht miteinander reden, vielleicht über eigene Erfahrungen des Lebenstempos, oder über die subjektive Geschwindigkeit des Lebens Anderer. Mit diesen langsamen Unterhaltungen über die Geschwindigkeit wird ein Bewusstsein für Langsamkeit geschaffen. Langsamkeit ermöglicht intensivierte Reden, Hören, Erleben und Genießen. Im Vergleich zur blinden Sehnsucht nach Geschwindigkeit verfügt auch Langsamkeit über eine vorzuziehenswerte Seite.

Die Ausstellung versucht den Besuchern unterschiedliche Gesichter der Geschwindigkeit nahe zu bringen, mit dem Ziel der Reflexion: Möglicherweise bringt Geschwindigkeit nicht immer wünschenswerte Effekte, Komfort oder Schönheit mit

² Die offizielle Homepage der Ausstellung siehe: <http://nonstop.stapferhaus.ch/>.

sich. Vielmehr verursacht sie auch Stress, Nervosität, Krankheitsrisiken oder gar soziale Ungleichheit und Unrecht. Jeder Mensch kann demnach der Geschwindigkeit zum Opfer fallen, ist zugleich aber auch Mittäter oder Beschleuniger in diesem ambivalenten Prozess. Dass Langsamkeit viele Vorteile bringt, ist folgerichtig die Einsicht einer „beschleunigten Gesellschaft“. (vgl. Glotz, 1999).

Ein Besuch der Ausstellung durch Marinetti hätte vermutlich interessante Folgen. 100 Jahren nach der Veröffentlichung des Manifests des Futurismus beschäftigt sich eine Ausstellung kritisch mit dem Phänomen Geschwindigkeit. Der Ausstellung kommt jedoch keine Sonderstellung zu, vielmehr ist Geschwindigkeit bereits in den vergangenen 20 Jahren kritisch reflektiert worden. Geschwindigkeitskritiker erkennen die mit Geschwindigkeit einhergehende Steigerung von Komfort und räumen ihr eine anfängliche Berechtigung als Konsequenz gesamtgesellschaftlicher Rationalisierungsprozesse ein. Allerdings wird gegenwärtigen blinden Forderungen nach einer weiteren Erhöhung von „Geschwindigkeit“ eine Absage erteilt. Geschwindigkeit überwinde nicht nur Hindernisse in Bezug auf Raum und Zeit, sondern schränke auch Zeit zum Nachdenken, zum Erleben schöner Landschaften, zum Schlafen oder zu gemeinsamen familiären Erlebnissen ein. Geschwindigkeit wäre dann nicht einfach Fortschritt, sondern ein irrationaler Kult, eine Sucht. Geschwindigkeit außer Kontrolle sei gefährlich, auch für unsere beschleunigte Gesellschaft. Milan Kundera bringt diese Zeitkritik auf einen Nenner:

[U]nsere Epoche hat sich [...] dem Teufel der Geschwindigkeit verschrieben; sie beschleunigt ihren Schritt, weil sie uns damit zu verstehen geben möchte: Sie wünscht nicht mehr, daß man sich ihrer erinnert; sie ist ihrer selbst überdrüssig; ihr ekelt vor ihr selbst; sie möchte das flackernde Flämmchen des Gedächtnisses ausblasen (Kundera, 2004: 130, Hervorh. v. Verf.).

Um gegen den Teufel der Geschwindigkeit zu kämpfen, fordern Kritiker eine Wiederentdeckung der Langsamkeit in einer beschleunigten Gesellschaft eine „Entschleunigung“ (Ebering, 1996: 14). „Die Entdeckung der Langsamkeit“ (vgl. Nadolny, 1983) bedeutet nicht, Faulheit und Ineffizienz zu Tugenden zu erheben, sondern eine Rückgewinnung von „Eigenzeit“ (Honoré, 2004). In diesem Zusammenhang müssen „slow movement“ und „Entschleunigung“ verstanden werden. In den vergangenen 20 Jahren mehren sich solche kritischen Stimmen gegenüber „Geschwindigkeit“.

Nach Fritz Reheis (2003: 15 f.) tritt der Begriff „Entschleunigung“ zum ersten Mal Anfang der 1990er Jahre in wissenschaftlichen Fachpublikationen der Evangeli-

schen Akademie Tutzing und des Wuppertal-Instituts für Klima, Umwelt und Energie auf. Gegen Ende der 1990er Jahre findet „Entschleunigung“ als Gegensatz zum Streben nach Beschleunigung allgemeine Verwendung. Unter „Entschleunigung“ versteht man den Vorzug von Langsamkeit gegenüber Schnelligkeit bzw. Beschleunigung. Entschleunigung ist heute nicht deshalb von Belang, weil technologische Geschwindigkeit Katastrophen u.ä. nach sich zieht, sondern weil **heutiges soziales Leben** zu sehr beschleunigt ist und viele negative Konsequenzen zur Folge hat. Folglich müsse man das Lebenstempo verlangsamen (z.B. Bailey, 1999; Reheis, 2003; Honoré, 2004). Kritik an der Beschleunigung kommt sowohl von Seite des wissenschaftlichen Diskurses, als auch von lebenspraktischer Seite. Drei Dimensionen von Entschleunigung können grob unterschieden werden (vgl. Honoré, 2004).

Die erste ist die **physische Dimension**. Viele empirische Untersuchungen haben darauf hingewiesen, dass ein allzu sehr beschleunigtes Lebenstempo Hauptursache von alltäglichem Stress ist und zusammenhängt mit vielen entsprechenden Krankheiten, beispielsweise Herzinfarkt (Coronary Heart Disease, CHD) oder dem Tod durch Überarbeitung (vgl. Levine, 1997; Morgenroth, 2000). Auch „Fastfood“ ist ein Produkt der beschleunigten Gesellschaft. „Fastfood“ ruft Gesundheitsrisiken hervor, weist einen zumeist hohen Fettanteil auf und wirkt evtl. krebserregend. Weiterhin ist eine zu schnelle Nahrungsaufnahme nicht gesundheitsförderlich. Anhänger von „Entschleunigung“ schlagen ein erhöhtes Bewusstsein hinsichtlich des eigenen Lebenstempos vor, also häufiger zu entspannen und Essen langsamer zu genießen (slow food). Gesundheit wird zum höchsten Imperativ erklärt, der Einfluss der Geschwindigkeit müsse reduziert werden.

Die zweite Dimension bezieht sich auf die **Lebensqualität**. Das Leben solle förderlich für Lebensqualität sein, aber ein zu schnelles Lebenstempo bringe oft großen Stress mit sich und verhindere schöne Erlebnisse. Man habe immer weniger Zeit ein gutes Buch zu lesen, gute Musik zu hören oder Museum zu besuchen. Demzufolge sei das Leben auch leer.

Unter einer **dritten Dimension** von Entschleunigung werden **sozialen Beziehungen** erfasst. Beschleunigung gefährde Zeit zum Austausch mit Familien, Freunden, Verwandten usw. Wenn Eltern den ganzen Tag arbeiten müssen und keine Zeit haben, ihren Kindern gute Erziehung zukommen zu lassen, entstehen soziale Probleme. Soziale Beziehungen würden durch Beschleunigung geschwächt, Einsamkeit aber gesteigert. Aufgrund von Einsamkeit bedienen sich Menschen virtueller zwischenmenschlicher Beziehungen im Internet, jene virtuelle Zwischenmenschlichkeit wiederum gefährde real existierende soziale Beziehungen – alles in allem ein die Einsamkeit verstärkender Teufelskreis. Geschwindigkeit zersplittert die sozialen Bezie-

hungen, weshalb Geschwindigkeitskritiker betonen, dass mehr Zeit aufgewendet werden sollte, um mit anderen zu verkehren. Menschen könnten nicht allein leben: Kenntnis anderer Menschen, wenngleich sie eines erhöhten Aufwandes an Zeit bedarf, sei auch Selbstkenntnis.

Die Beschleunigungskritik zeichnet sich im Allgemeinen weniger durch empirisch-theoretisch begründete Forschungsergebnisse, als vielmehr durch thesenhaft-anekdotalische Vorschläge und Behauptungen aus (vgl. Tomlinson, 2007). Trotzdem vermittelt sie wertvolle Einsichten bezüglich gewisser Spannungen, welche dem Begriff der Geschwindigkeit inne wohnen und stellt deutlich lebenspraktische Zusammenhänge her.

4. Die Frage der Geschwindigkeit

Wenngleich der Begriff der Entschleunigung heute eine große Rolle spielt, ist auch er natürlich nicht immun gegen Kritik. Für Geschwindigkeit sprechen genauso lebenspraktische Voraussetzungen, Menschen können heute ohne Geschwindigkeit nicht leben. Ohne schnelle Verkehrsmittel gibt es keine schnelle Fortbewegung; ohne Telefon besteht die Gefahr einer Isolation; ohne Computer bzw. Internet kann nur unter hohem Aufwand Information abgerufen werden. Verzögerung und Verlangsamung können weder zusammenhängende Probleme lösen, noch das Leben verbessern, weil Geschwindigkeit schon heute unverzichtbare Macht sei, wie Peter Weibel betont:

Krank ist nicht das ansteigende Tempo, das zweifellos alle Aspekte des zeitgenössischen Lebens bestimmt, krankhaft ist vielmehr jene Philosophie, welche die Ursachen dieser Beschleunigung nicht erkennt und die Menschheit immer wieder in ihrer Evolution bremsen möchte. [...] Beschleunigung ist also keine Pathogenie der Zivilisation, sondern Konstituens der Zivilisation. (Weibel, 1987: 9, 12)

In letzten Jahren kommt es in den Diskussionen um Geschwindigkeit zu einer Debatte zwischen Geschwindigkeits-Optimisten und Geschwindigkeits-Pessimisten (Kirchmann, 1998: 14 ff.). Vor 100 Jahren wurde Geschwindigkeit als das Schöne verehrt, 100 Jahre später ist sie zum Teufel geworden. Diese Spannung zwischen ästhetisch begründeter Verehrung und kritischer Ablehnung weist auf zu Grunde liegende gesellschaftliche Veränderungen hin, die sich in der Bewertung von Geschwindigkeit spiegeln. Die einfache Parteinahme für eine der beiden Seiten, entweder Optimismus oder Pessimismus, erweist sich als suboptimal. Beide Argumente verfügen über ein eigenes Existenzrecht, weisen aber auch Mängel auf.

Der Geschwindigkeits-Optimismus sieht Geschwindigkeit hinsichtlich einer Vielzahl gesellschaftlicher Bereiche als notwendigen Bestandteil von Entwicklungen, verneint jedoch keineswegs Gefahren. Geschwindigkeits-Pessimismus legt die Anforderung nahe, Geschwindigkeit rationaler und kritischer zu überdenken. Die Notwendigkeit von Entschleunigung bzw. „slow movement“ lässt eine bedingungslose Unterstützung von Geschwindigkeit als überkommen erscheinen.

Der Geschwindigkeits-Pessimismus betont durchaus richtig die Notwendigkeit weiterer Betrachtungen zum Thema „Geschwindigkeit“. Eben durch die geschwindigkeits-pessimistische Überlegung, **dass die Geschwindigkeit heute immer mehr gravierende soziale Probleme verursacht, wird die Geschwindigkeit zu einem wichtigen sozialen Phänomen, das in einer notwendigen soziologischen Diskussion untersucht werden muss.** Wenn der Futurismus die Geschwindigkeit vom physikalischen Bereich befreit und ihr somit soziokulturelle Bedeutung verliehen hat, dann **tragen die Kritik des Geschwindigkeits-Pessimismus und der daraus folgende Streit dazu bei, die Geschwindigkeit wegen der von ihr verursachten sozialen Probleme von einem peripheren soziokulturellen Phänomen zu einer zentralen Frage der Soziologie werden zu lassen.**

Davon abgesehen bringt die pessimistische Einstellung gegenüber der Geschwindigkeit mindestens drei Probleme mit sich.

Einmal schlagen Geschwindigkeits-Pessimisten vor, dass Menschen durch Verzögerung (bzw. Verlangsamung, Dezeleration), also mit Hilfe von Techniken der Entschleunigung gegen Geschwindigkeit bzw. Beschleunigung und für ihre Zeitautonomie kämpfen sollten³. Aber nicht alle Entwicklungsdynamik kann einfach nur gebremst werden. Auf der Autobahn mit 25 km/h zu fahren, oder ungeachtet dringender Arbeiten 8 stundenlang das Museum zu besuchen, sind offensichtlich nicht optimale Lösungsansätze. In manchen Situationen ist Beschleunigung sogar nicht einmal Gegenteil der Entschleunigung. Beschleunigung kann vielmehr mitunter Entschleunigung bedeuten. In der Langsamkeit kann Schnelle liegen. Zum Beispiel isst ein Mann zu Mittag sehr langsam („slow food“), aber er ist möglicherweise gleichzeitig sehr beschäftigt, weil er nebenbei Online-Banking betreibt. Oder jemand kann nach der eiligen Arbeit sich entspannen, also das eigene Lebenstempo verlangsamen, indem er jedoch einen beweglichen Sport bzw. einen Sport mit Schnelle beispielsweise Schwimmen treibt. Wengleich die Kritik an Geschwindigkeit teilweise berechtigt ist,

³ Bisher betrachtet man „Geschwindigkeit“, „Schnelle“ und „Beschleunigung“ als austauschbare Begrifflichkeiten (Tomlinson, 2007: 2). In Kapitel I. und II. werden auch hier „Geschwindigkeit“, „Schnelligkeit“ und „Beschleunigung“ in identischer Weise verwendet. Kapitel III. werden dann Geschwindigkeit und vermeintlich identische Begriffe (Schnelligkeit und Langsamkeit, Be- und Entschleunigung) eindeutig definiert und es wird auf Unterschiede hingewiesen.

scheint es nutzlos hier einfach Entschleunigung als Allheilmittel zu predigen. Es ist notwendig, die Geschwindigkeitsprobleme zu lösen. Aber zu Lösungen erfordert man noch mehr Überlegungen durch theoretische sowie empirische Forschungen. Sie stellt eine komplizierte Aufgabe dar, die bisher dennoch nie ernst genommen wird.

Zweitens ist Geschwindigkeit an sich eine komplexe Thematik, daher erweist sich auch die Suche nach Lösungsansätzen für ihre Probleme als schwierig. Geschwindigkeitskritiker stellen drei Dimensionen von Problemen auf, welche meistens auf Beschleunigung zurückzuführen wären. Dazu kommt, dass man schon gewohnt ist, mit Begriffen „Geschwindigkeit“ bzw. „Beschleunigung“ Problemursachen oder Merkmale von Problemen selbst zu beschreiben. Aber so wie die Entschleunigung nicht einfach Gegenbegrifflichkeit der Beschleunigung ist, ist die Beschleunigung auch nicht immer die Ursache von Geschwindigkeitsproblemen. Zu schnell zu fahren bezieht sich z.B. offensichtlich nicht direkt auf die Ursache des Herzinfarkts, auch gibt es kein direktes Verhältnis zwischen immer schnellerem Gehen und der Erosion zwischenmenschlicher Beziehungen. Hierbei wird ein Problem der Beschleunigungskritik klar: Warum können die drei Dimensionen der Probleme gleich der Geschwindigkeit zurechnet werden? Das Verhältnis von Geschwindigkeit und der vom Geschwindigkeitskritiker erwähnten Probleme ist vermutlich indirekt. Es gibt aber noch ein Vermittlungsglied. Dieses Vermittlungsglied ist das tiefere Problem und geht auf die Geschwindigkeit zurück, auch führt es uns zu problematischen sozialen Phänomenen, welche auch im „slow movement“ Erwähnung finden. **Die Geschwindigkeitskritiker haben soziale Probleme, die mit Geschwindigkeit verbunden sind, avantgardistisch dargestellt, sie bringen definitiv nicht den Kern des Problems durch.**

Das erste Problem, dass noch mehr Überlegungen durch theoretische sowie empirische Forschungen den Lösungen der Geschwindigkeitsprobleme fehlen, und das zweite, dass das Verhältnis von Geschwindigkeit und der vom Geschwindigkeitskritiker erwähnten Probleme nicht klar auseinandergesetzt wird, gehen tatsächlich auf den dritten, den grundlegendsten und wichtigsten Fehler zurück: Probleme im Hinblick auf die Geschwindigkeit sind soziale Probleme und sind somit Forschungsgegenstand der Soziologie; bis dato **fehlt jedoch ein adäquater soziologischer Begriff der Geschwindigkeit**. In der Folge des Futurismus wird die Geschwindigkeit aus der engen Umklammerung physikalischer Forschungen befreit, ihre soziokulturelle Bedeutung wird erkannt. **Zuerst sollte die soziologische Bedeutung von Geschwindigkeit ergründet werden, um dann geschwindigkeitsbezogene soziale Probleme präzise zu erläutern und Lösungsansätze aufzuzeigen.**

Vor diesem Hintergrund hat die vorliegende Arbeit das Ziel, eine grundle-

gende soziologische Theorie der Geschwindigkeit zu entwickeln. Bei der Entwicklung der Theorie ist die Hauptaufgabe eine soziologische Auseinandersetzung mit Geschwindigkeit. Mit Hilfe dieser soziologischen Theorie der Geschwindigkeit sollen auch mögliche Auswege aus Problemzusammenhängen aufgezeigt bzw. grob angedeutet werden. Diese Aufgabe wird in den folgenden Kapiteln in drei Arbeitsschritten vollzogen.

Der erste Schritt ist eine soziologische Definition der Geschwindigkeit. Dieser Teil besteht aus zwei Kapiteln.

Wie oben erwähnt, verwendet man heute gewohnt „Geschwindigkeit“ zur Beschreibung komplexer sozialer Probleme. Dabei aber bleibt die Bedeutung von Geschwindigkeit sehr vage. Im Zuge der Debatte über Geschwindigkeit haben einige Sozialwissenschaftler in den letzten Jahren versucht, Geschwindigkeit theoretisch zu analysieren. Eine Bestandsaufnahme vergangener Forschung ist sowohl notwendige Vorarbeit, wie auch relevanter Ausgangspunkt für die Theorieentwicklung. Diese Bestandsaufnahme wird im **zweiten Kapitel** erfolgen, wobei drei Richtungen sozialwissenschaftlicher Geschwindigkeitsanalysen unterschieden werden. Eine erste Richtung beruht auf Paul Virilios Forschungen. Virilio gilt meist als einer der Ersten, die unter sozialwissenschaftlichen Aspekten Geschwindigkeit analysierten. Seine Analyse eröffnet sowie beeinflusst die folgenden Forschungen zur Geschwindigkeit. Für Virilio hängt Geschwindigkeit eng mit Technologien der Beschleunigung zusammen, deren Ziel die Bewältigung von Raum und Zeit darstellt. Dennoch akzeptieren viele Sozialwissenschaftler nicht die Perspektive eines technologischen Determinismus. Daraus ergibt sich die zweite Richtung, die Geschwindigkeit als eine zeitlich-räumliche Kompression darstellt und weniger Technologie als vielmehr verschiedene politisch-ökonomische oder kulturelle Ursachen voraussetzt. In diesem Feld hat sich eine Vielzahl von Argumenten herausgebildet, was den Begriff der Geschwindigkeit nicht klarer macht. Daher wird noch eine dritte Richtung sozialwissenschaftlicher Analyse herangezogen, die von Hartmut Rosa begründet wurde. Rosa hat erstmals eine heterogene Betrachtung von Geschwindigkeit vorgenommen und dabei verschiedene Geschwindigkeiten unterschieden. Nach Rosa ist Geschwindigkeit eine Darstellung der Veränderung von Zeitstrukturen in der Moderne. Sie wird somit zum gesellschaftlichen Merkmal bei gleichzeitig ablaufenden Modernisierungsprozessen.

Der Geschwindigkeitsbegriff wird um eine weitere Facette bereichert, indem die Geschwindigkeit als Merkmal der Gesellschaft selbst angesehen wird. Folglich wird Beschleunigung **der** Gesellschaft selbst, anstatt bloß Beschleunigung **in** der Gesellschaft beschreibbar. Selbst Rosa gibt jedoch letztlich keine zufrieden stellende Definition von Geschwindigkeit: Wenn Geschwindigkeit signifikantes Merkmal von „Ge-

sellschaft“ selbst ist, was ist sie eigentlich? **Im dritten Kapitel** werde ich mit einigen Überlegungen und in Anlehnung an eine zeitsoziologische Perspektive argumentieren: Sicher stellt die Geschwindigkeit der Gesellschaft auch eine Veränderung der Zeitstruktur dar. Aber unter soziologischen Aspekten kann Zeit weder als überwiegend physikalisches oder philosophisches Problem, noch als objektive oder subjektive Tatsache angesehen werden. Vielmehr steht eben der soziale Charakter, die „soziale Zeit“ im Hauptfokus des Interesses. Soziale Zeit ist qualitative Zeit. Strukturierend für „soziale Zeit“ sind eine bestimmte Lage der Gesellschaft und bestimmte strukturell institutionalisierte Formen von Zeit – die Geschwindigkeit der Gesellschaft ist eine bestimmte Form der sozialen Zeit, das heißt: eine „**soziale Geschwindigkeit**“. Man sollte qualitative soziale Geschwindigkeit von quantitativer physikalischer Geschwindigkeit unterscheiden. Soziale Geschwindigkeit ergibt sich aus einer bestimmten veränderten Zeitstruktur, die als eine Veränderung konkreter Institutionen in Bezug auf die Zeit beobachtet werden kann. Aus einer Analyse veränderter Zeitstrukturen sind elementare Merkmale sozialer Geschwindigkeit zu gewinnen.

Der Unterschied zwischen physikalischer und sozialer Geschwindigkeit wird am Ende des ersten Teils in einem Exkurs verdeutlicht. Dabei wird Verkehr als Beispiel für eine Erhöhung der Geschwindigkeit der Gesellschaft angeführt. Eine intensivere Beschäftigung mit der Verkehrsproblematik ergibt im wesentlichen, dass die durch den Verkehr gesteigerte Geschwindigkeit weniger die Dauer der Bewegung eines Verkehrsmittels betrifft (physikalische Dimension), sondern vor allem eine handlungsbezogene, verkehrssystemische Kooperation darstellt (soziale Dimension). Diese Betonung der sozialen Dimension von Geschwindigkeit vernachlässigt ausdrücklich die physikalische Dimension von Geschwindigkeit, um die folgende soziologische Untersuchung zu ermöglichen.

Nach einer Definition sozialer Geschwindigkeit folgen ein zweiter und dritter Schritt. Im zweiten Schritt wird eine Veränderung der Zeitstruktur geschildert. Die Zeitstruktur wird unterschieden in Alltagszeitstruktur und Lebenszeitstruktur, Veränderungen beider Formen werden jeweils im vierten und fünften Kapitel erläutert. Unterschiede dieser Formen von Zeitstrukturen wurden bereits in vergangenen Analysen ausgiebig dargestellt. Die in diesem Rahmen vorgenommene Analyse soll vielmehr herausstellen, dass beide Formen der Veränderung von Zeitstrukturen ähnliche Ursachen und Konsequenzen haben. Sie lassen soziale Geschwindigkeit von einem gesellschaftlich latenten Phänomen in der sogenannten Beschleunigungsphase zu einem Hauptmerkmal gesellschaftlicher Entwicklung in der Tempophase werden. Die Schilderung der Veränderung von Zeitstrukturen bereitet die Grundlagen für eine Analyse elementarer Merkmale sozialer Geschwindigkeit.

Als dritter Teil werden im sechsten Kapitel elementare Merkmale sozialer Geschwindigkeit dargestellt, um schließlich im siebten Kapitel auf durch soziale Geschwindigkeit verursachte Probleme hinzuweisen. Die Veränderung der Zeitstruktur stellt sich tendenziell als Wandel von standardisierten zu flexibilisierten Formen dar, wobei soziale Geschwindigkeit in der flexibilisierten Zeitstruktur aufgrund dreier veränderter elementarer Merkmale der Zeitform an Wichtigkeit gewinnt: **Kairologisierung der Zeit**, **situierte Gleichzeitigkeit** und **Normalisierung des Risikos**. Mit einer deutlichen soziologischen Definition und Analyse der elementaren Merkmale wird soziale Geschwindigkeit grundlegend soziologisch evaluiert, wobei zwei relevante soziale Probleme präzise herausgestellt werden können: Die Problembereiche von Zeitgerechtigkeit und Risiko. Bezüglich der Risikothematik existiert bereits eine große Fülle soziologischer Untersuchungen, die auch unter dem Terminus „Risikosoziologie“ gefasst werden. Wogegen dieser Teil hier eher vernachlässigt wird, können in Bezug auf die Thematik Zeitgerechtigkeit mit einer Theorie sozialer Geschwindigkeit neue Wege aufgezeigt werden. Wenngleich unter Berücksichtigung auf den zur Verfügung stehenden Raum vielleicht weniger Universallösungen zur Problematik von Zeitgerechtigkeit angeboten werden können, so versuche ich mit einer Theorie sozialer Geschwindigkeit Grundbegriffe einer **Ökologie der Zeit** aufzustellen. Diese zeitökologische Perspektive bietet Anknüpfungspunkte für mögliche anschließende Forschungsvorhaben und stellt insofern eine Überleitung zu weiteren soziologischen Geschwindigkeitsforschungen dar. Eine soziologische Geschwindigkeitstheorie soll die Analyse gesellschaftlicher Realität weiter vertiefen, vorliegende Dissertation möchte dazu einen Beitrag leisten.

Im nächsten Kapitel erfolgt eine Bestandsaufnahme bisheriger sozialwissenschaftlicher Beiträge zur Analyse von Geschwindigkeit.

Kapitel II

Paradigmen sozialwissenschaftlicher Geschwindigkeitsforschung – eine kritische Bewertung

Im letzten Kapitel habe ich betont, dass Geschwindigkeit als Folgeerscheinung des Futurismus von ihrem Ruf als vermeintlich rein physikalisches Phänomen befreit wird und als allgemeine Erfahrung sozialen Lebens angesehen, sowie entsprechend kulturell thematisiert wird. Die Geschwindigkeit, inklusive ihrer drei von Peter Borscheid unterschiedenen Phasen der Ausbreitung (Startphase, Beschleunigungsphase und Tempophase), sollte nicht mehr von der Soziologie vernachlässigt werden.

Trotzdem hat die Soziologie Geschwindigkeit seit ihrer Begründung als Thema vernachlässigt. Ganz abwesend ist sie in der soziologischen Analyse freilich nie, zahlreiche klassische Schriften implizieren geschwindigkeitstheoretische Annahmen.⁴

Allerdings ist Geschwindigkeit nie wirklich Hauptthema soziologischer Forschung, vielleicht auch weil sie in der „Beschleunigungsphase“ nur eine latente gesellschaftliche Charakteristik darstellte. Lange Zeit erschwerte eine eher stiefmütterliche Behandlung durch die Sozialwissenschaften und der daraus resultierende Mangel an Tradition sozialwissenschaftlicher Geschwindigkeitsforschung, einen Ausgangspunkt für Untersuchungen zu finden.

Erst in den letzten 30 Jahren tauchen einige Forschungsprojekte auf, in denen die Geschwindigkeit eine zentrale Rolle spielt. Diese Untersuchungen stellen eine bedeutende Akkumulation vorhandenen Wissens dar, bringen allerdings auch zahlreiche vermeidbare Probleme mit sich. Eine kritische Überprüfung vorhandener Positionen bietet sich für das vorliegende Arbeit als thematischer Ausgangspunkt an.

In der Forschung zur Geschwindigkeit gilt der französische Sozialwissenschaftler Paul Virilio ohne Zweifel als wichtigster Theoretiker, er bestimmt nachhaltig die

⁴ In Bezug auf die ausführliche Diskussion eines impliziten Geschwindigkeitsbegriffes in den klassischen Forschungen der Soziologie siehe Rosa, 2005, insb. S. 89 ff.

sozialwissenschaftliche Diskussion von Geschwindigkeit. Wenngleich Geschwindigkeit auch Erwähnung in sozialen Theorien unterschiedlicher Provenienz findet, beispielsweise die „Schnelligkeit“ in Niklas Luhmanns Systemtheorie sei hier erwähnt (Luhmann, 1984), so stellt Geschwindigkeit dabei kein Hauptthema dar und provoziert auch keine tiefer gehende Auseinandersetzung. Daher konzentrieren sich die folgenden kritischen Anmerkungen hauptsächlich auf Überlegungen, die von Virilio selbst und danach mehr oder weniger unter seinem Einfluss entwickelt wurden.

Im ersten Abschnitt dieses Kapitels wird Virilios Dromologie zunächst kritisch überprüft.

Virilio betrachtet Geschwindigkeit als ein bestimmtes Verhältnis zwischen Zeit und Raum, wie es auch die physikalischen Wissenschaften tun. Geschwindigkeit wird als eine technologische Operation betrachtet, jedoch – wie der zweite Abschnitt zeigen wird – geben sich einige Wissenschaftler nicht mit dieser Sichtweise zufrieden. Sie versuchen die Gefahren eines so genannten technologischen Determinismus zu umgehen, indem sie eher auf kulturelle Aspekte oder eine kapitalistische Produktionsweise als Hintergrund von Geschwindigkeit eingehen.

Viele wichtige Beiträge knüpfen an diese Überlegungen an, trotzdem kann ein Missverhältnis oder ein Ungleichgewicht zwischen Zeit und Raum in Bezug auf die Bewertung von Geschwindigkeit festgestellt werden. So spielt das zeitliche Element häufig eine wichtigere Rolle als das räumliche. Im letzten Abschnitt dieses Kapitels werden bestehende Arbeiten mit der Forschungsorientierung Geschwindigkeit reflektiert, die von einer Diskussion der Zeit ausgehen.

1. Dromologie

Keine sozialwissenschaftliche Untersuchung von Geschwindigkeit kommt heute ohne die Erwähnung Virilios aus. Selbst wenn Virilio nicht der erste Sozialwissenschaftler ist, der sich mit Geschwindigkeit beschäftigt, so ist er doch der erste, der Geschwindigkeit zu einem veritablen Forschungsthema werden lässt. Er gilt als Begründer der „Dromologie“. „Dromologie“ leitet sich begrifflich von den altgriechischen Wörtern „dromos“ (Rennbahn) und „logos“ (Wissenschaft) ab, bezeichnet also „eine Wissenschaft der Geschwindigkeit“. Wenngleich Virilio als einziger Vertreter der „Dromologie“ gilt, ist seine umfangreiche Theorie von großer Wichtigkeit für die Geschwindigkeitsforschung.

Für Virilio ist menschliche Geschichte ganz wesentlich mit der Entwicklung der Geschwindigkeit verbunden (Virilio, 1991a: 7). Ähnlich wie Borscheid unterscheidet

Virilio verschiedene Entwicklungsphasen der Geschwindigkeit im Laufe voranschreitender menschlicher Geschichte. Vor der Industriellen Revolution hängt Geschwindigkeit von natürlichen Kräften ab, basiert also beispielsweise auf dem Einsatz menschlicher oder tierischer Körper, Windenergie usw. Im Zuge der Industriellen Revolution sind rasende Fortschritte auf dem Gebiet der Geschwindigkeit Resultat technologischer Innovation. Beschleunigungstechnologien wie die Dampfmaschine in der Produktion und die Lokomotiven im Verkehr, ermöglichen das Erreichen bis dato unbekannter Geschwindigkeiten.

Der Fortschritt von Beschleunigungstechnologien wie die Erfindung der Dampfmaschinen revolutioniert deshalb bestehende Formen technischer Ausstattung, weil die Natur überwindende Geschwindigkeit in alle Bereiche der Gesellschaft eindringt. Folglich sieht Virilio, keine „Industrielle Revolution“, sondern vielmehr eine „Dromokratische Revolution“ vorliegen (Virilio, 1986a: 46). Obschon bei der Industriellen (bzw. der Dromokratischen) Revolution Technologien eine besondere Schnelligkeit verursachen, ist die Geschwindigkeit dabei für Virilio noch begrenzt. Erst mit der Vervollkommnung der Technologien der Echtzeitkommunikation beginnt der große Siegeszug der Geschwindigkeit. Technologien der Echtzeitkommunikation beruhen auf Lichtgeschwindigkeit, gewissermaßen eine neue Qualität der Geschwindigkeitsentwicklung. Deshalb bezieht sich die Geschwindigkeit in der Epoche der Echtzeitkommunikation nicht auf Schnellig- oder Langsamkeit, vielmehr ist sie absolute statt relative Geschwindigkeit (Virilio, 1991a: 20).

Die bei Virilio und Borscheid vorgenommenen Unterscheidungen von Entwicklungsphasen der Geschwindigkeit ähneln sich bis zu einem gewissen Grade. Im Unterschied zu Borscheid thematisiert Virilio aber nicht die Zunahme der Wichtigkeit von Geschwindigkeit als Begrifflichkeit im historischen Prozess. Vielmehr handelt Virilios Theorie weitgehend und hauptsächlich davon, wie die (vor allem technologische) Geschwindigkeit **Lebenswelt** und **Lebensweise** verändert.

Die auf Geschwindigkeit zurückzuführenden Veränderungen der Lebenswelt, betreffen zunächst eine räumliche Dimension.

Virilios Forschungsinteresse an der Geschwindigkeit ist auch Resultat von Erfahrungen, die er als Kind im Zweiten Weltkrieg mit dem deutschen Blitzkrieg macht (Der Derian, 1998: 16). Aufgrund seiner Kindheitserfahrungen bleibt der Krieg einerseits ein wichtiges Thema im Rahmen seiner Arbeiten, außerdem vermittelt ihm der Krieg eine Ahnung von der Macht der Geschwindigkeit (Virilio, 1986a; vgl. Armitage, 1999a). Nicht nur indem die militärischen Kräfte zusammengehalten werden und in organisierten Verbänden auftreten, erreichen sie eine möglichst hohe Kampfkraft,

sondern auch, indem sie sich ständig in Bewegung halten. Um diesen geschwindigkeitsrelevanten Aspekt zu sichern, muss weniger explizit militärisches Terrain okkupiert werden, sondern vielmehr Straßen und so etwas wie Bewegungs- oder Geschwindigkeitsräume. Gleichzeitig sind Straßen dabei nicht nur fürs Militär, sondern auch für die Massen von Bedeutung. Demonstrationen und Revolutionen setzen eine Besetzung der Straßen durch die Massen voraus, dort wird Geschwindigkeit gewonnen und es entwickelt sich eine Dynamik, welche die bestehende städtische Ordnung zu erschüttern vermag. Geschwindigkeit ist dabei nicht nur auf eine Okkupation der Strassen innerhalb der Stadt zurückzuführen. Mit der Erfindung schnell fahrender bzw. fliegender Verkehrsmittel wie beispielsweise Lokomotive, Automobil und Flugzeug, beginnt gleichzeitig die erste Revolution der Geschwindigkeit (Virilio, 1991a; vgl. Virilio, 1986a).

Ogleich die Okkupation bzw. die Überwindung des Raums in Virilios Dromologie einen wichtigen Anfang darstellt um zu zeigen, dass Geschwindigkeit die Lebenswelt ändert, liegt Virilios eigentliches Hauptaugenmerk vielmehr auf einer zweiten Revolution der Geschwindigkeit, nämlich dem Auftauchen universaler Technologien der Echtzeitkommunikation (vgl. Lash, 1999: 289). Die Technologien der Echtzeitkommunikation wie Telefon, Handy, Satellit und vor allem Computer bzw. Internet beruhen auf Lichtgeschwindigkeit und operieren deshalb, wie oben erwähnt, mit schnellster bzw. absoluter Geschwindigkeit.

Die von der Lichtgeschwindigkeit verursachte Veränderung der Lebenswelt stellt sich auf zweierlei Seiten dar. Einerseits wird der „Raum (der Erde)“ von der Lichtgeschwindigkeit nicht überwunden, sondern gewissermaßen vernichtet. Andererseits vernichtet die Lichtgeschwindigkeit darüber hinaus auch die „Zeit“. Bei der absoluten Geschwindigkeit greift weder das räumliche, noch das zeitliche Intervall, sondern nur das dritte Intervall – das Intervall der Lichtgeschwindigkeit (Virilio, 1999). Raum wird nur durch Licht auf dem Bildschirm erzeugt. „Dort“ und „Hier“ beschreiben folglich keinen Unterschied mehr (Virilio, 1991b). Die Technologien der Echtzeitkommunikation eliminieren außerdem „Vergangenheit“ und „Zukunft“, vernichten herkömmliche „Dauer“. Alles besteht fortan nur mehr als „Gegenwart“.

*Heutzutage ist der Bildschirm der echtzeitlichen Fernsehsendungen kein monochromer Filter mehr, so wie es noch der Filter der Fotografen war, der nur eine Farbe aus dem natürlichen Spektrum des Sonnenlichts hindurchlässt, sondern ein **monochromer** Filter, der nur die Gegenwart sichtbar macht. Eine **intensive Gegenwart**, das Ergebnis der Höchstgeschwindigkeit der elektromagnetischen Wellen, die sich nicht mehr in die chronologische Zeit – Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft – einschreibt,*

sondern in die chronoskopische Zeit: unterbelichtet, belichtet, überbelichtet. (Virilio, 1999: 45, Hervorh. v. Original)

Schließlich existiert in der Lebenswelt nur noch eine Zeit: Eine auf der Lichtgeschwindigkeit beruhende „Echt-Zeit“ (Ebd.); nur ein Raum, also ein „Geschwindigkeitsraum“, der aufgrund der Vernichtung der Dauer über keine Zeitdimension, sondern nur über die Licht- bzw. Geschwindigkeitsdimension des Bildschirms verfügt (Virilio, 1991b).

In Virilios Theorie führt die Lichtgeschwindigkeit neben der Änderung der Lebenswelt auch zu Änderungen der Lebensweise. Wenn der Geschwindigkeitsraum den echten Raum der Erde ersetzt, gibt es folglich keinen authentischen räumlichen Bezugspunkt mehr (Virilio, 1997; 1999). Die Erlebnisse der Umwelt, der Reise, und endlich des eigenen Körpers verlieren an Unmittelbarkeit.

In dem Maße, in dem die Geschwindigkeit steigt und die „Kontrolle“ die Umwelt abzulösen sucht, ersetzt die Realzeit der Interaktivität endgültig den realen Raum der körperlichen Aktivität... (Virilio, 1997: 134)

Bei der Lichtgeschwindigkeit verbleibt nur die Sicht, weil einzig das Auge das Licht wahrnehmen kann (Virilio, 1986b; 1989). Weiterhin ermöglichen es Technologien der Echtzeitkommunikation den Menschen bloß stillstehend irgendeinen Zielort zu erreichen. Menschen können also durch „Telepräsenz“ überall sein (Virilio, 1997).

Aber umgekehrt bedeutet das auch, dass man heute ohne diese Technologien nirgendwohin gehen kann und auch weniger zu tun vermag. Technologien sind nicht, wie Marshall McLuhan (1964) konstatiert hat, lediglich „Extensionen“ der Menschen, sondern haben sich bereits zu unerlässlichen „Prothesen“ des Menschen entwickelt (Virilio, 1986b). Anders ausgedrückt wird der Mensch von Technologien kolonisiert, Technologien konstruieren Erlebnisse der Umwelt (Virilio, 1991a; 1999). Die Menschen besitzen folglich keine Technologien, weil sie selbst die Technologien sind (Virilio, 1991a); sie befinden sich in keiner Umwelt, weil sie selbst die Umwelt sind (Virilio, 1999); und schließlich: Sie haben keine Geschwindigkeit, weil sie selbst die Geschwindigkeit sind (Virilio, 1986b).

Außer dem Geschwindigkeitsraum ändert die Geschwindigkeit durch die Vernichtung der Dauer auch die zeitliche Dimension der Lebensweise. Wegen der Geschwindigkeit hat man immer weniger oder gar keine Zeit mehr zu denken und zu reagieren. Damit kann dann nicht länger durch Nachdenken, Kommunikation und Übereinstimmung langsam und rational entschieden werden. Die Geschwindigkeit kürzt abrupt alle rationalen Entscheidungsprozesse ab und wird zur einzigen Macht.

Es gibt deshalb keine Demokratie mehr, sondern nur die „Dromokratie“, also die Herrschaft der Geschwindigkeit (Virilio, 1986a; 1997). Mangels der Zeit verliert man allmählich die Fähigkeit, auf Unfälle gelassen zu reagieren. Außerdem ist man wegen der Evolution von Beschleunigungstechnologien auch mit immer mehr Unfälle konfrontiert, da irgendeine Technologie über die eigene Struktur des Unfalls latent verfügt: Mit der Erfindung des Automobils wird gleichzeitig der Autounfall erzeugt; die Erfindung des Flugzeugs erfindet gewissermaßen den Flugzeugabsturz. Im Unterschied zur von Beschleunigungstechnologien erzeugten relativen Geschwindigkeit werden Unfälle über die Technologien der Echtzeitkommunikation endlich überall erfahrbar – sie werden allgegenwärtig. Oder in Virilios Worten – die absolute Geschwindigkeit führt zum allgemeinen Unfall:

*Der Übergang von der Urbanisierung des Realraums der Ländergeographie zur Urbanisierung der Echtzeit der internationalen Telekommunikation führt dazu, dass der „Welt-Raum“ der Geopolitik seine strategische Vorrangstellung Schritt für Schritt an die „Welt-Zeit“ einer chrono-strategischen Nähe abtritt, die weder Aufschub duldet noch über einen Antipoden verfügt. Allerdings bedingt die **Metropolitik**, die aus dieser plötzlichen Einzigartigkeit der Welt-Zeit der unmittelbaren Telekommunikation hervorgeht, das Auftauchen einer letzten Form des Unfalls: Während die Menschen mit dem Primat der lokalen Raumzeit noch der Gefahr eines **spezifischen** und genau zu situierenden Unfalls ausgesetzt waren, sind wir alle mit dem Anbruch der Welt-Zeit der Gefahr eines **allgemeinen Unfalls** ausgesetzt (genauer gesagt, wir laufen Gefahr, durch ihn der Überbelichtung ausgesetzt zu sein). (Virilio, 1999: 98, Hervorh. v. Original)*

Virilio geht nicht alleine auf eine Veränderung von Lebenswelt und Lebensweise ein. Seine Theorie impliziert nach wie vor eine kritische Perspektive. Der allgemeine Unfall ist dabei offensichtlich die schlimmste negative Konsequenz von Geschwindigkeit. Der zweite Golf-Krieg 1990 und der Börsenkrach an der Wall Street 1987 sind zwei Beispiele dafür, die Virilio oft anführt (z.B. Virilio, 1991a; 1997; 1999). Beim zweiten Golf-Krieg wird die Präsenz des Kriegs wie nie zuvor gewährleistet durch CNN, das in Echtzeit weltweit überträgt. Der Krieg geschieht somit nicht nur im Irak und in Kuwait, sondern auch auf Bildschirmen in der ganzen Welt. Durch die Lichtgeschwindigkeit wird er für Virilio zum „Weltkrieg“, alle Menschen werden gezwungenermaßen mit dem Krieg zu konfrontiert.

Der Börsenkrach der Wall Street verbreitet sich per Internet in kurzer Zeit weltweit. Durch beide Beispiele betont Virilio, dass der "allgemeine Unfall" dank der Ge-

schwindigkeit alle Menschen betrifft; niemand kann sich ihm entziehen⁵.

Darüber hinaus sorgt sich Virilio auch um die Konsequenzen dieser zeitlichen und räumlichen Vernichtung. Die Vernichtung von Zeit und Raum bedeutet nicht, dass Zeit und der Raum der Erde nicht länger existieren. Sie existieren noch, werden aber durch Echtzeit und Geschwindigkeitsraum „ersetzt“ (Armitage, 1999b). Dieser Ersatz verschmutzt während der Ausbreitung der Hochgeschwindigkeitstechnologien erst die authentische Umwelt sowie das Erlebnis von Wirklichkeit und wirkt sich auch negativ auf die körperliche Dynamik der Menschen aus (Virilio, 1999).

Wenn Geschwindigkeit diese Nachteile auslöst, sollte man sich gegen Hochgeschwindigkeit einsetzen? Paradoxerweise sieht Virilio das nicht so. Für ihn ist Geschwindigkeit heute bereits eine unverzichtbare Macht. Jemand, der über eine langsamere Geschwindigkeit verfügt oder gänzlich still bleibt, wird von einer beschleunigten Gesellschaft isoliert und ausgeschlossen – je schneller desto mächtiger. „*Stillstand bedeutet den Tod.*“ (Virilio, 1986b: 93) Somit stellt die Geschwindigkeit heute auch einen Teufelkreis dar. Schnelligkeit bringt Nachteile, jedoch können diese Nachteile nur durch eine schnellere Geschwindigkeit gemindert werden, wenngleich diese schnellere Geschwindigkeit auch neue Nachteile verursacht. Virilios Dromologie erzählt, wie Geschwindigkeit sich von einem relativen zu einem absoluten Zustand entfaltet, wie sie die Lebenswelt, die Lebensweisen ändert und Probleme hervorruft. Aber sie stellt auch eine pessimistische Theorie insofern dar, als dass sie keine positiven Lösungsvorschläge angesichts der Geschwindigkeitsprobleme anbietet (Kirchmann, 1998).

Virilio nimmt in vielen Bereichen Einfluss, so ist beispielsweise sein Beitrag zur Kunst- und Medienwissenschaft in einem Zug mit Jean Baudrillard oder Peter Weibel zu nennen (Ebd.; vgl. Glotz, 1999). Dass die Geschwindigkeit der demokratischen Entscheidungsfindung Schaden zufügen kann, wird auch durch Virilios Impulse zu einem zunehmend wichtigeren Forschungsthema im politikwissenschaftlichen Bereich (z.B. Ebering, 1996; Scheurman, 2004; Hassan, 2009). Wenn die Philosophie über den Zusammenhang von Zeit, Raum und Lebenswelt diskutiert, wird heute die Geschwindigkeit nicht mehr vernachlässigt (z.B. Stiegler, 1998). Für die vorliegende Arbeit leistet Virilio den größten Beitrag, indem er mit seiner Theorie auf **das Verhältnis zwischen Geschwindigkeit und der Veränderung sozialen Lebens** hinweist. Die Geschwindigkeit ist im Anschluss an Virilio definitiv als wichtige Kategorie heutigen sozialen Lebens zu sehen.

⁵ Auf den Begriff des Unfalls und den zusammenhängenden Begriff des Risikos geht die vorliegende Arbeit später auch ein. Siehe Kapitel VI, 1, 1.3 und vgl. 2, 2.3.

Von diesem Beitrag abgesehen, vermag Virilios Theorie jedoch vor allem aufgrund zweier Probleme bei der Entwicklung einer soziologischen Geschwindigkeitstheorie nur begrenzte Hilfe zu leisten

Das erste Problem ergibt sich aus der zu losen Struktur der Argumentation und der Undeutlichkeit seiner Begriffe (Crogan, 1999). Virilio lässt in seiner Theorie Behauptungen oft keine genügend ausführlichen Erklärungen folgen, weil er glaubt, dass ein „Vorschlag“ oft besser und wichtiger ist, als eine bloße „Auseinandersetzung“ (Virilio und Lotringer, 1983: 38). Tatsächlich vermag Virilios pessimistische Theorie wenig positive Vorschläge zu machen, der Mangel an Auseinandersetzung mit den eigenen Behauptungen fördert die Undeutlichkeit. Diese Undeutlichkeit führt dazu, dass die Vielfältigkeit der Beschleunigungstechnologien sowie der Unterschied zwischen ihnen in Virilios Theorie vernachlässigt werden. Zum Beispiel behauptet Virilio, dass die relative Geschwindigkeit mit der Erfindung der Dampfmaschine während der Industriellen Revolution als die erste Stufe der Geschwindigkeitsrevolution einhergeht. Jedoch verfügt die sogenannte relative Geschwindigkeit über unterschiedliche Wirkungen. Die Dampfmaschine, die im Produktionsprozess eingesetzt, verkürzt die Zeit der Produktion; in der Dampflokomotive trägt sie zur schnellen Überwindung von Raum und zum Transport von Gütern und Personen bei. Die Produktion und die Transport sind ersichtlich zwei unterschiedliche Sachen. Virilio erklärt nicht, welche Beschleunigungstechnologie und welche relative Geschwindigkeitsart der Beschleunigungstechnologien er meint.

Weil Virilio betont, dass die Technologien der Echtzeitkommunikation aufgrund ihrer erhöhten Möglichkeiten der zeitlichen sowie räumlichen Vernichtung als zweite Revolution der Geschwindigkeit angesehen werden können, könnte es sein, dass er sich nur auf Geschwindigkeit in Zeit und Raum konzentriert. Insoweit diskutiert er nur über die Geschwindigkeit des Verkehrsmittels als erste Revolution der Geschwindigkeit. Aber die Geschwindigkeit des Verkehrsmittels und die der Echtzeitkommunikation liegen nicht in zwei nacheinander folgenden Phasen technischer Evolution. Weiterhin ersetzt die Bedeutung der absoluten Geschwindigkeit keineswegs die der relativen. Stattdessen entwickeln sich beide Größen beinahe parallel. Die erste öffentliche Eisenbahn, die Passagiere befördert, fährt im Jahre 1825 (Merki, 2008). Ungefähr 1840 wird erstmals der Einsatz telegraphischer Technik zur Überbrückung einer längeren Distanz vorgenommen, was die nachfolgende Entwicklung der Echtzeitkommunikation entscheidend beeinflusst (Flichy, 1994). In den meisten Fällen findet die Telegraphie zunächst nur Anwendung für Kommunikation zwischen Bahnhöfen. Das bedeutet, dass sich zu Beginn der Entwicklung von Verkehr und Echtzeitkommunikation relative und absolute Geschwindigkeit relativ ähnlich entwickeln. Bis heute

nehmen die Technologien der Echtzeitkommunikation zwar großen Einfluss, verringern aber nie die Wichtigkeit der relativen Geschwindigkeit des Verkehrsmittels. Die Technologien der Echtzeitkommunikation können Informationen in Echtzeit übertragen, dabei ist es ihnen aber offensichtlich unmöglich materielle Güter in gleicher Geschwindigkeit zu transportieren. Virilios Behauptung, dass absolute Geschwindigkeit heute bereits körperliche Dynamik verringert, erscheint unwahrscheinlich. Praktisches Erleben in sozialen Milieus kann nicht einfach durch den Geschwindigkeitsraum des Bildschirms ersetzt werden (vgl. Schulze, 2005). Selbst wenn die Technologien der Echtzeitkommunikation in gewisser Hinsicht neue Veränderungen der Lebenswelt bzw. –weise mit sich bringen, so werden Unterschiede zwischen verschiedenen Arten der Technologien der Echtzeitkommunikation auch von Virilio vernachlässigt (vgl. McQuail, 2000). Mittels Telefon kann in Echtzeit miteinander kommuniziert werden, aber nur durch Stimme und nur zwischen zwei telefonierenden Personen. Der Rundfunk stellt ein Massenmedium dar, kann aber kein Bild senden. Das Fernsehen kann zwar ein Bild bieten, aber die Kommunikation verläuft auch hier eindimensional. Im Computer bzw. Internet entfaltet sich virtueller Raum multimedial, wobei die entsprechenden Bedingungen von Software- und Hardwaregeräten jedoch meist noch sehr stark beansprucht werden. Nicht alle Technologien der Echtzeitkommunikation können den Menschen „telepräsent“ sein lassen. Virilio übertreibt bestimmte Phänomene bestimmter Technologien der Echtzeitkommunikation, ohne die Unterschiede zwischen den Arten der Technologien der Echtzeitkommunikation zu berücksichtigen. Er vernachlässigt auch eine mögliche Weiterentwicklung von Beschleunigungstechnologien, die heute bereits existieren und eine wichtige Rolle spielen. Diese Fehler lassen Virilios Standpunkt zum Verhältnis von Geschwindigkeit und Veränderungen sozialen Lebens undeutlich erscheinen. Geschwindigkeit spielt in diesem Zusammenhang zwar eine wichtige Rolle, aber welche Form der Geschwindigkeit auf was für eine Kategorie des sozialen Lebens Einfluss nimmt, oder ob es ein identisches grundlegendes Element zwischen verschiedenen Geschwindigkeiten gibt (so z.B. zwischen relativer oder absoluter Geschwindigkeit, Geschwindigkeit des Verkehrsmittels, des Internet, des Handys o.ä.) – zu diesen Fragen weiß Virilio keine Antwort.

Das zweite Problem in Virilios Theorie geht auf eine Reduzierung von Ursachen und Konsequenzen von Geschwindigkeit zurück. Virilio hat betont, dass seine Analyse der Geschwindigkeit auf der Wissenschaft der Physik beruht (Der Derian, 1998: 7). Bei Virilio wird Geschwindigkeit im Wesentlichen als technologische Operation betrachtet, Geschwindigkeit führt direkt zur Überwindung bzw. Vernichtung physikalischer Zeit und physikalischen Raumes. Die Veränderungen sozialen Lebens sind unmittelbare Konsequenz technologischer Ursachen. Da Virilio aber nicht bloß physikalische Phänomene, sondern auch das eng mit der Geschwindigkeit zusammenhängen-

de soziale Leben thematisiert (vgl. Virilio, 1999: 23), begrenzt die strenge physikalische Wissenschaft folglich die Analyse sozialen Lebens. Denn Geschwindigkeit im sozialen Leben wird nicht unbedingt erst durch Technologien erzeugt. Soziales Leben wird auch nicht sofort Änderungen unterworfen, sobald Technologien entwickelt werden und operieren.

Eine frühere empirische Untersuchung geht der Frage nach, wie Live-Berichterstatter im Umgang mit extrem hoher Geschwindigkeit, also unter den Bedingungen einer Übertragung in Echtzeit berichten (Cheng, 2006). Am Anfang der Forschung wird mit Virilio angenommen, dass negative Konsequenzen im Bericht durch die Übertragung in Echtzeit verursacht werden. Im Verlauf der Untersuchung stellt sich diese Annahme als falsch heraus.

Ein gerade ablaufendes Nachrichtenereignis kann gewiss in Echtzeit berichtet werden. Eine einfache Live-Berichterstattung und eine normale (nicht Live) Berichterstattung verfügen jedoch auf dem Bildschirm erst einmal über keine Unterschiede, wenn es bei der Live-Berichterstattung keine weitere Informationen gibt, die vom „Live“-Charakter bzw. der Berichterstattung zeugen. Lediglich das Wort „LIVE“ und die synchronisierte sowie die laufende Zeit müssten auf der Bildfläche vermerkt werden. Unschwer also kann die Authentizität von Echtzeit und Live-Berichterstattung dargestellt werden; mit anderen Worten, der **vermeintliche Ablauf in Echtzeit kann konstruiert werden**. Wenn einige einfache Bedingungen der Rekonstruktion erfüllt werden, lässt sich Echtzeit wahrnehmen und zwar selbst wenn die Berichterstattung in der Tat schon vorher aufgezeichnet worden ist, die Übertragung also überhaupt nicht „Live“ ist. Die Darstellung von Echtzeit in der Live-Berichterstattung, die Konstruktion der Echtzeit (obwohl es möglicherweise gar keine wirkliche Berichterstattung in Echtzeit gibt) ist deshalb wichtig, damit ein Nachrichtenformat von einem laufenden, Nachrichtenereignis direkt berichten kann. Der Journalist kann auf dem Wege der Live-Berichterstattung eine Nachricht produzieren, bevor das Ereignis endet. Folglich kann viel Sendezeit bei Nachrichtensendern gefüllt werden, oder anders ausgedrückt, das Tempo der Nachrichtenproduktion beschleunigt werden (vgl. Rosenberg & Feldman, 2008).

Diese Erkenntnis legt den Schluss nahe, dass nicht unbedingt nur Technologien Geschwindigkeit erzeugen und das soziale Leben ändern. Stattdessen kann Geschwindigkeit auch durch soziale Handlungen konstruiert werden. **Technologie muss nicht unbedingt Ursache, sondern kann auch Konsequenz von Geschwindigkeit und Veränderungen sozialen Lebens sein.**

Es mag angemerkt werden, dass die Geschwindigkeit als Folgerscheinung

technologischer Operation (siehe die Echtzeit in der technologischen Übertragung) und als die Anforderung sozialen Lebens (siehe die Beschleunigung des Tempos der Nachrichtenproduktion) keineswegs identisch sind. Darauf werde ich später (Kapitel II., 3 und Kapitel III.) vertiefend eingehen. Hier können aber durch eine kritische Überprüfung der Theorie Virilios zunächst zwei Punkte betont werden.

Erstens, zur weiteren Untersuchung von Geschwindigkeit, müssen entweder kategoriale Unterschiede der Arten von Geschwindigkeit untersucht werden, oder wesentliche, implizit identische Elemente von Geschwindigkeit abgeglichen werden. Wie man bald (Kapitel II., 3) sehen wird, ist diese Frage von Hartmut Rosa ausführlich untersucht worden. **Bis dato haben Soziologen die wesentlichen Elemente der Geschwindigkeit noch nicht analysiert, aber die Analyse ist für Soziologie notwendig und dringend – das ist auch die erste Vorüberlegung und das Hauptziel der vorliegenden Arbeit.** Virilios Theorie ist zwar für die sozialwissenschaftliche Geschwindigkeitsforschung von großer Bedeutung, kann jedoch für eine ausführliche soziologische Auseinandersetzung mit wesentlichen Elementen der Geschwindigkeit nur wenig Hilfen leisten.

Zweitens, obwohl der technologische Einfluss auf Geschwindigkeit als soziale Charakteristik nicht unterschätzt werden sollte, darf ebenso wenig Monokausalität die Perspektive der Betrachtung bestimmen. Die Vorstellung, Technologien wirkten direkt auf das soziale Leben, ist ebenfalls zu verwerfen. Die Technologien können nur unter den Bedingungen einer bestimmten Gesellschaftslage einen bestimmten Einfluss entfalten. Die Perspektive technologischen Determinismus sollte also vermieden werden. Dabei muss wieder betont werden, dass technologischen Determinismus zu vermeiden keineswegs bedeutet, Technologien würden überhaupt keine Rolle spielen. **Aber – das ist die zweite Vorüberlegung der vorliegenden Arbeit – wenn man unter soziologischen Aspekten Geschwindigkeit als soziales Phänomen untersuchen möchte, sollte man sich verstärkt auf zusammenhängende Gesellschaftslagen konzentrieren. Dabei vermag der Faktor Technologie sogar aus strategischen Erwägungen heraus vernachlässigt werden.**

In der Nachfolge Virilios vermeiden einige Sozialwissenschaftler bewusst die Gefahr eines technologischen Determinismus. Sie akzeptieren zwar Geschwindigkeit als eine Veränderung von der Zeit und den Raum, bemühen sich aber mehr um eine Untersuchung von sozialen anstelle technologischer Faktoren zeitlicher und räumlicher Veränderung.

2. Die Zeit-Raum-Kompression

John Tomlinson entwickelt seinen Beitrag zum Geschwindigkeitsdiskurs aus einer Kritik am technologischen Determinismus. Sein Argument für die Relevanz von „Geschwindigkeit“ basiert nicht auf technologischer Allmacht, sondern geht von einer der Technologie entsprechenden „Kultur der Geschwindigkeit“ aus. Seine These lautet, dass die Geschwindigkeit heute deshalb auffällt, nicht weil Technologien alles ändern, sondern weil eine den Technologien entsprechende „Kultur der Geschwindigkeit“ in der modernen Gesellschaft auftaucht. Man sollte die Geschwindigkeitskultur anstelle bloßer Technologien bemerken. Trotzdem betont er auch, dass er genauso wenig sozialkonstruktivistische Annahmen als theoretischen Ausgangspunkt akzeptiert.

*[...]the focus of my discussion is not on the precise ways in which technologies impact on the social world, but upon the ways in which technologies, as the perceived ‘vehicles’ of an increasing cultural acceleration, have been received and interpreted within the broad narratives I describe. [...] Technological determinism as the view that technologies have an independent causal (not to say, monocausal) role in the production of social forms, practices and relations seems obviously false. This is because technologies never appear other than as embedded within other contexts: chiefly the political-cultural and economic ones which surround their research and development and their conversion into technological ‘products’. However, neither does it seem plausible to think, as those of a resolutely social-constructivist persuasion apparently do, that the novel **material** qualities possessed by new technologies – which are, after all, the key to their attraction – should be understood as **entirely** a function of social interpretation or as ‘textually’ constructed. [...] It seems to me, on the contrary, that it is necessary, in order to avoid an equal opposite mystification to that involved in technological determinism, to recognize that technologies as they appear as objects within the flow of cultural experience, possess independent inherent properties which define, to some extent, the possibilities and meanings of their use. (Tomlinson, 2007: 11 f., Hervorh. im Original)*

Tomlinson unterscheidet anhand technologischer Entwicklung auch zwei Phasen der Geschwindigkeit: Eine ist die von Beschleunigungstechnologien verursachte relative „machine speed“. Die andere ist eine auf absoluter Lichtgeschwindigkeit bzw. in Echtzeit übertragener Kommunikationstechnologien beruhende Phase der „immediacy“. Im Unterschied zu Virilio diskutiert Tomlinson jedoch eher kulturelle Interpretationsmuster von Geschwindigkeit. Er versucht durch die Beobachtung der Interpretationen von Geschwindigkeit **Veränderungen der Lebensweise**, an Stelle bloßer

durch Technologie induzierte Effekte zu beobachten.

Als Hauptmerkmal von machine speed erweist sich demnach die Überwindung räumlicher Hindernisse durch Beschleunigungstechnologien. Erfindung und Aufbau der Eisenbahn stehen dabei im Mittelpunkt. Machine speed, die durch die Überwindung des Raums gekennzeichnet ist, wird von Menschen durch Wissenschaften, Pläne, präzise Messung, mühseligen Bau usw. erst ermöglicht. Machine speed ist zugleich ein Symbol dafür, dass Menschen durch Rationalität Natur überwinden. Geschwindigkeit gilt nun als Produkt von Rationalisierung, Fortschritt, Effizienz, Dynamik und dergleichen. Laut Tomlinson trägt machine speed aufgrund ihrer kulturellen Bedeutung zu einem spezifischen Wertkomplex oder Ideal, nämlich dem des „Heldentums“ bei. Diese heroische Konnotation macht sie in allen gesellschaftlichen Bereichen zu einem erstrebenswerten Gut.

Daher setzt eine umfangreiche Beschleunigung ein, so in Bezug auf Lebenstempo, Sportrekorde, Verkehr usw. Der Einsatz von machine speed im Krieg jedoch führt zu Zerstörungen von schrecklichen Ausmaßen. Daher wird auch die Limitierung maschineller Geschwindigkeit zu einem wichtigen Thema.

Mit „immediacy“ erreicht die Kultur der Geschwindigkeit eine neue Ebene. Während die Überwindung räumlicher Hindernisse von machine speed eine heroische Konnotation verleiht, wird immediacy mit der zeitlichen Veränderung assoziiert. Immediacy ist Folge von Echtzeit-Kommunikationstechnologie, sie dient nicht alleine der Überwindung von Raum, sondern ebenso der Vernichtung von „Dauer“, also von Zeitabläufen. Bei dieser Zersetzung von „Dauer“ können drei Aspekte unterschieden werden.

*It connotes, firstly, ideas of a culture of instantaneity – a culture accustomed to rapid delivery, ubiquitous availability and the instant gratification of desire. [...] Simultaneously however, immediacy can be taken to imply a sense of directness, of cultural **proximity**. [...] In this second sense immediacy suggests not just an acceleration in culture, but a distinct **quality** to cultural experience. [...] Finally, and on the surface in tension with this second sense, my deployment of the term involves a clear implication of the crucial significance of **the media** in modern culture. This is true both in the general sense of the increasing role which electronic communications and media systems play in the routines of everyday life, and in a more specific sense of a distinct, historically unprecedented **mode** of tele-mediated cultural experience typical of twenty-first-century global modernity. (Ebd.: 74, Hervorh. v. Original)*

Diese drei Aspekte von immediacy kennzeichnen die kulturelle Bedeutung von Geschwindigkeit. Im Unterschied zur räumliche Hindernisse überwindenden von machine speed bezieht sich „immediacy“ nicht auf die Überwindung dieses Hindernisses. Weil die Vorstellung von vernichteter Dauer sehr abstrakt ist, wird dabei nicht ein konkretes zeitliches Hindernis erfahren. Es gibt daher keine Notwendigkeit zur Überwindung. Immediacy bezieht sich weder auf Heldentum, noch auf Regelung, noch auf Gut bzw. Schlechtigkeit. Bei immediacy sieht alles direkt und leicht aus. Mit Hilfe von Zygmunt Baumanns Begriffs der „Leichtigkeit“ weist Tomlinson auf zwei wichtige veränderte kulturelle Kategorien hin. Eine dabei ist die zwischenmenschliche Interaktion: Weil man jederzeit direkt und leicht miteinander kommunizieren kann, wird die Zeitordnung zwischenmenschlicher Interaktion immer schwächer. Eine zweite Kategorie liegt auf Ebene des Konsums: Aufgrund von Leichtigkeit und Echtzeit dehnt sich die Sehnsucht nach Konsum ins schier Unendliche aus. Konsumptive Sehnsucht wird nicht durch alleinige Aneignung des Dings gestillt, stattdessen sehnt sich dieselbe Sehnsucht sozusagen bereits nach dem Gefühl der nächsten Sehnsucht. Gier und Ungeduld werden bei Tomlinson zu Charakteristika der Geschwindigkeitskultur.

Außer der Geschwindigkeitskultur thematisiert Tomlinson auch die Entschleunigung. Er zeigt, dass Entschleunigung keine organisierte soziale Bewegung ist und genauso wenig auf konkrete Agenten zurückzuführen ist, gegen die vorgegangen werden könnte. Entschleunigung ist keine soziale Bewegung, für Tomlinson fördert Entschleunigung vielmehr einen optimalen Lebensstil. **Das heißt, wenn die Geschwindigkeit einige negative Konsequenzen wie beispielsweise Gier und Ungeduld bewirkt, so kann ein optimaler Lebensstil, oder eine bestimmte Lebensweise geschwindigkeitsbezogene Probleme auch mindern, also letztlich die Geschwindigkeit verändern.** Hinsichtlich des Lebensstils werden „Enthaltung“ und „Geduld“ relevant. Sie tragen zur Überwindung der Sehnsucht des Konsums bei. Darüber hinaus sind sie ebenfalls in Bezug auf „Fokus“ und „Balance“ von Bedeutung. Eine Fokussierung auf die Gegenwart erlaubt es, gegenwärtiges Leben mehr zu erleben. Sich auf die Gegenwart zu konzentrieren, kann beitragen, den Fluss der Zeit zu verzögern und somit das Lebenstempo zu verlangsamen. Hierbei ist die Balance zwischen beschleunigter Gesellschaftslage und der Verlangsamung eigenen Lebens wichtig.

Tomlinsons Arbeit trägt neue Aspekte zur Theorie der Geschwindigkeit bei – für ihn stellt Geschwindigkeit keine technologische Operation dar, wie bei Virilio. Die zeitliche und räumliche Veränderung ist auch keine von der Geschwindigkeit verursachte Konsequenz. Im Unterschied dazu **betrachtet er Geschwindigkeit als Ober-**

begriff zeitlicher und räumlicher Veränderung selbst. Die Rolle der Technologien wird dabei zu der einer materiellen Voraussetzung zurückgenommen. Die Geschwindigkeit als Veränderung von Zeit und Raums zu betrachten, stellt ohne Zweifel eine neue Untersuchungsorientierung hinsichtlich der Geschwindigkeit dar. Jedoch verfolgt Tomlinson die von ihm eröffnete Perspektive wenig konsequent. Vielfach werden bei ihm Veränderungen sozialen Lebens auf technologische Ursachen zurückgeführt, trotz seiner Kritik an jeglichen Formen technologischen Determinismus:

*However I do mean to say that, contrary to some social constructivist arguments, technologies do have distinct and discernible inherent properties, and that these, as it were, **invite us** to respond to them in particular ways.*
(Ebd.: 132, Hervorh. v. Original)

Mit anderen Worten: Auch Tomlinson verabschiedet sich nicht endgültig vom technologischen Determinismus. Er sollte bemerken, dass der Begriff „machine speed“ offensichtlich problematisch ist, weil Geschwindigkeit nie einfach von der Maschine kommt. Und immediacy, die auf Echtzeit-Kommunikationstechnologien zurückgeführt werden kann, ist auch nicht wirklich unmittelbar. Wie im vorangegangenen Abschnitt erwähnt wird, kann immediacy auch durch komplizierte soziale Operationen konstruiert werden. Tomlinson vernachlässigt: **Umso unmittelbarer er einen Sachverhalt einschätzt, desto mehr werden wohlmöglich im Hintergrund bleibende komplexe soziale Operationen verborgen, an dessen Aufdeckung der Soziologe eigentlich interessiert sein sollte.** Ansonsten versucht er zwar eine neue Orientierung durchzusetzen, aber wegen seines impliziten technologischen Determinismus bestehen letztlich nicht allzu viele Unterschiede zwischen seinen und Virilios Thesen.

Weiterhin macht Tomlinson Vorschläge, wie das Lebenstempo durch bestimmte Lebensstile möglicherweise verlangsamt werden kann. Die These wird heute allgemein akzeptiert. Wie erwähnt wird (siehe Kapitel I., 3), umfasst der Begriff Entschleunigung dabei die Vorstellung, dass Menschen durch optimierte Lebensführung Probleme beseitigen können, die durch Geschwindigkeit verursacht wurden. Da das Verhältnis zwischen möglichen Lösungen des Geschwindigkeitsproblems (durch optimalen Lebensstil) und Ursachen von Geschwindigkeit (technologischer Operation) nicht ausgewogen betrachtet wurde, verliert Tomlinsons Theorie weiter Überzeugungskraft. Vielmehr bedürfte es bei ihm noch Erklärung, warum ein Lebensstil Verbesserungen herbeiführen soll, wenn sich doch bereits technologische Lösungen anbieten. Wenn Geschwindigkeit nicht mehr nur technologische Operation ist, sondern zeitliche und räumliche Veränderung, dann bezieht sie sich auf das soziale Leben und kann durch Veränderungen der Lebensweise verändert werden. Folglich sollte nicht mehr

nur alleine über technologische, sondern auch über **soziale Faktoren** diskutiert werden.

Insofern bieten sich gegenüber Tomlinson die Arbeiten Zygmunt Baumans für eine weitere Bearbeitung des Themas an. Wenngleich Tomlinson Begrifflichkeiten Baumans zum Ausgangspunkt seiner Forschungsarbeit nimmt, legt Bauman selbst weniger Wert auf Technologien. Für Bauman ergibt sich eine zeitliche und räumliche Veränderung der Geschwindigkeit aus den Anforderungen neuer Techniken der „Macht“ unter den Bedingungen der Moderne. „Liquid modernities“ umschreibt eine qualitativ neue Gesellschaftsordnung, neue soziale Beziehungen und auch ein neues Verhältnis von Raum und Zeit. Für Bauman steht das Räumliche für Passivität und Stabilität. Das Zeitliche im Gegensatz dazu repräsentiert Aktivität, Dynamik und Flexibilität. In traditionellen Gesellschaften überwiegt das Räumliche das Zeitliche, denn Stabilität, Universalität und Ewigkeit gelten als erstrebenswert. Voranschreitende Modernisierung jedoch trägt zum allmählichen Verfall der alten Ordnung bei, vormals feststehende Prinzipien und Kategorien „verflüssigen“ sich. Insofern wird das in traditionellen Gesellschaften wichtige Räumliche zur Begrenzung, zum starren Hindernis und fortan überwiegt das Zeitliche.

In einer neuen fragmentarischen Ordnung vermag das Zeitliche die Ressourcen des Räumlichen zu plündern und auch zu erweitern (vgl. Bauman, 1998). Das Zeitliche überwiegt demnach in der heutigen Gesellschaft den Raum. Das neue Verhältnis zwischen Zeit und Raum kann als „Geschwindigkeit“ beschrieben werden.

*In modernity, time has **history**, it has history because of the perpetually expanding ‘carrying capacity’ of time – the lengthening of the stretches of space which units of time allow to ‘pass’, ‘cross’, ‘cover’ – or **conquer**. Time acquires history once the speed of movement through space (unlike the eminently inflexible space, which cannot be stretched and would not shrink) becomes a matter of human ingenuity, imagination and resourcefulness. The very idea of speed (even more conspicuously, that of acceleration), when referring to the relationship between time and space, **assumes** its variability [...]. (Bauman, 2000: 9, Hervorh. v. Original)*

In der Moderne stellt Geschwindigkeit eine Fähigkeit zur Aneignung von Macht dar. Der Kampf gegen bzw. um die Geschwindigkeit ist auch der gegen bzw. um Macht. Außerdem hat Geschwindigkeit in der modernen Gesellschaft steigende Unsicherheit bzw. Kontingenz zur Folge – alles lässt sich zu schnell ändern (Ebd.; vgl. Bauman, 2007). Insofern hat Bauman einige geschwindigkeitsbezogene Probleme erneut konkretisiert.

Bei Bauman **ergibt sich Geschwindigkeit aus einem sozialen Ordnungswandel, beeinflusst Machtgefüge**. Geschwindigkeit wird als „sozialeres“ Phänomen gekennzeichnet. Unter soziologischen Aspekt ist Baumans Geschwindigkeitstheorie zufrieden stellender als zuvor betrachtete Ansätze. Leider überwiegen in Baumans Arbeiten die Darstellung und Beschreibung geschwindigkeitsbezogener sozialer Probleme die analytischen Aspekte. Seine Beschreibung weist auf das Raum-Zeit Verhältnis einer bestimmten Gesellschaftslage hin, ohne allerdings zu klären, warum der Aggregatzustand sozialer Ordnung von fest zu flüssig wechseln sollte oder die Zeit den Raum überwiegen sollte. Daher sind Baumans Thesen nur unzureichend, die Beschreibung sozialer Faktoren darf analytische und explanatorische Absichten nicht vernachlässigen.

Für eine zusammenhängende Erklärung bieten sich David Harveys Arbeiten an. Bei Harvey steht eine neue räumlich-zeitliche Situation im Mittelpunkt. Während Bauman mit Hilfe metaphorischer Begrifflichkeiten Gesellschaft bloß beschreibt, expliziert Harvey Voraussetzungen zur Erforschung der zeitlichen und räumlichen Situation:

*[...] objective conceptions of time and space are necessarily created through material practices and **processes which serve to reproduce social life**.* (Harvey, 1989: 204, Hervorh. v. Verf.)

Vor diesem Hintergrund analysiert Harvey ausführlich eine neue zeitliche und räumliche Situation, die sich im Rahmen einer veränderten kapitalistischen Produktionsweise entwickelt. Diese neue Situation von Zeit und Raum wird von Harvey als „Zeit-Raum-Kompression“ bezeichnet, wobei Geschwindigkeit ein soziales Phänomen darstellt.

Eine Veränderung der kapitalistischen Produktionsweise ist nach Harvey auf die Wendung vom Fordismus zum sogenannten Postfordismus zurückzuführen.⁶ Fordismus bezeichnet zuallererst eine Produktionsweise, bezieht sich aber auch noch auf andere Ebenen. Auf der Produktionsebene setzt Henry Ford Techniken des Arbeitsmanagements von Frederick W. Taylor um. Um in kürzerer Zeit mehr bzw. effizienter zu produzieren, misst tayloristisches Arbeitsmanagement zuerst die einzelnen Arbeitsschritte. Um in kürzerer Zeit mehr bzw. effizienter zu produzieren, verlangt das tayloristische Arbeitsmanagement, dass sich die Zeiten, die der Arbeiter in den gegliederten Stufen des Produktionsprozesses aufwendet, zuerst messen lassen, und dass dann diese Zeiten optimal in das Fließband eingefügt werden. So wird das Output der Pro-

⁶ In seiner Arbeit zur Raum-Zeit-Kompression hat Harvey tatsächlich den Begriff „Postfordismus“ nie verwendet (vgl. Ebd.: 124). Jedoch wird heute der Begriff allgemein als die auf den Fordismus folgende Phase akzeptiert (vgl. Amin, 1994).

duktion erheblich gesteigert. Andererseits wird für ausreichenden Kapitalfluss auch erhöhter Konsum vorausgesetzt. Dabei gibt der Fordismus ein Versprechen an seine Arbeiter, was ausreichende Freizeit und Einkommen betrifft. Vor dem Hintergrund wird die Freizeit, also werden weitaus mehr Bereichen des sozialen Lebens als nur rein wirtschaftliche Prozesse vom Fordismus erfasst. Alles in allem muss der Fordismus als Totalität einer Lebensweise betrachtet werden (Harvey, 1989: 135).

Die wichtigen wesentlichen Elemente im Fordismus sind Zeit und Raum: Das tayloristische Arbeitsmanagement basiert auf einer Verzeitlichung von Arbeitskraft (die Arbeitszeiten eines in Stufen zerlegten Produktionsprozesses) und außerdem auf einer Verräumlichung der Zeit (die Zeiten auf dem räumlichen Fließband). Zur Balance zwischen Arbeits- und Freizeit muss die ganze Lebensführung des Arbeiters kontrolliert werden (Ebd.: 266 ff.). Auf logistischer Ebene ist die Überwindung des Raums von Bedeutung, um Stoffe und Produkte frei von Hindernissen transportieren zu können. Die Überwindung des Raums wird jedoch erst durch die Herstellung spezifischer Räume ermöglicht; also Autobahn, Bahnhof und Flughafen etc. (Ebd.: 232). Schließlich wird im Rahmen dieser Neuordnung eine neue Ordnungsstruktur geschaffen. **Der Fordismus verursacht eine neu strukturierte Ordnung von Zeit und Raum.**

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts kommt es jedoch zur Krise des Kapitalismus, die sich auch aus der Rigidität, Harvey spricht von rigidity, des Fordismus ergibt (Harvey geht noch deutlicher von der Zeit nach 1973 aus). Die fordistische Produktionsweise bzw. die bestimmte Formation einer zeitlichen und räumlichen Ordnung ermöglicht dem Kapitalismus zwar immense Produktionssteigerungen, aber sobald sich Produktionskosten oder Voraussetzungen der Märkte ändern (z.B. eine Erhöhung der Produktionskosten oder sinkende Kaufbereitschaft), wird eine Produktionsmenge zum Problem, weil sie Kapitalumsatz verhindert. Die Krise führt vom Fordismus hin zu einer neuen Phase, dem so genannten Postfordismus. „Flexibilität“ entwickelt sich zum postfordistischen Kernideal (Ebd.: 142 ff).

Das Ideal postfordistischer Flexibilität ist in zwei Kategorien von großer Bedeutung, einmal in der Produktion und außerdem im Rahmen der Verfügbarkeit von Arbeitskraft.

Während die Arbeitskraft bei Fordismus nur um der effizienten Produktion willen durch totale Kontrolle gesteuert wird, muss man beim Postfordismus nicht nur überlegen, wie die Arbeitskraft während der Spitzenzeit der Produktion kontrolliert wird, sondern auch berücksichtigen, wie man die Kosten der Arbeitskraft verringern kann, wenn die Betriebe während einer auftragsarmen Zeit Arbeitskräfte nicht brau-

chen. Diese Anforderung führt zur Orientierung des Arbeitsmarktes am flexiblen Arbeitsregime. Dabei werden atypische Beschäftigungsverhältnisse und Auslagerung immer normaler. Um möglichst geringe Arbeitskosten zu erreichen, wird das Wiederaufkommen vom Sweatshop, vor allem in der Dritten Welt oder dem globalen Süden, ebenfalls zu einem signifikanten Merkmal des Postfordismus.

Große Produktion ist nicht länger das entscheidende Produktionsmodell. Viele kleine Betriebe produzieren in kleinerem Rahmen mit flexibler Spezialisierung abhängig von der gegenwärtigen Nachfrage des Marktes. Deshalb verfügen sie im veränderlichen Marktumfeld über eine bessere Anpassungsfähigkeit und können sogar Skalenerträge erzielen.

Beim Postfordismus spielt Flexibilität in den Kategorien von Arbeitskraft und Produktion eine Rolle, weil sie dazu beiträgt mögliche Hindernisse des Kapitalumsatzes zu vermeiden, die bei einer rigideren fordistischen Produktionsweise anfallen. Neben den Kategorien Arbeitskraft und Produktion wird auch auf der Seite des Konsums eine Verkürzung der Zeit notwendig (Ebd.: 156 f.). Diese Verkürzung kann auf zwei Wegen realisiert werden: Erstens werden stabile und konstantere Eigenschaften fordistischer Produktionsweise durch instabile, veränderliche und flüchtigere Formen der Produktion ersetzt. Zweitens verschiebt sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts in gesamtwirtschaftlicher Perspektive der Fokus vom Industrie- zum Dienstleistungssektor. Darüber hinaus setzt eine globale Reorganisation der Finanzsysteme ein, staatliche Regulation wird durch globale Deregulation ersetzt.

Again, there has been a dual movement, on the one hand towards the formation of financial conglomerates and brokers of extraordinary global power, and on the other hand, a rapid proliferation and decentralization of financial activities and flows through the creation of entirely new financial instruments and markets. (Ebd.: 161)

Vor dem Hintergrund einer sich vom Fordismus zum Postfordismus verändernden kapitalistischen Wirtschaftsweise entwickelt sich eine neue zeitliche sowie räumliche Ordnung. Wenn nicht nur die Produktionszeit verkürzt werden soll, sondern vielmehr eine flexible Akkumulation angestrebt wird, reicht eine „Verräumlichung der Zeit“ nicht länger aus. Räumliche Hindernisse werden auf der Suche nach billigerer Arbeitskraft und im Rahmen der Schaffung eines globalen Finanzsystems zusehends aus dem Weg geräumt. Dank fortschrittlicher Verkehrssysteme und der Ausbreitung der Kommunikationstechnologien wird das räumliche Hindernis zusehends unwichtiger. Der Raum wird schließlich zeitlichen Elementen untergeordnet, d.h. Raum wird durch die Zeit vernichtet. Deswegen ist die räumliche Frage „Wie weit ist die Distanz

zwischen zwei Orten?“ mit der zeitbezogenen Aussage „Wir kommen in zwei Stunden an“ zu beantworten. Außer der „Vernichtung des Raums durch die Zeit“ muss die Zeit selbst, sei es die der Entscheidung oder des Kapitalumsatzes, so weit wie möglich verkürzt werden. Harvey nennt die neue, auf dem Postfordismus beruhende Ordnung der verkürzten Zeit und des durch die Zeit vernichteten Raums eine „Zeit-Raum-Kompression“. Die schnelle Entwicklung der Raum-Zeit-Kompression in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts geht einher mit einer Entwicklung der Geschwindigkeit hin zu einem gesellschaftlichen Hauptmerkmal. **Geschwindigkeit wird in letzten 50 Jahren vor dem Hintergrund des Postfordismus zu einem wesentlichen Charakteristikum der Gesellschaft.** Die Zeit-Raum-Kompression als Ursache der Geschwindigkeit wird von Harvey deutlich und aufschlussreich definiert:

*[...] the concept of 'time-space compression' [...] I mean to signal by the term processes that so revolutionize the objective qualities of space and time that we are forced to alter, sometimes in quite radical ways, how we present the world to ourselves. I use the word 'compression' because a strong case can be made that **the history of capitalism has been characterized by speed-up in the pace of life**, while so overcoming spatial barriers that the world sometimes seems to collapse inwards upon us. (Ebd.: 240, Hervorh. v. Verf.)*

Das heißt, wie der Fordismus, der sich nicht nur auf eine Produktionsweise, sondern vielmehr auf die Totalität einer Lebensweise bezieht, so **umfasst die postfordistische Raum-Zeit-Kompression nach Harveys Definition offensichtlich auch nicht bloß physikalische Phänomene, sondern ebenso eine veränderte zeitlich-räumliche Ordnung sozialen Lebens, wobei Geschwindigkeit ein gesellschaftliches Hauptmerkmal darstellt.**

Harveys Arbeit leistet viele wichtige Beiträge: Erstens befreit er Geschwindigkeit völlig von rein technologischen Limitierungen und geht ausführlich auf die Veränderung sozialer Produktionsverhältnisse ein. Dass die Entwicklung Fordismus – Postfordismus zum Auftauchen von Geschwindigkeit als gesellschaftlichem Hauptmerkmal führt, ist eine hilfreiche Beobachtung. Ebenso hilfreich ist Harveys Vorschlag, die objektiven zeitlichen und räumlichen Begriffe bzw. **die Geschwindigkeit unter dem Gesichtspunkt der Reproduktion sozialen Lebens zu betrachten. Dieser Vorschlag stellt daher neben zwei Vorüberlegungen im Zusammenhang mit einer kritischen Überprüfung der Dromologie zugleich die dritte Vorüberlegung der vorliegenden Arbeit dar.** In der folgenden Analyse bildet daher die Veränderung der sozialen Produktionsverhältnisse eine wichtige analytische Grundlage.

Zweitens wird dem Begriff der Geschwindigkeit bei Harvey in subtiler Form eine soziale Bedeutung hinzugefügt. In der Theorie der Raum-Zeit-Kompression bezieht sich Geschwindigkeit auch auf zeitliche sowie räumliche Veränderung und umfasst damit nicht nur eine äußerliche physikalische Umwelt, sondern auch das soziale Leben selbst. Wenn man mit dem Begriff „Geschwindigkeit“ heutige Gesellschaften beschreibt, meint man nicht nur, dass technologische Ursachen Lebensweisen beeinflussen, sondern auch, dass das Leben aufgrund veränderter Produktionsverhältnisse bestimmte Dimensionen der Geschwindigkeit verkörpert. **Die Geschwindigkeit verfügt sowohl über physikalische, als auch über eine soziale Bedeutung.** Die soziale Bedeutung ist für ein soziologisches Unterfangen zweifelsohne wichtiger. Daher **die vierte Vorüberlegung: Insofern Geschwindigkeit durchaus von sozialer Relevanz ist, sollte unter soziologischen Aspekten mehr die soziale Bedeutung von Geschwindigkeit berücksichtigt werden.**

Weiterhin trägt Harvey zu einer Differenzierung des Geschwindigkeitsdiskurses bei. Seit langem wird Geschwindigkeit als Verhältnis zwischen Zeit und Raum betrachtet. Obwohl sich Geschwindigkeit in Harveys Theorie auch auf ein bestimmtes Verhältnis der Zeit zum Raum bezieht, sind Zeit und Raum dabei nicht im Gleichgewicht. Die Raum-Zeit-Kompression vernichtet Raum durch einen Fokus auf Zeit. Nicht Raum, sondern die Zeit stellt das wichtigste Element der Geschwindigkeit dar. Wenn man über die Geschwindigkeit sowie deren Charakteristika mehr Erkenntnisse gewinnen möchte, sollte die Zeit Ausgangspunkt einer Analyse sein.

Leider bleibt eine umfassende Betrachtung bei Harvey letztlich aus – obgleich seine Diskussion der Raum-Zeit-Kompression eine Vernichtung des Raums durch die Zeit herausstellt und die Bedeutung der Zeit auch berücksichtigt, konzentriert er sich dann endgültig auf den Raum und verzichtet auf eine weitergehende Analyse des wichtigeren Parameters Zeit. Vielleicht wegen seiner Nähe zur Geographie, interessiert er sich weniger für die Zeit als dafür, wie die auffällige Wichtigkeit des Raums während einer Vernichtung des Raums durch die Zeit paradoxerweise an Bedeutung gewinnt.

It is, therefore, a readily understandable paradox that in an age when the annihilation of space through time was proceeding at a furious pace, geopolitics and the aestheticization of politics underwent a strong revival. (Ebd.: 273)

[...] the less important the spatial barriers, the greater the sensitivity of capital to the variations of place within space, and the greater the incentive for places to be differentiated in ways attractive to capital. (Ebd.: 296)

Harvey legt einen wichtigen Grundstein im Hinblick auf eine soziologische Geschwindigkeitsforschung. Trotzdem geht er aufgrund seines anders gerichteten Forschungsinteresses nicht weiter; hinterlässt also einen voraussetzungsvollen Ausgangspunkt. Natürlich bleibt die Wichtigkeit des zeitlichen Elements in Bezug auf Geschwindigkeit nicht durchgehend unberücksichtigt. Andere Sozialwissenschaftler konzentrieren sich innerhalb ihrer Untersuchungen zur Geschwindigkeit besonders auf die Zeit, wobei auch Probleme dabei entstehen, wie eine kritische Bewertung verdeutlicht.

3. Die Veränderung der Zeitstrukturen

Verglichen mit der Richtung, die Geschwindigkeit als ein bestimmtes Verhältnis zwischen Zeit und Raum betrachtet, berücksichtigen Projekte, die sich auf das wichtigere zeitliche Element konzentrieren, zwar nur die Zeit, kommen dabei jedoch zu vielfältigen Schlüssen.

Der technologische Faktor spielt in der von der Zeit ausgehenden Geschwindigkeitsforschung auch eine wichtige Rolle, wie z.B. in John Urrys Erörterung der Geschwindigkeit (Urry, 2009; vgl. Lash & Urry, 1994). Für Urry ist Zeit nicht einheitlich, sie verfügt über viele verschiedene, hybride Zeitregimes. Urry geht von einer Spannung zwischen zwei besonderen Zeitregimen aus: Augenblickszeit und Gletscherzeit. Sowohl „Augenblick“, als auch „Gletscher“ sind dabei Metaphern, die unterschiedliche zeitliche Situationen beschreiben.

Die Gletscherzeit meint eine langsame, evolutionäre, ursprüngliche und natürliche Zeit. Verwurzelt in einem bestimmten Ort, hängt sie von der natürlichen Umwelt und einer stabilen natürlichen Ordnung ab. Die Augenblickszeit im Gegensatz dazu beschreibt einen Zustand der Zeit, bei dem selbige aufgrund moderner Kommunikationstechnologien zu einer nur noch schwer wahrnehmbaren Schnelligkeit wird. Sie kennzeichnet daher die ins Extreme gesteigerte Geschwindigkeit heutiger Gesellschaften. Aufgrund dieser gesteigerten Geschwindigkeit vermittelt die Augenblickszeit eine Vielzahl gleichzeitiger Bilder und Informationen. Dabei geht die zeitliche Kausalität verloren, Geschwindigkeit zerstört herkömmliche Ordnungen von Zeit. Die Welt, mit der das moderne Subjekt konfrontiert wird, erscheint daher als „Hologramm“. Lebenstempi sind dabei asynchron: Jegliche kollektiv geltende Zeitorganisation geht aufgrund des Zerbrechens der Zeitordnung verloren, jeder Mensch hat fortan seine Eigenzeit. Die Augenblickszeit bezeichnet ununterbrochene Beschleunigungstendenzen heutiger Gesellschaften, die Gletscherzeit umschreibt im Gegensatz dazu Langsamkeit und den Kampf von Entschleunigung gegen Beschleunigung.

Auf technologischen Faktoren beruhende Diskurse sind nützlich, da sie sich als Ausgangspunkte für eine Kritik am technologischen Determinismus anbieten.

Neben dem Schwerpunkt auf technologischen Faktoren gibt es noch verschiedene andere Orientierungen in Bezug auf Zeit. Man kann dabei verschiedene Orientierungen auf Makro- und Mikroebene unterscheiden. Auf der Mikroebene gibt es bezüglich innerer subjektiver Wahrnehmung, sowie bezüglich des äußeren Verhaltens unterschiedliche Forschungsschwerpunkte (Rammstedt, 1975; Schmied, 1985).

Auf der Seite innerer subjektiver Wahrnehmung geht es um subjektive Wahrnehmung von Geschwindigkeit. Einige Forschungen weisen darauf hin, dass Menschen Geschwindigkeit als subjektive Erfahrung des Zeitablaufs wahrnehmen. Diese subjektive Erfahrung des Zeitablaufs hängt mit einzelnen emotionalen Elementen zusammen, die Geschwindigkeitswahrnehmung ist von emotionalen Voraussetzungen abhängig. Wenn der Verlauf eines Ereignisses positiv eingeschätzt wird, wird der Zeitablauf bzw. die Geschwindigkeit auch schneller wahrgenommen. Je unangenehmer Gefühle im Verlauf eines Ereignisses sind, desto langsamer die Geschwindigkeitswahrnehmung (Doob, 1971). Außerdem wird zwar allgemein gedacht, dass die Geschwindigkeitswahrnehmung von der Erfahrung ablaufender Zeit herrührt, einige Untersuchungen kommen jedoch zu der erstaunlichen Schlussfolgerung, dass der Mensch nach der Erfassung des Geschwindigkeitsbegriffs erst einen Begriff von Zeit entwickelt (z.B. Piaget, 1955). Obschon diese These sehr stark kritisiert wird (z.B. Bergmann, 1981; Rammstedt, 1975), begründet sie eine besondere psychologische Kategorie der Geschwindigkeitsforschung.

Die subjektive Erfahrung des Ablaufs von Zeit als Wahrnehmung von Geschwindigkeit besteht nicht nur im inneren Bewusstsein. Im sozialpsychologischen Bereich wird angenommen, dass die Erfahrung des Zeitablaufs im Bewusstsein auch das äußere Verhalten beeinflussen kann und somit zu einem bestimmten Lebenstempo führt. Beispielsweise durch die Messung von durchschnittlichen Gehgeschwindigkeiten in einer Stadt verschiedene Wahrnehmungen von Geschwindigkeit zu schätzen, stellt hierbei nicht zuletzt ein willkommenes Forschungsthema dar (z.B. Levine, 1997; Morgenroth, 2003).

Im Gegensatz zur Mikroebene betrachtet man auf der Makroebene die Zeit nicht mehr nur als subjektive Erfahrung eines zeitlichen Ablaufs; statt dessen wird angenommen, dass Zeit in einer bestimmten Gesellschaftslage im Rahmen kollektiver Zeitvorstellungen konstruiert wird. Mit historischen Veränderungen gehen folglich unterschiedliche kollektive Zeitvorstellungen einher. Geschwindigkeit bezeichnet folglich keine subjektive Wahrnehmung bezogen auf Zeitabläufe, sondern eine be-

stimmte Form kollektiver Zeitvorstellungen, die nur durch die Analyse historischer und semantischer Veränderungen nachvollzogen werden kann. Dazu entwickeln einige Sozialwissenschaftler vergleichbare, auch heute noch gängige theoretische Entwürfe (z.B. Koselleck, 2000; Luhmann, 1980; 1997; Rammstedt, 1975; Lübbe, 1997). Sie konstatieren, dass der wichtigste historische Wendepunkt in den Vorstellungen von Zeit im Wechsel von einem „zyklischen bzw. linearen Zeitbewusstsein mit geschlossener Zukunft“ zu einem „linearen Zeitbewusstsein mit offener Zukunft“ liegt. Unter dem zyklischen bzw. linearen Zeitbewusstsein mit geschlossener Zukunft stellt man sich Zeit als einen irreversiblen und progressiven, auf ein Telos hin ausgerichteten, Prozess vor. Bei dieser Vorstellung wird das Leben nur mit Konzentration auf die Gegenwart geführt, die Vergangenheit bleibt aufgrund von Irreversibilität unverändert, und auch die Zukunft erscheint stabil und gegeben. Weil im Zusammenhang voranschreitender Modernisierung der bedrohliche Gehalt apokalyptischer Vorstellungen dramatisch abnimmt, kann die heutige Konzeption von Zukunft als „offen“ betrachtet werden. Offenheit kann einmal Unsicherheit bedeuten; alles kann passieren und ist dabei nicht von vorneherein fassbar oder vorhersehbar. Andererseits kann Zukunfts-offenheit auch Hoffnung bedeuten; eine künftige Utopie ist planbar und evtl. auch realisierbar. Um Unsicherheit zu reduzieren oder utopische Ziele zu erreichen, versucht der Mensch über eine Erhöhung kultureller Innovation in kurzer Zeit Überkommenes zum Vergangenen zu erklären, also den chronologischen Abstand der Gegenwart zur fremd gewordenen Vergangenheit zu verkürzen.

Die Verkürzung dieses chronologischen Abstandes oder mit Lübbe – die „Gegenwartsschrumpfung“ – schafft ein Zeitbewusstsein der Beschleunigung, ein Zeitbewusstsein der Geschwindigkeit (Lübbe, 1997). Sie beschleunigt auf der anderen Seite tatsächlich auch sozialen Wandel. Vor dem Hintergrund veränderter kollektiver Zeitvorstellungen wird Geschwindigkeit in der heutigen Gesellschaft zu einem allgemeinen veralltäglichten Bewusstsein von Zeit.

Wie oben erwähnt, sind auch Studien zur Geschwindigkeit, die vom zeitlichen Element ausgehen, äußerst heterogen in ihren Aussagen. Obwohl alle diese Forschungen mit der Zeit zusammenhängen, werden unterschiedliche und jeweils unabhängige Dimensionen mit einbezogen. Hierbei wird eine schwierige, aber zuletzt doch entscheidende Frage aufgelöst: Worin besteht das Verhältnis zwischen den Dimensionen, welche die heutige Gesellschaft als eine „beschleunigte Gesellschaft“ erscheinen lassen? In dieser Schlüsselfrage kommt Hartmut Rosas Arbeiten eine wegweisende Funktion zu.

Sein 2005 veröffentlichtes Buch „*Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*“ stellt für die Soziologie und die Sozialwissenschaften eine

bahnbrechende Arbeit dar. Wenn vormals niemand an dem Thema Geschwindigkeit vorbei kam, ohne Virilio zu erwähnen, gilt nun wahrscheinlich dasselbe für Hartmut Rosa.

Rosas Theorie beruht auf einer These, die ähnlich wie die der vorliegenden Arbeit lautet: Geschwindigkeit bzw. Beschleunigung ist ein soziales Phänomen, welches als Verkörperung des Modernisierungsprozesses selbst gesehen werden kann.⁷ Um die These zu verstärken, vollführt Rosa eine umfassende und lehrreiche begriffliche Eingrenzung: Demnach gibt es viele verschiedene Geschwindigkeitsphänomene, die Soziologie jedoch kümmert sich nur um Geschwindigkeit als soziales Phänomen. Geschwindigkeit als soziales Phänomen beschreibt nicht beliebig etwas, das „in“ der Gesellschaft geschieht; stattdessen geht es um **die Geschwindigkeit (bzw. die Beschleunigung) „der“ Gesellschaft** (Rosa, 2005: 54; vgl. Rosa & Scheuerman, 2009: 2). Mit anderen Worten: Geschwindigkeit als gesellschaftliches Hauptcharakteristikum meint nicht, dass diese oder jene bestimmte Art der Geschwindigkeit in der Gesellschaft zunimmt und deswegen wichtiger wird, sondern dass **Geschwindigkeit zum wesentlichen Charakteristikum der Gesellschaft wird**. Setzt die Soziologie sich theoretisch mit der Geschwindigkeit der Gesellschaft auseinander, steigert sie ihr Verständnis von Gesellschaften.

In Bezug auf den Ausgangspunkt der Entwicklung einer Theorie der Geschwindigkeit der Gesellschaft schließt Rosa an Harveys Arbeiten an. Demnach bezieht sich die Geschwindigkeit der Gesellschaft aufgrund einer zunehmenden Vernichtung des Raums durch die Zeit und aufgrund einer zunehmenden Wichtigkeit der Zeit nicht auf den Raum, sondern nur noch auf die Zeit (Rosa, 2005: 60 ff.). Trotzdem will Rosa nicht weiter darauf eingehen, was Zeit ist. Weil Zeit heute kraft einer „Veränderung der Zeitstruktur“ bereits zu Geschwindigkeit bzw. zu Beschleunigung wird, sollte man vielmehr die Geschwindigkeit der Gesellschaft bzw. eine sozialen Beschleunigung, als nur mehr die Zeit berücksichtigen.

Erste Aufgabe der Untersuchung von Beschleunigung ist eine Definition der Beschleunigung. Rosa definiert Beschleunigung mit Hilfe Newton'scher Physik als „Mengen Zunahme pro Zeiteinheit“, oder umgekehrt als „Reduktion des Zeitquantums

⁷ Hier muss wiederholt werden: In den vergangenen Forschungen werden Begriffe wie „Geschwindigkeit“, „Beschleunigung“ und „Schnelligkeit“, manchmal auch „Verlangsamung“ und „Langsamkeit“ immer ohne deutliche Definitionen und unter der Bedingung wechselseitiger Austauschbarkeit verwendet. Zwar hat Rosa betont, dass er eher über „Beschleunigung“ als über „Geschwindigkeit“ diskutiere (Ebd.: 52); jedoch legt auch er nicht deutlich den wesentlichen Unterschied zwischen Geschwindigkeit und Beschleunigung dar und verwendet die Begriffe oft beliebig. Vor dem dritten Kapitel der vorliegenden Arbeit werden diese Begriffe im Hinblick auf eine Bewertung vorliegender Forschungsergebnisse absichtlich undeutlich belassen. Eine weitergehende Definition und Unterscheidung der Begriffe wird im dritten Kapitel vorgenommen.

pro feststehendem Mengenquantum“ (Ebd.: 115). Das Projekt einer Geschwindigkeit der Gesellschaft muss jedoch darüber hinaus sozialen Sinn ergründen.

Wie oben in diesen Abschnitt erwähnt, entwickeln verschiedene Forschungsprojekte, die sich hauptsächlich auf das zeitliche Element konzentrieren, unterschiedliche Erklärungen für Geschwindigkeit. Sie sind jedoch einseitig und zwischen ihnen gibt es wenig Berührungspunkte. Im Unterschied dazu konzentriert Rosa sich nicht nur auf eine der Richtungen. Nach einer Kritik und Überprüfung der vorhandenen Arbeiten betont er zuerst, dass nicht „alles“ in der heutigen Gesellschaft beschleunigt wird. Dann unterscheidet er systematisch drei unter soziologischen Aspekten nützliche Dimensionen der Beschleunigung.

Die erste ist die technische Beschleunigung, sie ist vielleicht die populärste Unterscheidung, sie thematisiert materielle Veränderungen. Rosa deutet vorsichtig an, dass technische Arten der Beschleunigung nicht immer identisch sind, daher unterscheidet er weitergehend drei Formen der technischen Beschleunigung: Die Beschleunigung des Transports, wobei sich durch technologischen Fortschritt das Verhältnis zwischen Mensch und Raum verändert; die Beschleunigung der Kommunikation, wo sich durch Kommunikationstechnologien, die in Echtzeit übertragen, das zwischenmenschliche Verhältnis verändert und schließlich die Beschleunigung der Produktion, wobei das Verhältnis des Menschen zu den materiellen Gütern Veränderungen unterworfen ist.

Weiterhin gibt es eine Beschleunigung des sozialen Wandels: Im Unterschied zur technischen Beschleunigung bezieht sie dieser auf ein anderes Abstraktionsniveau: Handlungsbedingungen und Situationsbestimmungen verlieren wegen der Gegenwartsschrumpfung (Lübbe) in immer kürzeren Abständen die Konstanz ihre Geltung. Was heute neu ist und Geltungskraft besitzt, ist morgen vielleicht schon veraltet und wird ersetzt. Oben erwähnte Forschungen zur historischen Variabilität der Zeitsemantik bieten hier eine wichtige theoretische Grundlage, um beschleunigten sozialen Wandel zu erklären.

Außerdem kann von einer Beschleunigung des Lebenstempos ausgegangen werden, die auf eine Verknappung der Ressource Zeit zurückzuführen ist. Im Vergleich zu den ersten beiden Formen der Beschleunigung liegen im Hinblick auf diese dritte Art der Beschleunigung mehr empirische Forschungsarbeiten vor. Bei den empirischen Forschungen lassen sich zwei Strömungen unterscheiden. Einmal geht es um objektive Parameter, also Studien des Zeitbudgets, Untersuchungen von Verhaltensformen, so beispielsweise die Geschwindigkeitsmessung beim Laufen, Lesen, Arbeiten usw. Die andere bezieht sich auf subjektiven Parameter, hier stehen sozialpsychologische

Untersuchungen zur Geschwindigkeitswahrnehmung und zur Erfahrung von Zeitdruck als Beispiele für das methodologische Vorgehen.

Rosas Arbeit macht keineswegs bei einer systematischen Unterscheidung dieser drei Beschleunigungsdimensionen halt, er fragt weiter nach dem Verhältnis zwischen diesen drei Dimensionen. Während insbesondere das Verständnis technologischer Deterministen dahin geht, die Entwicklung der Beschleunigungstechnologien als entscheidende, oder einzige Ursache zu sehen, beginnt Rosas Diskussion mit der Äußerung allgemeiner Zweifel: Die Operation der Beschleunigungstechnologien liege in der ermöglichten Einsparung von Zeit – warum aber haben Menschen paradoxerweise umso weniger Zeit, je mehr sie vermeintlich sparen? Rosa schlägt hierbei vor, dass man das Verhältnis zwischen Beschleunigungsdimensionen noch vertiefen sollte.

Das Lebenstempo wird nicht von Technologien beschleunigt. Es wird aufgrund einer Verheißung immer schneller. Diese Verheißung besagt, dass eine Beschleunigung des Lebenstempos in der Lage ist die Gegenwart schrumpfen zu lassen, um eine gesteigerte Reduktion von Unsicherheit zu gewährleisten oder in die Zukunft projizierte Utopien erreichbar zu machen.

Unter der Situation einer so genannten „Verheißung der Beschleunigung“ des Lebenstempos werden Beschleunigungstechnologien nützlich, welche die Effizienz des Verfahrens erhöhen können. Das heißt, die technische Beschleunigung ist nicht Ursache, sondern Konsequenz eines beschleunigten Lebenstempos. Jedoch bedeutet das nicht, dass die Beschleunigungstechnologien über keinen Einfluss verfügen. Aufgrund der Operation zur Vernichtung des Raums leisten sie in dieser Hinsicht einerseits einen großen Beitrag zur Globalisierung. Andererseits beschleunigen sie zwar das Lebenstempo nicht, gestalten aber dennoch neue Lebensformen (so formt die Entwicklung des Internets auf neue Art eine Gemeinschaft im Cyberspace), und die Verdichtung der Innovation verstärkt Veränderungen von Lebensformen und verkürzt Zeitabstände dieser Veränderungen. Die Gesellschaft muss aufgrund ununterbrochener Veränderungen an Komplexität zunehmen und durch ständig ablaufende funktionale Differenzierung diese Komplexität bewältigen. Daher stellt Rosa fest, dass

[...] die Beschleunigung des sozialen Wandels eine direkte (und letztlich unvermeidbare) Folge der technischen Beschleunigung [ist]. (Ebd.: 248)

Die Beschleunigung des sozialen Wandels führt dazu, dass sich Menschen zunehmend schneller an neue Lebensformen, Handlungsbedingungen und Situationsbestimmungen anpassen müssen; das Lebenstempo wird dabei wieder beschleunigt. Dieser Akzelerationszirkel wird von Rosa wie folgt in der Form graphischer Darstellung beschrieben:

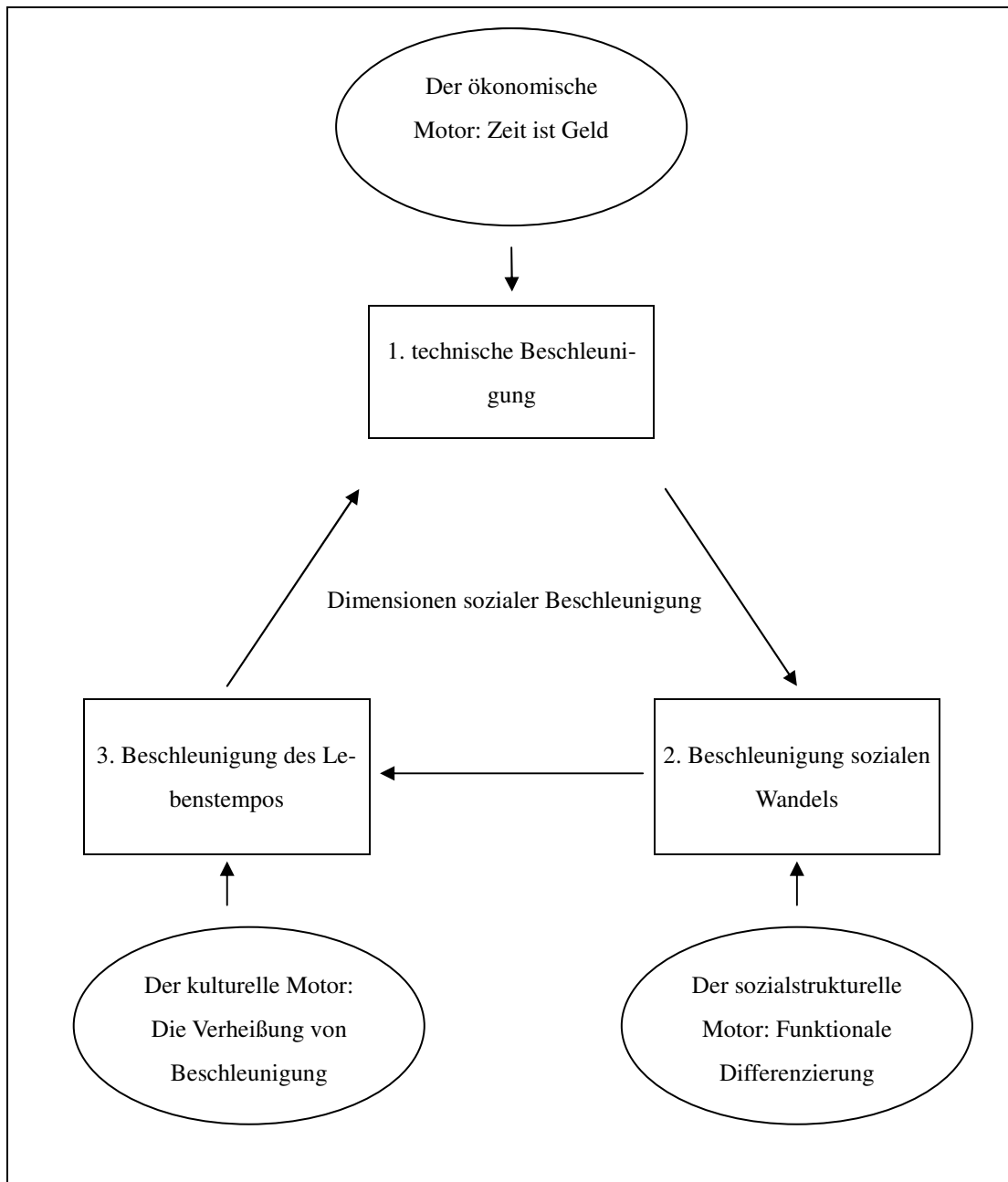


Abb. 3. Triebkräfte der Beschleunigung in Hartmut Rosas Theorie der Beschleunigung. Quelle: Rosa, 2005: 309

Die vorliegende Arbeit vermag nicht Rosas Theorie im Ganzen zu überprüfen. Unter Einbeziehung von Schwerpunkten, die den Kern der Theorie betreffen, kann auf Schwächen und Stärken der Beschleunigungstheorie Rosas eingegangen werden.

Zur Geschwindigkeitsforschung leistet Rosa mindestens drei Beiträge. Erstens gilt er als einer der ersten Soziologen, die Geschwindigkeit thematisieren und das Thema auf den Kernpunkt soziologische Kernfragen hin untersuchen. Das heißt, die

Geschwindigkeit ist bei ihm kein bloß sekundärer Begriff mehr, der z.B. der Diskussion über Zeit-Raum-Kompression, soziologische Forschung zur Zeitsemantik oder den sozialpsychologischen Wahrnehmungsstudien der Zeit unterstellt wird. Zweitens beschreibt er nicht wie Virilio nur mit Hilfe unklarer Begrifflichkeiten und Behauptungen bestimmte soziale Phänomene. Stattdessen erklärt er ausführlich mit umfangreichen soziologischen (sei es klassischen oder aktuellen) Theorien den Begriff der Geschwindigkeit bzw. der Beschleunigung und dahinter ablaufende komplexe soziale Prozesse. Im Anschluss an Rosa wird Geschwindigkeit zu einem bedeutenden soziologischen Begriff (wie Kommunikation, Risiko, Konsum und Vertrauen usw.), der von Vertretern des Faches nicht länger übersehen werden darf. Schließlich unterscheidet er basierend auf umfangreichen Untersuchungen systematisch drei Dimensionen von Geschwindigkeitsbegriffen.

Aber im Vergleich zur klaren Unterscheidung ist das innere Verhältnis dieser drei Dimensionen zueinander höchst umstritten (vgl. Adam, 2003). Zu Beginn argumentiert Rosa: Obgleich viele verschiedene soziale Phänomene das Merkmal „Geschwindigkeit“ bzw. „Beschleunigung“ repräsentieren, verfügen sie über sehr unterschiedliche Bedeutungen. Gewiss bezeichnen die „Übertragung in Echtzeit“, der „schnelle Gang“ und die „Verdichtung von Innovation“ unterschiedliche Sachen, man sollte diese Dimensionen keinesfalls vermischen. Jedoch gibt Rosa den drei Beschleunigungsdimensionen am Ende eine lineare Kausalität auf einer identischen Ebene. Er behauptet auch, dass sie alle „soziale Beschleunigung“ darstellten. Eben dabei tauchen folgende Probleme auf:

Erstens, liegt zwischen diesen drei Dimensionen unbedingt nur eine lineare und einbahnige Kausalität vor? In Bezug auf die Linearität der Kausalität kann man daran zweifeln, ob technische Beschleunigung unbedingt nur von der Beschleunigung des Lebenstempos verursacht wird und dergleichen. Man kann annehmen, dass die technische Beschleunigung auch zugunsten von Krieg oder Rettung vorangetrieben wird und Krieg sowie Rettung empirisch nicht direkt zur Kategorie des Lebenstempos zählen (vgl. Tomlinson, 2007). Die Linearität der Kausalität ist offensichtlich problematisch. Obwohl Rosa überzeugend konstatiert, dass z.B. Beschleunigung des Lebenstempos nicht ohne Überlegungen als Folge der technischer Beschleunigung betrachtet werden kann, ist es auch gefährlich, technische Beschleunigung direkt für eine Folge beschleunigten Lebenstempos zu halten. Die Beschleunigungstechnologien tragen dazu bei, Zeit zu sparen bzw. das Lebenstempo zu einem gewissen Grad zu erleichtern. Aber sie können auch das Lebenstempo in bestimmten Situationen beschleunigen, indem Menschen zur Operation von Technologien das eigene Lebenstempo der technologischen Operation unterstellen (vgl. Weibel, 1987: 7). Zusammenfassend

kann man kritisch fragen, ob es auch möglich wäre, dass eine umgekehrte oder auf einander wirkende Kausalität zwischen diesen drei Dimensionen existiert.

Rosa legt trotz vorangehender Unterscheidung diese drei Beschleunigungsdimensionen schließlich auf eine Ebene und setzt sie dann gleich mit „sozialer Beschleunigung“. Wie aber können diese über unterschiedliche Bedeutungen verfügender, unterschiedlichen Beschleunigungsformen zusammen auf einer gleichen Ebene liegen? Welche Ebene sollte das sein? Rosa erklärt, dass diese drei Dimensionen gleich sozialer Beschleunigung entsprechen. Deswegen kann man vielleicht vermuten, dass die Ebene, auf der die drei Beschleunigungsdimensionen zusammen treffen, die einheitliche Dimension einer sozialen Beschleunigung wäre. Dennoch hat Rosa nicht deutlich dargestellt, warum diese verschiedenen Dimensionen sozialer Beschleunigung entsprechen sollten, und **weshalb Beschleunigung an sich „sozial“ sein sollte.**

Diese zwei Probleme gehen auf das grundlegende Problem der Theorie Rosas zurück, nämlich die Definition von Geschwindigkeit. Rosa definiert Geschwindigkeit bzw. Beschleunigung als „Mengen Zunahme pro Zeiteinheit“, oder umgekehrt als „Reduktion des Zeitquantums pro feststehendem Mengenquantum“ (s.o.). Die Definition erscheint nicht als sonderlich auffällig, entspricht sie doch sowohl der technischen Beschleunigung als auch allgemeinen Vorstellungen hinsichtlich der Geschwindigkeit. Jedoch setzt sich diese Definition in der Tat über ein relevantes Element von „Zeit“ hinweg, das hier berücksichtigt werden sollte. Zeit ist in Rosas Arbeit ohne Zweifel von Bedeutung. Soziale Beschleunigung wird als die Veränderung von Zeitstrukturen thematisiert. Erstaunlicherweise erklärt Rosa absichtlich nicht, was Zeit ist.

Das führt erstens dazu, dass ohne Definition von Zeit auch die Bedeutung der Zeitstruktur diffus erscheint. Dabei ist fragwürdig: Wenn die Veränderung von Zeitstrukturen den Hintergrund von Beschleunigung darstellt, wie verändern sich diese Zeitstrukturen und zu welchem Zweck?

Zweitens verwendet Rosa direkt eine physikalische Geschwindigkeitsdefinition, um verschiedenen Phänomene zu überprüfen, die man mit dem Wort „Geschwindigkeit“ bzw. „Beschleunigung“ beschreibt. Jedoch **sollte man zu einer Definition unbekannter sozialer Phänomene nicht mit vorgegebenen Begriffen arbeiten**, die zudem wenig soziologischen Gehalt aufweisen, **sondern eine Untersuchung der Phänomene voranstellen** (vgl. Durkheim, 1966). Insofern muss man sich die Phänomene der Geschwindigkeit zuerst anschauen. Auch die Frage, warum die Geschwindigkeit bzw. die Beschleunigung von einer Veränderung der Zeitstrukturen herrührt, oder genauer gefragt, wie sich die Geschwindigkeit auf die Zeit bezieht, bedarf noch grundlegender Erläuterung.

Drittens, aufgrund einer mangelnden Diskussion von Zeit und einer Ausbleibenden Betrachtung sozialer Phänomene vernachlässigt Rosa die Erkenntnis vieler Soziologen, wonach **Zeit als ein Element der Gesellschaft unter soziologischem Aspekt nicht nur als quantitative Einheit betrachtet werden sollte** (z.B. Durkheim, 1965: 23 ff.; Elias, 1984: XV ff.; Zerubavel, 1979: 56). Der französische Soziologe Maurice Halbwachs (1967: 111 ff.) behauptet sogar sehr radikal, dass Geschwindigkeit in der Soziologie kein Thema wäre, weil die Zeit unter dem soziologischen Aspekt weder Quantum noch Fluss darstellt und deshalb nicht sinnvoll beschleunigt bzw. verlangsamt werden kann. Die radikale Behauptung von Halbwachs ist nicht akzeptabel, da Geschwindigkeit heute natürlich ein soziologisches Thema darstellt. Sobald man sagt, dass Geschwindigkeit Geschwindigkeit der Gesellschaft ist, also das Beschleunigung sozial ist, kann man gewisse Fragen stellen, die Rosas Theorie nicht lösen kann: **Wie schnell kann Gesellschaft (vor allem hinsichtlich Dimensionen des Lebenstempos und des sozialen Wandels) beschleunigt werden bzw. wie langsam verlangsamt werden? Gibt es dabei eine Beschleunigungs- bzw. Verlangsamungsbegrenzung? Kann die Gesellschaft bis zur Lichtgeschwindigkeit beschleunigt bzw. bis zum Stillstand verlangsamt werden?** Diese Fragen sind deshalb unlösbar, weil **das Soziale keine physikalischen, quantitativ messbaren Dinge umfasst und somit auch über keine quantitative Form von Geschwindigkeit bzw. Beschleunigung verfügt.**

Aus der Kritik an Rosas Beschleunigungstheorie folgt **die fünfte Vorüberlegung** der vorliegenden Arbeit: **Geschwindigkeit als Hauptmerkmal von Gesellschaft, bzw. als ein soziales Phänomen, ist nicht anderes als die Geschwindigkeit der Gesellschaft.** Aber man muss vorsichtig sein, dass man bei der soziologischen Geschwindigkeitsforschung den gewöhnlichen Newton'schen oder physikalischen Begriff nicht ohne Überlegungen annehmen sollte. Die Geschwindigkeit kann nicht einfach auf ein Zeitquantum bezogen werden, ohne das auf den Begriff der Zeit soziologisch näher eingegangen wird. Insgesamt **muss der Begriff der Geschwindigkeit vertiefend reflektiert werden und eine weitergehende soziologische Definition erfahren.**

4. Zwischenfazit

Vor der eigenen Auseinandersetzung mit Geschwindigkeit wurden bisherige sozialwissenschaftliche Ansätze zur Thematik der Geschwindigkeit in diesem Kapitel kritisch überprüft. Diese Ansätze reichen von der Dromologie über das Verhältnis von Zeit und Raum bzw. die Zeit-Raum-Kompression bis hin zur Veränderung der Zeitstrukturen. Aus dieser kritischen Bewertung werden im Wesentlichen fünf Überle-

gungen geschlussfolgert:

Erstens, obwohl Geschwindigkeit bis heute umfangreich thematisiert wurde und unter Berücksichtigung sozialwissenschaftlicher Sichtweisen untersucht wurde, blieb eine Analyse der wesentlichen Merkmale von Geschwindigkeit aus.

Zweitens, die Wichtigkeit der Geschwindigkeit rührt mehr von sozialen Faktoren, als von technologischer Operation her. Um sich auf soziale Faktoren zu konzentrieren, kann eventuell sogar die technologische Dimension von Geschwindigkeit vernachlässigt werden.

Drittens, die Geschwindigkeit, die wesentlich auf sozialen Faktoren beruht, ist kein rein physikalisches Phänomen. Sie ist eine Geschwindigkeit der Gesellschaft, verfügt über eine soziale Bedeutung, mit der sich die Soziologie weiter auseinandersetzen muss.

Viertens, in Bezug auf den sozialen Faktor der Geschwindigkeit wird der Prozess der Reproduktion sozialen Lebens zu einem weiteren Forschungsausgangspunkt.

Fünftens, insofern Geschwindigkeit über soziale Charakteristika verfügt, wird eine neue soziologische Definition der Geschwindigkeit ausgehend von einer Analyse entsprechender Phänomene notwendig.

Zur ersten Vorüberlegung: Abgesehen vom ersten Exkurs wird die technologische Geschwindigkeit in dieser Arbeit keine Erwähnung mehr finden. In Bezug auf die zweite Vorüberlegung werden wesentliche Elemente der Geschwindigkeit im sechsten Kapitel ausführlich vertiefend analysiert. Die dritte und vierte Vorüberlegung wird sämtliche folgenden Kapitel beeinflussen.

Als dringlichste Aufgabe schließt das Erfordernis einer soziologischen Definition von Geschwindigkeit im nächsten Kapitel an.

Kapitel III

Grundbegriffe sozialer Geschwindigkeit

Die vorangegangenen Kapitel zeigen bereits, dass Geschwindigkeit für die Soziologie keine Unbekannte darstellt, wenngleich auch keineswegs von einer zufriedenstellenden Kenntnis des Themas gesprochen werden kann. Lange schon wird Geschwindigkeit mehr oder weniger explizit diskutiert, angefangen von den soziologischen Klassikern bis hin zu aktuellen Ansätzen – beispielsweise Hartmut Rosa richtet heute sein Interesse ganz wesentlich auf dieses Thema. Von vollständiger Ergründung der Problematik können wir heute jedoch nicht ausgehen, weil eine erschöpfende Auseinandersetzung bis dato ausgeblieben ist. Man erörtert soziale Phänomene als Ursachen bzw. Konsequenzen von Geschwindigkeit, oder betrachtet Geschwindigkeit als soziales Phänomen. Eine grundlegende Betrachtung der Bedeutung von Geschwindigkeit bleibt jedoch meist aus – es scheint, als wäre Geschwindigkeit selbst-evident (vgl. Kirchmann, 1998: 25 f.). Wenn Sombart schreibt „*Tempo, Tempo! Das ist das Losungswort unserer Zeit*“, wenn Kundera erkennt „*Unsere Epoche hat sich dem Teufel der Geschwindigkeit verschrieben*“ und Harvey zusammenfasst „*the history of capitalism has been characterized by speed-up in the pace of life*“ – diese Sätze wurden bereits angeführt – dann wird Geschwindigkeit nach wie vor vorangestellt, aber zugleich ohne ein tieferes Nachdenken erwähnt.

Was nie ausbleibt ist eine oberflächliche Definition von Geschwindigkeit: Eine Auseinandersetzung mit Geschwindigkeit wird zunächst selbstverständlich dem Aufgabenbereich der physikalischen Wissenschaften zugeschrieben. Seit langer Zeit gilt physikalische Geschwindigkeit als das Verhältnis von zurückgelegter Strecke im Raum zur im Laufe dieser Bewegung aufgewendeten Zeit. Dieses physikalische Verhältnis ‚Geschwindigkeit‘ ist empirisch quantitativ messbar und wird in Abhängigkeit von Zeit und Raum bestimmt. Das sich relative Geschwindigkeit auf die Bewegung in Zeit und Raum bezieht, ist eine auf die Physik zurückgehende, gängige Vorstellung von Geschwindigkeit. Nichtsdestotrotz wird diese Vorstellung im physikalischen Bereich durch Albert Einsteins (spezielle) Relativitätstheorie herausgefordert⁸. Jene Relativitätstheorie besagt, dass die Geschwindigkeit der Bewegung Zeitdilatation und

⁸ Für die physikalischen Begriffe von Geschwindigkeit und deren Wandel siehe Hawking, 1988.

Lorentzkontraktion mit sich bringt. Unter der Zeitdilatation und der Lorentzkontraktion versteht man Folgendes: Je schneller sich ein Objekt relativ zu einem Beobachter bewegt, desto langsamer läuft die Zeit dieses Objekts für den Beobachter ab und desto kürzer wird das Objekt in der Bewegungsrichtung für den Beobachter. Die Zeit und der Raum werden in verschiedenen Inertialsystemen verschieden festgestellt. Das heißt, nach der Relativitätstheorie ist die Geschwindigkeit nicht das Verhältnis zwischen der Zeit und dem Raum einer Bewegung, vielmehr werden Zeit und Raum relativ zu der Bewegungsgeschwindigkeit bestimmt und die Geschwindigkeit selbst bleibt absolut.

Der relativitätstheoretische Geschwindigkeitsbegriff ist im physikalischen Bereich heute weit verbreitet; einige Sozialwissenschaftler wie Virilio, Tomlinson und Urry entfalten auf Basis dieses Begriffs der absoluten Geschwindigkeit ihre sozialwissenschaftliche Geschwindigkeitstheorie. Jedoch erscheint eine soziologische Forschungsrichtung, die auf einem relativitätstheoretischen Geschwindigkeitsbegriff beruht, äußerst fragwürdig, weil der relativitätstheoretische Begriff von Geschwindigkeit notwendiger Weise die Ebene der physikalischen Theorie betrifft, nicht aber eine im weitesten Sinne empirische Sphäre des Sozialen. Im alltäglichen sozialen Leben sind Zeitdilatation und Lorentzkontraktion nicht direkt erfahrbar und der Begriff der relativen Geschwindigkeit gilt noch (Hawking, 1988). Wenn die heutige Gesellschaft über einige zunehmend signifikante Merkmale verfügt, die mit dem Wort „Geschwindigkeit“ beschrieben werden können – oder um es mit einem von Rosa transformierten Begriff auszudrücken: Wenn heute von einer zunehmenden Signifikanz der Geschwindigkeit der Gesellschaft gesprochen werden kann, die eng mit dem sozialen Leben zusammenhängt und deshalb als ein soziologisches Problem bezeichnet werden kann, dann bezieht sich Geschwindigkeit keineswegs nur auf die absolute Geschwindigkeit bzw. auf ein physikalisch theoretisches Phänomen, sondern offensichtlich auf umfassendere, mannigfaltige Situationen, die im alltäglichen sozialen Leben erfahrbar werden. **Insofern passt der physikalische relativitätstheoretische Geschwindigkeitsbegriff nicht zur soziologischen Geschwindigkeitstheorie.**

Auch andere Sozialwissenschaftler haben angemerkt, dass der Begriff der absoluten Geschwindigkeit für eine soziologische Geschwindigkeitsforschung unpassend ist. Daher erklären sie die Bedeutung von Geschwindigkeit auf Grundlage eines Begriffes der relativen Geschwindigkeit (relative Geschwindigkeit wird dabei normalerweise direkt mit Geschwindigkeit gleichgesetzt). Darüber hinaus wurde vorsichtig angemerkt, dass die Bedeutung der Geschwindigkeit eine bloß räumliche Bewegung übersteigt. Die Wichtigkeit des räumlichen Elements nehme wegen des Fortschritts der Technologien allmählich ab, stattdessen könnten Häufigkeit, Ereignisdichte und

Veränderungsraten pro Zeiteinheit auch mit dem Wort „Geschwindigkeit“ gekennzeichnet werden und seien zunehmend wichtiger (Eberling, 1996: 16, 41; Kirchmann, 1998: 133 ff.; vgl. Rosa, 2005: 113). Hierbei wird vorgeschlagen, dass der Geschwindigkeitsbegriff präzisiert werden könnte, indem man das Raumelement durch eine abstrakte Mengenangabe ersetzt:

als ‚Menge‘ können dabei der zurückgelegte Weg, die Anzahl der kommunizierten Zeichen, die produzierten Güter, aber auch die Zahl der Arbeitsstellen pro Erwerbsleben oder die Intimpartnerwechsel pro Jahr und ebenso die Handlungsepisoden pro Zeiteinheit fungieren. (Rosa, 2005: 115)

Weiterhin hat Kirchmann (1998) betont, dass der Begriff „Geschwindigkeit“ nicht eine einheitliche Kategorie darstellt. Ebenso wie „Zeit“ über drei zeitliche Dimensionen, nämlich „Vergangenheit“, „Gegenwart“ und „Zukunft“ verfügt, kann im Zusammenhang mit Geschwindigkeit zwischen vier Dimensionen des Begriffs unterschieden werden: Schnelligkeit, Beschleunigung (Akzeleration), Langsamkeit und Verlangsamung (Entschleunigung). Damit wird Geschwindigkeit samt der mit ihr zusammenhängenden Geschwindigkeitsdimensionen unter der Vorstellung der sogenannten Newton’schen Physik definiert (vgl. Ebd.: 163):

| | | |
|------------------------------------|---|---------------------------------------|
| Geschwindigkeit | = | Mengenquantum pro Zeiteinheit |
| Schnelligkeit | = | großes Mengenquantum pro Zeiteinheit |
| Beschleunigung bzw. Akzeleration | = | Mengenzunahme pro Zeiteinheit |
| Langsamkeit | = | kleines Mengenquantum pro Zeiteinheit |
| Verlangsamung bzw. Entschleunigung | = | Mengenabnahme pro Zeiteinheit. |

Bei dieser Definition liegen Schnelligkeit und Beschleunigung (Akzeleration) auf der einen, Langsamkeit und Verlangsamung (Entschleunigung) auf der entgegengesetzten Seite. Schnelligkeit, Beschleunigung, Langsamkeit oder Verlangsamung – sie alle können unter den Geschwindigkeitsbegriff summiert werden.

Diese Definitionen der Geschwindigkeit mitsamt der zugehörigen Geschwindigkeitsdimensionen sind in letzten Jahren allgemein akzeptiert worden. Dennoch erweist sich die auf der Vorstellung der Newton’schen Physik beruhende Definition für die Soziologie in der Tat nicht hilfreicher als der Begriff der absoluten Geschwindigkeit. Zumindest zwei Hauptmängel stehen dabei im Vordergrund.

Zum einen **basieren beide Definitionen auf quantitativ-operationalen Mitteln der physikalischen Messung**, aber **die Geschwindigkeit der Gesellschaft stellt ein soziales statt eines physikalischen Phänomens dar**. Wenn im Rahmen soziologischen Forschung die Geschwindigkeit ausschließlich über ihre physikalischen Merkmale definiert wird und daran anschließend soziale Phänomene untersucht werden sollen, die mit dem Wort „Geschwindigkeit“ bezeichnet werden, zeugt dies von einem wenig reflektierten Umgang mit der Geschwindigkeitsproblematik. Ohne erst einmal grundlegend festzustellen, welches die Phänomene sind, die mit „Geschwindigkeit“ beschrieben werden, wird unpassend direkt mit einem Begriff aus der Physik operiert, um die Analyse sozialer Phänomene voranzutreiben.

Andererseits erkennt man nicht durch Messung die Geschwindigkeit: **Man weiß zuerst, dass es Geschwindigkeit gibt, erst dann sucht man sich mögliche Elemente zur Messung derselben** (vgl. Dux, 1989: 115 ff., 382 ff.). Wenn man mit Hilfe physikalischer Definitionen Geschwindigkeit messen möchte, setzt dies ein Wissen um die Geschwindigkeit voraus. Die physikalische, quantitativ-operationale Definition der Geschwindigkeit besagt zwar, wie bzw. mit welchen Mitteln man Geschwindigkeit messen kann, allerdings **sagt sie noch nicht, was Geschwindigkeit eigentlich ist**, sei es die Geschwindigkeit als physikalisches oder als soziales Phänomen. Die physikalische Geschwindigkeitsdefinition bietet nur einen möglichen zweiten Schritt zur Ermittlung bzw. zur quantitativen Messung der Geschwindigkeit, der Begriff der Geschwindigkeit selbst bleibt noch im Dunkel.

Zusammenfassend kann hier festgestellt werden: Man sollte nicht ausgehend von vorgegebenen, zumal unpassenden Vorstellungen die Geschwindigkeit definieren und im Anschluss daran Phänomene, die mit „Geschwindigkeit“ bezeichnet werden, untersuchen. **Stattdessen wären solche Phänomene empirisch zu erforschen und zu analysieren, dann wäre zu beschreiben, über welche gemeinsamen und wesentlichen Merkmale diese Phänomene verfügen. Davon ausgehend könnte man weitergehend diskutieren, was diejenigen Phänomene bedeuten, die in erster Linie als Merkmale der Gesellschaft betrachtet werden.** Die Fragen werden auch im Folgenden weiter vertieft. Nun stellt sich als erste Aufgabe eine Beschreibung der Geschwindigkeitsphänomene.

1. Eine vorläufige Begriffsbestimmung der Geschwindigkeit

Vor der Beschreibung von Geschwindigkeitsphänomenen taucht jedoch unum-

gänglich eine Frage auf: Welche Phänomene werden mit „Geschwindigkeit“ gekennzeichnet und lohnen es sich folglich, analysiert zu werden? Zu dieser Frage ist es hilfreich, Rosas Forschung heranzuziehen. Obwohl Rosas Definition der Geschwindigkeit nicht ganz zufrieden stellt, hat er unter phänomenologischen Aspekten verschiedene relevante Beschleunigungsdimensionen überzeugend unterschieden und einige Geschwindigkeitsphänomene präzise dargestellt: Darunter die technische Beschleunigung, die Beschleunigung des Lebenstempos und die Beschleunigung des sozialen Wandels⁹. Obschon die Beschleunigungsdimension nur einen Teil der Kategorien der Geschwindigkeit darstellt – Langsamkeit, Verlangsamung und sogar Schnelligkeit werden hiermit kaum erwähnt – und die Dimensionen auch nicht alle Geschwindigkeitsphänomene umfassen, reicht es aber schon aus, einige geschwindigkeitsrelevante Phänomene als Beispiele aus den Beschleunigungsdimensionen heranzuziehen.

Technische Geschwindigkeit wird zweifellos häufig erwähnt, so wird beispielsweise die Fahrt eines Zuges als typisches Geschwindigkeitsphänomen betrachtet. Eine beschreibende Erklärung dessen, was die Zugfahrt zu einem Phänomen der Geschwindigkeit macht, kann als erstes Beispiel einer Diskussion über die gemeinsamen und wesentlichen Merkmale von Geschwindigkeit genommen werden:

1. Beispiel zum Phänomen der Geschwindigkeit

Ein Fahrgast sitzt in einem Zug, der Zug fährt durch ein Feld, in dem Feld arbeitet ein Bauer. Für den Bauer hat der Fahrgast hohe Bewegungsgeschwindigkeit, weil er in kurzer Zeit das Feld durchfährt. Der Bauer kann nur zu Fuß durch das Feld gehen, dieser Fußweg dauert deutlich länger als die Durchfahrt des Zuges. Der Fahrgast kann ebenfalls seine Geschwindigkeit erkennen, wenn er nach außen sieht, da die Landschaft inklusiv des Bauers in kurzer Zeit seinem Blickfeld entschwindet. Er weiß, dass die Landschaft nicht in kurzer Zeit vorüber zieht, wenn er zu Fuß geht. Die Zeit des Fußweges und die der Durchfahrt weisen offensichtliche Unterschiede auf.

Nach der Durchfahrt des ersten Zuges kommt ein zweiter Zug, beide Züge fahren parallel. Der zweite Zug fährt in kürzerer Zeit durch das Feld und überholt dann den ersten Zug. Ob der erste Zug schnell oder langsam fährt, hängt davon ab, was der Vergleichsgegenstand ist. Im Vergleich zum zweiten Zug fährt der erste Zug langsam, aber für den Bauer fährt der erste

⁹ Für eine ausführliche und kritische Überprüfung der Arbeit Rosas siehe Kapitel II., 3.

Zug schnell.

Wenn der Fahrgast, der in dem ersten Zug sitzt, seinen Vorhang zuzieht und folglich nicht mehr heraussehen kann, weiß er nicht, ob der Zug schnell oder langsam fährt, weil es keinen vergleichbaren Gegenstand gibt. Aber er kann vielleicht Schlüsse vom Vibrieren seines Sitzes auf die Fahrgeschwindigkeit ziehen. Das Holpern der Räder auf den Schienen, verrät, dass der Zug fährt, und erlaubt ein Urteil über die Fahrgeschwindigkeit. Erst recht, wenn er den Vorhang aufzieht und außen vergleichbare Gegenstände erblickt.

Die Zugfahrt wird oft als ein typisches Geschwindigkeitsphänomen betrachtet. Jedoch stellt die Zugfahrt für den Sozialwissenschaftler, der sich mit der Geschwindigkeit von Technologie beschäftigt, nur einen Anfang der Entwicklung der technischen Geschwindigkeit dar. So wird verlautet, dass der Geschwindigkeit der in Echtzeit übertragenen Kommunikationstechnologien heute eine revolutionäre und wichtige Rolle zukommt. Die in Echtzeit übertragenen Kommunikationstechnologien stellen eine spezifische Form von Echtzeitgeschwindigkeit dar. Folglich ist es nötig, eine Beschreibung der Echtzeitgeschwindigkeit hinzuzufügen, wobei sich eine Vielzahl von Beispielen anbieten. Dabei kann die Videokonferenz ohne Zweifel als ein Beispiel gelten, das sich lohnt detailliert beschrieben zu werden.

2. Beispiel zum Phänomen der Geschwindigkeit

Eine Videokonferenz findet statt: Ich bin in Berlin und muss bei der Videokonferenz mit einem Mann sprechen, der sich in den USA befindet. Ich sehe ihn über den Bildschirm und spreche mit ihm über ein Mikrofon. Sobald ich mit ihm spreche, antwortet er sofort, gleichzeitig kann ich auch seine Mimik sehen, wodurch ich weiß, dass er mich über Bildschirm und Mikrofon auch sieht und hört. Obwohl der Mann sich nicht in Berlin befindet, kann ich ohne Verzögerung seine Antworten und Mimik direkt sehen, wodurch ich weiß, dass er mich auch ohne Warten hören und meine Mimik sofort erkennen kann. Das Gespräch der Videokonferenz ist von so großer Unmittelbarkeit, dass es scheint, er befinde sich in meiner Gegenwart.

Man kann sagen, dass es in der Situation Geschwindigkeit gibt, weil ich mit einem Mann, der hinsichtlich der physikalisch-räumlichen Distanz sehr weit von mir entfernt ist, kommunizieren kann. Dies geschieht ohne

den Zeitaufwand einer räumlichen Distanzüberwindung.

Man sagt, dass es in der Situation Geschwindigkeit gibt, auch weil ich in Berlin die Antwort und die Mimik von einem Mann, der sich in den USA befindet, ohne Zeitverzögerung wahrnehme. Man kann sagen, dass es in einer Situation keine Echtzeitgeschwindigkeit gibt, wenn das Gespräch bei der Videokonferenz zwischen mir und dem Mann nicht erfolgt. Vielleicht kann das Gespräch später erfolgen, aber das wäre schon eine andere Zeit, nicht die Gegenwart der Videokonferenz.

An diesen zwei Beispielen wird ersichtlich, wie Technologien ein räumliches Hindernis überwinden, diese Überwindung des räumlichen Hindernisses wird als Geschwindigkeit bezeichnet: Im 1. Beispiel besteht die Überwindung des Hindernisses in der Fahrtbewegung durch den Raum; im 2. Beispiel bedeutet die Überwindung, dass zwei Personen ungeachtet einer großen physikalisch räumlichen Distanz zwischen Deutschland und den USA zur gleichen Zeit miteinander sprechen können. Wenn man Geschwindigkeitsphänomene hinsichtlich Technologien ausführlicher beschreibt, wird ersichtlich, dass diese Beispiele komplexe Verhältnisse statt bloßer technologischer Operationen umfassen und dabei über eine Vielzahl verschiedener Elemente verfügen. Die Überwindung des räumlichen Hindernisses ist dabei lediglich eines der möglichen Elemente.

In vielen Situationen kann sogar gezeigt werden, dass Geschwindigkeitsphänomene überhaupt ohne die Eigenschaft der Überwindung räumlicher Hindernisses auskommen. Dementsprechend spricht Rosa insbesondere von einer Beschleunigung des Lebenstempos und von sozialem Wandel.

Das beschleunigte Lebenstempo macht sich bemerkbar in Elementen äußeren Verhaltens („Essen“), aber auch im Bereich innerer Empfindung („Eile“), weshalb Geschwindigkeits-Pessimisten „slow food“ vorschlagen¹⁰. Inwiefern hastiges Essen mit Geschwindigkeit verbunden ist, vermittelt folgende Beschreibung:

3. Beispiel zum Phänomen der Geschwindigkeit

Es ist 12 Uhr, ein Mann geht zum Mittagessen. Um 12:10 hat er einen wichtigen Termin, deshalb geht er zu McDonald's und isst einen Burger. Er muss nicht nur einen großen Burger innerhalb von zehn Minuten verpeisen, sondern denkt gleichzeitig an einen späteren Termin. Dabei überlegt er, wie er eine Aufgabe vor einer morgigen Frist erledigen kann. Dafür

¹⁰ In Bezug auf Geschwindigkeits-Pessimismus und „slow food“ siehe Kapitel I., 3. und 4.

schreibt er Pläne in sein Notizbuch. Während des Essens hält er in einer Hand den Burger und schreibt gleichzeitig mit der anderen Hand.

Man kann sagen, dass der Mann es eilig hat und schnell isst. Heute denkt man auch oft: Was diese Situation spiegelt, ist nicht nur die Geschwindigkeit des Burger-Essens, sondern auch das Lebenstempo. Man nimmt an, wenn es keinen Termin und keine Frist, also keine Zeitgrenze gäbe, müsste der Mann nicht den Burger essen, seine Pläne durchdenken und beim Essen gleichzeitig ins Notizbuch schreiben; sondern er könnte z.B. ein italienisches Restaurant besuchen und entspannter essen, wobei die Zeit zum Essen, zum Denken und für die dem Essen folgenden Handlungen eine andere wäre.

Anlässlich von Beispielen wie dem 3. beklagt man oft die Schnelligkeit des Lebenstempos und fordert eine Verlangsamung. Sieht man vorläufig davon ab, was „schnelles“ bzw. „langsames“ Lebenstempo eigentlich bedeuten soll, so kann zumindest eingestanden werden, dass das Leben mit Geschwindigkeit beschrieben werden kann. Geschwindigkeit bezieht sich dann weder auf Bewegung noch auf einen Raum. Aber worauf sich die Geschwindigkeit eigentlich bezieht, soll unter der Berücksichtigung zusammenhängender Beispiele berücksichtigt werden.

Geschwindigkeit ohne räumliches Element umfasst laut Rosa nicht nur Lebenstempo, sondern auch sozialen Wandel. Im Vergleich zur technologischen Operation und zum Lebenstempo wäre sozialer Wandel allerdings weitaus theoretischer, abstrakter, also schwieriger direkt als konkretes Phänomen zu beschreiben, auch weil es

*in der sozialwissenschaftlichen Debatte höchst unklar ist, welche Innovation als **Basisinnovationen** zu gelten haben und welche Indikatoren genuine sozialen Wandel anzeigen.* (Rosa, 2005: 178, Hervorh. v. Original)

Dies hat jedoch keineswegs zu bedeuten, dass sozialer Wandel nicht konkret empirisch verortet werden könnte. Rosa schlägt vor, mit dem Begriff „Generation“ die Geschwindigkeit sozialen Wandels zu konkretisieren (Ebd.: 179 ff.). „Generation“ umfasst dabei nicht nur eine Gruppe, die von Individuen mit ähnlichem Lebensalter formiert wird. Der Begriff beschreibt dann vielmehr, dass verschiedene Generationen über je eigene spezifische Formen des Lebenslaufs verfügen, die eine bestimmte Gesellschaftslage spiegelt. Wenn mehr Generationen über ähnliche Formen des Lebenslaufs verfügen, sagt man, dass die Gesellschaft Kontinuität aufweist. Aber wenn es bei zwei Generationen – z.B. von Tochter und Mutter – sehr unterschiedliche Formen des Lebenslaufs gibt, spricht man vom sozialen Wandel. Die Geschwindigkeit

des sozialen Wandels kann insofern durch den Unterschied der verschiedenen Formen des Lebenslaufs zwischen Generationen konkret skizziert werden.

4 Beispiel zum Phänomen der Geschwindigkeit

Eine Frau von 31 Jahren möchte ihren Job wechseln, deshalb hat sie vor einem Monat den Betrieb, bei dem sie ursprünglich arbeitete, verlassen. Sie sucht jetzt einen neuen Job und ist zurzeit arbeitslos. Um einen besseren Job zu finden, muss sie neues Fachwissen erlernen und denkt daher, dass sie während der Arbeitslosigkeit vielleicht an entsprechenden Fachkursen teilnehmen sollte. Zum Zeitpunkt ihres Abschlusses war sie 26 und hat bereits drei Mal den Job gewechselt.

Weiterhin hat sie sich einmal scheiden gelassen, hat nun aber bereits einen neuen Freund und lebt mit ihm zusammen. Sie hat noch keine Kinder, denkt aber darüber nach, später ein oder zwei zu bekommen.

Für die Mutter dieser Frau ist das Leben der Tochter unvorstellbar, wenngleich sie weiß, dass das Leben ihrer Tochter weniger eine Ausnahme darstellt, als vielmehr der allgemeinen Form des Lebensverlaufs der Generation ihrer Tochter entspricht. Die Mutter hat während der Studiendauer Rechnungswesen studiert. Nach dem Abschluss wird sie Rechnungsführerin in einer Firma, diesen Beruf übt sie bis zum Ruhestand aus. Natürlich soll die Ehe für die Mutter auch lebenslang dauern. Scheidungen der Ehe geschehen bei der Generation der Mutter nur im schlimmsten Fall, von wiederholten Eheschließungen ganz zu schweigen.

Man kann sagen, dass die Geschwindigkeit des sozialen Wandels durch den Vergleich zwischen der mütterlichen Generation mit derjenigen der Tochter gut verdeutlicht werden kann.

Bei der Generation der Mutter kann man mit erlerntem Fachwissen lebenslang gearbeitet werden. Bei der Generation der Tochter unterliegt das Fachwissen beständig Änderungen, folglich gilt es Neues zu erlernen und auch den Job häufiger zu wechseln. Die Dauer der Gültigkeit des Neuen wird bei der Generation der Mutter und bei der der Tochter unterschiedlich bewertet. Das Leben der Generation der Tochter weist somit, verglichen mit der mütterlichen Generation, mehr Ereignisse und Abwechslungen auf.

Wenngleich die Tochter im Vergleich zur Mutter mit einer „schnell“ sich

wandelnden Gesellschaft konfrontiert ist, kommt die Zeit zur Familien-gründung bei der Generation der Tochter eher „langsam“. Die Mutter heiratet mit 26 Jahren und gebiert ihre Tochter im Alter von 28 Jahren. Angehörige der mütterlichen Generation heiraten und bekommen Kinder in einem ähnlichen Zeitraum. Die Tochter ist 31 Jahre alt, hat weder eine stabile Familie noch Kinder. Sie weiß auch nicht, wann sie eine stabile Familie und Kinder haben wird.

Ausgehend von Rosas „Phänomenologie der sozialen Beschleunigung“ sind nun vier Beispiele für das Phänomen der Geschwindigkeit angeführt worden. Aber im Vergleich zu Rosas Phänomenologie der sozialen Beschleunigung werden die Beispiele hier nicht mit abstrakten Begriffen wie „Häufigkeit“, „Ereignisdichte“, „Epoche“ oder „Verdichtung“ ausgestattet, sondern vielmehr mit erfahrungsgemäßen und anschaulichen Beschreibungen. Wenn man die Geschwindigkeitsphänomene so beschreibt und miteinander vergleicht, kann man die abstrakteren Begriffe nachvollziehend überprüfen und gelangt somit zu zwei verschiedenen Thesen.

Die erste These betrifft den Raum: In den vergangenen Forschungen wird der Raum bzw. die Überwindung des Raums nach wie vor als Kernelement des Geschwindigkeitsbegriffes betrachtet. Man sagt, dass der Raum gewissermaßen durch technologischen Fortschritt überwunden, ja vernichtet wird. Das zeitliche Element befreit sich folglich vom räumlichen, das räumliche Element besteht nicht länger als signifikantes Merkmal sämtlicher Phänomene von Geschwindigkeit (Rosa, 2005: 60 ff.). Anders ausgedrückt sei die Geschwindigkeit ein Verhältnis zwischen dem Zeitaufwand und der Überwindung des Raums. Dennoch bezieht sich die Geschwindigkeit anhand der Beispiele weder immer auf den Raum noch unbedingt auf die Überwindung des Raums. Zwar stellt das räumliche Element im ersten und zweiten Beispiel hinsichtlich der Technologien ein Bezugselement dar, im dritten und vierten aber nicht. Im dritten und vierten Beispiel erscheint Raum als irrelevant, nicht weil die Zeit wegen der Überwindung des Raums durch die Technologien vom Raum befreit wird, sondern **weil sich die Geschwindigkeit im dritten und vierten Beispiel schlechthin nicht auf den Raum bezieht**. Schnelles Essen, eiliges Anfertigen von Notizen, häufiger Wechsel von Berufen und verspätete Erstgeburt stellen Sachverhalte dar, die zwar alle im weitesten Sinne mit Geschwindigkeit zusammen hängen, aber dabei keineswegs Geschwindigkeit als physikalisches Phänomen begreifen, welches die Überwindung oder Vernichtung von Raum umfasst. Das heißt, die Bewegung im Raum kann mit „Geschwindigkeit“ bezeichnet werden, Geschwindigkeit ist aber nicht zwangsläufig Bewegung im Raum. Geschwindigkeit mag durchaus Teil der Bewegung im Raum sein, aber **das räumliche Element kann durchaus separat vom Ge-**

schwindigkeitsbegriff betrachtet werden.

Im dritten und vierten Beispiel erscheinen zwei Elemente, die oft als entscheidend betrachtet werden: Einmal Menge (im Sinne von Häufigkeit, Verdichtung, Ereignisdichte und Veränderungsrate) und weiterhin zeitliches Maß. Im 3. Beispiel muss der Mann vor 12:10 (zeitliches Maß) einen Burger (Menge) essen, weswegen sein Lebenstempo für „schnell“ gehalten wird. Im 4. Beispiel hat die Frau im Alter von 31 Jahren (zeitliches Maß) drei Jobs (Menge) gewechselt und sie nimmt nach der Ausbildung erneut an Weiterbildungsmaßnahmen teil, worin sich die Geschwindigkeit des sozialen Wandels spiegelt. Zur quantitativen Messung wird Geschwindigkeit oft durch diese zwei Elemente dargestellt. Dennoch kann die Geschwindigkeit nicht nur auf Menge und zeitliches Maß zurückgeführt werden. Man kann sagen, dass es in einem Jahr (zeitliches Maß) 365 Tage (Mengenangabe) gibt, aber bei dieser Aussage geht es nicht um Geschwindigkeit. Menge und zeitliches Maß beziehen sich nur auf eine mögliche physikalische Formel zur Messung der Geschwindigkeit, sie selbst sind aber keine konstitutiven Elemente der Geschwindigkeit. Daher die zweite These: **Menge und zeitliches Maß sind keine wesentlichen Elemente der Geschwindigkeit (sondern nur mögliche Bezugselemente), sie sollten daher vom Geschwindigkeitsbegriff getrennt betrachtet werden.**

Durch diese zwei Thesen werden Raum, Menge und zeitliches Maß, welche in der Vergangenheit eher als signifikante Größen behandelt wurden, zwar ausgeschlossen – zwei andere gemeinsame Elemente des Phänomens Geschwindigkeit werden indes hervorgehoben. Eines ist die **Zeit**: In der zweiten These wird eine zeitliche Maßeinheit ausgeschlossen, trotzdem ist Zeit zweifelsohne ein erforderliches Element. Bloße Zeit ist jedoch nicht mit Geschwindigkeit gleichzusetzen, außer wenn es noch ein anderes entsprechendes Element gibt – eine **relative Differenz zwischen den Zeiten einer Vergleichskategorie**. Es kann keine ohne Vergleich mit einer ähnlichen Kategorie bestehende absolute Geschwindigkeit geben. Im ersten Beispiel sind für den Fahrgast die Zeit zur Durchfahrt des ersten Zuges und die des zweiten Zuges verschieden. Hierbei geht es nicht darum, wieviel Zeit der erste Zug bei der Feld-Durchfahrt aufwendet, sondern darum, dass der erste Zug das Feld durchfährt, **während** der zweite Zug ihn bereits überholt hat und der Bauer noch im Feld bleibt. Würde sich alles, also würden sich beide Züge inklusive ihrer Umwelt ohne Zeitdifferenz in einer Richtung fortbewegen, würden die Insassen nicht die Geschwindigkeit der Züge spüren. Ähnlich wie man auch sagt, dass der Baum stillstehend, d.h. ohne Bewegungsgeschwindigkeit auf der Erde steht, weil sich die Menschen und der Baum ohne Zeitdifferenz zueinander auf der Erde befinden und mit ihr im Kosmos rotieren.

Im 2. Beispiel wird die Zeitdifferenz zwischen Kommunikation mit und ohne

Hilfe von Echtzeit-Technologie verdeutlicht. Menschen, die nicht über entsprechende Technologie verfügen, bereiten noch die Reise zur Konferenz in die USA vor, **während** Kommunikation in Echtzeit bereits das Gespräch zwischen den Kontinenten ermöglicht („Kommunikation“ ist die Vergleichskategorie). Würde Tele-Kommunikation in Echtzeit eine ursprünglich menschliche Fähigkeit darstellen, gäbe es in der Situation von Videokonferenz keine sinnvolle Geschwindigkeit, genauso wie man kaum mit Echtzeitgeschwindigkeit die face-to-face-Kommunikation beschreibt

Im 3. Beispiel resultiert die Geschwindigkeit des Mittagessens, die eine Verkörperung des Lebenstempos darstellt, aus der zeitlichen Differenz der Fast-Food Mahlzeit zum regulären Mittagessen: Menschen, die keine Zeitgrenze zum Mittagessen haben, schauen vielleicht noch in die Speisekarte, **während** der Mann in Eile bereits seinen Burger verspeist hat (die Vergleichskategorie ist „Mittagessen“).

Im 4. Beispiel ruft die Differenz der Lebensform der Tochter und der Mutter die Geschwindigkeit hervor. Die Mutter hat im 31. Lebensjahr schon eine 5 jährige Tochter, **während** ihre Tochter im gleichen Alter noch keine Kinder hat („Lebenslauf“ ist die Vergleichskategorie). Wenn Menschen in allen Generationen immer in einem ähnlichen Lebensalter heiraten und Kinder haben würden, würde Geschwindigkeit nicht auftauchen.

Das zeitliche „Während“ zeigt hiermit einerseits, dass sich die Geschwindigkeit nicht auf das zahlenmäßige zeitliche Maß, sondern auf die **Differenz** zwischen den **Zeiten** einer Vergleichskategorie bezieht. Andererseits weist es auch darauf hin, dass das Phänomen der Geschwindigkeit nicht einzelne Resultate, sondern die **Gesamtsituation**, in der die verschiedenen möglichen Zeiten bestehen, spiegelt. Diese Situation kann Bewegung, Kommunikation, Lebensführung und sozialen Wandel einschließen. Die Zeitdifferenz von Vergleichskategorien kann sich äußern in den Durchfahrtszeiten verschiedener Züge, dem kommunikativen Zeitaufwand je nach technologischer Ausstattung, etwaigen Handlungen unter Termindruck oder auch in den Formen der Äußerungen der Lebenszeit verschiedener Generationen.

Insofern können diese vier paradigmatischen Beispiele zwar nicht alle Geschwindigkeitsphänomene umfassen, man kann dennoch durch deren Interpretation und Analyse eine vorläufige Begriffsbestimmung Geschwindigkeit erreichen: „**Geschwindigkeit**“ **bezeichnet eine Situation, in der eine relative Zeitdifferenz innerhalb einer Vergleichskategorie besteht.**

Zur Ergänzung dieser Geschwindigkeitsdefinition sind noch einige Erklärungen hinzuzufügen, da Geschwindigkeit, wie Kirchmann erwähnt hat, über vier Dimensio-

nen verfügt: Schnelligkeit, Beschleunigung (Akzeleration), Langsamkeit und Verlangsamung (Entschleunigung). Normalerweise wird angenommen, dass Schnelligkeit und Beschleunigung das Gegenteil von Langsamkeit und Verlangsamung bezeichnen. Aber sobald Geschwindigkeit vorläufig als eine Situation, in der eine relative Zeitdifferenz innerhalb einer Vergleichskategorie besteht, bezeichnet wird, werden diese vier Geschwindigkeitskategorien auch relativiert. Es gibt keine absolute Schnelligkeit bzw. Langsamkeit mehr; Schnelligkeit und Langsamkeit sind völlig relativ. Im ersten Beispiel ist die Durchfahrt des ersten Zuges im Vergleich zum Fußweg „schnell“, im Vergleich zur Durchfahrt des zweiten Zuges aber „langsam“. Im zweiten Beispiel findet die Konferenz mit Hilfe von Kommunikationstechnologie „schneller“ statt, als ohne entsprechende Technologie. Wenn man aber im Rahmen der Videokonferenz nicht übereinkommt und daher die Konferenz oft wiederholen muss, führt Videotechnologie nicht unbedingt schneller zu Ergebnissen. Im dritten Beispiel erscheint es, als würden 10 Minuten Zeit zum Essen wenig sein, aber verglichen mit einer Situation mit nur der Hälfte der zur Verfügung stehenden Zeit, kann der Mann in diesem Beispiel „langsam“ essen. Im vierten Beispiel wird die Tochter „schneller“ mit wechselnden Gegebenheiten (Job, Wissen) konfrontiert als ihre Mutter, allerdings erreicht sie „langsamer“ die Lebensphase der Gründung einer Familie. „Schnell“ ist immer langsamer als „schneller“, im Vergleich zum „langsamer“ ist „langsam“ schnell. Ob die Geschwindigkeit schnell oder langsam ist, hängt von dem zu vergleichenden Ausgangspunkt bzw. dem zu verglichenen Gegenstand ab. **Schnelligkeit und Langsamkeit sind nichts anderes als eine relativ vergleichende Zurechnung von Geschwindigkeit: Sie bezeichnen zwei Seiten eines Begriffs von Geschwindigkeit.**

Die Relativierung von Schnelligkeit und Langsamkeit lässt sich bezüglich der Beschreibung von Beschleunigung (Akzeleration) und Verlangsamung (Entschleunigung) verändern¹¹. Allgemein gedacht (siehe Kirchmanns Definition) bedeutet „Beschleunigung“ die Zunahme von Geschwindigkeit, also den Prozess zunehmender Schnelligkeit; Verlangsamung die Geschwindigkeitsabnahme, eine Entwicklung hin zur Langsamkeit. Aber insofern Schnelligkeit und Langsamkeit eine relativ vergleichende Zurechnung der Geschwindigkeit darstellen, wird Schnelligkeit nicht unbedingt nur durch Beschleunigung ermöglicht und ist Langsamkeit auch nicht nur eine Konsequenz von Verlangsamung. Der Prozess der Schnelligkeit des einen ist der Prozess der Langsamkeit des anderen. Beschleunigung ruft nicht nur Schnelligkeit, son-

¹¹ Hier werden Verlangsamung und Entschleunigung vorläufig als identische Begriffe im Gegensatz zur Beschleunigung betrachtet. Dennoch werde ich später in diesem Kapitel den Begriff der Verlangsamung und den der Entschleunigung unterscheiden und versuchen zu argumentieren, dass sich ‚Entschleunigung‘ hauptsächlich auf eine bestimmte soziale Beziehung bezieht, während ‚Verlangsamung‘ ein physikalisches Phänomen bezeichnet, das Mengenquantum pro Zeiteinheit abnehmen zu lassen.

dern auch Langsamkeit hervor. Weil Schnelligkeit und Langsamkeit nur zwei Seiten der Geschwindigkeit sind, bezeichnet Beschleunigung nichts anderes als einen Prozess, in dem Geschwindigkeit zustande kommt. Oder man kann mit der vorläufigen Begriffsbestimmung von Geschwindigkeit sagen, dass **Beschleunigung (Akzeleration) die Verschärfung der Zeitdifferenz in Form einer prozessualen Auffassung von Geschwindigkeit bedeutet**. Unter diesem Aspekt verursacht Verlangsamung (Entschleunigung) folglich keine Langsamkeit, sie bewirkt keine Geschwindigkeit. Stattdessen ist sie eher ein Prozess der Vernichtung von Geschwindigkeit. Mit anderen Worten **kann Verlangsamung bzw. Entschleunigung definiert werden als Verringerung der Zeitdifferenz in Form einer prozessualen Auffassung von Geschwindigkeit**.

Sobald „Geschwindigkeit“ als eine Situation definiert wird, in der eine relativ vergleichbare Zeitdifferenz innerhalb einer Vergleichskategorie besteht und „Schnelligkeit“ bzw. „Langsamkeit“ die relative Vergleichszurechnung der Geschwindigkeit bedeutet, sollte man sich immer daran erinnern: Wo beschleunigt wird, gibt es unbedingt auch Langsamkeit. Wenn man sich nach Schnelligkeit sehnt, bedeutet das gleichzeitig, dass man in der Gegenwart nicht schnell genug, also langsam ist. Schnelligkeit, Beschleunigung, Langsamkeit und Verlangsamung können nicht unabhängig bzw. als Absolute bestehen. Sie gehen auf relative Zurechnungen von Vergleichen von Geschwindigkeit mit unterschiedlichen Voraussetzungen zurück. **Bei der soziologischen Beschäftigung mit Geschwindigkeit der Gesellschaft sollte nicht allein „Schnelligkeit“ und „Beschleunigung“ im Fokus des Interesses stehen; weiterhin erscheint eine Vernachlässigung von „Langsamkeit“ nicht hinnehmbar zu sein. Geschwindigkeitsforschung erwiese sich sonst nur allzu schnell als eindimensional und oberflächlich. Was den Kern der einzelnen Forschungsziele betrifft, so sollte weder Beschleunigung noch Entschleunigung, weder Schnelligkeit noch Langsamkeit, sondern nur Geschwindigkeit eine Rolle spielen.**

Somit kann durch die Beschreibung und den analytischen Vergleich von Geschwindigkeitsphänomenen eine grundlegende Definition von Geschwindigkeit herausgearbeitet werden. Trotzdem bleibt eine der Hauptfragen der vorliegenden Arbeit weiterhin unbeantwortet: Wenn die Geschwindigkeit eine Situation beschreibt, in der eine relative Zeitdifferenz hinsichtlich einer Vergleichskategorie besteht, was für eine Geschwindigkeit wäre dann die so genannte „Geschwindigkeit der Gesellschaft“? Selbige wird durchaus als ein relevantes Merkmal gegenwärtiger Gesellschaften bezeichnet. Im Hinblick auf diese jetzt nur holzschnittartig skizzierte Frage erscheint es unausweichlich, Geschwindigkeit weiter als soziale Kategorie zu vertiefen und deren soziologischen Sinn herauszuschälen. Diese Aufgabe wird ausgehend von einem

grundlegenden Element der Geschwindigkeitsdefinition erfolgen, dessen Relevanz für die Soziologie unbestritten ist und welches bereits lange Zeit im Mittelpunkt zahlreicher Diskussionen steht, nämlich der **Zeit**.

2. Soziale Zeit als begriffliche Brücke zur Geschwindigkeit der Gesellschaft

Die Geschwindigkeit als eine Situation zu definieren, in der eine relative Zeitdifferenz innerhalb einer Vergleichskategorie besteht, ist für die Analyse des Geschwindigkeitsbegriffs nicht genügend. Denn dadurch wird die Frage lediglich von der „Geschwindigkeit“ hin zur „Zeit“ verschoben, der Begriff "Zeitdifferenz" bleibt dabei ebenfalls im Dunkeln. Jedoch ist Zeit im Gegensatz zur Geschwindigkeit schon weitaus tiefergehend thematisiert worden. Ihr wird auch eine soziologisch reichhaltige Bedeutung zugestanden. Daher vermag Zeit – verstanden als „soziale Zeit“ – gleichsam als Brücke zur soziologischen Auseinandersetzung mit der Geschwindigkeit der Gesellschaft zu gelten.

Dass die Zeit „sozial“ ist, stellt für die Soziologie keineswegs eine selbstevidente These dar. Zeit ist ein interdisziplinäres Thema, sie wird meistens zuerst als kontinuierlicher, irreversibler und linearer bzw. spiralförmiger Fluss der Veränderung betrachtet. Dieses Zeitverständnis beschränkt die Forschungsansätze normalerweise auf ein Spektrum zwischen zwei Polen: Einmal wird Zeit dabei als ein messbares, objektives Phänomen verstanden, andererseits wird sie als konstruiertes subjektives Bewusstsein angenommen (vgl. Heidegger 1957: 405). Dieses Zeitverständnis ist zwar gängig, passt jedoch weniger zur Soziologie. Eben auf die kritische Reflexion eines – mit Heidegger gesprochen – vulgären Zeitverständnisses, geht ein relativ spät auftauchender soziologischer Zeitbegriff zurück (vgl. Bergmann, 1992).

Die Messung der als ein objektives Phänomen betrachteten Zeit bleibt lange Zeit Aufgabe der Naturwissenschaften, vor allem der Physik. Sanduhr, Sonnenuhr und die im 17. Jahrhundert erfundene Pendeluhr dienen einer stetigen Verbesserung der Präzision der Zeitmessung. Heute stellt die Atomuhr das präziseste aller Zeitmessinstrumente dar, wobei die Periodendauer der Strahlung von Caesiumatomen der Bestimmung möglichst genauer Zeiteinheiten dient¹². Außerdem weiß man heute kraft Einsteins Relativitätstheorie, dass die Zeit nicht absolut ist, sondern sich hinsichtlich der Geschwindigkeit und der Gravitation von Beobachter verändert. Wenn man Zeit prä-

¹² Für moderne Methoden der Zeitbestimmung, siehe die Einführung des „Bureau International des Poids et Mesures“ (BIPM): <http://www.bipm.org/>.

ziser messen und bestimmen möchte, muss man die Elemente der Relativität ausschließen, die den Fehler von Messung und Bestimmung bewirken.

Wegen der erfolgreichen Entwicklung der Naturwissenschaften im letzten Jahrhundert nimmt der messbare und objektive Zeitbegriff Einfluss auf sozialwissenschaftliche Fragestellungen¹³. Daher haben Physiker wie Ilya Prigogine (1997) behauptet, dass das Verständnis und die Schlussfolgerungen des messbaren und objektiven Zeitbegriffes der Physik nicht nur auf die Physik selbst beschränkt wäre, sondern de facto für alle wissenschaftlichen Bereiche gelten würde. Aber Zeit nur als messbares objektives natürliches Phänomen zu begreifen, stellt sich selbstverständlich als problematisch heraus. Vielerlei sozialpsychologische, empirisch fundierte Ermittlungen haben bewiesen, dass auch eine Form subjektiven Zeiterlebens besteht (Schmied, 1985). Darüber hinaus wird die Messbarkeit und Objektivität von Zeit auch oft bezweifelt. Einerseits sei Zeit kein erfahrbares Objekt. Andererseits könne man keinen konkreten Gegenstand „Zeit“ sehen, hören oder berühren (Elias 1984: VII). Andererseits wäre die Zeit sicher festzustellen, selbst wenn keine Zeitmessinstrumente zur Verfügung stünden oder selbst wenn alle physikalisch beobachtbaren räumlichen Veränderungen anhielten (Heidegger 1975: 337). Wenn der Physiker behauptet, Zeit zu messen und Maßeinheiten bestimmt, müsse man überlegen, was dasjenige wesentlich sei, das als „Zeit“ bezeichnet, gemessen und bestimmt werde (Heidegger 1976: 11). Deswegen widersprechen viele Sozialwissenschaftler der Feststellung Prigogines; vor allem die Konstruiertheit von Zeit wird dabei herausgestellt (vgl. Sandbothe 1997).

Der Ansatz, die Konstruiertheit der Zeit zu betonen, impliziert mitnichten die Voraussetzung einer konstruiert-subjektiven Erscheinung. Es ist überhaupt nicht zu leugnen, dass Zeit in Form eines objektiv natürlichen Phänomens besteht. Hier liegt der Schwerpunkt allerdings darauf, dass es eine weitere Voraussetzung subjektiver Konstruiertheit besteht, wenn objektive Zeit wahrgenommen und erfahren wird. Dabei soll stellvertretend das Zeitverständnis Edmund Husserls (1928) angeführt werden. Husserl widerlegt keineswegs einen Begriff der objektiven Zeit. Trotzdem betont er, dass das zeitliche Merkmal kontinuierlicher sowie irreversibler Veränderung keineswegs von den Dingen selbst ausgeht. Es kann nur entstehen, indem inneres Bewusstsein die ablaufenden Veränderungen erfasst und deren Kontinuität begreift. Zum Bei-

¹³ Zum Beispiel hat Anthony Giddens (1990: 16) konstatiert, dass Zeit und der Raum ursprünglich zwei untrennbare Paarbegriffe waren, weil man nur mittels räumlicher Veränderung die Zeit beobachten konnte. Aber mit der Entfaltung der Technik von Zeitmessung und -bestimmung wird es möglich nur Zeit ohne zugehörigen Raum zu beobachten. Zeit wurde also vom Raum befreit und dann mit dem Auftreten der so genannten „empty time“ zur Abstraktion. Im Kapitel II der vorliegenden Arbeit wird der Einfluss technikdeterministischer Ansätze der objektiven Messung innerhalb sozialwissenschaftlichen Forschungsprogramme ersichtlich.

spiel hört ein Mensch Musik und erlebt Zeit über einen Ablauf changierender Noten der Musik (A, B, C). Einzelne Noten lassen nicht auf Veränderung schließen: Solche besteht allein, wenn der Hörer Musiknote B als Intention, Musiknote A als Retention und Musiknote C als Protention im Bewusstsein aufeinander bezieht. Die subjektive Konstruiertheit von Zeit gewinnt durch Husserls auf das innere Zeitbewusstsein abzielende Argumentation an Überzeugungskraft.

Obwohl Husserls Darlegung auch nicht unproblematisch ist, da sie aufgrund der Betonung inneren Bewusstseins mehr oder weniger idealistisch argumentiert¹⁴, nimmt sie großen Einfluss und inspiriert zahlreiche der folgenden Erörterungen. Einer der wichtigsten Beiträge dieses Verständnisses von Zeit besteht in der Erkenntnis, dass Zeit über verschiedene Dimensionen (Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft) verfügt – Dimensionen, deren Verbindung nicht selbstverständlich ist (vgl. Luhmann, 1990a: 97). Allerdings werden diese Zeitdimensionen nicht nur durch inneres Bewusstsein, das eben auch das Menetekel des Entwurfes Husserls darstellt, verbunden. Alfred Schütz (1945: 539 ff.; Schütz & Luckmann, 2003: 48, 465 ff.) argumentiert, dass die Dimensionen der Zeit nicht einfach in ein inneres Bewusstsein eintreten, um sich dann in Gestalt einer inneren Zeit zu verbinden. Nicht ein inneres Bewusstsein erlaubt dem Menschen die Synthese von Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft – obwohl dem inneren Bewusstsein zweifellos große Bedeutung zukommt – vielmehr kommt praktischem, in die Lebenswelt intervenierendem Handeln hier eine zentrale Position zu. Nur in die Lebenswelt intervenierendes praktisches Handeln ermöglicht Veränderung, öffnet die Zukunft und lässt die Vergangenheit vergehen; erlaubt die Verbindung von Vergangenem, Zukünftigem und Gegenwärtigem, ermöglicht also schließlich die Konstitution innerer Zeit. In der Zeit dominiert nicht lediglich die Funktion inneren Bewusstseins, sondern auch die des Handelns in der Lebenswelt.

Ausgehend von ähnlichen Voraussetzungen stellt Niklas Luhmann (z.B. 1981: 130; 1997: 1004) eine ähnliche These auf, jedoch beschäftigt er sich nicht mit der Verbindung der Zeitdimensionen, sondern umgekehrt mit der Differenzierung der Zeitdimensionen. Er konstatiert, dass Zeit die Einheit der Differenz Vergangenheit/Zukunft darstellt, die vom gegenwärtigen, eine Entscheidung treffenden Handeln unterschieden wird. Obwohl die theoretischen Ausgangspunkte Schütz' und Luhmanns recht unterschiedlich sind, haben sie eine gleiche These: Was die Anwesenheit der Vergangenheit in der Gegenwart darstellt und die Zukunft öffnet, ist nichts anderes als das Handeln. Die Zeit ist weder objektiv noch einfach subjektiv; sie stellt auch eine spezifische handlungstheoretische Kategorie dar.

¹⁴ Für eine Kritik des Husserlschen Zeitbegriffes, siehe z.B. Becker, 2003.

Außerdem haben Schütz und Luhmann beide angemerkt, dass Zeit nicht nur dem Individuum zuzuschreiben ist. Bei Schütz wird die Intersubjektivität des Zeiterlebnisses betont (Schütz & Luckmann, 2003: 81 ff.). Die Zeit, die ego erlebt, ist auch die, die der alter ego erfährt. Wenn ego „Wie spät ist es jetzt?“ fragt, kann alter ego verstehen, was ego in Bezug auf das Jetzt fragt. Alter ego antwortet vielleicht „Jetzt ist 15:30“, und ego versteht auch, was alter ego meint. Die Welt, in der ego sich befindet und handelt, ist nicht seine eigene Welt, sondern die gemeinsame Lebenswelt aller Menschen. In dieser Lebenswelt gibt ein Handelnder nicht nur seinem natürlichen Drängen nach, er begegnet auch andere Handelnden. Es gibt in der Lebenswelt unbestritten nicht nur individuelles eigenes Handeln, sondern auch Interaktion, die viele Akteure betrifft. Diese Interaktion führt zu einer allgemein geltenden Zeit, einer „Weltzeit“. Schütz erklärt diesbezüglich:

*We stated before that the world of daily life into which we are born is from the outset an intersubjective world. [...In this world] I work not only upon inanimate things but also upon my fellow-men, induce by them to act and inducing them to react. [...] Social actions involve communication, and any communication is necessarily founded upon acts of working. [...] And I, the listener, experience for my part my interpreting actions also as happening in my vivid present [...]. On the one hand, I experience the occurrences of the other's speaking in outer time; on the other hand, I experience my interpreting as a series of retentions and anticipations happening in my inner time interconnected by my aim to understand the other's thought as a unit. Now let us consider that the occurrence in the outer world – the communicator's speech – is, while it goes on, an element common to his and my vivid present, both of which are, therefore, simultaneous. My participating in simultaneity in the ongoing process of the other's communicating establishes therefore a new dimension of time. He and I, we share, while the process lasts, a common vivid present, **our** vivid present. (Schütz, 1945: 542 f., Hervorh. v. Original)*

Im Unterschied zu Schütz meint die Weltzeit in Luhmanns Theorie eine in der Weltgesellschaft konstituierte Zeit (Luhmann, 1997a: 152 ff.). Trotz des Unterschieds hinsichtlich des theoretischen Hintergrundes betont Luhmann ähnlich wie Schütz auch die allgemeine Geltung der Weltzeit. Die Weltzeit gewährleistet, dass die von mir und von anderen durchlebten Zeitabläufe einander entsprechen. Mit anderen Worten, die Weltzeit konstruiert einen Horizont, vor dem alle Prozesse gleichzeitig ablaufen. Laut Luhmann (1975: 110 f.) stellt eine koordinierende Weltzeit die Bedingung der Möglichkeit dar, in zunehmend differenzierten Gesellschaften über Grenzen

hinweg kommunikativen Verkehr zu betreiben.

Sobald Zeit philosophisch reflektiert mit „Handeln“ als einer der Grundkategorien der Weberschen Systematik konfrontiert wird, wird sie soziologisch relevant. Nicht wenige theoretische Arbeiten der Soziologie befassen sich mit Zeit auf der Basis von soziologischer Theorie, die wiederum in philosophischen Debatten verwurzelt ist (z.B. Bergmann, 1981; Nassehi, 1993).

Trotzdem ist Zeit in der Soziologie immer ein peripheres Thema gewesen (Nowotny, 1992: 423); Untersuchungen zur Soziologie der Zeit weisen in theoretischer wie auch in empirischer Hinsicht wenig Entwicklungsdynamik auf (Elias, 1984: 11). Eine der Ursache kann darin liegen, dass soziologische Zeittheorien meist in zu großer Abhängigkeit von traditionellen philosophischen Denkweisen wie der von Kant, Hegel und vermutlich auch Husserl stehen (Ebd.). Obgleich traditionell philosophische Voraussetzungen der Zeittheorie mit ihrem Bezug von Zeit und Handeln bzw. Interaktion einen Eingang in die soziologische Debatte über Zeit finden, muss ihr Beitrag als begrenzt beschrieben werden. Denn Zeit wird hierbei einerseits fast als eine natürliche Begleiterscheinung des Handelns bzw. der Interaktion betrachtet, weshalb das geschichtlich dynamische Verhältnis zwischen Zeit und Handeln bzw. Interaktion oft vernachlässigt wird (Ebd.; vgl. Dux, 1989).

Andererseits gilt Zeit im Rahmen der auf traditionellen philosophischen Denkweisen beruhenden soziologischen Diskussionen entweder als metaphysische oder metatheoretische Frage, als ob Zeit und deren Verhältnis zum Handeln bzw. zur Interaktion nichts anderes als eine wissenschaftliche Abstraktion fern alltäglichen sozialen Lebens darstellen würde. Aber offensichtlich kümmern sich keineswegs nur Physiker, Philosophen und soziologische Theoretiker um die Zeit, sondern Zeit ist für jeden Mensch im Alltag relevant. Jedoch reflektiert man im alltäglichen Leben kaum, wie Vergangenheit und Zukunft in der Gegenwart mit dem Handeln verbunden sind bzw. davon zu trennen wären. Man misst auch nicht den ganzen Tag mit einem Zeitmesser den Lauf der Zeit. Stattdessen legt man beim Handeln bzw. bei der Interaktion im alltäglichen sozialen Leben Wert auf Fragen wie „welches Datum ist heute?“ oder auch „wie spät ist es?“. Beim morgendlichen Aufstehen möchte man zunächst die Uhr sehen und wissen, wie spät es ist; Terminabsprachen können nur auf Grundlage der Kenntnis des Datums gemacht werden (vgl. Honoré, 2004: 19). Dieselbe Zeit, die sich auf Fragen wie „welches Datum ist heute?“ oder „wie spät ist es“ bezieht, beschreibt weder einen Veränderungsprozess noch die Einheit der Differenz von Vergangenheit/Zukunft. Sie ist weniger ein abstraktes, metaphysisches bzw. metatheoretisches Element, sondern ein realer gesellschaftlicher Faktor, mit dem Handeln bzw. Interaktion im Alltagsleben konfrontiert wird und dem weder einfach mit physikalischen,

noch mit philosophischen Erklärungsmustern beizukommen ist. Man sollte nicht auf Grundlage traditioneller philosophischer Herangehensweisen, sondern nur mit soziologischen Begriffen, die eng mit Handeln und Interaktion zusammenhängen, Zeit als gesellschaftlichen Faktor analysieren. Hierbei spielt eben Handeln als soziologischer Grundbegriff eine entscheidende Rolle und kann deswegen als ein Ausgangspunkt zur soziologischen Analyse von Zeit angesehen werden.

Ohne Zweifel verdanken wir Einsichten in soziologische Grundbegriffe in hohem Maße den Arbeiten Max Webers, so hat er auch Handeln klar definiert:

*„Handeln“ soll [...] ein menschliches Verhalten (einerlei ob äußeres oder innerliches Tun, Unterlassen der Dulden) heißen, wenn und insofern als der oder die Handelnden mit ihm einen subjektiven **Sinn** verbinden. „Soziales“ Handeln aber soll ein solches Handeln heißen, welches seinem von dem oder den Handelnden gemeinten Sinn nach auf das Verhalten **anderer** bezogen wird und darin in seinem Ablauf orientiert ist. (Weber, 1964: 3, Hervorh. v. Original)*

Die Aufgabe der Soziologie besteht nach Weber darin, soziales Handeln durch Verstehen von Sinn in dessen Ablauf und Wirkungen ursächlich zu erklären, wobei eben von der Soziologie erwartet wird, Typen-Begriffe zu bilden und generelle Regeln des Geschehens zu suchen. In Bezug auf diese Aufgabe erklärt Weber weiter:

*Eine **richtige** kausale **Deutung** eines konkreten Handelns bedeutet: daß der äußere Ablauf und das Motiv **zutreffend** und zugleich in ihrem Zusammenhang sinnhaft **verständlich** erkannt sind. Eine richtige kausale Deutung **typischen** Handelns (verständlicher Handlungstypus) bedeutet: daß der als typisch behauptete Hergang sowohl (in irgendeinem Grade) sinnadäquat erscheint wie (in irgendeinem Grade) als kausal adäquat festgestellt werden kann. (Ebd.: 9, Hervorh. v. Original)*

Vor diesem Hintergrund stellen die Typisierungen sozialen Handelns und die Untersuchungen von Handlungstypen lange Zeit Beschäftigungsfelder für die Soziologie dar, wobei nicht nur Max Weber, sondern z.B. auch Talcott Parsons und Jürgen Habermas veritable Beiträge erbringen. Dabei liegt ein Schwerpunkt auf „Sinn“. Laut Weber ist Sinn subjektiv und dessen Zusammenhang stellt das sinnhaft adäquate Motiv des Handelns dar. Das soziale Handeln wird wegen dieses sinnhaft adäquaten Motivs als rational betrachtet sowie verstanden, und kann von einem bloß reaktiven, mit einem subjektiv gemeinten Sinn nicht verbundenem Sichverhalten unterschieden werden.

Weiterhin ist nicht alles Handeln soziales Handeln. Soziales Handeln orientiert seinen Sinn immer am Verhalten anderer. Jedoch hinterlässt Weber erstaunlicherweise eben in dieser Frage eine theoretische Lücke. Denn er erklärt gar nicht, warum und woher ein Handelnder weiß, wie er sein eigenes Verhalten sinnhaft am Verhalten anderer orientieren soll – weshalb also sein Handeln sozial ist. Weber hat übersehen, dass die Fähigkeit seinem Verhalten Sinn zu geben und sein Verhalten sinnhaft am Anderen zu orientieren keine angeborenen menschlichen Eigenschaften darstellen. Niemand ist von Natur aus ein so weit mündiges Individuum, als das er wüsste, wie er denn sinnhaft zu handeln hätte (Elias, 1993: 127 ff.). Der Mensch erzieht sich nicht selbst und wächst nicht alleine auf. Von Geburt an wird er von Eltern oder anderen Erwachsenen erzogen, wobei ihm gelehrt wird, seine Sinne am Handeln auszurichten. Durch das Schärfen seiner Sinne kann rationales Handeln erlernt werden.

Auch kann der Mensch nicht alleine leben, sondern braucht permanent Unterstützung von Anderen zur bloßen Bestandserhaltung, wie zum Handeln überhaupt. Seine sinnhaft adäquate Motivation lässt Handeln verstehbar sein. Sinnhaftes Handeln lässt die Anderen wissen, dass ein Mensch Unterstützung braucht und der Mensch bekommt daher eine Chance, unterstützt zu werden (vgl. Elias, 1987: 214 f.). Unterstützung entspricht Handlungen von Anderen (vgl. Schütz & Luckmann, 2003: 456). Das heißt, es gibt kein rein in sich bestehendes, nicht auf Interdependenzen zurückgehendes Handeln, Handeln geht immer auf Handlungen von Anderen zurück. Hat ein Mann Hunger, kleidet er sich an und geht Milch und Brot kaufen. Das Knurren seines Magens ist Ausdruck physischer Bedürfnisse. Aber dass er sich kleidet, zum Supermarkt geht, Milch und Brot nimmt, an der Kasse bezahlt und dann das Essen verpeist – das sind Handlungen. Obwohl sie seine eigenen Handlungen sind, sind sie unmöglich, wenn niemand dem Mann gelehrt hat sich anzukleiden oder einzukaufen; wenn niemand den Supermarkt aufbaut; wenn niemand Brot und Milch herstellt; wenn die Arbeiter im Kraftwerk nicht arbeiten, welches dem Supermarkt Strom liefert; wenn es keinen Verkäufer im Supermarkt gibt usw. Natürlich kann der Mann nackt an der Straße stehend Baumrinde essen, aber insofern wird sein Handeln nicht als sinnhaftes wahrgenommen, sondern als seltsames Verhalten betrachtet. Das Handeln selbst stellt eine Synthese aus direkten bzw. indirekten Handlungen des Handelnden und der Anderen dar; oder mit anderen Worten: **Handeln ist immer schon in Interdependenzgeflechte von Handlungen eingebunden** (Elias, 1993: 12).

Nicht ein Handeln, sondern zahllose Handlungen sichern die Bestandserhaltung des Menschen. Eine Synthese der Gesamtheit an Handlungen kann „Leben“ genannt werden. In normalen Situationen ist Leben nicht einfach eine ordnungslose Summe von Handlungen, sondern koordiniert und organisiert – Koordination und Organisati-

on des Lebens können dann als „Lebensführung“ definiert werden (Jurczyk & Rerrich, 1993: 33; vgl. Voß, 1991). **Leben und Handeln beschreiben ähnliche Tatsachen auf unterschiedlichen Ebenen.** Deshalb gibt es kein Leben an sich, welches auf Beziehungen zu verzichten kann. Individuelles Leben bedarf einer steten Unterstützung seitens der Lebensführung anderer. **Leben meint also immer schon Interdependenzgeflechte von Leben.**

Ogleich Handeln sich auf Interdependenzgeflechte von Handlungen bezieht, verflechten sich Handlungen nicht selbst miteinander. Würde es keine koordinierenden Mechanismen geben, wären die Interdependenzgeflechte das Resultat von Zufall und Unordnung (Habermas, 1989: 571). Um das Geschehen der Verflechtung zu festigen und auf Dauer zu ermöglichen, muss auf der Mikroebene (also auf Handlungsseite) eine äußere, allgemein geltende, objektive Referenz hergestellt werden. Diese Referenz trägt zu den Interdependenzgeflechten von Handlungen bei.

Die Referenz gilt nicht nur auf der Mikroebene als relevant. Auf der Makroebene (nämlich auf Lebensseite) kann diese Referenz auch dazu führen, das eigene Leben mit dem Leben von Anderen zu koordinieren. Lebensführung kann nicht einfach als individuelle Tätigkeit angesehen werden, sondern muss vor dem Hintergrund einer auf Referenz beruhenden Handlungskoordination nach kollektiven Regeln erfolgen. Folglich hat Émile Durkheim (1965: 23 f.) in paradigmatischer Art und Weise herausgestellt, dass Symbole als objektive Referenz hinsichtlich der Realisierung koordinierter Handlungsgeflechte bestehen müssen. Dabei bestehen viele unterschiedliche Arten der Symbole. Symbole lassen sich mit verschiedenen Einheiten wie Sekunde, Minute, Stunde, Tag, Monat und Jahr usw. unterscheiden. Mit solchen Symbolen können verschiedene Akteure bestimmen, wann sie ihre Handlungen miteinander verflechten. Diese Symbole bewirken auch einen gemeinsamen Lebensrhythmus. Diese Koordinierungssymbole werden „**Zeit**“ genannt.

Der von Durkheim gebrauchte Zeitbegriff bezieht sich weder auf die Dauer einer Handlung, noch auf eine ablaufende Veränderung, noch auf Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, sondern auf die Zeit in Bezug auf ein „Wann“ bzw. „Wenn“ – also um „time when“ (Sorokin & Merton 1937: 618). Das heißt, es geht dabei nicht um Dauer, sondern um **Geschehen**.

„Time when“ – beispielsweise „morgen um 15: 30“, kann auf Handlungsseite ein Geschehen beschreiben – wie etwa „Das Flugzeug wird morgen um 15: 30 abfliegen“. „Morgen um 15: 30“ ist keine rein subjektiv empfundene Zeit, weil eigene subjektive Vorstellungen im inneren Bewusstsein nicht genügen um allgemeine Geltung herzustellen. Vielmehr braucht man immer noch eine äußere objektive Referenz wie Uhr

und Kalender. Dies bedeutet keineswegs, dass diese Zeit ein äußeres, objektiv messbares, physikalisches Phänomen ist. Obgleich diese Zeit zunächst in Relation zu astronomischen Objekten bestimmt wird, stellt sie für fast alle Menschen im Alltagsleben kein Messungsergebnis, sondern eine vorgegebene und von allen Menschen befolgte Information dar – eine Information die heute von der Institution „*Bureau International des Poids et Mesures*“ (BIPM) bestimmt und vermittelt wird. Wenn es keine Institution wie BIPM gäbe, welche die Zeit bestimmt und bekanntmacht; wenn die Menschen ihre Uhr nicht nach der vorgegebenen Zeit gehen lassen; wenn die Uhr schneller oder langsamer als die von Anderen geht; wenn die Menschen nicht der vorgegebenen Zeit folgen wollen, um das Geschehen der Verflechtung von Handlungen – also um ihre Interaktion zu koordinieren – wird der Begriff der Zeit ernsthaft in Frage gestellt. **Kurz: Wenn es keine Interdependenzgeflechte von Handlungen gibt, wird die Zeit unmöglich** (vgl. Elias, 1984: XXIII). Die Zeit ist kein rein psychologischer oder physikalischer Tatbestand, sie besteht nur in menschlichen Beziehungen. Mit Durkheims Worten könnte man sagen, dass die **Zeit „sozial“ ist** (vgl. Durkheim, 1966).

Vor dem Hintergrund verfügt soziale Zeit gleichzeitig über zwei Eigenschaften. Einerseits gilt sie als ein Mechanismus der Handlungskoordination, also sie trägt zur Verflechtung von Handlungen verschiedener Akteure bei. Aber sie selbst ist andererseits auch eine Konsequenz der Verflechtung von Handlungen. Zusammenfassend kann man daher vielleicht genauer sagen, dass **soziale Zeit das Verflechtungs-geschehen von Handlungen verschiedener Akteure bezeichnet** (vgl. Jürgens, 2003: 46; Gurvitsch, 1990: 69).

Um die Erhaltung komplexer Interaktionsbeziehungen auf Dauer zu ermöglichen, institutionalisiert die Gesellschaft im Zuge des Zivilisationsprozesses durch Instrumente wie Kalendersysteme oder Arbeitszeitgesetze die gesamte soziale Zeit (Elias, 1984). Diese institutionalisierte soziale Zeit beeinflusst nicht nur einzelne Handlungen, sondern auch jeweils vorhergehende und nachfolgende Handlungsabläufe, schließlich auf der Makroebene auch die kollektiven Entwürfe von Lebensführung. Als Mechanismus der Handlungskoordination und als permanentes Referenzkriterium determinieren die Institutionen der sozialen Zeit zwar nicht, was getan wird, gestalten aber eine Art Erwartungsrahmen, der vorgibt, wann was getan werden kann bzw. sollte. Vor diesem Hintergrund erscheinen verschiedene Arten und Weisen der Lebensführung weniger beliebig oder fundamental unterschiedlich, sondern stellen mit den Institutionen der sozialen Zeit eine bestimmte strukturelle Form dar, die eine Gesellschaftslage bestimmt (vgl. Bergmann, 1992: 99 ff.).

Dabei verfügen die Interdependenzgeflechte von Handlungen bzw. Arten der

Lebensführung über bestimmte strukturelle Merkmale; d.h. soziale Zeit verfügt über eigene strukturelle Merkmale (vgl. Ebd.). Die strukturelle Form der Arten der Lebensführung ist einmal als Konsequenz des Einflusses von Institutionen der sozialen Zeit zu betrachten. Andererseits realisiert und verkörpert sie aber gleichsam diese Institutionen. Für sich genommen stellen die Institutionen der sozialen Zeit allein keine Strukturiertheit dar, weil Strukturiertheit nur realisiert und verkörpert wird, indem Menschen praktisch ihre Leben mit Referenz auf die soziale Zeit führen. Ansonsten stünden die sogenannten Institutionen der sozialen Zeit alleine dar – würde sie niemand befolgen, sie wären leere und tote Gebilde. **Die Institutionen der sozialen Zeit, die einerseits Einfluss auf die Arten der Lebensführung nehmen, andererseits erst über konkrete Lebensführung realisiert und verkörpert werden, können als „Zeitstruktur“ definiert werden.** Mit dieser deutlichen Definition wandelt sich die Zeitstruktur vom rein abstrakten Begriff zum sozialen Tatbestand. **Man kann mit einer Untersuchung sozial zeitlicher Institutionen und entsprechender Formen der Lebensführung die Zeitstruktur empirisch beobachten und auf Merkmale der sozialen Zeit konkret hinweisen.**

Trotz ihrer Strukturiertheit ist die Zeitstruktur keineswegs stabil und universal zugleich. Sowohl die Einrichtung wie auch der Wille zur Befolgung von Zeitinstitutionen sind nicht natürlich, etwa als unveränderliche Konstante gegeben. Stattdessen bezieht sich die Zeitstruktur auf Kämpfe und die dynamische Balance zwischenmenschlicher Machtverhältnisse. So gilt der Sonntag vor der Industrialisierung aus religiösen und politischen Gründen als Feiertag. Im Zuge der Industrialisierung wird der Tag wegen der Verlängerung von Arbeitszeit zunehmend weniger als Feiertag eingehalten. Seit dem Ende des 19. Jahrhunderts wird der Sonntag durch Kämpfe sozialer Bewegungen, die Arbeitszeitverkürzungen fordern, religiöse Unterstützung und daraus folgende Gesetz wieder zu einem Feiertag (Rybczynski, 1993). Das deutsche und das chinesische Neujahr sind ebenfalls offensichtliche Beispiele kultureller Differenzen und mit ihnen einhergehender unterschiedlicher Zeitauffassungen. **In verschiedenen gesellschaftlichen Kontexten**, sei es in unterschiedlichen Gesellschaften, sei es in verschiedenen geschichtlichen Entwicklungsepochen einer Gesellschaft, **gibt es unterschiedliche Zeitstrukturen.** So schreibt Norbert Elias: „[Die Zeit] *ist auch eine je nach dem Stand der sozialen Entwicklung verschiedene soziale Einrichtung.*“ (Elias, 1984: XXI) Unterschiedliche Zeitstrukturen bedeuten auch, dass unterschiedliche Formen der Institutionalisierung von Zeit und verschiedene Arten der Lebensführung existieren. Das bedeutet, **aus unterschiedlichen Zeitstrukturen in verschiedenen gesellschaftlichen Kontexten ergeben sich unterschiedliche Gesellschaftslagen sowie unterschiedliche sozial zeitliche Merkmale.** Mit unterschiedlichen Merkmalen ändert sich die Form sozialer Zeit. Das heißt, in unterschiedlichen

Zeitstrukturen bestehen unterschiedliche Zeitformen.

Die Zeitstruktur variiert je nach dem Stand der sozialen Entwicklung, weil sie eng mit Kämpfen und dynamischen Gleichgewichtszuständen zwischenmenschlicher Machtverhältnisse zusammenhängen. In Zeitstrukturen bestehen immer entsprechende soziale Probleme. Die Zeitstruktur zu verändern, bedeutet auch eine Veränderung von Arten der Lebensführung und bestimmten Lebensbedingungen. **Dass Menschen bewusst zur Lösung sozialer Probleme und zur Verbesserung ihres Lebens die Zeitinstitutionen und die Lebensführung, also die Zeitstruktur verändern und der sozialen Zeit daher eine politische Bedeutung beifügen, kann als „Zeitpolitik“ bezeichnet werden** (vgl. Mückenberger, 2002: 121 ff.). Zeitpolitik meint, dass soziologischen Analysen von Zeit nicht nur theoretische und empirische Ausrichtungen annehmen; sondern sich vielmehr auch auf die Lösung von sozialen Problemen und entsprechenden möglichen Lösungen beziehen.

Durch die Auseinandersetzungen mit „sozialer Zeit“, „Zeitstruktur“ und „Zeitpolitik“ wird der Begrifflichkeit „Zeit“ einen spezifischen Umriss gegeben, der vor allem zum soziologischen Forschungsbereich gehört. Die Begrifflichkeiten können folgendermaßen kurz zusammengefasst werden:

Erstens, die Zeit, deren Analyse Aufgabe der Soziologie ist, ist die soziale Zeit. Die soziale Zeit ist das Geschehen der Verflechtung von Handlungen verschiedener Akteure. Deswegen ist sie keine quantitative, physikalische bzw. psychologische und dreidimensionale (Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft), sondern eine **qualitative**, handlungs- bzw. lebensführungsbezogene und zwischenmenschliche Zeit.

Zweitens, durch die Institutionalisierung der sozialen Zeit entsteht die Zeitstruktur als sozialer Tatbestand, wobei soziale Zeit nicht zuletzt bestimmte eigene Merkmale aufweist. In unterschiedlichen gesellschaftlichen Kontexten bestehen unterschiedliche Zeitstrukturen. In unterschiedlichen Zeitstrukturen manifestieren sich unterschiedlichen Gesellschaftslagen, wobei soziale Zeit jeweils über unterschiedliche Formen und Merkmale verfügt. Durch die Analyse des gesellschaftlichen Hintergrunds können die Zeitstruktur beschrieben, die entsprechende Gesellschaftslage erklärt und die Formen sowie die Merkmale der sozialen Zeit geschlussfolgert werden.

Drittens, Aussagen über Zeitstruktur, entsprechende Gesellschaftslage, Zeitformen und Merkmale der sozialen Zeit sind relevant, weil die soziale Zeit unter dem Aspekt der Zeitpolitik betrachtet eng mit Leben zusammenhängt und man durch soziologische Analyse soziale Probleme untersuchen und mögliche Lösungsansätze an-

bieten kann¹⁵.

Die Zeit stellt eine wichtige Basis des Begriffs der Geschwindigkeit dar, insbesondere wenn Geschwindigkeit als eine Situation mit relativer Zeitdifferenz in Bezug auf eine Vergleichskategorie definiert wird. Unterschiedliche Verständnisse von Zeit beruhen auf verschiedenen Perspektiven und bewirken natürlich auch unterschiedliche Verständnisse von Geschwindigkeit. Kümmerst man sich bei der Soziologie um die Geschwindigkeit der Gesellschaft, liegt ein soziologisches Zeitverständnis vor. Nachdem die soziale Zeit und die damit zusammenhängenden Begriffe erläutert wurden, besteht nun eine Art begrifflicher Brücke, um von ‚Geschwindigkeit‘ zur ‚Geschwindigkeit der Gesellschaft‘ überzugehen und Grundlagen dieser Geschwindigkeit der Gesellschaft soziologisch zu ermitteln.

3. Die Grundlagen sozialer Geschwindigkeit

¹⁵ Das Argument der vorliegenden Arbeit, dass die Zeit als qualitativ, handlungs- bzw. lebensführungsbezogen und zwischenmenschlich gekennzeichnet werden sollte, bedeutet auf keinen Fall, dass qualitative Momente überbetont werden sollten, oder dass die quantitative, physikalische bzw. psychologische und dreidimensionale Zeit überhaupt keine Rolle mehr spielen sollte. Die soziale Zeit steht in keinem antagonistischen Verhältnis zur quantitativen Zeit, sie ist einfach Zeit, welche auf soziologische Aspekte zurückgeht. Die quantitative, ununterbrochen vergehende, physikalische bzw. psychologische und dreidimensionale Zeit ist selbstverständlich weiterhin von Belang. Selbst die soziale Zeit wird heute normalerweise von Behörden und von Zeitmessungsinstrumenten als quantitativ dargestellt, weswegen man noch mit physikalischer bzw. psychologischer Vorstellung eine quantitative Änderung der sozialen Zeit beschreiben kann. Außerdem kann man im soziologischen Bereich behaupten, dass das Handeln selbst in einer Art dreidimensionalem Zeitfluss vollzogen wird (z.B. Parsons 1949: 45 ff.). Auf der Diskursebene lässt es sich kaum vermeiden, qualitative soziale Zeit selbst im Rahmen einer quantitativen, ununterbrochen vorbei fließenden Zeit zu begreifen und dabei das Geschehen an sich als nichts anders als einen Punkt eines endlosen Zeitflusses zu begreifen. Wenn aber die Zeit in der Soziologie vom Prozess der Interdependenzgeflechte von Handlungen bzw. Arten der Lebensführung abgekoppelt wird und immer nur in den Kategorien der quantitativen, ununterbrochen vergehenden, physikalischen bzw. psychologischen und dreidimensionalen Zeitvorstellung begriffen wird, so gilt sie nur als ein wissenschaftliches Thema fern vom alltäglichen sozialen Leben. Weil die quantitative, ununterbrochen vorbei fließende, physikalische bzw. psychologische und dreidimensionale Zeit zwar eine gute Frage zum Denken ist, spielt sie im alltäglichen sozialen Leben aber kaum Rolle. Wie oben erwähnt, kümmert man sich im alltäglichen sozialen Leben kaum darum, wie Vergangenheit und Zukunft in der Gegenwart mit dem Handeln zusammenhängen. Man misst auch nicht den ganzen Tag mit einem Zeitmessungsinstrument den Lauf der Zeit. Die qualitative soziale Zeit und daraus folgende Zeitstruktur sowie Zeitpolitik können demgegenüber direkt das alltägliche soziale Leben beeinflussen. Nur mit dem Begriff der sozialen Zeit kann man die sozialen Probleme begreifen, als solche formulieren und möglicherweise lösen, welchen die Menschen im alltäglichen sozialen Leben begegnen. Die „traditionale philosophische“ (Elias) Auseinandersetzungen, z.B. was Wesenheit der Zeit ist, wie Zeit dreidimensional fließt und verbunden bzw. differenziert wird oder auch inwiefern alles Sein zeitlich sei, können nur wenige Hilfe zur praktischen Verbesserung des alltäglichen sozialen Lebens leisten. Wie im Kapitel I. gezeigt wird, ist die Geschwindigkeit heute deshalb für die Soziologie ein relevantes Thema, weil sie soziale Probleme mit sich bringt, die herausgearbeitet werden müssen. Das Aufwerfen von Fragen, die mit solchen Problemen unweigerlich verbunden sind und entsprechenden möglichen Lösungsorientierungen ist auch eine Aufgabe der vorliegenden Arbeit. Deshalb wird in der hier nur die qualitative soziale Zeit erörtert. Die quantitative, ununterbrochen vergehende, physikalische bzw. psychologische und dreidimensionale Zeit sind zwar nicht unwichtig, werden dabei aber ausgeklammert.

Im ersten Abschnitt dieses Kapitels wird die Geschwindigkeit durch Überlegungen als eine Situation, in der eine relative Zeitdifferenz innerhalb zumindest einer Vergleichskategorie besteht, definiert. Dabei spielt die Zeit offensichtlich eine entscheidende Rolle. Die Zeit selbst ist ein schillernder Begriff: Unterschiedliche Aspekte der Betrachtung ergeben unterschiedliche Zeitverständnisse, Geschwindigkeit muss daher differenziert betrachtet werden. Im physikalischen Sinne wird Zeit als quantitativ messbares, einheitlich abgeschnittenes und bei Veränderung aufgewendetes physikalisches Phänomen erachtet. Der Begriff ‚Zeitdifferenz‘ bedeutet dabei eher den Unterschied zwischen aufgewendeten physikalischen Zeiten bei Veränderung des Mengenquantums. Die physikalische Geschwindigkeit bezeichnet demnach eine Situation, in der ein relativer Unterschied zwischen aufgewendeten physikalischen Zeiten bei Veränderung des Mengenquantums innerhalb einer Vergleichskategorie besteht.

Aber wenn man sich mit Geschwindigkeit beschäftigt, die als ein soziales Phänomen (ein Merkmal der Gesellschaft) gilt, dann sollte man von der sozialen Zeit ausgehen. Mit dem Begriff der sozialen Zeit können drei grundsätzliche Thesen zur Geschwindigkeit der Gesellschaft verbunden werden.

Einmal geht es bei der Geschwindigkeit der Gesellschaft nicht um physikalische, sondern um soziale Zeit. Die Geschwindigkeit der Gesellschaft kann daher nicht einfach als ein physikalisches Phänomen betrachtet, sondern mit dem Begriff sozialer Zeit untersucht werden. Eine Zeitdifferenz im intergenerationellen Vergleich beispielsweise kann sich auf die Geschwindigkeit sozialen Wandels beziehen, ohne dabei ein objektiv messbares Verhältnis zwischen zwei unterschiedlichen Zeitabläufen darzustellen, weil soziale Zeit dabei eben keinen physikalischen Veränderungsprozess beschreibt. Soziale Zeit wird als Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure bezeichnet. Bei der Geschwindigkeit der Gesellschaft geht es deswegen nicht um die physikalische Zeitdifferenz, also nicht um den Unterschied zwischen aufgewendeten Zeiten bei der Veränderung eines Mengenquantums, sondern um die soziale Zeitdifferenz. Diese soziale Zeitdifferenz bezieht sich vielmehr auf das zeitliche Während, nämlich darauf, dass innerhalb einer Vergleichskategorie diese Handlungsverflechtung von diesen Akteuren geschieht, während die andere Handlungsverflechtung von anderen Akteuren nicht geschieht. Anders ausgedrückt sollte die Zeitdifferenz unter soziologischen Aspekten vielmehr eine Asynchronizität zwischen dem Geschehen verdeutlichen. Insoweit **ergibt sich die Geschwindigkeit der Gesellschaft aus einer zwischenmenschlichen Situation, in der eine Asynchronizität zwischen Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure innerhalb einer Vergleichskategorie besteht.** Demzufolge kann man sagen, dass Ge-

schwindigkeit „sozial“ ist; also die Geschwindigkeit der Gesellschaft als „**soziale Geschwindigkeit**“ bezeichnet werden kann.

Vor dem Hintergrund werden auch die Begriffe der Beschleunigung und der Entschleunigung umschrieben. Im Zuge einer vorläufigen Begriffsbestimmung wird Beschleunigung zuerst als Verschärfung der Zeitdifferenz in Form einer prozessualen Auffassung von Geschwindigkeit definiert. Im physikalischen Bereich geht es insbesondere um den Prozess der Mengenzunahme innerhalb aufgewendeter Zeit. Aber soziale Zeit ist keine physikalische Ressource, die bei Mengenzunahme aufgewendet wird. Ein Mengenquantum ist gleichfalls kein Faktor sozialer Geschwindigkeit. Die Zeitdifferenz sozialer Geschwindigkeit bezeichnet die Asynchronizität zwischen Verflechtungsgeschehen. Die Verschärfung der Zeitdifferenz sozialer Geschwindigkeit sollte mithin einen Prozess bezeichnen, wonach immer mehr Handlungsverflechtungen asynchron ablaufen. Anders gesagt, solche Beschleunigung, nämlich **die soziale Beschleunigung charakterisiert die Verallgemeinerungstendenz der Asynchronizität zwischen Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure innerhalb einer Vergleichskategorie.**

Gleichfalls bezeichnet Entschleunigung als eine Dimension sozialer Geschwindigkeit kein physikalisches Phänomen, sie bedeutet daher keineswegs Mengenabnahme oder das Bremsen eines sich bewegenden Objektes. Während Verlangsamung als Begriff physikalischer Geschwindigkeit gilt, ergibt sich Entschleunigung aus kritischer Reflexion angesichts sozialer Beschleunigung. Wie im ersten Kapitel gesagt, gilt soziale Geschwindigkeit daher als wichtiges Thema, weil sie einige soziale Probleme hervorruft. Entschleunigung wird hiermit als Ansatz zur Lösung von Problemen betrachtet, die durch soziale Geschwindigkeit verursacht wurden. In Hinsicht darauf **wird Entschleunigung zwar laut vorläufiger Begriffsbestimmung zuerst als Verringerung der Zeitdifferenz bezeichnet, sie bezieht sich aber tatsächlich vielmehr auf die Ansätze, welche die Probleme sozialer Geschwindigkeit, also die Probleme der Asynchronizität zwischen Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure innerhalb einer Vergleichskategorie verringert** (Vgl. Thomlinson, 2007: 146 ff.). In heute gängigen Diskursen verwenden v. a. Beschleunigungskritiker die Gegenbegriffe der (physikalischen) Beschleunigung im Zusammenhang mit vielfältigen Bereichen der Lebenspraxis, wie z.B. slow food, slow sex und slow reading usw., um die Bedeutung der Entschleunigung zu verdeutlichen. In solchen Diskursen hängt Entschleunigung jeweils mit „Langsamkeit“ sowie „Verlangsamung“ zusammen. Wenn man dennoch Entschleunigung als eine Dimension sozialer Geschwindigkeit und Verlangsamung als Dimension physikalischer Geschwindigkeit unterscheidet, sollte man mit Hilfe des Begriffes „soziale Zeit“ die Ansätze der

Entschleunigung erneut soziologisch analysieren. Darauf werde ich im siebten Kapitel weiter eingehen und versuchen zu argumentieren, dass man hinsichtlich der Entschleunigung nach „Zeitökologie“ streben sollte.

Die zweite Grundthese lautet: Die soziale Geschwindigkeit ist durch qualitative soziale Zeit bedingt, sie bezieht sich deshalb nicht auf Mengen – **die soziale Geschwindigkeit stellt einen qualitativen sozialen Tatbestand mit eigenen Charakteristika dar, welche durch sozialwissenschaftliche Forschungsmethoden empirisch untersucht werden können.** Soziale Geschwindigkeit beruht auf einer Differenz sozialer Zeit; d.h. **sie ist eine bestimmte Form der sozialen Zeit.** Sie wird als Begriff verwendet, um die heutige Gesellschaftslage zu beschreiben, welche sich aus einer bestimmten Zeitstruktur in einem bestimmten gesellschaftlichen Kontext ergibt. Die These erinnert an Arbeiten von Soziologen wie Rammstedt (1975), Borscheid (2004) und Rosa (2005). Durch die Zusammenfassung dieser Arbeiten¹⁶ ergibt sich die Schlussfolgerung, dass soziale Geschwindigkeit nicht in reiner Form, nicht natürlich besteht. Aufgrund der Veränderung von Zeitstrukturen entwickelt sich soziale Geschwindigkeit erst nach ca. 1950 zu einem gesellschaftlichen Hauptmerkmal. Davon stellt sie nur ein latentes Charakteristikum dar. Leider haben auch die herangezogenen Autoren nicht deutlich erklärt, was eine Zeitstruktur ist, warum und wie sie sich so stark verändert. Eine Voraussetzung wird aber deutlich: **Um zu verstehen, warum und wie die soziale Geschwindigkeit nach 1950 an Bedeutung zunimmt und über welche Merkmale sie verfügt, muss man den gesellschaftlichen Kontext fassen und die veränderte Zeitstruktur schildern.**

Soziale Geschwindigkeit gilt es zu untersuchen, weil sie heute einige soziale Probleme mit sich bringt. Deswegen sollte die Forschung über soziale Geschwindigkeit nicht nur prosaische Theorie oder rhetorische Spitzfindigkeiten nach sich ziehen. Daher die dritte These, dass **die Analyse der sozialen Geschwindigkeit mit zeitpolitischem Bewusstsein für entsprechende soziale Probleme vorgehen - und zugleich mögliche Lösungsorientierungen aufzeigen sollte.** Die von der sozialen Geschwindigkeit verursachten sozialen Probleme sind nicht Konsequenz von Tatsachen, die sich womöglich menschlichem Handeln entziehen. Sie sind vielmehr als negative Merkmale sozialer Geschwindigkeit innerhalb einer entsprechenden Zeitstruktur und innerhalb von bestimmten gesellschaftlichen Kontexten zu verorten. Anders ausgedrückt sind die Probleme nichts anderes als fragwürdige Zeitinstitutionen auf einer Seite, fragwürdige Arten der Lebensführung auf anderer Seite. Eine Theorie der sozialen Geschwindigkeit könnte und sollte dazu beitragen, diese Probleme präziser aufzuzeigen und mögliche Lösungsorientierungen sinnvoller zu vermitteln.

¹⁶ Für eine kritische Evaluation dieser Arbeiten vgl. Kapitel II. der vorliegenden Arbeit.

Die erste These ist Leistung der vorangegangenen Kapitel. Daran anschließend gibt die zweite Grundthese die Aufgabe auf für das kommende vierte, fünfte und sechste Kapitel. Im vierten und fünften Kapitel werden der gesellschaftliche Kontext und die Veränderung von Zeitstrukturen erörtert. Die Merkmale der sozialen Geschwindigkeit zu analysieren, wird Aufgabe des sechsten Kapitels sein. Die dritte These zielt auf den Umgang mit Zeitpolitik, woran das siebte Kapitel anschließt.

Bevor die Arbeit fortgesetzt wird, sei auf einen eventuellen Widerspruch im Rahmen sozialer Geschwindigkeit hingewiesen, so stellt sich die Frage: Kann es im Zusammenhang mit Geschwindigkeit schlichtweg nur um soziale, also überhaupt nicht mehr um physikalische Elemente gehen? Kann überhaupt eine andere, als die physikalische Geschwindigkeit bestehen? Geschwindigkeitsauffassungen werden lange Zeit sehr stark von physikalischen Vorstellungen beeinflusst. Daher gilt es zu betonen: „Soziale Geschwindigkeit“ bedeutet nicht, dass physikalische Geschwindigkeit im alltäglichen sozialen Leben, also in der Soziologie gar keine Rolle mehr spielen soll, oder das überhaupt kein Verhältnis zwischen sozialer und physikalischer Geschwindigkeit existiert. In vielen Situationen, in denen das alltägliche soziale Leben Geschwindigkeit aufweist, ist physikalische Geschwindigkeit gewiss noch von Belang und sogar unverzichtbar. Physikalische und soziale Geschwindigkeit wirken auch oft zusammen. Der Schwerpunkt ist dennoch: **Wenn es eine Form der Geschwindigkeit gibt, welche praktisch auf das alltägliche soziale Leben wirkt, ist diese Geschwindigkeit allein die soziale Geschwindigkeit.** Um dieser Feststellung größere Überzeugungskraft zukommen zu lassen, wird es notwendig mit Hilfe eines Exkurses die Unterschiede zwischen sozialer und physischer Geschwindigkeit – sowie die Sonderstellung der sozialen Geschwindigkeit – zu vertiefen. Aus diesem Grund soll mit dem **Verkehr** ein lange diskutiertes und paradigmatisches Beispiel angeführt werden.

Exkurs

Geschwindigkeit(en) im Bereich des Verkehrs

Hier wird die These aufgestellt, wonach die Relevanz der Geschwindigkeit fast allen Sphären der Gesellschaft kontinuierlich zunimmt, sodass Geschwindigkeit als ein Hauptcharakteristikum moderner Gesellschaft bezeichnet werden kann. Im Kapitel III wird weiter ausgeführt, dass Geschwindigkeit als Merkmal der heutigen Gesellschaft nicht allein ein quantitativ-physikalisches Phänomen, sondern eine in zwischenmenschlichen Beziehungen bestehende, also gewissermaßen qualitative „soziale Geschwindigkeit“ darstellt. Insofern also Geschwindigkeit mit dem sozialen Leben zusammenhängt und über eine Dimension von Sozialität verfügt, sollte man in der Soziologie eine genuin soziale anstatt einer rein physikalischen Geschwindigkeit erforschen.

Dennoch ist es vielleicht nicht einfach sich eine Form der Geschwindigkeit vorzustellen, die qualitativ-sozialer Natur ist. Wenn es eine soziale Geschwindigkeit gibt, die von physikalischer Geschwindigkeit unterschieden werden sollte, taucht auch die Frage auf, worin das Verhältnis von physikalischer und sozialer Geschwindigkeit besteht. Obwohl soziale Geschwindigkeit in der vorliegenden Arbeit ein Begriff ist, der theoretischer Fundierung bedarf, erscheint es sinnvoll und hilfreich eine praktische Erklärung heranzuziehen. Dabei geht es um einen gesellschaftlichen Bereich, in dem Geschwindigkeit ein charakteristisches Merkmal darstellt, um somit beispielhaft den Unterschied und ggf. das Verhältnis zwischen physikalischer und sozialer Geschwindigkeit durch Evaluation praktischer Fragen konkreter zu untersuchen.

Das hier gewählte Beispiel, der ausgewählte gesellschaftliche Teilbereich im Folgenden ist der **Verkehr**.

Verkehr ist ohne Zweifel einer der typischen gesellschaftlichen Bereiche, der Menschen die Empfindung und die Erfahrung von Geschwindigkeit unmittelbar vermittelt. Das Gemälde „*Rain, Steam and Speed – The Great Western Railway*“ (siehe Abb. 4.) stellt in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts das Erlebnis des Verkehrs dar. Zwar steht ein fahrender Zug als schemenhaft angedeuteter figurativer Hauptgegenstand im Mittelpunkt, aber wie unschwer zu erkennen ist, steht der abgebildete Ge-

genstand nicht eigentlich im Vordergrund. Bereits aufgrund des Titels des Bildes lässt sich vermuten, dass nicht die Darstellung des Zuges, sondern die Repräsentation von Geschwindigkeit im Mittelpunkt steht. Weiterhin wird die vergleichbar neue Erfahrung „Geschwindigkeit“ gespiegelt – die Menschen des 19. Jahrhunderts waren die ersten, die mit dem Zug fuhren.



Abb. 4 Joseph Mallord William Turner (1775-1851) *Rain, Steam and Speed – The Great Western Railway* (1844), London (The National Gallery).

Auch in vielen sozialwissenschaftlichen Theorien der Geschwindigkeit spielt der Verkehr eine große Rolle. Verkehr ermöglicht über die Geschwindigkeit gesellschaftliche Mobilität, verändert folglich die Gesellschaft und somit auch die Situation des Lebens (Urry, 2009b). Laut Virilio findet daher im Zuge der Erfindung der Lokomotive und dann ausgehend von der Entwicklung des Verkehrs weniger eine industrielle Revolution statt, sondern vielmehr eine dromologische (Virilio, 1986a). Obwohl Virilio sich später mehr auf absolute Echtzeitgeschwindigkeit konzentriert, vernachlässigt er keinesfalls die Wichtigkeit des Verkehrs. In seiner letzteren Arbeit stellt er fest, dass der Verkehr heute aufgrund seiner Verbindung mit der Geschwindigkeit den Raum der

Stadt bereits in dem Maße ersetzt, dass der Verkehr anstelle des Raumes als bewohnbar bezeichnet werden kann (Virilio, 2010). Geschwindigkeit im Bereich des Verkehrs wird also unweigerlich zu einem sozialen Phänomen.

Wenngleich Verkehr und die damit zusammenhängende Geschwindigkeit in der Gesellschaft immer von Belang sind, weisen sowohl „Verkehr“ als auch „Geschwindigkeit“ begriffliche Unschärfen auf. In der Soziologie werden diese begrifflichen Unklarheiten eher selten thematisiert¹⁷. Man sagt, dass der Geschwindigkeit eine entscheidende Rolle im Verkehrsbereich zukomme und Geschwindigkeit somit Einfluss nehme auf die ganze Gesellschaft. Aber diese Aussage könnte erst dann Verständnis finden, wenn erläutert werden würde, was für ein gesellschaftlicher Bereich der Verkehr ist. Wie wird Geschwindigkeit im Bereich des Verkehrs gestaltet? Was für eine Form von Geschwindigkeit ist die Geschwindigkeit im Bereich des Verkehrs? Durch diese Begriffsklärung soll nicht nur Verkehr als gesellschaftlicher Bereich beschrieben werden; Soziologie kann somit auch komplexe Formen von Geschwindigkeit besser als soziale Phänomene begreifen.

1. Entwicklung der Verkehrsmittel

„Verkehr“ bezeichnet üblicherweise den Austausch von Personen, Gütern und Nachrichten zwischen getrennten Standorten durch die Überwindung von räumlichen Hindernissen; die engere Definition von Verkehr umfasst hauptsächlich den Austausch von Personen und Gütern (Merki, 2008: 8). Die Entwicklung des Verkehrs hat eine lange Geschichte, die Geschichte des Menschen ist unweigerlich mit der des Verkehrs verbunden (Virilio, 1991a). Im Laufe der Zeit kommt es zur Ausdifferenzierung des Verkehrs in Landverkehr, Schiffsverkehr und modernen Luftverkehr. Eine große Wichtigkeit wird normalerweise dem rasenden Fortschritt der **Verkehrsmittel** in den letzten ca. 150 Jahren beigemessen. Im Zuge dieses voranschreitenden Fortschrittes kann das Verkehrsmittel sich mit immer weniger Zeitaufwand in einen immer größeren Raum bewegen; d.h. es verfügt zugleich über eine gesteigerte Höchstgeschwindigkeit¹⁸.

Im Zusammenhang mit dieser historischen Dimension geht der rasende Fort-

¹⁷ Stephan Rammlers Arbeit (2001) gilt vielleicht als eine Ausnahme. Rammler versucht eine eigenständige Disziplin, die sogenannte „Verkehrssoziologie“ zu begründen. Dabei werden Mobilisierung, Beschleunigung und die mit dem Verkehr zusammenhängenden Veränderungen in der Moderne analysiert. Leider wird diese Verkehrssoziologie nach Rammler bis dato kaum weiterentwickelt.

¹⁸ Um verschiedene Geschwindigkeiten zu unterscheiden, meint die sogenannte Höchstgeschwindigkeit des Verkehrsmittels in diesem Exkurs eine nicht unbedingt immer praktisch wirkende, aber doch gegebene Leistungsfähigkeit des Verkehrsmittels. Die praktisch wirkende Bewegungsgeschwindigkeit (obwohl sie nicht unbedingt der maximalen Leistungsfähigkeit entspricht) bei der Fahrt wird als Fahrgeschwindigkeit bezeichnet.

schrift der Verkehrsmittel in den letzten 150 Jahren hauptsächlich auf drei Charakteristika zurück.

Das erste Charakteristikum ist dabei die Mechanisierung der Verkehrsmittel (Merki, 2008: 10). Nach der Erfindung der Dampfmaschine werden die Fahrzeuge allmählich nicht mehr durch Menschen oder Tiere (z.B. Esel, Pferde und Kamele) angetrieben, das Schiff vermag auch unabhängig von den Launen des Windes zu fahren. Die Dynamik der Verkehrsmittel rührt von den Leistungen des Maschinenbaus und denen des Designs her.

Die Mechanisierung der Verkehrsmittel führt zu einem zweiten Charakteristikum, wonach die Höchstgeschwindigkeit der Verkehrsmittel durch Maschinenbau und Design permanent erhöht werden kann (Borscheid, 2004: 116). Heute können sowohl Land- als auch Schiffs- und Luftverkehrsmittel mit einer gesteigerten Höchstgeschwindigkeit fahren bzw. fliegen. Die gesteigerte Höchstgeschwindigkeit gilt folglich auch als Indikator für den Fortschritt eines Verkehrsmittels.

Dennoch stellt die Weiterentwicklung der Verkehrsmittel keine Selbstverständlichkeit dar. Die Forderung der Weiterentwicklung von Verkehrsmitteln insbesondere hinsichtlich der Erhöhung der Spitzengeschwindigkeit basiert auf bestimmten Grundlagen, d.h. sie beruht vor allem auf kapitalintensiven Infrastrukturen – welche auch als drittes Charakteristikum bezeichnet werden (Merki, 2008: 10). Wenngleich alle Arten von Verkehrsmitteln vor dem Hintergrund dieser drei Charakteristika weiterentwickelt wurden, so spielt das Landverkehrsmittel, in erster Linie natürlich die Eisenbahn, dabei eine wichtige Rolle. Der revolutionäre Anfang der Entwicklung der Eisenbahn wird auch als der Modernisierungsbeginn des Verkehrs bzw. der Verkehrsmittel betrachtet (Ebd.: 22 ff.).

1804 taucht die erste Dampflokomotive in England auf: Mit heutigen Maßstäben gemessen war die Höchstgeschwindigkeit der Dampflokomotive nicht sonderlich schnell, sondern sogar sehr langsam. Auch 30 Jahre nach ihrer Erfindung kann die Dampflokomotive noch nicht über 50 km/h fahren. Trotzdem findet die Eisenbahntechnik von Anfang an Beachtung, weil sie große Mengen an Gütern billig, sicher, kontinuierlich und auch relativ schnell transportieren kann. Vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, trägt die Eisenbahn somit zur wirtschaftlichen Logistik und zur Entwicklung des Kapitalismus bei. Außerdem entsteht die Eisenbahntechnik am Anfang hauptsächlich aus dem Bedürfnis heraus, den Güterverkehr effizienter zu gestalten. Ab 1825 jedoch fährt die erste öffentliche Eisenbahn von Stockton nach Darlington und dann ab 1835 die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Fortan werden nicht nur Güter, sondern auch Passagiere befördert. Damals besteht sie

aus gerade einmal einem Streckenabschnitt, auf dem neben der neuartigen Dampflokomotive auch hin und wieder Pferde zum Einsatz kommen. Die Menschen fahren jedoch erstmals mit einem absolut mechanisierten Verkehrsmittel und erlebten schon bald eine nie zuvor gekannte hohe Fahrgeschwindigkeit. Wolfgang Schivelbusch schreibt in seinem bekannten Buch, die Eisenbahn verändere kraft präzedenzloser Fahrgeschwindigkeit Zeit und Raum der menschlichen Erfahrung.

Vernichtung von Raum und Zeit, so lautet der Topos, mit dem das frühe 19. Jahrhundert die Wirkung der Eisenbahn beschreibt. Diese Vorstellung basiert auf der Geschwindigkeit, die das neue Verkehrsmittel erreicht. Eine gegebene räumlich Entfernung, für deren Überwindung traditionell ein bestimmtes Maß an Reise- oder Transportzeit aufzuwenden war, ist mit einem Mal in einem Bruchteil dieser Zeit zu bewältigen, oder anders ausgedrückt, in derselben Zeit kann nun ein Mehrfaches der alten räumlichen Entfernung zurückgelegt werden. (Schivelbusch, 1977: 35)

Um 1880 taucht die Elektrolokomotive auf, im Vergleich zur Kohle als Energieträger der Dampflokomotive vermag Elektrizität in günstiger Form mehr Energie bereitzustellen. Im Laufe des 20. Jahrhunderts wird die Eisenbahn allmählich elektrifiziert. Die elektrische Eisenbahn mit Last oder Personen kann bereits über 300 km/h fahren und die Magnetschwebbahn erreicht Geschwindigkeiten von über 500 km/h.

Natürlich ist die Eisenbahn nicht das einzige Verkehrsmittel zu Lande, sie gilt aber als typisches öffentliches Verkehrsmittel. Neben ihr besteht hauptsächlich eine andere Form des individuellen, modernen, mechanisierten Landverkehrs – das Automobil.

Als heute gängige Form des Individualverkehrs entwickelt sich das Automobil rund 80 Jahre später als die der Eisenbahn. Obwohl das Dampfautomobil bereits am Anfang des 19. Jahrhunderts auftaucht, hat es sich seither nicht allzusehr weiterentwickelt. Während des Aufschwungs der Eisenbahn wurde der Straßenverkehr noch sehr wenig beachtet (Merki, 2008: 52). Das erste Automobil mit einem Verbrennungsmotor als Antrieb wurde 1886 von Carl Benz erfunden. Damals war das Eigengewicht sehr hoch und das Auto fuhr entsprechend langsam – sogar zu Fuß kann man schneller als das Gefährt laufen. Infolge von Unfällen, Staub, Lärm und Gestank stößt die Entwicklung des Autos auf große Ablehnung, weshalb die allgemeine Motorisierung des Straßenverkehrs erst um 1895 beginnt. Danach setzt der Siegeszug des Autos jedoch ein. 1899 erreicht ein Automobil erstmals die Spitzengeschwindigkeit von 100 km/h, welche bis 1906 bereits auf 196 km/h ansteigt. Im Jahr 1911 erzielte der Benz 200PS (auch "Blitzen-Benz") mit 228 km/h einen Geschwindigkeitsrekord. Der ra-

sende Fortschritt des Automobils bedeutet auch, dass das Individuum fortan unabhängig von öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem eigenen Wagen eine hohe Fahrgeschwindigkeit erreichen und erleben kann. Die Fahrt wird zugleich immer bequemer, es ist zunehmend einfacher im Sitzen sehr schnell zu fahren. Der „rasende Stillstand“ (Paul Virilio) entwickelt sich in gewisser Weise zu einem markanten Kennzeichen des heutigen mobilen Straßenverkehrs. Straßen und darauf fahrende Autos werden zweifelsohne zu einem wichtigen Teil moderner Stadtlandschaft.

In letzten 150 Jahren haben sich sowohl die Eisenbahn auf der Seite des öffentlichen Verkehrsmittels, als auch das Automobil auf der Seite des individuellen Verkehrsmittels, in entscheidender Weise entwickelt. Daneben taucht in den letzten 30 Jahren ein neues Landverkehrsmittel auf, welches beide Seiten konvergieren lässt. Im verkehrswissenschaftlichen Bereich wird darüber nachgedacht, die Vorteile von Eisenbahn und Auto in einem neuartigen Gefährt zu kombinieren und dabei Nachteile zu vermeiden; gleichzeitig soll eine Art von neuer Geschwindigkeit entstehen (vgl. Schmucki, 1997; Heinze & Kill, 1997). Der einfach zu erinnernde und umgängliche Name des neuen Gefährts lautet „Podcar“¹⁹.

Das Podcar lässt sich auch mit „Kabinentaxi“ umschreiben, ein formalerer, technischer Name ist „Personal Rapid Transit“ (PRT). Podcar verfügt ähnlich wie die Eisenbahn über Gleise. Aber die Fahrgäste fahren nicht mit einem großen Zug, sondern mit einer kleinen automatischen Kabine für je drei bis vier Personen. Jede Kabine fährt mit einer Geschwindigkeit zwischen ca. 35 und 60 km/h. Bei Podcar gibt es keinen Fahrplan. Eine Kabine kommt erst, wenn der Fahrgast in der Station den eigenen Zielort wählt und den Rufknopf drückt. Somit vereint Podcar Merkmale des Automobils und der Eisenbahn, charakteristisch sind individualisierte Benutzungsweise, automatische Operation, sowie eine kontinuierliche Fahrgeschwindigkeit.

Seit 1975 existiert in Morgantown (USA) Podcar als Projekt zu Demonstrationszwecken. Mitte 2010 geht Podcar in Cardiff (Wales, UK) in Betrieb (siehe Abb. 5). Wenngleich Podcar jetzt nur in Morgantown und Cardiff fährt, glauben Verkehrswissenschaftler, dass es sich lohne Podcar zu popularisieren und in der Zukunft möglicherweise als relevantes und gängiges Landverkehrsmittel zu etablieren (Schmucki, 1997).

¹⁹ Für ausführliche Erklärungen siehe die offizielle Homepage von Podcar: <http://www.podcar.org/podcar/english/background/history.htm>



Abb. 5 Das Podcar in Cardiff. Quelle: <http://www.atstld.co.uk/media/pictures/press-images/>

Mitunter wird angedacht und verkündet, Podcar könne eine neue Form von Geschwindigkeit hervorrufen, seine Fahrgeschwindigkeit liegt jedoch nur bei derzeit etwa 60 km/h. Im Vergleich zu Bahn und Auto erscheint diese Fahrgeschwindigkeit nicht als schnell. Selbst Eisenbahn und Auto fahren in der Tat nicht immer mit Höchstgeschwindigkeit. Der Geschwindigkeitsrekord der Eisenbahn liegt heute zwar über 500 km/h, aber trotzdem fahren die meisten Eisenbahnen meist deutlich unter 300 km/h. Zur Reise wählt man auch nicht unbedingt diejenige Art des Zuges, die schneller fährt. Auch mit dem Auto fährt man in den meisten Situationen nicht so schnell wie möglich. Viele Sozialwissenschaftler behaupten, dass die Höchstgeschwindigkeit des Verkehrsmittels im Laufe voranschreitender Entwicklung zunimmt und deswegen das menschliche Leben und die ganze Gesellschaft zeitlich sowie räumlich radikal verändert. Gewiss ist die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit des Verkehrsmittels ein Merkmal des Entwicklungsprozesses des Verkehrs. Man versucht ununterbrochen den Geschwindigkeitsrekord des Verkehrsmittels zu übertreffen. Wei-

terhin lässt sich die Erfahrung nicht leugnen, dass soziales Leben in der modernen Gesellschaft von der Geschwindigkeit im Bereich des Verkehrs beeinflusst wird. Jedoch erlebt man im Alltagsleben sehr selten die Höchstgeschwindigkeit, welche Eisenbahn oder Auto erreichen kann. Viele Sozialwissenschaftler, die sich nur einseitig auf die Reiseerfahrung mit der Eisenbahn oder dem Auto und das von der Fahrgeschwindigkeit dominierte Erlebnis der Reise konzentrieren, sehen alleine die Vernichtung von Zeit und Raum als Konsequenz zunehmender Höchstgeschwindigkeit des Verkehrsmittels. Ohne Berücksichtigung weiterer Faktoren sehen sie die Vernichtung von Raum und Zeit als unvermeidbare, einzige Konsequenz zunehmender Höchstgeschwindigkeit und schließen von diesem Verständnis von Geschwindigkeit auf damit einhergehende gesellschaftliche Veränderungen. Dabei wird ein wesentliches paradoxes Phänomen vernachlässigt: Wenngleich viele moderne Verkehrsmittel schneller sind als vormoderne Verkehrsmittel und im Bereich des Verkehrs in der Gegenwart einer „beschleunigten Gesellschaft“ (Peter Goltz) eine entscheidende Rolle spielen, so erhöht sich langfristig gesehen die praktische Fahrgeschwindigkeit im Alltagsleben nicht proportional zur Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von Eisenbahn oder Auto (Ebd.: 78). Heute fährt man meist nur mit einer bestimmten, eingeschränkten Fahrgeschwindigkeit. Das Podcar fährt nicht schneller als 60 Stundenkilometer, ein Wert der bereits 1890 mit dem Auto erzielt wurde. Folglich sind die Geschwindigkeit des Verkehrsmittels und die Geschwindigkeit im Bereich des Verkehrs, der das soziale Leben ständig verändert, offensichtlich nicht einfach identisch.

Unter verkehrswissenschaftlichen Aspekt rührt dieses von vielen Sozialwissenschaftlern vernachlässigte und geradezu paradoxe Phänomen daher, das die Geschwindigkeit des Verkehrsmittels nicht den Gesamtverkehr darstellt, sondern nur ein Teil der Geschwindigkeit im allgemeinen Verkehr ausmacht (vgl. Trischler & Dienel, 1997: 19 f.). Die Geschwindigkeit im Verkehrsbereich ergibt sich nicht nur aus einzelnen Verkehrsmitteln, sondern auch aus einem entsprechendem **Verkehrssystem** (Merki, 2008: 78). Wenn man unter dieser verkehrswissenschaftlichen Perspektive die Operation des Verkehrssystems überprüft, stellt sich die Geschwindigkeit im Verkehr anders dar als bisher.

2. Die Operation des Verkehrssystems

Vom Anfang an steht die Modernisierung des Verkehrsmittels in enger Abhängigkeit zum Verkehrssystem (vgl. Schivelbusch, 1977: 21). Unter Verkehrssystem versteht man die „*Gesamtheit der in einem bestimmten Raum zur Verfügung stehenden Verkehrswege und Verkehrsträger, die im Regelfall an einer Reihe von Knotenpunkten miteinander verflochten sind*“ (Linden, 1966; zit. nach Rammler, 2001: 25).

Hiermit geht es beim Verkehrssystem nicht nur um einzelne Verkehrsmittel, sondern auch um die Sicherstellung der Kooperation aller Verkehrsteilnehmer über entsprechenden Institutionen und Einrichtungen. Die technischen Operationen von Verkehrsmitteln, also beispielsweise eine Zugfahrt mit hoher Fahrgeschwindigkeit, sind Teil des ganzen Verkehrssystems. Das System des Eisenbahnverkehrs (öffentlicher Verkehr) verfügt über seine eigene Operationsweise, der Straßenverkehr (Individualverkehr) verfügt ebenfalls über seine eigene.

Beim **Eisenbahnverkehrssystem** steht zunächst der Bau von Schienen, also eines **Schienennetzes** im Vordergrund als Grundlage der Errichtung des Verkehrssystems. Schienen sind Voraussetzung für die Eisenbahn und determinieren die Fahrlinie. Selbige durch eine Stadt zu legen, ermöglicht erst dem Zug durch die Stadt zu fahren und ermöglicht dann Eisenbahnverkehr. Eine Verbindung von Städten durch Schienen bedeutet folglich eine Vernetzung des Verkehrs, ein Eisenbahnverkehrsnetz zwischen Städten. In Folge werden wirtschaftliche Operationen, Transporte und Assoziationen ermöglicht. Wenn die Schienenlinie einer Stadt nicht mit anderen verbindet wird, oder wenn in einer Stadt kein Schienenbau erfolgt ist, ist die Stadt vom Eisenbahnverkehrsnetz ausgeschlossen bzw. isoliert, was Entwicklungen verzögert. Während der Industriellen Revolution bzw. der Modernisierung des Verkehrs nimmt der Bau des Schienennetzes entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung einer Stadt (Matzerath, 1996: VIII f.). Für Städte, welche vom Schienennetz ausgeschlossen werden, erweist sich die kontinuierlich erhöhte Höchstgeschwindigkeit der Eisenbahn zunächst irrelevant, führt zu keiner zeitlichen bzw. räumlichen Veränderung und nimmt keinen direkten Einfluss auf das soziale Leben.

Schienenbau und Schienennetz gewährleisten nur die Fahrt des Zuges, aber sie ergeben wenig Sinn, wenn der Zug ohne Stops einfach durch die Stadt fährt. Eine schnellstmögliche Fahrt ist wichtig, aber der Zug muss auch anhalten können, um Güter zu verladen oder Reisende ein- und aussteigen zu lassen. Dies setzt den **Bahnhof** als Einrichtung des Verkehrssystems voraus. Im Modernisierungsprozess beliebiger Städte spielt der Bahnhof nach wie vor eine signifikante Rolle (vgl. Ebd.: XI). Der Bahnhof ist zentraler Verknüpfungspunkt des Eisenbahnverkehrs, er befindet sich meist in zentraler städtischer Lage und fördert zugleich den Aufschwung der Umgebung. Die Größe der Bahnhofsgebäude spiegelt häufig den Wichtigkeitsgrad einer Stadt.

Allein der Bahnhof ermöglicht aber keine Eisenbahnfahrt. Wenn regelmäßige und gesteigerte Teilnahme am Eisenbahnverkehr gewährleistet werden soll, ergeben sich weitere Anforderungen. So wird der **Fahrplan** als eine weitere entscheidende Institution des Systems Eisenbahnverkehr entwickelt.

Wie oben erwähnt wird, kommt der Eisenbahntechnik revolutionäre Bedeutung zu, weil fortan sicherer und kontinuierlicher transportieren werden kann. Die Beständigkeit der Fahrt ermöglicht eine präzise Planung von Ankunfts- und Abfahrtszeiten und die Ordnung von Zugfahrten in einem Eisenbahnverkehrssystem, wodurch ein Fahrplan bestimmt wird. Dieser Fahrplan bringt zumindest zwei bedeutende Konsequenzen mit sich: Einmal ist man anhand des Fahrplans imstande, die Ankunfts- und Abfahrtszeit von allen Zügen zu erfahren und mögliche Zugverbindungen einzuordnen (vgl. Behringer, 1997). Insofern stellt eine Reise kein riskantes Abenteuer dar, sondern wird rational kalkulierbar (Rybczynski, 1993: 104 f.). Durch einen Vergleich von Ankunfts- oder Abfahrtszeiten lässt sich einschätzen, welche Zugverbindung schneller zum Ziel führt. Dennoch determiniert der Fahrplan nicht die individuelle Verkehrsteilnahme. Eine zweite Konsequenz des Fahrplans als objektive Zeitreferenz liegt darin, dass sich eine Kalkulierbarkeit des Eisenbahnverkehrs nicht nur für ego, sondern auch für alter ergibt. Mit dem Fahrplan also wird es möglich einzuschätzen, wann andere Menschen ankommen bzw. abfahren werden. Insbesondere im Fernverkehr erhalten Menschen, die sich ursprünglich in unterschiedlichen, entfernten Städten befinden, mit dem Fahrplan die Fähigkeit, eine Treffzeit im Vorhinein zu vereinbaren.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Fahrplan eine zeitliche Institution des Verkehrssystems darstellt, welche im Bereich des Eisenbahnverkehrs die technischen Operationen des Verkehrsmittels, die Verkehrsrichtungen und die Verkehrsteilnahme zeitlich integriert. Erst der Fahrplan gewährleistet eine Koordinierung von Zugfahrten, Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Durch **den Vergleich diesen Zeitpunkte** ermöglicht der Fahrplan das Abschätzen einer Reisezeit; folglich **stellt der Vergleich der Zeiten im Fahrplan dar**, ob sie **schneller** oder **langsamer** den Zielort erreichen; d.h. **Der Vergleich der Zeiten im Fahrplan stellt Geschwindigkeit dar**.

Diese Geschwindigkeit ermöglicht die Kalkulierbarkeit des Eisenbahnverkehrs, nimmt Einfluss sowohl auf das Individuum, als auch auf zwischenmenschliche Beziehungen. **Das heißt, es besteht ein realer Zusammenhang zwischen dieser Geschwindigkeit und realem Leben**. Diese Geschwindigkeit ist hier nicht nur Folge der Fahrt des Zuges, wenngleich ihr erhöhte Wichtigkeit zukommt. Mit einer hohen Fahrgeschwindigkeit können Zug und Fahrgäste mit geringem Zeitaufwand große Räume überwinden. Trotzdem kann die bloße Fahrgeschwindigkeit die Verkehrsteilnahme nicht direkt beeinflussen, weil kein Verhältnis zwischen Zugfahrt und Fahrgästen besteht, wenn keine zeitliche Institution vorhanden ist, die alle Verkehrsteilnehmer verbindet. Geschwindigkeit kann nur dadurch erreicht werden, dass alle Teilnehmer des Eisenbahnverkehrs zeitlich koordiniert werden, indem zeitliche Koordina-

tion über einen Fahrplan institutionalisiert wird und die Differenz der Zeiten im Fahrplan in einem Vergleich auftaucht. Anders ausgedrückt: **Die Geschwindigkeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs, die praktisch mit dem sozialen Leben zusammenhängt, besteht nicht aus der physikalischen Fahrgeschwindigkeit des Zuges, sondern aus einer anderen Geschwindigkeit, die von der Operation des Eisenbahnverkehrssystems herrührt und über einen Vergleich der Zeiten im Fahrplan darstellbar ist** (vgl. Mierzejewski, 1997). Deshalb sucht man am Bahnhof nie ein Verzeichnis von Fahrgeschwindigkeit, sondern Informationen eines Fahrplans (An- und Abfahrtszeiten), wenn man wissen möchte, mit welchem Zug bzw. mit welcher Zugverbindung man schneller oder langsamer den Zielort zu erreichen vermag. Der Fahrplan kann daher unter verkehrswissenschaftlichen Aspekten hinsichtlich der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs als einen entscheidender Meilenstein betrachtet werden:

Der gedruckte Fahrplan kann als Symbol für diesen bis heute währenden Modernisierungsprozess dienen, denn die Etablierung eines regelmäßig verkehrenden, zuverlässigen öffentlichen Verkehrsmittels verschaffte dem modernen Europa eine Infrastruktur, wie sie entwicklungsgeschichtlich weder im europäischen Mittelalter, der Antike oder einer der anderen großen Zivilisationen ihresgleichen hatte. (Behringer, 1997: 40)

Wenngleich der Fahrplan das Problem der systematischen Koordinierung des Eisenbahnverkehrs löst, ruft er erst die Forderung nach **einer standardisierten, allgemein geltenden zeitlichen Referenz** hervor (Zerubavel, 1982). Folglich informiert der Fahrplan zwar über Abfahrts- und Ankunftszeiten eines Zuges, aber diese Information ist erst dann von Geltung, wenn die Zeitreferenz, auf der der Fahrplan beruht, der Zeitreferenz aller anderen Verkehrsteilnehmer entspricht. Wenn ein Zeitpunkt in verschiedenen Orten nicht das Gleiche bedeutet, funktioniert der Fahrplan nicht und die Kooperation innerhalb eines Verkehrssystems ist hinfällig. Eine gesteigerte Höchstgeschwindigkeit des Zuges und ein weit verbreitetes Schienennetz, lässt das Eisenbahnverkehrssystem zu einem interlokalen System werden, in dem alle sich an verschiedenen Orten befindenden Elemente gleichzeitig, also unter einer gleichen Zeitreferenz operieren müssen. Daher kommt die Standardisierung der Zeitreferenz, die seit Anfang der Entwicklung der Eisenbahn von Bedeutung ist. Sie wird zur Ursache einer revolutionären, allgemeinen Standardisierung der Zeitstruktur des Alltags, auf die in Kapitel IV vertiefend eingegangen wird. Mit der Ausbreitung eines öffentlichen Verkehrssystems entwickelt sich diese Standardisierung zur globalen Anforderung. Hierbei ist nicht mehr alleine die Operation des Eisenbahnverkehrssystems für sich relevant, denn voranschreitende Entwicklung hat auch einen allgemeinen Ein-

fluss auf die Veränderung der gesamtgesellschaftlichen Zeitstruktur. Insofern wird eine standardisierte Zeitreferenz nicht nur Voraussetzung der Geschwindigkeit des Verkehrssystems, sondern besitzt einen weit größeren Einfluss. Die Geschwindigkeit des Verkehrssystems entwickelt sich somit zur Basis der Geschwindigkeit anderer gesellschaftlicher Bereiche, wird somit zur Basis der Geschwindigkeit der Gesamtgesellschaft.

Ogleich der Eisenbahnverkehr bis heute zu einem hohen Maße entwickelt ist, verhindert er nicht die Entwicklung des Individualverkehrs, vielmehr werden Nachteile durch den motorisierten Individualverkehr ausgeglichen. Dazu gehören auch die Variabilität von Ankunfts- oder Abfahrtszeiten und die Unabhängigkeit von Fahrplänen, wenn mit dem eigenen Auto gefahren wird. So vermag etwa der wahre Komfort des Automobils aus zeitlicher Unabhängigkeit resultieren:

Von allen Annehmlichkeiten ist das Auto die wunderbarste, nicht so sehr seiner Bequemlichkeit wegen, die selbst in den luxuriösesten Autos ihre Grenzen hat, und auch nicht so sehr wegen der Verminderung aller Entfernungen, sondern deswegen, weil es seinen Besitzer mehr noch zum Herrn seiner Zeit als des Raumes macht. Er kann abreisen, wann er will, und er kann zurückkehren, wann er will. Er ist unabhängig von den Fahrplänen der öffentlichen Verkehrsmittel. (Lukacs, 1984; zit. nach Rybczynski, 1993: 155)

Wer keinen direkten Zug zum Zielort findet, muss umsteigen. Diese Unbequemlichkeit führt eventuell zu einer Präferenz für Individualverkehr, ermöglicht doch der Personenkraftwagen jederzeit die Fahrt zum Zielort ohne Umsteigen (Mierzejewski, 1997: 215). Der ununterbrochene Siegeszug des motorisierten Individualverkehrs ergibt sich außerdem noch daraus, dass das Auto nach dem Zweiten Weltkrieg allmählich zu einem Wahrzeichen für Lebensqualität wird. Heute scheint es, dass die Frage nach dem guten Leben mit der Wahl eines guten Autos verbunden ist (Schmucki, 1997: 150). Folglich entwickelt sich der individuelle Verkehr auch während der Fortschritte im Eisenbahnverkehr.

Unter verkehrswissenschaftlichen Gesichtspunkten sollte Individualverkehr nicht einfach auf das Automobil reduziert werden. Die Automobiltechnologie ist nur ein Teil eines entsprechenden **Straßenverkehrssystems**, ohne welches kein Automobil von großem Nutzen wäre (vgl. Ciesla, 1998: 6 f.).

Ähnlich wie beim Eisenbahnverkehr sind **Straßenbau, Straßenplanung und die Verbindung eines Straßennetzes** Grundlagen des Straßenverkehrssystems (Schwinges, 2007: 9). Nicht sonderlich tragfähige Schotterstraßen und andere Mängel des

Straßenbaus führten dazu, dass das Auto unmittelbar nach seiner Erfindung nicht sofort willkommen ist (Merki, 2008: 53). Eine Höchstgeschwindigkeit mit dem Automobil setzt schließlich eine optimale Fahrbahndecke und ein umfassenderes Straßennetz voraus.

Trotzdem können auch eine optimale Fahrbahndecke und ein komplettes Straßennetz allein nicht gewährleisten, dass der Fahrer schnell den Zielort erreicht. Im Unterschied zum Eisenbahnverkehr fahren gerade auf städtischen Straßen meist viele Autos, gleichzeitig nutzen auch Fußgänger, Fahrräder und andere Fahrzeuge die Straßen, welche sich obendrein noch häufig kreuzen. Dem individuellen Verkehrsteilnehmer geht es darum, seine Geschwindigkeit im Verkehr zu maximieren. Aber wenn alle Autofahrer nach eigenem Willen, ohne Restriktionen mit beliebiger Fahrgeschwindigkeit in beliebige Richtungen fahren dürften, wäre ein Verkehrschaos unvermeidbar. Die Geschwindigkeit im Bereich des Individualverkehrs ist nicht allein auf die eigentliche Höchstgeschwindigkeit des Autos zurückzuführen, sondern eher auf die Kooperation aller Verkehrsteilnehmer, wobei **Verkehrszeichen** (inkl. Fahrbahnmarkierung), **Ampeln und Geschwindigkeitsbegrenzungen** drei der wichtigsten Anlagen bzw. Institutionen dieses Verkehrssystems darstellen (vgl. Brown, 2006). Das Verkehrszeichen zeigt Informationen über Verkehrslage und Richtung an. Die Ampel ordnet, indem sie mit gesteuerten Lichtsignalen einen bestimmten Zeitraum zur Durchfahrt und zum Anhalten vorgibt. Die Geschwindigkeitsbegrenzung reduziert Unfälle, erhöht die Sicherheit und sorgt für reibungsloses Fahren.

Diese Anlagen und Institutionen sind Teil einer Straßenverkehrsregelung, der jeder Teilnehmer Folge leisten muss. Verkehrswissenschaftliches Design beschäftigt sich mit den Fragen, welche Lichtsignale und Signalpläne Ampeln haben sollen, welche Verkehrszeichen eingesetzt werden usw. Auf derlei Fragen soll hier nicht weiter eingegangen werden, dennoch führt der Blick auf Funktionen von Verkehrsanlagen und –institutionen zu einem auffälligen Sachverhalt: Zur Regulierung von Geschwindigkeit wird meist nicht die Fahrgeschwindigkeit erhöht, sondern vielmehr verringert. Hierbei wird das Paradox aufgeworfen, inwiefern ein Straßenverkehrssystem durch die Verhinderung von Geschwindigkeit eben diese erzeugt. Jener scheinbar paradoxe Sachverhalt kann anhand eines Beispiels aus dem Straßenverkehr (Autobahn) veranschaulicht werden.

Die Autobahn stellt eine Art „reine“ Straßenverkehrssituation dar, weil sie einen nur für Autofahrer bestehenden „Verkehrsraum“ darstellt – während etwa städtische Straßen einen „sozialen Raum“ voll mit verschiedenen Fahrzeugen, Fußgängern, Zonen, Gebäuden usw. darstellen (Vanderbilt, 2008). Als ein vergleichsweise reiner Verkehrsraum maximiert eine Autobahn die Geschwindigkeit. Dabei gibt es ein Problem:

Auf der Autobahn gibt es nicht nur einige wenige, sondern höchstwahrscheinlich sehr viele Autos. Wenn kein optimaler Raum zwischen den fahrenden Autos existiert, werden möglicherweise Autounfälle oder Verkehrsstaus verursacht und womöglich das System des Autobahnverkehrs zerstört. Die Koordination des Verkehrs ist daher im Autobahn-, wie im Straßenverkehr von Belang. Ebenfalls darf man auf der Autobahn nicht mit einer beliebigen Fahrgeschwindigkeit fahren. Das heißt, die Geschwindigkeit im Bereich des Autobahnverkehrs kann nicht einfach durch die Fahrgeschwindigkeit geschätzt werden. Bei Autobahnen kommt demnach eine andere Weise der Schätzung von Geschwindigkeit zum Vorschein. In der Verkehrswissenschaft wird Geschwindigkeit im Bereich des Autobahnverkehrs vielmehr durch eine **Verkehrsmenge** beschrieben (Mensebach, 2004).

Verkehrsmenge meint die Anzahl der Kraftfahrzeuge, die innerhalb eines bestimmten Zeitraums über eine Strecke der Autobahn fahren. Je größer die Verkehrsmenge, desto mehr Autos können reibungslos auf der Autobahn fahren. Hier werden zwei Schwerpunkte unterschieden. Einmal spiegelt die Menge die Leistung einer Autobahn. Würden alle Autos sich auf der Autobahn stauen, wäre die Verkehrsmenge gering und die Autobahn könnte offenkundig kaum Leistung vollbringen. Aber die Leistung der Autobahn wäre auch gering, wenn nur sehr selten Autos auf der Autobahn führen (obwohl diese dabei mit beliebig schneller Geschwindigkeit fahren könnten). Der andere Schwerpunkt betrifft die Reibungslosigkeit: Je reibungsloser eine Fahrt auf der Autobahn, desto weniger Unsicherheit und mehr Kalkulierbarkeit besteht für die Reise. Vor diesem Hintergrund bezeichnet „travel time reliability“ im verkehrswissenschaftlichen Bereich die Einschätzung der Leistung einer Autobahn (Asakura & Kashiwadani, 1991). „Travel time reliability“ wird als Wahrscheinlichkeit definiert, dass eine Reise zwischen Start- und dem Zielort innerhalb eines bestimmten Zeitraums erfolgreich abläuft. Man versucht durch die Messung der „travel time reliability“ zu schätzen, ob die Fahrt auf der Autobahn reibungslos genug verläuft, um dem Fahrer den Zeitpunkt des Erreichens seines Zielorts zu bestimmen. Wenn der Zeitpunkt des Erreichens des Zielorts besser erfasst werden kann, können die Fahrer mit höherer Wahrscheinlichkeit selbst schätzen, wie **schnell** bzw. **langsam** sie den Zielort erreichen werden. Diese Schnelligkeit bzw. Langsamkeit, also diese Geschwindigkeit, folgt aus der durch Schätzung verglichenen Zeitdifferenz zwischen den möglichen Zeitpunkten der Erreichung des Zielorts. Sie verfügt über kein direktes Verhältnis dazu, wie schnell bzw. wie langsam man fährt. Man kann möglicherweise sehr schnell fahren, aber sehr langsam den Zielort erreichen; und dabei ist die Fahrgeschwindigkeit hinsichtlich der verkehrswissenschaftlichen Aufgabe sinnlos. Die Geschwindigkeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs wird durch einen Vergleich der Zeiten im Fahrplan dargestellt. Obschon es im Bereich des Straßen- bzw. Autobahn-

verkehrs keinen Fahrplan gibt, wird mit Hilfe einer Erhöhung der Verkehrsmenge höhere „travel time reliability“ ermöglicht, weshalb man mit höherer Wahrscheinlichkeit die richtige Geschwindigkeit zur Erreichung des Zielorts erreicht²⁰.

Als zwei der wichtigsten Elemente im Zusammenhang mit der Verkehrsmenge gelten Verkehrsdichte und Fahrgeschwindigkeit. Das Verhältnis zwischen diesen Elementen kann durch ein Modell des Verkehrsflusses dargestellt werden (siehe Abb. 6).

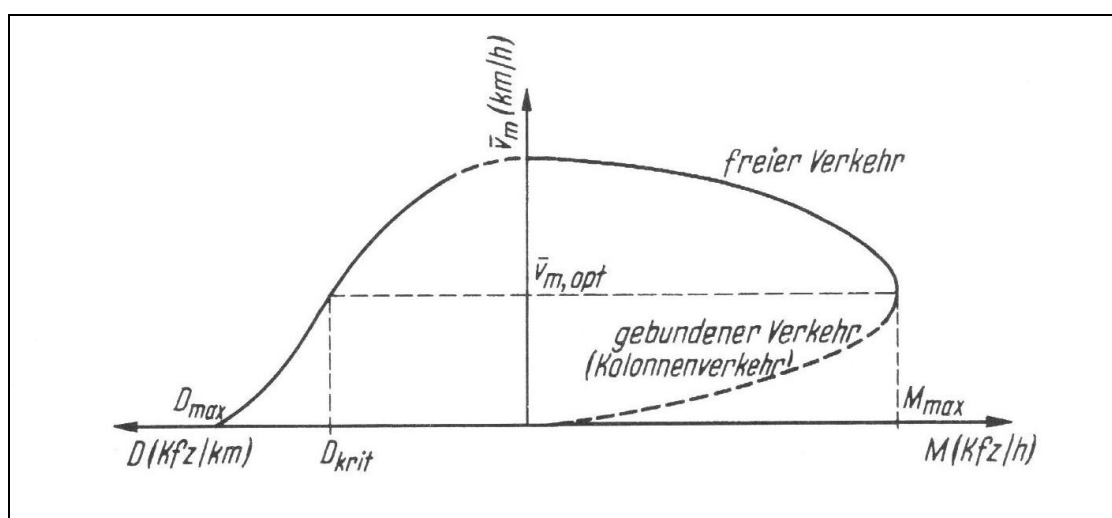


Abb. 6 Abhängigkeit zwischen Fahrgeschwindigkeit, Verkehrsmenge und Verkehrsdichte (schematisch).

Quelle: Mensebach, 2004: 93.

In diesem Modell gibt es drei Hauptachsen: Auf der Horizontalen die Verkehrsmenge M und die Verkehrsdichte D , auf der Vertikalen die Fahrgeschwindigkeit V . Je größer M , desto größer auch die Leistung der Autobahn. Die linke Achse bezeichnet die Verkehrsdichte D (Kfz/Km)). Je größer D , umso höher ist die Verkehrsdichte, umso mehr Autos gibt es auf der Autobahn. Die vertikale Achse beschreibt die Fahrgeschwindigkeit – je höher V , umso schneller fahren die Autos.

Wenn die Verkehrsdichte sehr hoch ist (D_{max}), existiert zwischen den fahrenden Autos nicht genügend Fahrraum. Autos können folglich nur noch langsam fahren, die

²⁰ Dieser Begriff der Geschwindigkeit existiert auch im Bereich der Logistik, der eng mit Verkehr zusammenhängt. Bei der Logistik spielt Geschwindigkeit eine entscheidende Rolle. Dennoch liegt die anzustrebende Geschwindigkeit nicht darin, die Güter mit geringstem Zeitaufwand zu schicken, sondern darin, die Güter **zum richtigen Zeitpunkt** zuzustellen (Paché, 2007). Offenkundig bezeichnet Logistik die Geschwindigkeit nicht als ein Quantum des physikalischen Zeitaufwands, sondern als eine qualitative, optimale Operation des logistischen Systems.

Verkehrsmenge nimmt stark ab (gebundener Verkehr). Wenn die Verkehrsdichte niedrig ist, gibt es nur wenige Autos auf der Straße. Bei niedriger Verkehrsdichte fahren die wenigen Autos schneller (V_m (Km/h)). Aufgrund der geringen Anzahl der Autos auf der Straße ist die Verkehrsmenge gering, folglich erbringt die Straße eine geringere Leistung. Um die Verkehrsmenge zu steigern, muss die Verkehrsdichte erhöht werden. Die Anzahl von Autos auf einer Autobahn vermag bis zu dem Punkt einer kritischen Dichte gesteigert werden. Ist die kritische Dichte (D_{krit}) erreicht, wurde auch die Verkehrsmenge maximiert (M_{max}).

Zur Aufrechterhaltung einer optimalen Verkehrsdichte trägt die „Zuflussregelung“ als ein systematischer Mechanismus zur Regulierung des Autobahnverkehrs bei. Die Realisierung der Zuflussregelung wird über einen Abstand für die Einfahrt auf die Autobahn mit Hilfe eines Signalzeitplans von Lichtzeitanlagen geregelt. Damit wird die Anzahl von Autos auf der Autobahn bis zu einem gewissen Grade kontrolliert und ein optimaler Fahrraum gewährleistet, während die Verkehrsdichte optimiert wird.

Jedoch kann die Verkehrsdichte in den meisten Situationen nicht einfach durch Zuflussregelung optimiert werden, weil man nicht absolut vorhersehen und kontrollieren kann, wie viele Menschen wann ein- und ausfahren möchten. Um eine optimale Verkehrsdichte und eine maximale Verkehrsmenge zu erreichen, wird ein weiterer systematischer Mechanismus des Autobahnverkehrs herangezogen, die sogenannte „Geschwindigkeitsanpassung“. „Geschwindigkeitsanpassung“ bedeutet, dass die Fahrt aller Autos durch eine je nach Verkehrslage gegebene Geschwindigkeitsbegrenzung reguliert wird, Fahrgeschwindigkeit wird innerhalb eines optimalen Intervalls (V_m, opt) eingeschränkt. Nach der Theorie des Verkehrsflusses führt das optimierte Geschwindigkeitsintervall dazu, dass der Raum zwischen den fahrenden Autos optimiert wird. Dabei gibt es die beste systematische Ordnung des Autobahnverkehrs, weshalb die kritische Verkehrsdichte bei optimaler Fahrgeschwindigkeit beibehalten wird und sich auch die Verkehrsmenge erhöht. Das Verhältnis zwischen kritischer Verkehrsdichte, eingeschränkter Fahrgeschwindigkeit und größter Verkehrsmenge führt zu einer anderen, sich von der Fahrgeschwindigkeit unterscheidenden, Geschwindigkeit des Verkehrssystems. Darauf weist die horizontale gestrichelte Linie hin. Die Geschwindigkeitsbegrenzung der Fahrt auf der Autobahn trägt einerseits zur Fahrsicherheit bei, andererseits spielt dieses Regulativ eine Rolle hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung – der Koordination aller Autos. Deshalb gibt es auf der Autobahn sowohl eine „zulässige Höchstgeschwindigkeit“, als auch eine „Richt- bzw. vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit“. Alle Autofahrer dürfen nur mit der nach Regel bestimmten Fahrgeschwindigkeit innerhalb eines Intervalls (einer Geschwin-

digkeitsbegrenzung) fahren. Durch die Geschwindigkeitsanpassung wird die Geschwindigkeit des Verkehrssystems erst gewährleistet.

Es scheint, als bestünde auch in der Praxis des Autobahnverkehrs ein Paradox: Geschwindigkeit wird dabei erst durch die Begrenzung von Geschwindigkeit erzeugt. Aber wenn man das theoretische Modells des Verkehrsflusses heranzieht, lässt sich dieses Paradox auflösen: **Denn die begrenzte Geschwindigkeit und die durch diese Einschränkung der Geschwindigkeit erzeugte Geschwindigkeit sind zwei unterschiedliche Geschwindigkeiten** (Mensebach, 2004: 92).

Die begrenzte Geschwindigkeit wird als vertikale Achse im Modell dargestellt, sie beschreibt die physikalische, quantitative Fahrgeschwindigkeit. Eng verbunden mit technischen Fragen, verfügt sie über die Fähigkeit physikalische Zeit und physikalische Raum zu überwinden. Sie ist dem Menschen nicht wirklich von Hilfe, wenn gleichzeitig keine entsprechenden Institutionen des Verkehrssystems bestehen.

Demgegenüber **stellt jene durch die Einschränkung der Geschwindigkeit erzeugte Geschwindigkeit die horizontale gestrichelte Linie dar. Sie stellt nicht die Geschwindigkeit einzelner Verkehrsmitteln dar, sondern die des Verkehrssystems.** Diese Form der Geschwindigkeit geht zurück auf bestimmte Koordinierungsmaßnahmen der am Autobahnverkehr teilnehmenden, sozial handelnden Subjekte und stellt sich dar durch den Vergleich der Ankunftszeiten am Zielort. Im Unterschied dazu, dass sich die Daten der kritischen Verkehrsdichte, die der optimalen Fahrgeschwindigkeit und die der maximalen Verkehrsmenge je nach verschiedenen Verkehrslagen quantitativ verändern können, ist die Geschwindigkeit des Verkehrssystems kein Quantum. Sie beschreibt ein Verhältnis zwischen Verkehrsdichte, Fahrgeschwindigkeit und Verkehrsmenge, die qualitative Situation eines Prozesses des Verkehrssystems.

Dabei kann zusammenfassend festgestellt werden: Im Bereich des Autobahn- bzw. Straßenverkehrs existieren wie im Bereich des Eisenbahnverkehrs zwei unterschiedliche Geschwindigkeiten. Durch das Modell einer Theorie des Verkehrsflusses ist man zunehmend im Stande, besser und klarer auf Unterschiede dieser Geschwindigkeiten hinzuweisen. Auf der einen Seite steht nun die Geschwindigkeit des Verkehrsmittels, sie ist physikalisch-quantitativer Natur. **Die Geschwindigkeit des Verkehrsmittels spielt eine relevante Rolle, trotzdem ist sie bereits Teil einer anderen Geschwindigkeit – der Geschwindigkeit des Verkehrssystems.** Die Geschwindigkeit des Verkehrssystems beschreibt eine qualitative Situation. Dabei liegt der Schwerpunkt nicht in der Frage, wie Verkehrstechnik operiert, sondern wie alle am

Verkehr teilnehmenden Handelnden koordiniert werden können. Die Geschwindigkeit des Verkehrssystems hängt in der Tat mehr mit dem alltäglichen sozialen Leben zusammen, auch wenn sie im Vergleich zur Geschwindigkeit des Verkehrsmittels von soziologischer bzw. sozialwissenschaftlicher Geschwindigkeitsforschung leider meist vernachlässigt wird.

3. Fazit

Um das Phänomen „Geschwindigkeit“ zu überprüfen, wurde der gesellschaftliche Bereich „Verkehr“ ausgewählt, um Geschwindigkeit(en) im Verkehrsbereich zu analysieren.

Ein Großteil soziologischer bzw. sozialwissenschaftlicher Forschung bringt Geschwindigkeit mit einer voranschreitenden Entwicklung einzelner Verkehrsmittel zusammen. Geschwindigkeit sei heute so signifikant und einflussreich, weil technologischer Fortschritt Menschen in immer kürzerer Zeit immer mehr Raum überwinden lasse²¹. Wer aber mit Hilfe verkehrswissenschaftlicher Kenntnisse phänomenologische Betrachtungen anstellt, entdeckt, dass zeitliche und räumliche Vernichtung mittels technischer Leistung nur eine der Geschwindigkeiten im Bereich des Verkehrs darstellen und dass die Geschwindigkeit des Verkehrsmittels keine direkte Verbindung zum alltäglichen sozialen Leben bzw. zur Gesellschaft aufweist. Die technische Leistung des Verkehrsmittels vermag nicht Einfluss auf Menschen zu nehmen, wenn keine entsprechenden Institutionen des Verkehrssystems existieren.

Umgekehrt aber kann das Verkehrssystem den Menschen Geschwindigkeit bringen, auch unter der Voraussetzung, dass das Verkehrsmittel nicht mit kürzestem Zeitaufwand Raum vernichtet. Die Geschwindigkeit des Verkehrssystems ist eine sich von der Geschwindigkeit des Verkehrsmittels unterscheidende Geschwindigkeit. Sie ist weder Quantum, noch physikalisch-technische Operation, sondern eine qualitative Situation der Koordination aller Verkehrsteilnehmer, welche sich in der relativen Zeitdifferenz zur Erreichung des Zielorts darstellt. Mit anderen Worten, sie wird von bestimmten Interdependenzgeflechten von Handlungen (d.h.: Koordinierung aller Verkehrsteilnehmer) verursacht. Daher hängt die Geschwindigkeit des Verkehrssystems in der Praxis eng mit dem sozialen Leben zusammen. Unter der Voraussetzung einer Perspektive von „sociological imagination“ (C. Wright Mills), könnte man vielleicht behaupten, dass die systemische Geschwindigkeit kein physikalisches Phänomen ist und folglich nicht unter physikalischen Aspekten analysiert werden sollte, sondern als ein soziales Phänomen betrachtet werden sollte und unter soziologischen

²¹ Vgl. Kapitel II, 1. sowie 2.

Perspektiven untersucht werden sollte. Somit ist mitunter deutlicher und leichter zu verstehen, dass diese Geschwindigkeit nichts anderes als „**soziale Geschwindigkeit**“ ist.

Der Unterschied dieser zweier Geschwindigkeiten lässt sich sowohl im Bereich des öffentlichen Verkehrs (z.B. Eisenbahnverkehr), als auch im Bereich des individuellen Verkehrs (z.B. Straßenverkehr) beobachten. Aber es sollte nicht vergessen werden, dass eine Tendenz zur Konvergenz zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr besteht. Das Auftauchen des „Podcar“ gilt vielen als konkrete Konsequenz dieser Tendenz.

Wie obig erwähnt, ergibt sich einer Tendenz zur Konvergenz daraus, dass Vorteile von Eisenbahn und Auto integriert und Nachteile vermieden werden. Natürlich bestehen zahlreiche Vor- und Nachteile bei Eisenbahn und Auto, aber die typischen sind folgende: Bei der Fahrt mit der Eisenbahn kann man einfach und bequem im Zug sitzen, ohne sich um die Verkehrslage während der Fahrt zu kümmern, die Reisezeit hängt streng vom Fahrplan ab – umgekehrt kann man mit Auto fahren wann man will, muss sich aber um die Verkehrslage sorgen (Schmucki, 1997). Um ein beständiges Fortkommen bei entspannter Straßenverkehrslage zu fördern, versucht eine Verkehrsmanagementzentrale aufgrund regelmäßiger Schwankungen in den Verkehrszeiten durch die Regulierung von Signalzeitplan der Ampel den Verkehrsfluss zu steuern. Die Signalzeitpläne der Ampel sind zu bestimmten Feiertagen bzw. zu verschiedenen Tageszeiten (Hochverkehrszeit, Normalverkehrszeit, Schwachverkehrszeit) unterschiedlich. Mit der Prognose von Schwankungen der Verkehrszeiten kann die Straßenverkehrslage verbessert werden. Aber in den letzten Jahren ändert sich die Situation zunehmend: **Wegen des sich ändernden Lebenstempos taucht das Phänomen auf, dass in Schwankungen in den Verkehrszeiten immer weniger Regelmäßigkeit gibt** (Vanderbilt, 2008). Somit entsteht die Möglichkeit, dass aus einer Normal- oder Schwachverkehrszeit unerwartet eine Hochverkehrszeit wird. Das heißt, die Straßenverkehrslage ist immer schwerer vorherzusehen und zu steuern, die das Straßenverkehrssystem wird mit immer größeren Schwierigkeiten konfrontiert. Vor diesem Hintergrund wird ersichtlich, warum heute zusehends ein neues Verkehrssystem gefordert wird, welches sowohl keinen vorgeschriebenen Fahrplan besitzt, als auch den Anforderungen einer veränderlichen und komplexen Verkehrslage trotz. Die Erfindung von Podcar ist hierbei als Erfolg zu werten.

Es ist vorstellbar, dass sich die Veränderung des Lebenstempos im Rahmen einer sogenannten „Beschleunigung“ orientiert. Wie oben erwähnt, gilt vor allem aufgrund des Eisenbahnverkehrs und einer einsetzenden Standardisierung der Zeitreferenz, der Verkehr als Basis sozialer Geschwindigkeit. Insofern fällt auf, dass der Verkehr, der

ursprünglich als Ursache sozialer Geschwindigkeit gilt, in den letzten Jahren aufgrund von Veränderungen der Zeitstruktur zur Konsequenz sozialer Geschwindigkeit wird. Mit anderen Worten **stellt soziale Geschwindigkeit aufgrund von Veränderungen der Zeitstruktur nicht länger nur mehr ein Charakteristikum eines bestimmten gesellschaftlichen Bereichs dar, sondern ein allgemeines und wesentliches Charakteristikum der ganzen Gesellschaft.** Damit lohnt es die Frage zu stellen, warum und wie sich die Zeitstruktur in dem Maße verändert, dass soziale Geschwindigkeit zu einem Hauptmerkmal der heutigen Gesellschaft wird? Der Versuch, Antworten auf diese Frage zu finden, soll zu einer Vertiefung des Verständnisses von sozialer Geschwindigkeit beitragen und es ermöglichen, Lösungen für Probleme in diesem Umfeld zu finden.

Teil II

**Der gesellschaftliche
Hintergrund der Genese
sozialer Geschwindigkeit**

Kapitel IV

Die Veränderung der Struktur der Alltagszeit

Aus der Begriffsklärung im dritten Kapitel geht hervor, dass soziale Geschwindigkeit kein physikalisches Phänomen ist, sondern vielmehr eine bestimmte Form der sozialen Zeit. Diese soziale Geschwindigkeit ergibt sich aus einer Veränderung der Zeitstruktur und soziale Geschwindigkeit führt gleichzeitig zu einer Reihe von Problemen. Möchte man diese Probleme verdeutlichen, ist es zunächst notwendig, die Veränderung der Zeitstruktur zu analysieren.

Eine häufig verwendete Begrifflichkeit, deren Bedeutung aber vielfältig ausfällt und daher diffus erscheint, ist die „Zeitstruktur“. In der vorliegenden Arbeit bezeichnet die Zeitstruktur lediglich die Institutionen der sozialen Zeit, die einerseits Einfluss auf die Arten der Lebensführung nehmen und andererseits erst qua konkreter Lebensführung realisiert und verkörpert werden. Die Untersuchung der Veränderung der Zeitstruktur gilt daher dem Wandel der Zeitinstitutionen und der Arten der Lebensführung.

Zeitstruktur ist ein recht vielschichtiger Begriff. Gemäß verschiedener Zeiteinheiten und Darstellungen bestehen temporale Unterscheidungen wie Minute, Jahr, Feiertage, Zeitbudget oder Zeitgesetz usw. Trotzdem wird heute allgemein akzeptiert, dass die Zeitstruktur **im Zusammenhang mit dem sozialem Leben** entlang zweier Unterscheidungen umrissen werden kann: Einmal der **Struktur der Alltagszeit** und dann der **Struktur der Lebenszeit** (Alheit, 1988; Jürgens, 2003; vgl. Rosa, 2009a; Lewis & Weigert, 1981: 438 ff.). Die Zeitstruktur des Alltags beruht auf zeitlichen Symbolen wie Stunde, Tage und Monat, die sich relativ kurzzeitig, aber zyklisch und wiederholbar darstellen. Im Gegensatz dazu wird die Struktur der Lebenszeit als kumulativ, lebenslang und irreversibel bezeichnet (vgl. Jurczyk & Rerrich, 1993: 34). Trotz dieses Unterschiedes gibt es bei beiden Zeitstrukturen für die sozialen Handlungen bzw. die Lebensführung gleichwertige Wichtigkeit und, wie man im Folgenden der vorliegenden Arbeit sehen wird, eine ähnliche Veränderung.

Diese Unterscheidung der Zeitstrukturen ist weder absolut gültig, noch unum-

stritten. Allerdings ist sie der Analyse dienlich, weil sie mit einem deutlichen und leicht verstehbaren Untersuchungsrahmen das Ganze des sozialen Lebens umfasst. Daher beschäftigt sich die vorliegende Arbeit mit diesen zwei Ebenen der Zeitstruktur. Dieses Kapitel behandelt zuerst die Zeitstruktur des Alltags; im fünften Kapitel wird dann die Veränderung der Struktur der Lebenszeit diskutiert.

1. Die natürliche Zeitstruktur

Heute kann mit Hilfe der Uhr schnell in Erfahrung gebracht werden, wie spät es ist. Wenn man von Deutschland in die USA fliegt, kann man auf Grundlage bestehender Zeitzonen einschätzen, zu welcher Zeit die USA erreicht werden. Man weiß, wie viel Uhr man aufstehen und wann man ins Bett gehen sollte, wann die Öffnungszeiten der meisten Läden sind und wann Feiertage bevorstehen. Das heißt, man verfügt über eine geltende Zeitreferenz; durch diese verfügt man auch über Zeit zum Handeln bzw. Zeit zur Lebensführung. Ohne Zweifel ist man heute an solche durch Zeitbestimmung institutionalisierte, weltweite veralltäglichte Zeitstrukturen gewöhnt, welche das Leben durchziehen und die Lebensführung strukturieren. Jedoch stellt diese gewöhnliche Zeitstruktur des Alltags keine natürlich gegebene a priori Bedingung menschlicher Gesellschaften dar. In der langen Geschichte tritt sie tatsächlich relativ spät, nämlich erst im 18. Jahrhundert auf (Levine, 1997)²².

Vor dem 18. Jahrhundert besteht keine universale zeitliche Ordnung. Man verfügt selbstverständlich bereits über Instrumente der Zeitmessung bzw. Zeitbestimmung; es gibt auch einige Zeitinstitutionen, welche die alltägliche Lebensführung beeinflussen. Lange vorher schon hat man u.a. Wasser- und Sonnenuhr erfunden. Diese primitiven Uhren ermöglichen eine objektive Zeitreferenz, um zu zeigen, wann bestimmte Tätigkeiten stattfinden. Darüber hinaus unterscheidet man anhand von Sonnenauf- und Untergängen die Tage, Monate und Jahre, womit der Kalender begründet wird. Mittels Datumsbestimmung kann designiert werden, welches Datum aufgrund der religiösen und politischen Faktoren einen Festtag darstellt – Feste ermöglichen eine Erleichterung des Alltags. Im Moment der Festlichkeit konstituiert und erneuert sich die Gesellschaft (Ebd.).

Obwohl bereits vor dem 18. Jahrhundert Uhren und Kalender existieren, gelten die Zeitbestimmungen nicht für alle Menschen. Primitive Uhren werden meist nur vom Klerus im Rahmen der Religion verwendet, Zeitmessung spielt im damaligen Alltagsleben meist keine Rolle. Zudem waren Uhren damals vergleichsweise wenig

²² Von hier an bedeutet die Zeitstruktur in diesem Kapitel jeweils die alltägliche Zeitstruktur.

präzise. Einmal kann die je nach Temperatur variierende Dichte des Wassers die Verlässigkeit der Präzision der Wasseruhr einschränken; die Sonnenuhr funktioniert nicht, wenn die Sonne nicht scheint (Ebd.). Mit dem Kalender kann man zwar Daten und Feste bestimmen, aber der Kalender besitzt für das Alltagsleben nahezu keine Relevanz. Damals existiert nicht die zeitliche Unterteilung „Woche“; das Wochenende als institutionalisierte Form der Feiertage existierte nicht (Rybczynski, 1993). Die Frage „Welches Datum haben wir heute?“ war für das Alltagsleben unwichtig, allgemein wurde das Leben kaum von der Uhr und wenig vom Kalender beeinflusst. Stattdessen folgte die Lebensführung hauptsächlich einem Rhythmus der Natur. Man steht auf, wenn die Sonne aufgeht; geht ins Bett, wenn die Sonne untergeht. In der Arbeit war man normalerweise sehr stark von natürlichem Wandel abhängig. Nur im Winter erhältlicher Stoff kann nicht im Herbst oder Frühling verlangt werden. Der Rhythmus der Natur entsprach weitestgehend dem Rhythmus der ganzen Gesellschaft, weil die Menschen sich nicht dem Wandel der Natur widersetzen konnten. Allgemein war die Gesetzmäßigkeit der Lebensführung weniger aktiv von der Natur befreit (Borscheid, 2004: 17 ff.).

Demnach besteht also auch vor dem 18. Jahrhundert eine zeitliche Ordnung im Leben, dennoch stellt die zeitliche Ordnung offensichtlich kaum eine durch Zeitbestimmung institutionalisierte Struktur, sondern vielmehr die passive Befolgung eines natürlichen Rhythmus dar. Diese Tatsache wurde meist weder von den Menschen als solche erkannt, noch wurde ihr mit möglichen Änderungen sozialer Handlungen bzw. Arten der Lebensführung begegnet – insofern stellte sie einen eindimensionalen Fremdzwang dar. Man kann sagen, dass **dem Rhythmus der Natur folgende zeitliche Ordnung eine erste Phase der Zeitstruktur, die „natürliche Zeitstruktur“ darstellt.**

2. Die Standardisierung der Zeitstruktur des Alltags

Die natürliche Zeitstruktur ist nach wie vor von Bedeutung: So wird zum Beispiel die Kleidung den natürlichen Gegebenheiten, also den Bedingungen von Klima und Wetter angepasst. Im Laufe der letzten 300 Jahre aber kommt es zu einer Veränderung der Zeitstruktur, welche die nächste Phase der Zeitstruktur einleitet. Der Einfluss der natürlichen Zeitstruktur auf die alltägliche Lebensführung nimmt dabei zunehmend ab.

Diese nächste, also zweite Phase ergibt sich aus einer Vielzahl von Faktoren. Als einem der offensichtlichsten gilt **der Fortschritt der Zeitmessinstrumente**, vor allem die Mechanisierung der Uhr (Laermann, 1988). Unter den Bedingungen natürli-

cher Zeitstrukturen hängt die Operation primitiver Uhren eng von der natürlichen Umwelt ab. Bis zu einem gewissen Grad messen primitive Uhren die Zeit weniger als abstrakten Begriff, sondern spiegeln vielmehr die Dauer einer physikalischen Veränderung oder den Zustand eines natürlichen Wandels. Somit wird direkt erfahrbar, wie der Rhythmus der Natur in der Gegenwart läuft und was bestimmte natürliche Bedingungen für Handeln erfordern. Als man aber in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts die Pendeluhr erfindet, also beginnt die Messinstrumente zu mechanisieren, wird die Zeitmessung und mit ihr der Zeitbegriff von der Natur befreit (vgl. Giddens, 1990: 17 ff.; 1991: 16 ff.). Die mechanisierte Uhr funktioniert ungeachtet der Bedingungen der natürlichen Umwelt. Ihre Funktion besteht nicht länger in der Repräsentation von Natur, sondern in der Darstellung der Zeit selbst. Die von dem mechanisierten Instrument gemessene Zeit, stellt nicht mehr einen Zustand der Natur dar, sondern wandelt sich zu Symbolen bzw. zu abstrakten Einheiten, welche aus einer Reihenfolge mit gleichen Abständen bestehen. In Folge entwickelt sich das Zeitmessinstrument ununterbrochen, genaue und unveränderbare Zeiteinheiten sollen gemessen werden. Weil die Pendeluhr auf Dauer starke Abweichungen aufweist, gilt sie heute nicht mehr als zuverlässig. Man glaubt, dass Uhren die Zeit umso genauer angeben können, je konstanter die Schwingung ihres Taktgebers ist. Heute gilt die Atomuhr als die genaueste Uhr, ihr Zeittakt wird aus den Strahlungsübergängen der Elektronen freier Atome abgeleitet.

Wenngleich der Fortschritt des Zeitmessinstruments den konkreten Anfang einer Veränderung der Zeitstruktur bedeutet, stellt er nur einen Faktor neben anderen dar. Das weiterentwickelte Zeitmessinstrument verändert die Zeitstruktur weder sofort, noch direkt. Unabhängig von der Präzision des Messinstruments trägt dieser Fortschritt nicht zur Zeitbestimmung, sondern zur Zeitmessung bei²³. „Eine Minute“ kann von der extrem präzisen Atomuhr als eine stets identische Dauer dargestellt werden, und diese „eine Minute“ ist ein Ergebnis der Zeitmessung. Aber die Atomuhr kann „15 Uhr“ nicht zeigen, weil „15 Uhr“ ein soziales Ergebnis der Zeitbestimmung ist. Deswegen reicht ein hochentwickeltes Zeitmessinstrument alleine nicht aus, die Zeitstruktur zu verändern, weil für das alltägliche soziale Leben Zeitbestimmung anstatt Zeitmessung die entscheidende Rolle spielt. Auch ein präzises Instrument der Zeitmessung vermag alleine nicht zu einer strukturierten Lebensführung beizutragen. Deshalb findet die mechanisierte Uhr anfangs kaum praktische Verwendung, sondern wird lediglich zu ornamentalen Zwecken gebraucht (Thompson, 1967: 64 ff.). Noch ein **zweiter Faktor** als Voraussetzung muss erfüllt werden, damit von einer Veränderung der Zeitstruktur gesprochen werden kann: **Die Standardisierung der Zeitrefe-**

²³ Die ausführlichere Diskussion über den Unterschied zwischen der Zeitmessung (hinsichtlich der Frage „Wie lange?“) und der Zeitbestimmung (hinsichtlich der Frage „Wann?“) siehe Kapitel III, 2.

renz.

„Standardisierung der Zeitreferenz“ bedeutet, dass das Alltagsleben unabhängig von Person und Ort anhand identischer Zeiteinheiten unterschieden und bestimmt wird. Folglich besteht dann eine identische Zeitreferenz für alle Menschen, beispielsweise wenn es darum geht, sich gemeinsam auf einen Zeitpunkt zu einigen (Zerubavel, 1982: 3). So wird ein Tag in 24 Stunden unterteilt und die Stunden werden auf feste Zeitpunkte verteilt. Eine standardisierte Zeitreferenz erlaubt es den Menschen das Geschehen der Interaktion besser miteinander zu vereinbaren und zu realisieren.

Wenngleich die mechanisierte Uhr als Basis der Standardisierung der Zeitreferenz bereits Ende des 17. Jahrhunderts auftaucht, folgt die Standardisierung der Zeitreferenz erst nach technischen Fortschritten in der Zeitmessung. Dies bedeutet auf gar keinen Fall, dass zuvor keine Zeitreferenz bestand. Wie im Kapitel III aufgezeigt wurde, beruhen die Interdependenzgeflechte von Handlungen bzw. der Lebensführung immer auf dem Koordinationsmechanismus einer gemeinsamen Zeitreferenz. Nichtsdestoweniger beruht die gemeinsame Zeitreferenz vor der Standardisierung, wie bereits erwähnt, hauptsächlich auf dem Wandel der Natur. Die Zeitreferenz wird von der Natur beschränkt und besteht nur im lokalen Kontext. In der Agrargesellschaft sind die Menschen meist abhängig vom natürlichen Wandel in einem lokalen Zusammenhang. Für sie reicht die natürliche Zeitreferenz vielleicht schon aus. Wenn aber interlokale Tätigkeiten hinzukommen, genügt nicht mehr nur die natürliche und lokale Zeitreferenz. Interlokale Tätigkeiten benötigen eine interlokal geltende Zeitreferenz. Das heißt, eine Zeitreferenz, die unabhängig von natürlichen Bedingungen nur für die Kooperation von Handlungen besteht, muss auf dem Wege abstrakter Standardisierung erzeugt werden. Laut Zerubavel (1982) verlangt am Ende des 18. Jahrhunderts das britische Postwesen erstmals eine gemeinsame, interlokale Zeitreferenz. Die Zustellung von Post über größere Distanzen hinweg kann nicht erfolgen ohne ein Wissen über zeitliche Zusammenhänge der Überbrückung einer Distanz zwischen Sender und Empfänger. Zudem beginnt der britische Postdienst 1784 nach einem strengen und regelmäßigen Zeitplan zu arbeiten. Um die Postdienste in verschiedenen Orten zu koordinieren wird eine gemeinsame interlokale Zeitreferenz benötigt. Damals richtet das britische Postwesen in verschiedenen Orten eine zeitliche Referenz ein, welche identisch ist mit der Londoner „Greenwich Mean Time“ (GMT). Dies ist zugleich der erste Versuch die Zeitreferenz zu standardisieren.

Die Zeitreferenz wird im 18. Jahrhundert hauptsächlich im Bereich des Postwesens standardisiert, zunächst wird weniger Einfluss auf andere gesellschaftliche Bereiche genommen. Im 19. Jahrhundert fördert das Auftauchen des Eisenbahnverkehrs

die Verbreitung einer standardisierten Zeitreferenz (Ebd.).²⁴ Der Eisenbahnverkehr stellt eine interlokale und bisweilen sogar internationale Transporttätigkeit dar. Entsprechende verkehrssystemische Koordinierung hängt unmöglich nur vom lokalen Wandel der Natur ab. Wenn man nicht wüsste, wann Züge abfahren, durchfahren oder ankommen, gäbe es große Probleme beim Gleiswechsel oder der Reihenfolge der Ein- und Abfahrt von Zügen, sodass die ganze systemische Ordnung des Eisenbahnverkehrs zerbrechen würde. Außerdem gilt die Relevanz dieser Koordination nicht nur für das System des Eisenbahnverkehrs, sondern auch für andere Verkehrsteilnehmer. Nur durch den Fahrplan werden Personen-, sowie Warentransport ermöglicht. Bei der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs beginnt man neben der Erstellung eines Fahrplanes eine Zeitreferenz verschiedener Orte zu standardisieren. Um den Grad der Koordination zu erhöhen, fügt man im Laufe der Standardisierung noch die Zeiteinheit „Sekunde“ hinzu.

Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs hat großen Einfluss und wird gar als wichtige Voraussetzung der Industriellen Revolution bezeichnet (Virilio, 1986a; 1991a). Folglich führt eine Standardisierung der Zeitreferenz zu Veränderungen auf einer breiteren Gesellschaftsebene. Mit der Erfindung des Telegraphen, welche eine ungeachtet des räumlichen Intervalls operierende Form der Kommunikation in Echtzeit nach sich zieht, verbreitet sich die Notwendigkeit einer standardisierten Zeitreferenz und ist weltweit erfolgreich. 1884 findet in Washington D.C. die „International Meridian Conference“ statt, wo über eine Standardisierung der Zeitreferenz auf globaler Ebene diskutiert wird. Als Resultat der Konferenz wird GMT als standardisierte Zeitreferenz anerkannt, bis 1972 die „Coordinated Universal Time“ (UTC) eingeführt wird.

The issue of standard time was connected to that of establishing a uniform initial meridian, and it was quite obvious that the first task of the conference would be to choose a prime meridian. The first meridian to be proposed was the one passing through the center of the transit instrument of the Greenwich Observatory. [...] After all, it was within the domain of navigation that the need for a common prime meridian was most strongly felt, and Britain was clearly the world's principle maritime power. Since it provided most of the world's admiralty charts and nautical almanacs, no less than 72% of all the world's floating commerce was carried out with navigators determining longitude as well as time in accordance with Greenwich. From the 18th century on, navigators around the world used

²⁴ Für eine ausführliche Erklärung des Verhältnisses vom Verkehr, Zeitstruktur und sozialer Geschwindigkeit, siehe den Exkurs der vorliegenden Arbeit.

to set their chronometers by GMT. (ebd.: 13)

Zu Beginn der Standardisierung der Zeitreferenz lehnen einige Länder es ab, GMT als verbindlichen Standard einzuführen – so beispielsweise Frankreich. Trotzdem wird die Zeitreferenz auf globaler Ebene ununterbrochen standardisiert. Die ganze Welt wird mit dem Greenwich-Meridian als Nullmeridian in verschiedene Zeitzonen unterteilt. Heute kann diese Standardisierung der Zeitreferenz im Prinzip als abgeschlossen betrachtet werden. Global werden verschiedene Zeitzonen unterteilt, basierend auf Grundlage der UTC, die auf der Internationalen Atomzeit und der „Universal Time“ (UT) beruht und vom „Bureau International des Poids et Mesures“ (BIPM) bekanntgegeben wird. Eine Standardisierung der Zeitreferenz wird „im Prinzip“ als abgeschlossen betrachtet, weil das BIPM bis heute die Universal Time aufgrund einer Differenz von Atomzeit und Erdrotation korrigiert. Allerdings fällt diese Korrektur sehr gering aus. Bei der standardisierten Zeitreferenz erfolgen heute kaum noch nennenswerte Änderungen.

Die Schaffung einer universalen zeitlichen Referenz aller Interaktionszusammenhänge ist zum einen auf den Fortschritt der Zeitmessinstrumente und zum andern auf Entwicklungen in Verkehr und Echtzeitkommunikation zurückzuführen. Aber ihre Wichtigkeit bleibt nicht die gesellschaftlichen Bereichen Verkehr und Echtzeitkommunikation beschränkt. Während des Standardisierungsprozesses der Zeitreferenz kommt noch ein **dritter Faktor** für die Veränderung der Zeitstruktur zum Tragen. Dieser Faktor ließ die standardisierte Zeitreferenz nicht nur in bestimmten gesellschaftlichen Bereichen Wirkung entfalten. Erst in der Lebensführung macht sich die universalisierte Zeitreferenz bemerkbar. Das bedeutet, dass nicht einfach eine äußerliche Referenz besteht, vielmehr durchsetzt die Zeit in umfassender Form das ganze Leben. Ein Erwartungsrahmen, der zeigt, wann man was tun sollte, wird somit erst hergestellt. **Folglich besteht diese Standardisierung nicht nur in zeitlichen Institutionen, sondern sie stellt sich auch als Form der Lebensführung dar. Daher kann man die von der natürlichen Zeitstruktur sich unterscheidende zweite Phase der Zeitstruktur auch als „standardisierte Zeitstruktur“ bezeichnen.** Der dritte entscheidende Faktor auf dem Weg zur standardisierten Zeitstruktur ist **die Entwicklung des Kapitalismus** (Scharf, 1988a).

Seit den Anfängen der kapitalistischen Ordnung steht Zeit zunehmend im Vordergrund, ihr Einfluss beruht im Wesentlichen auf zwei Faktoren: Einerseits geht es um **quantitative Zeit**, welche eine Rolle für Berechnung von Arbeitskraft spielt; andererseits um **qualitative Zeit**, die sich auf eine Synchronisationsleistung bezieht.

Zunächst muss auf die quantitative Zeit eingegangen werden.

Thompson (1967: 60) beschreibt die traditionelle, handwerkliche und häusliche Produktion in vorkapitalistischen Gesellschaften hinsichtlich ihrer dominierenden Arbeitsformen als aufgabenorientiert („task-orientation“). Gearbeitet wird meist im familiären Verhältnis, basierend auf einer natürlichen Zeitstruktur, welche dem Rhythmus der Natur folgt. Hauptmerkmal dieser subsistenzwirtschaftlichen Produktionsweisen ist die Produktion für den Eigenbedarf.

Aber die Arbeits- bzw. Lebensform hat sich im Zuge des Auftauchens des Kapitalismus allmählich verändert.

Eine im Zuge der Industrialisierung sich entwickelnde kapitalistische Logik will nicht allein Grundbedürfnisse befrieden, sondern steigert die Gewinnerwartung. Der Gewinn kommt vom Überschuss.

Der Überschuß des Gesamtwerts des Produkts über die Wertsumme seiner Bildungselemente ist der Überschuß des verwerteten Kapitals über den ursprünglich vorgeschossenen Kapitalwert. (Marx, 1968: 223)

Daran schließen Fragen an hinsichtlich der Art, wie Rohstoffe in ein Produkt transformiert werden, wie Überschuss entsteht und wie sich der Wert eines Produktes ergibt.

Rohstoffe als Gegenstand der Arbeit werden durch eben Arbeit in ein Produkt transformiert. Der Wert dieses Produktes beruht daher im Wesentlichen auf Arbeit.

Der Arbeiter setzt dem Arbeitsgegenstand neuen Wert zu durch Zusatz eines bestimmten Quantum von Arbeit. [...] Der Wert der Produktionsmittel wird also erhalten durch seine Übertragung auf das Produkt. Dies Übertragen geschieht während der Verwandlung der Produktionsmittel in Produkt, im Arbeitsprozeß. Es ist vermittelt durch die Arbeit. (Ebd.: 214)

Während die Arbeit durch ihre zweckmäßige Form den Wert der Produktionsmittel auf das Produkt überträgt und erhält, bildet jedes Moment ihrer Bewegung zusätzlichen Wert, Neuwert. (Ebd.: 223)

Nach Marx bedeutet Arbeit den Gebrauch von Arbeitskraft. Im Laufe der Produktion, also im Zuge der Transformation vom Rohstoff zum Produkt, wird Arbeitskraft benötigt. Das heißt, Arbeitskraft muss erkaufte werden und der Kauf der Arbeitskraft schlägt sich in den Produktionskosten nieder. Daher benötigt der Kapitalist (im Marx'schen Sinn) Arbeiter, die ihre Arbeitskraft als Ware verkaufen. Weiterhin müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein, um dies zu gewährleisten: Erstens muss in der kapitalistischen Gesellschaft ein freier Arbeitsmarkt existieren. Gearbeitet wird

dann nicht in familiären Gruppen, sondern im Rahmen einer Anstellung. Zweitens muss die Arbeitskraft als Ware berechenbar werden. Marx hebt dabei hervor, dass die quantitative (Arbeits-) Zeit erst durch eine Konvertierung von abstrakter Arbeitskraft in ein konkret schätzbares Quantum gewährleistet wird.

Die Quantität der Arbeit selbst mißt sich an ihrer Zeitdauer, und die Arbeitszeit besitzt wieder ihren Maßstab an bestimmten Zeiteilen, wie Stunde, Tag usw. [...] Als Werte sind alle Waren nur bestimmte Maße festgeronnener Arbeitszeit. (Ebd.: 53, 54)

Vor dem Hintergrund ist Arbeit nicht mehr nur aufgabenorientiert, sondern entwickelt sich zur sogenannten „timed labour“ (Thompson, 1967: 61). In der kapitalistischen Wirtschaftsordnung wird Arbeitskraft als Arbeitszeit vom Arbeiter erkaufte. Grob kann dann eine subsistenzwirtschaftliche Befriedigung von Grundbedürfnissen gegenüber der Arbeit für den Kapitalisten unterschieden werden. Im Arbeitsprozess sind dann zwei Phasen zu unterscheiden. In der ersten produziert der Arbeiter ein Äquivalent für den ihm vom Kapitalisten gezahlten Wert; dieser Abschnitt wird als notwendige Arbeit bezeichnet. Die zweite Phase ergibt sich, sobald der Arbeiter über die Grenzen der notwendigen Arbeit weiter arbeitet, wodurch Mehrwert entsteht.

Vom Standpunkt des Kapitalisten gesehen ist Arbeitskraft eine gekaufte Ware, ein ihm gehörendes Eigentum (Kapital). Je mehr der Arbeiter über die notwendige Arbeitszeit hinaus arbeitet, desto mehr Mehrwert erzeugt die Arbeitskraft. Das bedeutet, Arbeitskraft stellt sich im Vergleich zum als konstantes Kapital geltenden Produktionsmittel, dessen Wertgröße im Produktionsprozess nicht verändert wird, als ein je nach Länge der Arbeitszeit variierendes Kapital dar. Folglich versucht der Kapitalist die Arbeitszeit so weit wie möglich zu verlängern.

Die Verlängerung der Arbeitszeit bringt jedoch dem Arbeiter weniger Vorteile. Vom Standpunkt des Arbeiters ist die Arbeitszeit eine Zeit, die ihm nicht mehr gehört – diese Zeit ist ein verkaufter Teil seines Lebens. Erst mit dem Feierabend kann er sein Leben wieder haben. **Die Alltagszeit wird in der kapitalistischen Gesellschaft klar geteilt.** Einmal in **Arbeitszeit**, also eine auf dem Arbeitsmarkt gekaufte bzw. verkaufte, entfremdete Zeit; **und Freizeit**, nämlich eine vom Arbeiter wiederaneignete bzw. vom kapitalistischen Kommando befreite Zeit (Zoll, 1988a; Voß, 2000). Die notwendige Arbeitszeit ist sowohl für den Arbeiter, wie auch für den Kapitalisten von Belang; jedoch wird die für die Schaffung des Mehrwertes verlängerte Arbeitszeit für den Arbeiter zur Ausbeutung. **Folglich wird der Kampf um Freizeit über die Verkürzung der Arbeitszeit in kapitalistischen Gesellschaften zu einer der wichtigsten zeitpolitischen Bewegungen** (Negt, 1984; Schaft, 1988b).

Nicht nur auf quantitativer Seite kommt es zur Differenzierung von Alltagszeit. Eine zeitpolitische Bewegung fordert nicht nur die Verkürzung der Arbeitszeit. Nach Marx ergeben sich wesentliche Veränderungen für die Lebensführung auch auf qualitativer Seite.

Die Produktion vorkapitalistischer Gesellschaften basiert auf menschlicher Kraft unter dem Einfluss natürlicher Anforderungen. In kapitalistischen Fabriken nach der Industrialisierung beruht die Produktion jedoch hauptsächlich auf Maschinerie, welche von den Schranken menschlicher Kraft emanzipiert ist und teilweise selbstständig operiert. Der Arbeiter produziert nicht mit einem Handwerkszeug, sondern arbeitet mit der Maschine. In diesem Arbeitsprozess muss sich der Arbeiter folglich maschineller Operationen fügen.

In der Manufaktur bilden die Arbeiter Glieder eines lebendigen Mechanismus. In der Fabrik existiert ein toter Mechanismus unabhängig von ihnen, und sie werden ihm als lebendige Anhängsel einverleibt. (Marx, 1968: 445)

Aller kapitalistischen Produktion, soweit sie nicht nur Arbeitsprozeß, sondern zugleich Verwertungsprozeß des Kapitals ist, ist es gemeinsam, daß nicht der Arbeiter die Arbeitsbedingung, sondern umgekehrt die Arbeitsbedingung den Arbeiter anwendet, aber erst mit der Maschinerie erhält diese Verkehrung technisch handgreifliche Wirklichkeit. (Ebd.: 446)

Obwohl die Maschinerie während des Arbeitsprozesses von Belang ist, gehört sie nicht dem Arbeiter, sondern als fixes Kapitel dem Kapitalisten. Der Arbeiter kann nicht entscheiden, wann die Maschinerie operiert. Umgekehrt muss er vorgegebene Zeiten befolgen, seine Arbeitszeit wird mit der maschinellen Operationszeit synchronisiert.

Eine Synchronisation besteht nicht nur zwischen dem Arbeiter und der Maschinerie, sondern auch zwischen den Arbeitern (Thompson, 1967: 69 ff.). Nur mit einer gewissen Minimalanzahl an Arbeitern, die die Masse des produzierten Mehrwerts hinreichen lässt, kann der Kapitalist bei Marx erst Kapitalist sein. Die Produktion in kapitalistischen Fabriken beruht auf Arbeitsteilung (Marx, 1968: 356). Bei der Teilung der Arbeit müssen die Arbeiter miteinander koordinieren und kooperieren, um mit hoher Effizienz große Mengen komplizierter industrieller Produkte zu produzieren. Daher wird die Planung der Arbeitszeit, welche eine Synchronisation ermöglicht und Kooperation zwischen den Arbeitern hervorruft, besonders relevant. Die Relevanz der durch die Arbeitszeit angeordneten Synchronisation kulminiert in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in den Systemen des Taylorismus und Fordismus. 1908 setzt

Henry Ford Techniken des Arbeitsmanagements von Frederick W. Taylor um. Um in kürzerer Zeit mehr bzw. effizienter zu produzieren, misst das tayloristische Arbeitsmanagement die einzelnen Arbeitsschritte des Produktionsprozesses. Weiterhin setzt das tayloristische Arbeitsmanagement die Messbarkeit der Zeit voraus, welche der Arbeiter für die gegliederte Abfolge des Produktionsprozesses aufwendet – um diese Zeit dann optimal in einem fließenden Prozess der Koordination und Kooperation einzugliedern (Borscheid, 2004: 260 ff; Harvey, 1989: 135; vgl. Taylor, 1947).

Um den Arbeiter mit dem Einsatz anderer Arbeiter, sowie dem von Maschinen abzustimmen, besteht die Funktion der Arbeitszeit nicht allein in der quantitativen Tatsache, **wie lange** der Arbeiter arbeitet, sondern auch qualitativ darin, **wann** der Arbeiter arbeitet. Der Arbeiter kann keineswegs auf die Arbeit gehen und Feierabend haben, wie es ihm beliebt. Er muss für die Bedienung der Maschinerie mit anderen Arbeitern zusammen arbeiten. Die Arbeitszeit spielt nicht nur eine Rolle für die Bemessung der Arbeitskraft hinsichtlich der Dauer, sondern genauso hinsichtlich der Disziplin des Arbeiters (Thompson, 1967; Thrift, 1990; vgl. Bergmann, 1992: 112). Hierbei wird Arbeitszeit zur Synchronisationszwecken erst angeordnet, wenn die Arbeiter auf die Arbeit gehen sollen.

Jedoch muss nicht nur die kapitalistische Produktion in Fabriken Synchronisationsleistungen erbringen. Um in der Freizeit Kinder zu erziehen, die alten Eltern zu umsorgen, an familiären, religiösen, politischen und kulturellen Tätigkeiten teilzunehmen o.ä., wird Freizeit ebenso Synchronisationsprozessen unterworfen (Wotshack, 2002: 146 f.). Daher wirkt sich eine qualitative Seite der Zeit, welche notwendige Synchronisationsleistungen umfasst, nicht nur auf die Arbeitszeit, sondern auch auf die Freizeit aus. Sie strukturiert in einem umfassenden Sinne die ganze Lebensführung.

Neben der Arbeitszeitverkürzung und der synchronisierten Freizeit belaufen sich die Forderungen der zeitpolitischen Bewegung mit Blick auf eine standardisierte Zeitstruktur auf drei Dimensionen (Scharf, 1988b: 511): Eine Chronometrische Dimension beschreibt die Verkürzung der gesamten Arbeitszeit innerhalb einer bestimmter Zeiteinheit und eine Chronologische Dimension bezeichnet die Lage der Arbeitszeit. Bei letzterem Punkt geht es darum, wann gearbeitet werden sollte. Letztlich existiert dann noch eine strukturelle Dimension, welche die Abfolge von produktiver Arbeit und Arbeitsunterbrechungen in Form von Pausen beschreibt.

Um das Verhältnis zwischen Arbeitszeit und Freizeit zu regulieren, beginnen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts politische und wirtschaftliche Mächte damit, ein Ordnungsrecht über die Zeit ihrer Subjekte auszuüben. In Deutschland wird mit

der „Demobilmachungsverordnungen“ vom 23.11.1918 und 17.12.1918 aufgrund arbeitswissenschaftlicher und arbeitsmedizinischer Erkenntnisse der Vorschlag begründet, dass die tägliche Arbeitszeit nicht über acht Stunden liegen solle (Neumann & Biebl, 1995). In der Arbeitszeitordnung (AZO) wird die Arbeitszeit dann 1934 deutlich definiert. Nach der deutschen Wiedervereinigung wird das Arbeitszeitgesetz (ArbZG) erlassen. Aufgrund § 2, ArbZG wird die Arbeitszeit als „*die Zeit vom Beginn bis zum Ende der Arbeit ohne die Ruhepausen*“ definiert, die werktägliche Arbeitszeitdauer kann prinzipiell acht Stunden nicht übersteigen (§ 3, ArbZG)²⁵. Gemäß § 4, ArbZG ist die Arbeit bei einer Dauer von sechs bis neun Stunden durch im Voraus feststehende Ruhepausen von mindestens 30 Minuten (und 45 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als neun Stunden) zu unterbrechen. Nach der Arbeit muss eine kontinuierliche Ruhezeit von mindestens elf Stunden bestehen (Abs. 1, §5, ArbZG). An Wochenenden und Feiertagen ist die Arbeit prinzipiell untersagt²⁶. Normalerweise fällt die Arbeitszeit auf den Tag, weil bei Nachtarbeit spezielle Regelungen bestehen. Unter Nachtarbeit versteht man eine Arbeitszeit von 23 bis 6 Uhr. Wo die Arbeit innerhalb dieses Zeitfensters mindestens zwei Stunden lang in Wechselschicht oder an mindestens 48 Tagen im Kalenderjahr geleistet wird, gilt sie als Nachtarbeit²⁷. Ansonsten fallen Schicht- und die Nachtarbeit im ArbZG zusammen; d.h. jede Zeit am Tag kann als die Zeit der Schichtarbeit definiert werden, aber das Gesetz kümmert sich zuvorderst um die Schichtarbeit in der Nacht.

Aus einem Fortschritt der Zeitmessinstrumente, der Standardisierung der Zeitreferenz, sowie dem Auftauchen des Kapitalismus, ergibt sich eine standardisierte Zeitstruktur, die durch das ArbZG konkret beschrieben werden kann: Acht Stunden innerhalb des Zeitfensters von 6 bis 23Uhr (meistens 9 – 17 Uhr), von Montag bis Freitag – außerhalb der Festtage – sind Arbeitszeit. Diese Arbeitszeit ist eine verkaufte, entfremdete Zeit. Freizeit ist eine durch den Arbeiter wiederaneignete bzw. vom Kommando des Kapitalisten befreite, eigene Zeit²⁸. Diese Zeitstruktur stellt

²⁵ Wegen der großen Vielfalt von Arbeitsformen gibt es in der Definition der Arbeitszeit zahlreiche Ausnahmeregelungen, wie z. B. Arbeitsbereitschaft, Bereitschaftsdienst, Wegezeiten oder Dienstreisezeiten.

²⁶ In der Geschichte der zeitpolitischen Bewegung spielt auch die Einführung des Wochenendes als feste Folge wöchentlicher Feiertage eine wichtige Rolle. Für eine ausführliche historische Beschreibung, siehe Rybczynski, 1993.

²⁷ Bei Frauen liegt die Nachtarbeitszeit zwischen 22 bis 6 Uhr, bei Kindern zwischen 20 bis 6 Uhr.

²⁸ Ob der Arbeitende in seiner Freizeit wirklich „frei“ ist, kann ebenso hinterfragt werden. Beispielsweise Theodor W. Adorno (1977) hat kritisiert, dass Freizeit im Wesentlichen der Logik der kapitalistischen Arbeit entspricht. In der Freizeit ist man demnach wie in der Arbeitszeit gezwungen, eine fremdbestimmte, zur Freizeit passende Tätigkeit auszuführen, die in der Tat aber schon durch eine Freizeitindustrie vorgegeben wird. Freizeit und Arbeitszeit sind dann keine Gegenbegrifflichkeiten, sondern Freizeit ist bloßer Zusatz zur Arbeitszeit. Sie verfügen in wesentlicher Logik keinen Unterschied. Diese Aussage impliziert, dass man eine wirkliche Freizeit nur gewinnen kann, indem man die (insitutionalisierte) Arbeitszeit durchaus zerstört.

nicht direkt einen Zwang dar, aber sie kann als „standardisiert“ bezeichnet werden, da sie mit konkreten Grenzen einen umfangreichen Erwartungsrahmen darstellt, der deutlich anweist, wann was getan werden sollte.

Im Vergleich zur natürlichen Zeitstruktur ist die standardisierte Zeitstruktur ein soziales Produkt, nämlich ein Produkt der Gesellschaft. Was sich hierbei soziologisch relevant ist, besteht nicht nur in den konstitutiven Faktoren und in der konkreten Form, die durch die Zeitinstitutionen und die Lebensführung verkörpert wird, sondern auch darin, welche entsprechenden sozialen Probleme dabei entstehen. Wie oben erwähnt, steht die Arbeitszeitverkürzung im Zusammenhang mit einer wichtigen zeitpolitischen Bewegung, welche die bei der Standardisierung der Zeitstruktur entstehenden Probleme über eine Balance von Arbeitszeit und Freizeit zu lösen versucht. Auch soziale Probleme unterliegen jedoch einem Wandel, in den letzten ca. 50 Jahren wird erkannt, dass die Zeitstruktur über neue **Veränderungstendenz** verfügt. Diese neuen Probleme können nicht weiter einfach über Arbeitszeitverkürzung beseitigt werden (Nowotny, 1990: 110 f.).

In verschiedenen Zeitstrukturen bestehen unterschiedliche Probleme, unterschiedliche Probleme spiegeln auch verschiedene Zeitstrukturen. Sobald neue, auf die Zeitstruktur zurückgehende soziale Probleme entstehen, bedeutet das gleichzeitig, dass die Zeitstruktur sich zu einem gewissen Grad auch verändert. Was diese Probleme bei der Veränderung der Zeitstruktur im Einzelnen sind und worin Lösungsansätze bestehen, wird im Kapitel VII der vorliegenden Arbeit diskutiert. Zuvor wird es aber offensichtlich notwendig, die neue Veränderungsphase, die nach der Standardisierung

Im Unterschied zur Kritik Adornos weisen einige empirische Forschungen darauf hin, dass die Freizeit und die Arbeitszeit klar unterschiedlich sind; und eben dieser Unterschied ermöglicht die Freizeit. Zum Beispiel könnten die Arbeitslosen zwar aus der Arbeitszeit entkommen, ihre Zeit sei allerdings nicht daher gänzlich frei. Das Leben sei dabei eher ein Chaos und voll vom Stress, weil es Ordnung, Ziele sowie vielleicht nicht zuletzt Geld und Hoffnung fehlen würden (z.B. Glaß, 1988; Jahoda et al., 1975; Neumann, 1988). Außer der Frage, ob die Freizeit als ein Komplement der Arbeitszeit wirklich frei, oder nur ein überschüssiger Zusatz der Arbeitszeit ist, wird unter feministischen Gesichtspunkten auch die Ungerechtigkeit zwischen Frauen und Männern in der Freizeit kritisiert. Einige Untersuchungen haben bemerkt, dass der Mann in der Freizeit deshalb frei ist, weil die Frau, selbst die beschäftigte Frau dabei noch in der meisten Situation häusliche Arbeiten unfrei verrichten müsse (z.B. Schmidt-Waldherr 1992).

Trotz dieser bedeutsamen Frage beschäftigt sich die vorliegende Arbeit hier nicht mit jenen freizeitsoziologischen Fragen, sondern mit einer **phänomenologischen Skizze der Zeitstruktur und ihrem Wandel**, um Eigenschaften der sozialen Geschwindigkeit zu diskutieren. Freiheit und Freizeit sollen hier nicht weiter diskutiert werden, der Schwerpunkt liegt hier eher auf der Feststellung, dass Zeit während dieser Veränderungsphase über eine Form verfügt. Bei dieser Zeitform gibt es eine strukturelle Grenze, welche durch konstitutive Faktoren der standardisierten Zeitstruktur zweierlei Kategorien objektiv unterscheidet – eine wird eben als „Arbeitszeit“ bezeichnet, andere als „Freizeit“. Auf die Eigenschaften dieser Zeitform wird die vorliegende Arbeit im Kapitel VI mit Hilfe einer phänomenologischen Schilderung der Zeitstruktur weiter eingehen. Daher müssen die Diskussionen über z.B. (kritische) Bedeutungsinterpretation, die Verhaltensforschung sowie Freizeitsociologie ausgeklammert werden.

der Zeitstruktur erfolgt, zu analysieren.

3. Die Flexibilisierung der Zeitstruktur des Alltags

Um das Verhältnis zwischen Arbeitszeit und Freizeit zu balancieren, kommt es bei der Standardisierung der Zeitstruktur darauf an, die Arbeitszeit zu verkürzen. Nichtsdestoweniger entsteht in den letzten 50 Jahren zunehmend der Eindruck, dass diese Balance zwischen Arbeitszeit und Freizeit Probleme mit sich bringt. Diese Probleme kommen nicht etwa zum Vorschein, weil Arbeitszeit verlängert wurde oder weil die verlängerte Arbeitszeit die Freizeit verdrängt. Stattdessen rühren Probleme daher, dass die Verkürzung der Arbeitszeit heute nicht mehr automatisch eine Ausweitung der Freizeit bedeutet (Müller-Wichmann, 1984). Häufiger entstehen Situationen, wo Erwerbstätigkeit nicht mehr in einem vorgegebenen Zeitfenster, also innerhalb sogenannter Arbeitszeit eingegrenzt werden kann. Das Leben außerhalb der Arbeitszeit ist weiterhin nicht mehr als Gegensatz zur Erwerbstätigkeit zu verstehen. Die Verkürzung der Arbeitszeit bedeutet nicht gleich eine Erhöhung der Freizeit, die zur Wiederaneignung des eigenen Lebens beiträgt. **Weil es scheint, dass es in der heutigen Gesellschaft immer weniger feste, vorgegebene Zeitgrenzen bestehen, die deutlich garantieren, wann man auf die Arbeit geht und wann man Feierabend hat, kurzum – wann man was tun sollte** (Gottschall & Voß, 2003).

Diese Tendenz tritt in erster Linie in bestimmten Wirtschaftssektoren zu Tage (vor allem im sekundären und tertiären Sektor), wo gleichzeitig die gesetzlichen Voraussetzungen des Verhältnisses von Arbeitszeit und Freizeit untergraben werden (Jurczyk et al., 2000: 40). Seit den 80er-Jahren verwendet man Begriffe wie „Deregulierung“, „Dynamisierung“, und – am bekanntesten – „Flexibilisierung“, um diese Tendenz zu beschreiben (Egbringhoff, 2000: 23). Diese Ausdrücke bedeuten nicht, dass die standardisierte Zeitstruktur schon durchaus zerfallen ist. Weihnachten wird bis heute als ein Festtag und nicht als Werktag angesehen. Kaum jemand sieht es als normal an, um 1 Uhr Nachts auf die Arbeit zu gehen. Daran lässt sich ablesen, dass nach wie vor der Erwartungsrahmen einer standardisierten Zeitstruktur von Wichtigkeit ist. Trotzdem muss davon ausgegangen werden, dass **die Geltung dieses Erwartungsrahmens in der heutigen Gesellschaft allmählich nachlässt**. In immer mehr Betrieben wird eine flexible Arbeitszeit eingeräumt. Weiterhin verändert sich die Verortung der Arbeitszeit im Tagesverlauf. Unschwer lässt sich feststellen, dass immer mehr Geschäfte immer länger und auch an den Feiertagen geöffnet sind. Heute kann auch am Wochenende oder nach 23 Uhr im Supermarkt eingekauft werden. Die standardisierte Zeitstruktur keineswegs verschwunden und sollte gerade hinsichtlich einer

signifikanten Tendenz zur Auflösung der Geltung zeitlicher Standards analysiert werden. Hier soll auf den populären Begriff der „Flexibilisierung“ zurückgegriffen werden, **eine neue dritte Phase wird als die Flexibilisierung der Zeitstruktur bezeichnet.**

Bemerkenswert ist, dass vielerorts von einer Flexibilisierung der Zeitstruktur geredet wird, während Autoren nicht in der Lage sind über Strukturwandel zu diskutieren, ohne soziale Geschwindigkeit als wichtigstes soziales Phänomen, das mit der Tendenz zur Flexibilisierung einhergeht, oder direkt als Konsequenz dieser Tendenz zu betrachten (z.B. Benthous-Apel, 1995; Egbringhoff, 2000; Jurczyk & Rerrich, 1993; Jurczyk & Voß, 2000; Nowotny, 1990; Zoll, 1988b). Das heißt, **in den letzten 50 Jahren, im Zuge flexiblierter Zeitstruktur, stellt sich die soziale Geschwindigkeit als ein Hauptmerkmal der Gesellschaft dar**²⁹. In diesem Zusammenhang taucht die Frage auf, was genau für eine Zeitstruktur eine „flexibilisierte Zeitstruktur“ ist, welche die als soziale Geschwindigkeit bezeichnete Zeitform beeinflusst und wie sie entsteht.

Im Unterschied zur standardisierten Zeitstruktur, die auf einer Vielzahl verschiedener Faktoren verursacht wird, konzentrieren sich die Diskussionen über die Ursachen einer Flexibilisierung der Zeitstruktur meistens insbesondere auf einen entscheidenden Faktor: **Die Veränderung der kapitalistischen Produktionsweise vom Fordismus hin zum Postfordismus und eine daraus folgende Flexibilisierung der Arbeitszeit** (Kratyer & Sauer, 2003; Promberger, 2005: 28 ff.).³⁰

Der Fordismus rückt zunächst eine Erhöhung der Produktionseffizienz in den Mittelpunkt. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts kommt es jedoch zur Wirtschaftskrise, die sich auch aus der Rigidität des Fordismus ergibt. Die fordistische Produktionsweise ermöglicht dem Kapitalismus zwar immense Produktionssteigerungen, aber sobald sich Produktionskosten oder Voraussetzungen für die Märkte ändern (z.B. eine Erhöhung der Produktionskosten oder sinkende Kaufbereitschaft),

²⁹ Viele Studien, die sich mit der Standardisierung der Zeitstruktur beschäftigen, erwähnen „soziale Geschwindigkeit“ häufig (z.B. Held & Nutinger, 1998; Laermann, 1988; Scharf, 1988a; Sombart, 1902). Dessen ungeachtet, besteht soziale Geschwindigkeit vor der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts nur innerhalb bestimmter gesellschaftlicher Bereiche – stellt also ein latentes Merkmal der Gesellschaft dar, während sie in den letzten 50 Jahren, im Rahmen einer Flexibilisierung der Zeitstruktur, zunehmend ein signifikantes, allgemeines soziales Phänomen darstellt. Ich werde im Kapitel VI auf die soziale Geschwindigkeit dieser zwei Phasen der Zeitstruktur ausführlicher eingehen.

³⁰ Das Auftauchen des Postfordismus als den entscheidenden Faktor zu betrachten, bedeutet auf keinen Fall, dass die Veränderung der kapitalistischen Produktionsweise die einzige Ursache der Flexibilisierung der Zeitstruktur ist. Man kann freilich unter anderen Aspekten andere vielfältigen Faktoren aufstellen. Jedoch, wie bei der vierten Vorüberlegung im Kapitel II erwähnt wird, beruht die vorliegende Arbeit im großen Maße auf Harveys Arbeit. Zudem konzentrieren sich die meisten bisherigen Untersuchungen über die Flexibilisierung der Zeitstruktur auf die Dimension der kapitalistischen Produktionsweise und führen zu vielen fruchtbaren Ergebnissen. Daher wird die veränderte kapitalistische Produktionsweise hier als einen zentralen Ausgangspunkt der Analyse.

wird die Produktionsmenge zum Problem, weil sie den Kapitalumsatz hindert. Eine Krise führt vom Fordismus hin zu einer neuen Phase, dem so genannten Postfordismus, dabei entwickelt sich „Flexibilität“ zum postfordistischen Kernideal (Harvey, 1989). Mit Flexibilität ist hier zuerst gemeint, dass eine möglichst große Produktion nicht länger ein überlegenes Produktionsmodell bedeutet. Betriebe versuchen nun in kleinerem Rahmen mit flexibler Spezialisierung abhängig von der gegenwärtigen Nachfrage des Marktes zu produzieren. Insofern verlangt der Postfordismus in der Produktion nicht eine Maximierung der Effizienz, sondern Innovation und kontinuierliche Erneuerung der Produkte. Auf diesem Weg werden in einem veränderlichen Marktumfeld bessere Anpassungsfähigkeit und sogar Skalenerträge erzielt.

Flexibilität besteht nicht nur innerhalb des Produktionsprozesses, die Produktion hängt auch wesentlich von der Arbeitskraft ab. Während die Arbeitskraft im Fordismus nur um der effizienten Produktion willen über eine totale zeitliche Kontrolle gesteuert wurde, muss im Postfordismus Flexibilität eingeplant werden. So wird überlegt wie Arbeitskräfte während der Spitzenzeit der Produktion mit geringen Kosten eingekauft und kontrolliert wird und ebenso berücksichtigt, wie die Kosten für Arbeitskräfte gering gehalten werden können, wenn Betriebe während einer auftragsarmen Zeit ihre Produktionstätigkeit einschränken. Diese Anforderungen bewirken eine Orientierung des Arbeitsmarktes an flexible Arbeitsregime und führen schließlich zur Flexibilisierung von Arbeitszeit.

Die Flexibilisierung von Arbeitszeit bedeutet freilich nicht, dass festgelegte Arbeitszeiten überhaupt keine Rolle spielen. Flexible Arbeitszeit beruht auf der Regelarbeitszeit, sie bedeutet folglich eine Abweichung von den Normalarbeitszeiten (Seifert, 2005a). Das heißt, Flexibilität von Arbeitszeit setzt eine gegebene, standardisierte Arbeitszeitgrenze voraus. Wenn es keine solche Zeitgrenze gibt, besteht auch keine zeitliche Flexibilität, weil es keine Vorgaben beseitigt werden können. Umgekehrt ließe sich auch sagen: Eine standardisierte Zeitgrenze impliziert von Anfang an bereits die Möglichkeit zeitlicher Flexibilisierung. **Sobald ein standardisierter, normierter Zeitpunkt von Arbeit und Feierabend bestimmt wird, ergibt sich eine mögliche Zeitdifferenz durch den Vergleich zum zeitlichen Standard** (Verspätungen etc.). In der Phase der Standardisierung der Zeitstruktur existiert möglicherweise bereits die flexibilisierte Arbeitszeit bzw. Zeitstruktur. Aber im Fordismus gestaltet die fixe Arbeitszeitgrenze einen grundlegenden Erwartungsrahmen und die Abweichung von der Zeitgrenze wird daher meistens nur als eine Ausnahme betrachtet. Im Unterschied dazu stellt die deutlich eingegrenzte Arbeitszeit im Postfordismus zwar eine ideale, jedoch schwach geltende Referenz dar und die Flexibilisierung der Arbeitszeit tritt in dem Vordergrund.

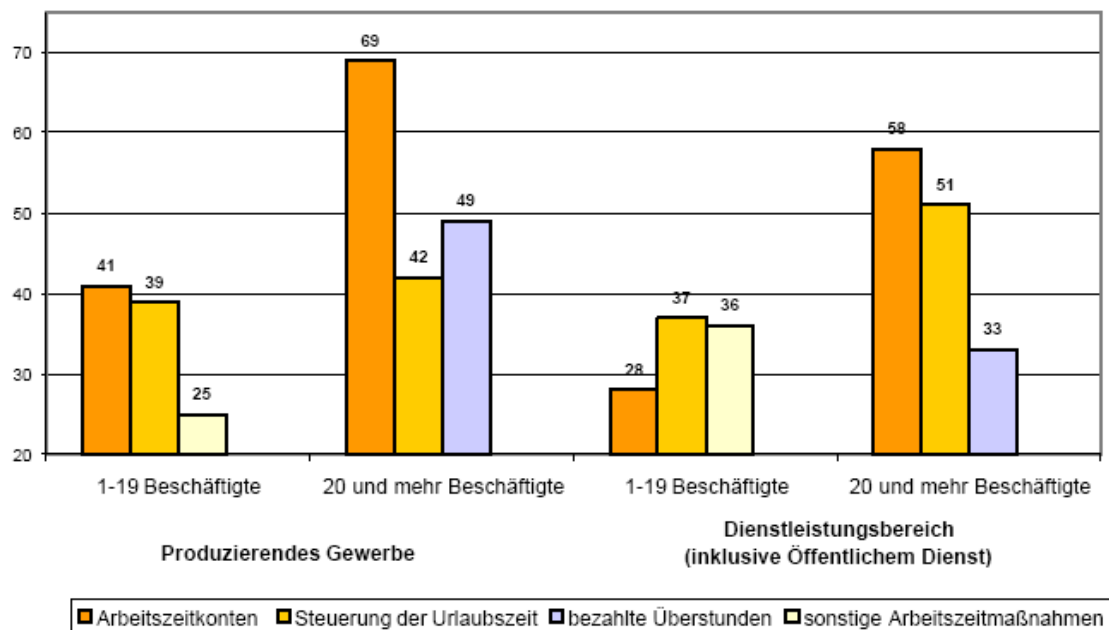
Innerhalb der Flexibilisierung von Arbeitszeit können zwei Definitionen unterschieden werden (Ebd.: 42). Auf der einen Seite lässt sich flexible Arbeitszeit mit einer engeren Definition als Variation der Grenzen von Arbeitszeit beschreiben. Wann man auf die Arbeit gehen muss und Feierabend haben kann, erscheint veränderbar innerhalb eines bestimmten Spielraumes. Eine weitere Definition flexibler Arbeitszeit beinhaltet alle Arbeitszeittypen, die von der Normalarbeitszeit abweichen. In dieser breiteren Definition werden Modelle atypischer Arbeitszeit wie Teilzeitarbeit, Schicht-, Nacht- oder Wochenendarbeit als flexibel gekennzeichnet, obwohl sie über klare und geregelte Arbeitszeitgrenzen verfügen.

Nach der engeren Definition gilt „Gleitzeit“ als paradigmatischer Fall flexibler Arbeitszeiten. Laut Rauschenberg (1993) führt das Unternehmen „Messerschmidt-Bölkow-Blohm“ in Ottobrunn im Jahr 1967 erstmals Gleitzeit ein. Aufgrund der mangelhaften Verkehrslage in Ottobrunn ist es Beschäftigten nicht immer möglich rechtzeitig ihre Arbeit zu erreichen, weshalb ein flexibler Zeitraum gefordert wird, in dem man seine Arbeitszeit selbst bestimmen kann. Unter Gleitzeit versteht man, dass die Arbeitszeiten vor und nach einer Kernzeit (etwa 9:00–15:00 Uhr) dem Einzelnen selbst überlassen sind. Der Anteil an Vollzeitbeschäftigten mit Gleitzeit liegt in Westdeutschland bis 1989 bei 28% (Anzinger, 1994). Seitdem wird die instabile Arbeitszeit von immer mehr Unternehmen angenommen. Obwohl der Arbeitslohn immer in Anlehnung an die Arbeitszeit abgerechnet wird, kann man die Arbeitszeit nun zu einem bestimmten Grad selbst organisieren. Einerseits ist die Zeit dabei nicht ein äußerlicher Zwangsmechanismus wie früher, andererseits gibt es größere Verantwortung für eigenen Zeitplan (Jurczyk & Voß, 2000).

Nach der allgemeinen Annahme der Gleitzeit weist der 1994 erlassene §3 ArbZG zudem auf Folgendes hin: Wenn innerhalb von sechs Kalendermonaten oder innerhalb von 24 Wochen eine durchschnittliche Arbeitszeit von acht Stunden werktäglich nicht überschritten wird, kann die Arbeitszeit auf bis zu zehn Stunden verlängert werden. Dadurch wird gleichzeitig der Flexibilisierungsraum der Arbeitszeit erweitert (Neumann & Biebl, 1995). Unter dieser Voraussetzung entwickelt sich das sogenannte „Arbeitszeitkonto“ zur gebräuchlichsten Form der Flexibilisierung von Arbeitszeit in Deutschland. Das Arbeitszeitkonto bedeutet *„eine Form der Zeitbewirtschaftung [...], bei der Zeitguthaben und/oder Zeitschulden angespart werden können, die innerhalb eines vereinbarten Zeitraums ausgeglichen werden müssen“* (Groß, 2006: 1). 2001 haben 69% der Betriebe des produzierenden Gewerbes mit über 20 Beschäftigten Zeitkonten eingeführt. Im Dienstleistungsbereich führen 58% der Unternehmen Zeitkonten ein (siehe Abb. 7; Bauer et al, 2002). In aktuellen Studien haben Groß und Schwarz (2006) aufgezeigt, dass fast ein Drittel aller Unternehmen bis 2005 das Zeit-

konto eingeführt haben (siehe Abb. 8).

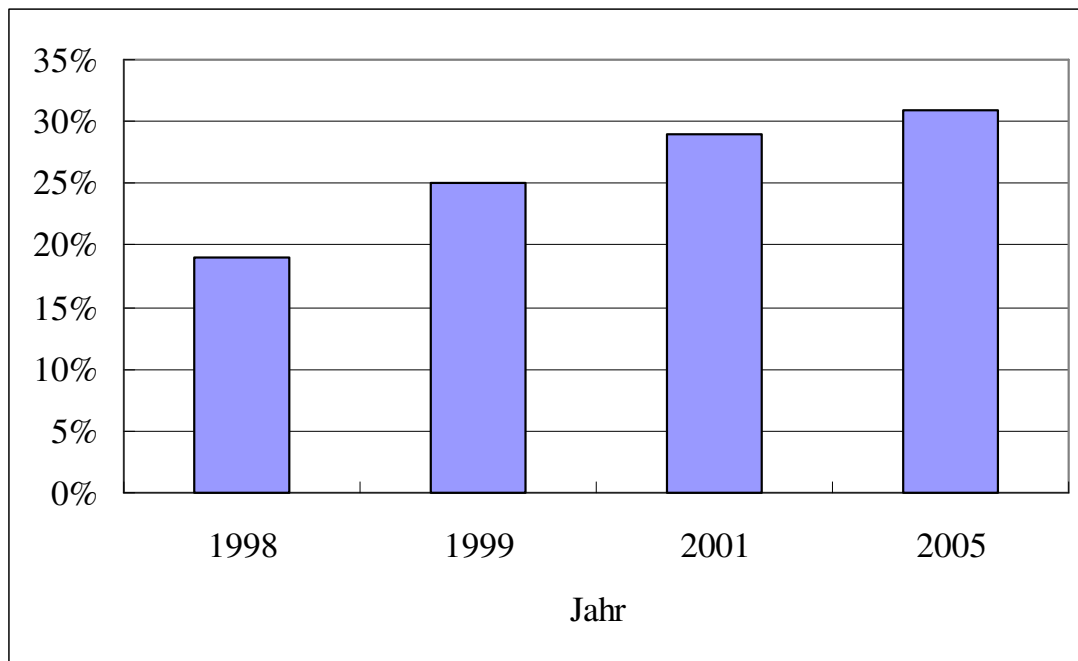
Abb. 7 Die drei am häufigsten genannten Maßnahmen zur Bewältigung von Schwankungen des Arbeitsanfalls nach Betriebsgrößenklassen und Wirtschaftsbereichen in Deutschland (Angaben in Prozent)



Quelle: Bauer et al., 2002

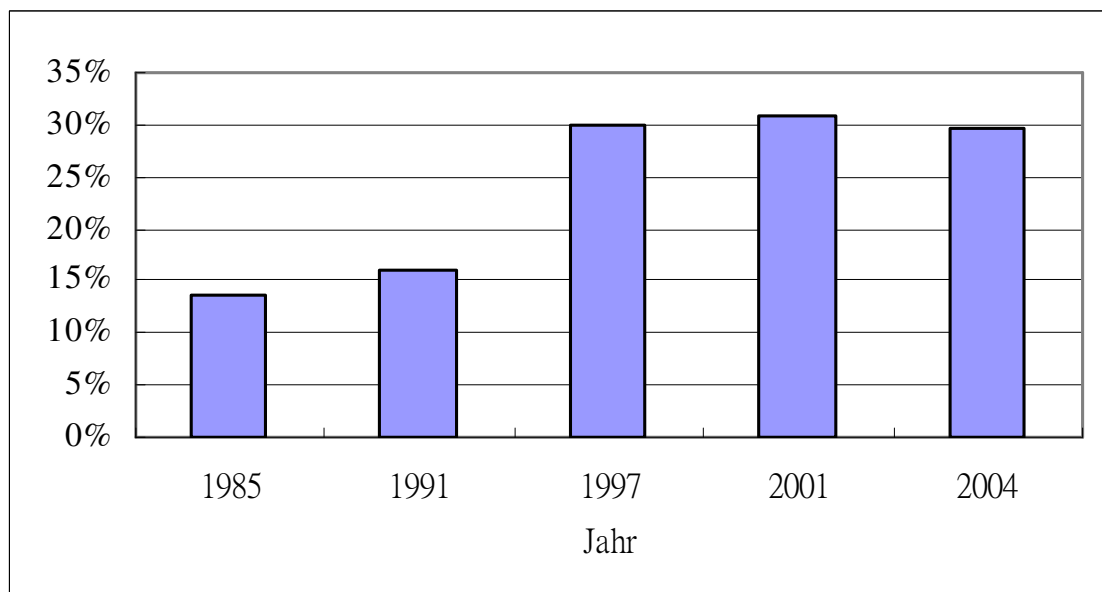
Neben Deutschland besteht auch in anderen hoch entwickelten Ländern, z. B. den USA, die signifikante Tendenz, keine festen Zeiten mehr bezüglich Arbeitsbeginn und Arbeitsende vorzugeben. Die Erhebung des „Current Population Survey“ von 1985 bis 2005 zeigt, dass der Anteil der Vollzeitbeschäftigten mit verschiedenen Arbeitszeitgrenzen von 13.6% auf rund 30% gestiegen ist (siehe Abb. 9).

Abb. 8 Der Anteil der Betriebe mit Arbeitszeitkonten 1998-2005 in Deutschland (Angabe in Prozent)



Quelle: Eigene Darstellung nach Bauer et al., 2002 und Groß & Schwarz, 2006

Abb. 9 Vollzeitbeschäftigte mit flexiblen Arbeitszeitplänen in der USA, ausgewählte Jahre, 1985-2004 (Angabe in Prozent)



Quelle: Eigene Darstellung nach McMenemy, 2007

Neben der Gleitzeit und dem Arbeitszeitkonto entwickelt sich seit Mitte der 90er Jahre eine neue Form der flexiblen Arbeitszeit nach der engeren Definition, die sogenannte „Vertrauensarbeitszeit“. Die zentrale Bedeutung von Vertrauensarbeit liegt de facto in der Abschaffung betrieblicher Zeiterfassung, also im Verzicht seitens des Unternehmens, die Arbeitszeiten seiner Beschäftigten zu überwachen (Böhm et al. 2004: 18). Dabei bedeutet Vertrauensarbeitszeit nicht, dass Arbeit von der Zeit entkoppelt wird oder die Beschäftigten nach eigenem Belieben arbeiten oder nicht arbeiten. Das Modell der Vertrauensarbeitszeit beruht auf einem normalen vertraglichen Arbeitsverhältnis. Beschäftigte müssen nach wie vor regelmäßig für den Arbeitsgeber arbeiten. Auch bei Vertrauensarbeitszeit wird der Lohn monatlich ausgezahlt, d. h. die Arbeitskraft wird weiter über zeitliche Kriterien bewertet. Jedoch müssen Beschäftigte in Vertrauensarbeitszeit nicht in einem vorgegebenen fixen Zeitfenster arbeiten. Vielmehr müssen gegebene Aufgaben termingerecht erledigt werden.

Zwei Merkmale der Vertrauensarbeitszeit ergeben sich daraus. Einmal ist Vertrauensarbeitszeit aufgaben- bzw. ergebnisorientiert (Bauer et al. 2004: 98 f.; Böhm et al., 2002: 435). Es besteht eine Arbeitszeit, diese wird jedoch an den Zeitbedarf für zugewiesene Arbeitsaufgaben angepasst. Ein flexibles Arbeitszeitmodell passt insbesondere zu Wirtschaftsbereichen, die innovative Erneuerung und Kunden- sowie Serviceorientierung hervorheben (Böhm et al. 2004). Daraus ergibt sich das zweite Merkmal, wonach Vertrauensarbeitszeit als extrem flexibles Arbeitszeitmodell gilt (IG Metall, 2000). Während die Arbeitszeitmodelle der Gleitzeit und des Arbeitszeitkontos über einen zwar veränderbaren, aber dennoch deutlich eingegrenzten Arbeitszeitrahmen verfügen, besteht bei Vertrauensarbeitszeit überhaupt kein vorgegebener Rahmen für die Arbeitszeit. Die Zeit von Arbeit und Freizeit unterliegt je nach Vereinbarungen mit anderen Kollegen und nach zugewiesenen Arbeitsaufgaben den Prinzipien der Selbstorganisation (Zanker, 2002). Die Selbstorganisation von Arbeits- und Freizeit führt somit zu einer Entgrenzung der Alltagszeit.

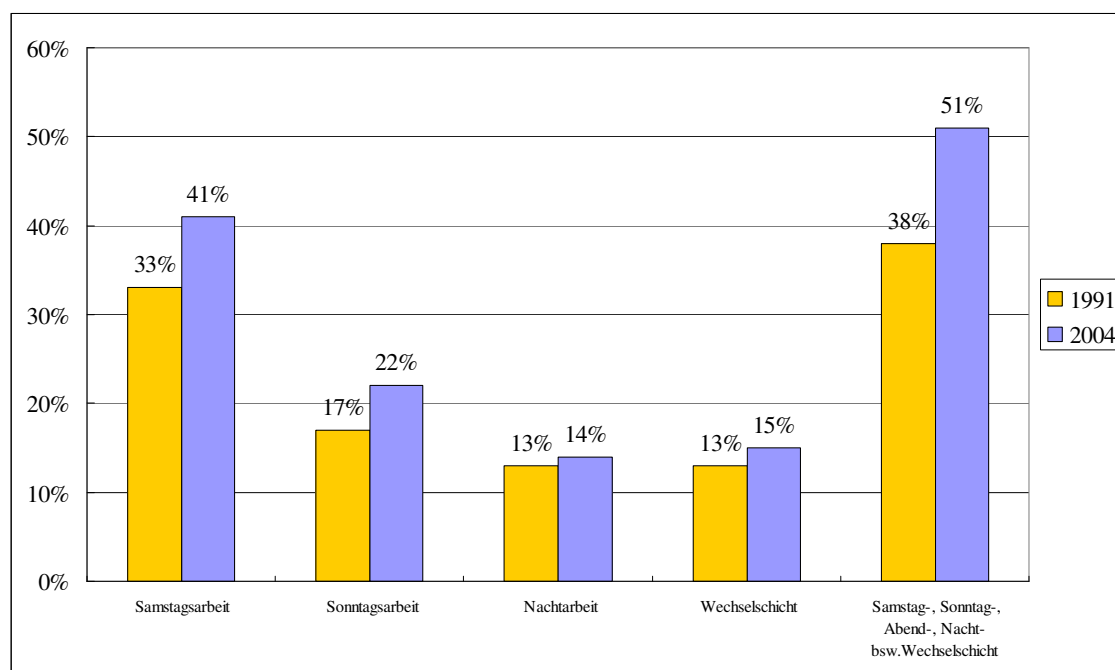
Als neues Arbeitszeitmodell sind Begriffe wie Vertrauensarbeitszeit noch umstritten – die Vor- und Nachteile stehen noch zur Debatte, weshalb eine langfristige Ermittlung der Entwicklungstendenzen von Vertrauensarbeitszeit bis dato fehlt (vgl. Hoff, 2002; Andresen, 2009). Trotzdem spielt die Vertrauensarbeitszeit seit Mitte der 90er Jahre zweifelsohne eine große Rolle. Sie wird heute bereits in vielen Unternehmen eingesetzt. Ein Forschungsbericht zeigt, dass im Jahr 2002 schon in 31 % der deutschen Unternehmen zumindest ein Teil aller Beschäftigten in Vertrauensarbeitszeit arbeiten. In den postfordistisch geprägten Wirtschaftssektoren ist der Anteil der Vertrauensarbeitszeit bereits relativ hoch. Zum Beispiel im Bereich der Metall- und Elektroindustrie stellt Vertrauensarbeitszeit ein gängiges Arbeitszeitmodell in 33 %

der Unternehmen dar, in der Multimediabranche beträgt der Anteil 31 % (Wingen et al., 2004).

Die Auflösung der Arbeitszeit betrifft nicht nur die Flexibilisierung der Arbeitszeitgrenzen, sondern auch auf Seite der breiteren Definition auch eine Veränderung von Arbeitszeitlage und -dauer (Linnenkohl et al., 2001). Hierbei sind Teilzeitarbeit, Schicht-, Nacht- und Wochenendarbeit die typischen Modelle.

Nach einem Vergleich der Formen von Arbeitszeit in Deutschland in den Jahren 1991 und 2004, führt Seifert (2005b) aus, dass der Anteil der Beschäftigten, die samstags arbeiten müssen, innerhalb von 13 Jahren von 33% auf 41% ansteigt. Der Anteil der am Sonntag arbeitenden Beschäftigten erhöht sich ebenfalls von 17% auf 22%. Der Anteil von Beschäftigten, die nachts arbeiten, steigt gleichfalls tendenziell. In den Zeiten, die laut standardisierter Zeitstruktur nicht zur Arbeitszeit gehören, müssen immerhin 51% der Beschäftigten im Jahr 2004 arbeiten (siehe Abb. 10).

Abb. 10 Schicht-, Nacht- und Wochenendarbeit der abhängigen Beschäftigten in Deutschland 1991 und 2004 (Angabe in Prozent)

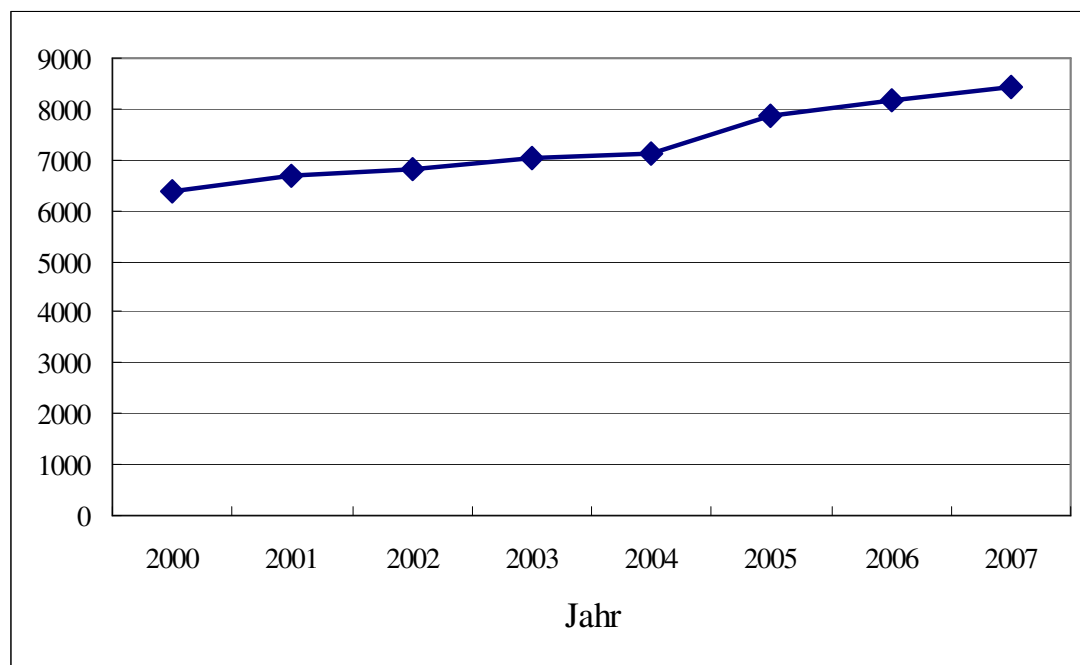


Quelle: Seifert, 2005b: 479

Selbst wenn die Arbeit während der Tageszeit stattfindet und festen Arbeitszeitbegrenzungen unterliegt, weist sie nicht mehr unbedingt eine präzise Arbeitszeitlage auf. Nach Definition der *Organisation for Economic Cooperation and Development*

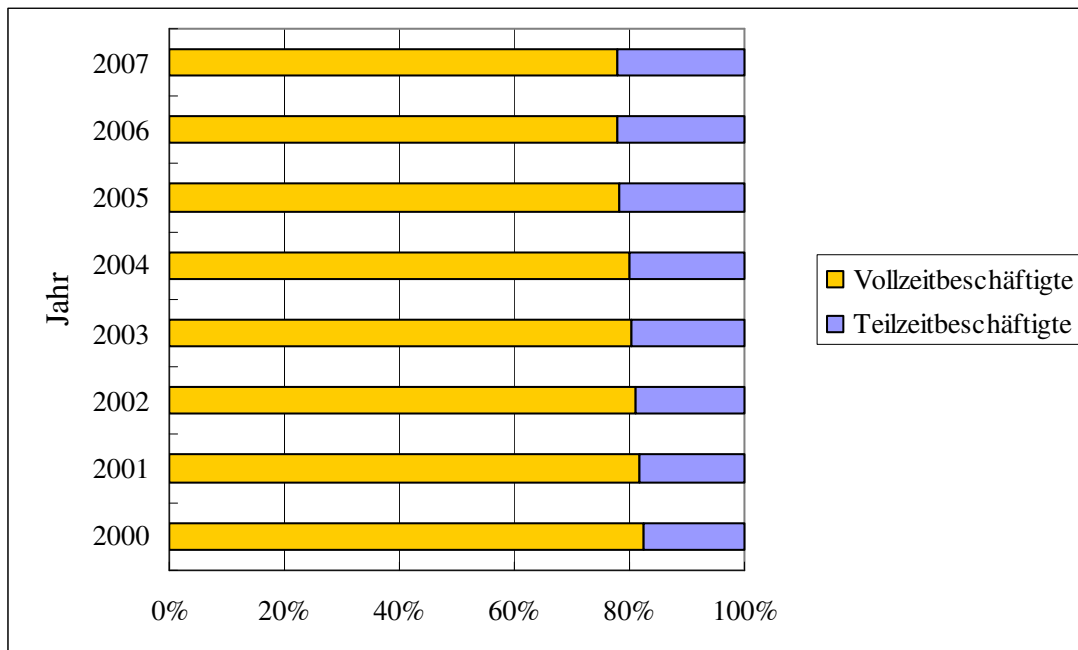
(OECD) wird Arbeit, deren tägliche Arbeitszeit unter acht Stunden liegt, als Teilzeitarbeit erachtet. Weil Teilzeitarbeit dem Rahmen der Zeitstruktur in der zweiten Phase nicht entspricht, löst sich auch in der Teilzeitarbeit die allgemeine Geltung der Zeitstruktur auf (Seifert, 2005a: 42 ff.). In der Tat konstatiert McMenamin (2007), dass 30% der Beschäftigten in den USA zu „unnormalen“ Zeiten arbeiten. Weil die Teilzeitarbeit wegen der kürzeren Arbeitszeit eine größere Umstellungsflexibilität aufweist, nimmt die Anzahl der Teilzeitbeschäftigten in der postfordistischen Gesellschaft beständig zu. Die Untersuchung der OECD weist darauf hin, dass die Anzahl der Teilzeitbeschäftigten in Deutschland von rund sechs Millionen im Jahr 2000 auf acht Millionen im Jahr 2007 angestiegen ist, sich also fast auf ein Fünftel aller Beschäftigten beläuft (siehe Abb. 11 und 12). Obwohl sich der Anteil der Teilzeitbeschäftigten in den USA nicht deutlich vergrößert hat, nimmt die absolute Zahl dennoch stark zu (siehe Abb. 13 und 14). Der Anteil der am Feiertag und Wochenende arbeitenden Beschäftigten in den USA wächst ebenfalls (siehe Abb. 15).

Abb. 11 Anzahl der Teilzeitbeschäftigten 2000-2007 in Deutschland (Einheit in 1000)



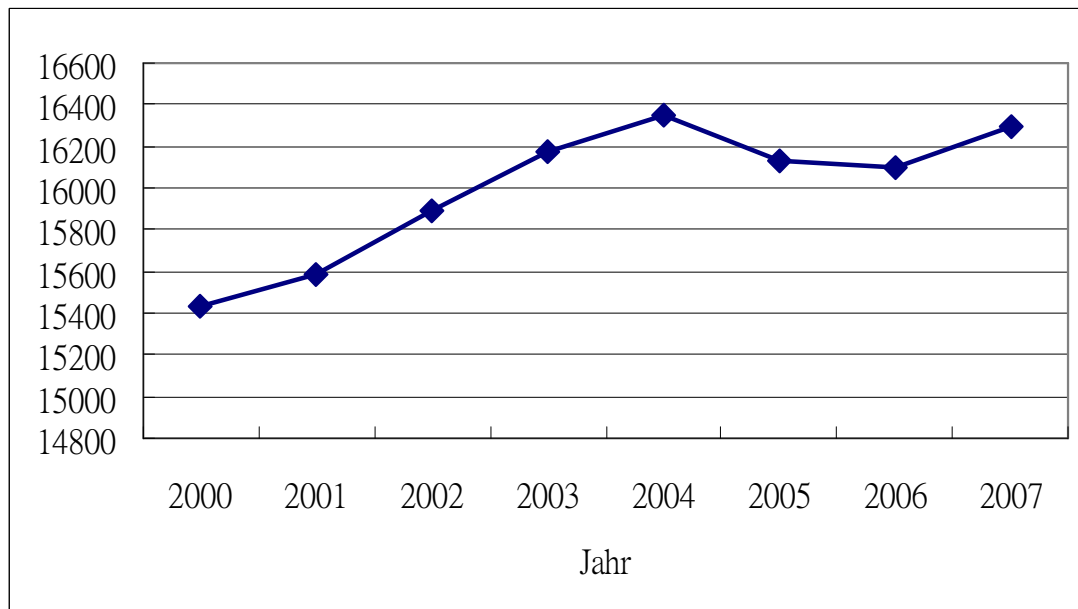
Quelle: Eigene Darstellung nach OECD, 2008

Abb. 12 Anteil der Teilzeitbeschäftigten an der Zahl der Beschäftigten in Deutschland 2000-2007



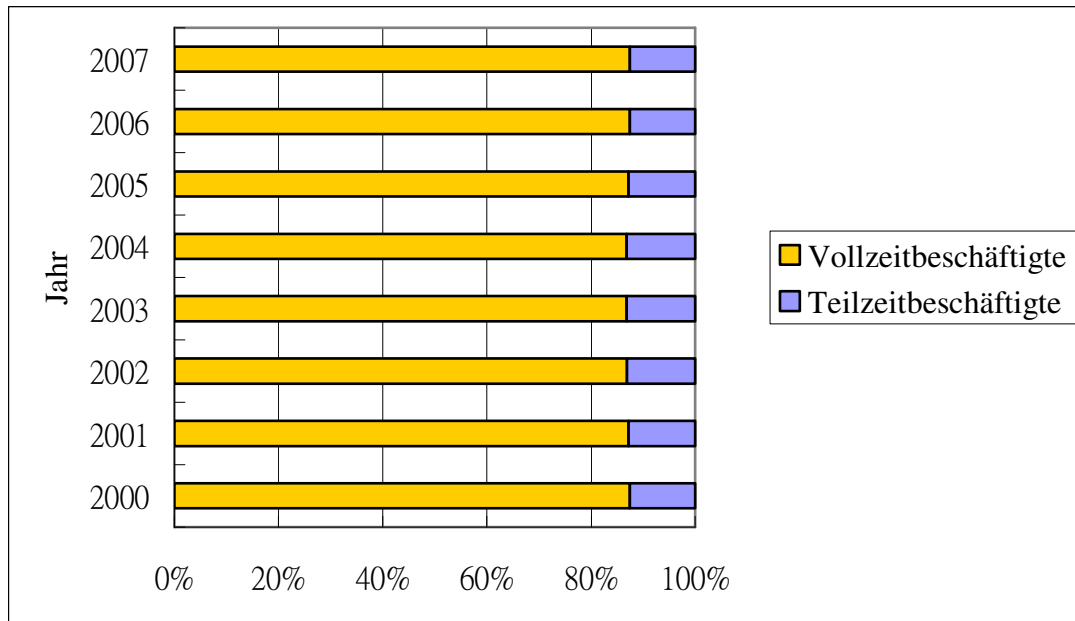
Quelle: Eigene Darstellung nach OECD, 2008

Abb. 13 Anzahl der Teilzeitbeschäftigten in der USA 2000-2007 (Einheit in 1000)



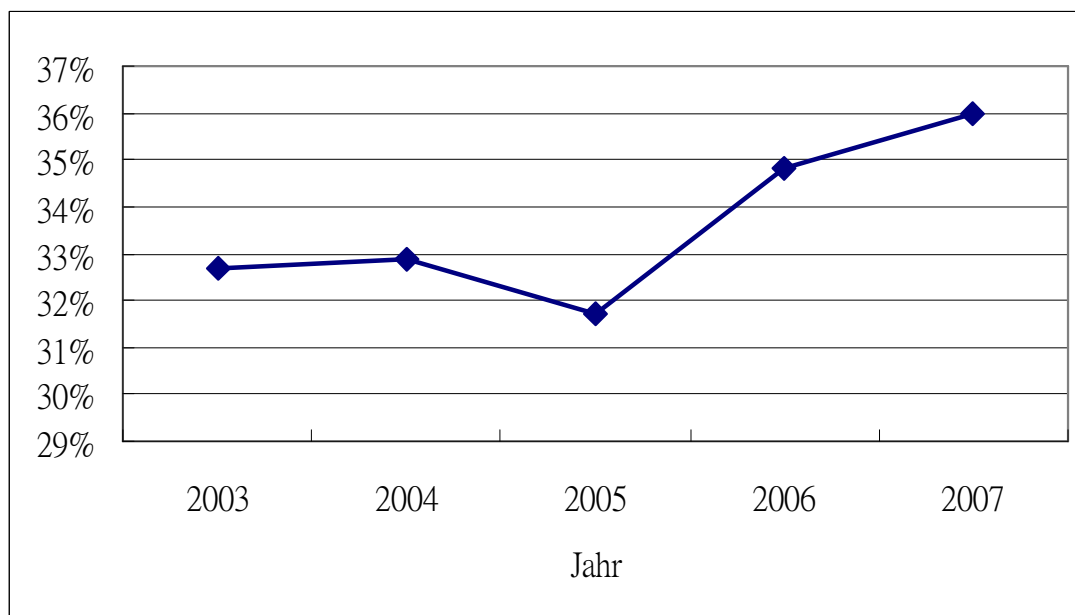
Quelle: Eigene Darstellung nach OECD, 2008

Abb. 14 Anteil der Teilzeitbeschäftigten an den Gesamtbeschäftigten in den USA 2000-2007



Quelle: Eigene Darstellung nach OECD, 2008

Abb. 15 Anteil der Wochenend- und Feiertagsarbeit an der Arbeitszeit der Gesamtbeschäftigten in den USA 2003-2007 (Angabe in Prozent)



Quelle: Eigene Darstellung nach American Time Use Survey, 2003-2007

Trotz abweichender Tendenzen ist, sowohl in der engeren, wie auch in der weiteren Definition von Flexibilisierung der Arbeitszeit, ein gemeinsames Charakteristikum erkennbar: Arbeitszeit wird immer weniger von „außen“ vorgegeben, sondern muss nun mehr oder weniger selbst bestimmt werden (Voß, 1993: 108). Im Gleitzeitmodell kann selbst entschieden werden, wann man auf die Arbeit oder in den Feierabend geht. Ein Zeitkonto ermöglicht es den Beschäftigten über ihre Arbeitszeit in begrenztem Maße zu verfügen. Die Flexibilität der Arbeitszeit kulminiert aber in der Vertrauensarbeitszeit, die Organisation der Arbeitszeit wird dabei komplett den Beschäftigten selbst übertragen. Teilzeitarbeit, Schicht-, Nacht- und Wochenendarbeit liegen in einem vorgegebenen Zeitfenster; aber sobald man einen in atypischer Arbeitszeit liegenden Job wählt, muss dieser in das eigene „atypische“ Leben integriert werden. Dies zieht eine weitere Konsequenz nach sich: Wenngleich Flexibilisierung zuerst durch den Bereich der Arbeit, also im Rahmen eines besonderen Teils alltäglichen Lebens verursacht wird, nimmt sie Einfluss nicht allein auf die Arbeitszeit. Wer seine Arbeitszeit selbst bestimmt, entscheidet gleichzeitig auch, wann seine arbeitsfreie Zeit beginnt und beendet. **Im Zuge der eigenen Organisation der Arbeitszeit ist nicht nur die Sphäre der Arbeitszeit betroffen, sondern auch sämtliche Bereiche außerhalb der Arbeit, also die ganze Lebensführung** (Kudera, 2000: 292; Voß, 1993: 111).

In der Tat betrifft eine Flexibilisierung der Arbeitszeit nicht die Gesamtheit der Bevölkerung moderner Gesellschaften. Empirische Daten zeigen, dass der Anteil der von flexiblen Arbeitszeiten Betroffenen, meist ein Drittel der Gesamtbevölkerung zurzeit nicht übersteigt. Folglich charakterisiert die Normalarbeitszeit das Beschäftigungsverhältnis der meisten Menschen. Nichtsdestoweniger wird dennoch von der Veränderung der Zeitstruktur von einer Standardisierung hin zur Flexibilisierung ausgegangen, weil Arbeitszeitflexibilisierung nicht nur das Zeitregime der direkt unter dieser Voraussetzung Arbeitenden betrifft. Wie im Kapitel III der vorliegenden Arbeit argumentiert wird, stellt individuelle Lebensführung immer schon ein Interdependenzgeflecht vieler verschiedener Arten der Lebensführung dar. Wenn ein Mensch, der unter flexibilisierten Arbeitszeitregimen arbeitet, aufgrund atypischer Arbeitszeiten die Art seiner Lebensführung verändert, beeinflusst er auch die Lebensführung seiner Bezugspersonen. Eine zunehmende von Arbeitszeitflexibilisierung betroffene Zahl der Arbeitenden führt auch zu einer steigenden Zahl von Mitmenschen, deren Lebensführung mitbeeinflusst wird – selbst wenn die Beeinflussten unter Normalarbeitszeit arbeiten. Empirische Daten belegen ausdrücklich die **Tendenz**, dass immer mehr Menschen unter dem Einfluss der Veränderung von Arbeitszeitmodellen stehen. Es soll ausdrücklich von einer „Tendenz“ gesprochen werden, weil die vorliegende Arbeit nicht die hypothetische Behauptung vertritt, dass eine flexibilisierte Zeitstruk-

tur heute bereits die standardisierte Zeitstruktur ersetzt. Stattdessen liegt der Fokus auf einem sich vollziehenden, also gegenwärtigen **Veränderungsprozess**, bei dem eine flexibilisierte Zeitstruktur noch auf standardisierter Zeitstruktur beruht, aber zunehmend an Signifikanz gewinnt. Die Veränderung der Zeitstruktur von der Standardisierung zur Flexibilisierung bedeutet deshalb keineswegs, dass eine neue Zeitstruktur bereits einen finalen Entwicklungszustand beschreibt.

In diesem Zusammenhang kann eventuell bereits ein soziales Phänomen verdeutlicht werden, durch die Skizzierung von Veränderungen der Zeitstruktur: Wenn sich die gegenwärtige Veränderung der Zeitstruktur aus einer Flexibilisierung der Arbeitszeit ergibt, wobei die eigene Lebensführung zunehmend durch zeitliche Selbstorganisation gekennzeichnet ist, bedeutet es gleichzeitig, dass es keine gemeinsame temporale Referenzkategorie im alltäglichen Leben moderner Gesellschaft mehr gibt. Jeder Mensch verfügt über eine eigene temporale Disposition im Hinblick auf seinen Alltag und **die Zeitdifferenz zwischen Standard und Abweichung sowie zwischen Menschen wird folglich immer größer. Eben diese Tendenz ermöglicht es mit Begriffen wie „Beschleunigung“ oder „Geschwindigkeit“ die gegenwärtige Entwicklung einer strukturellen Veränderung der Zeit zu beschreiben und diese Beschreibung auf die Gesamtgesellschaft auszuweiten.** Zweifelsohne benötigt diese Argumentation noch der Präzisierung, eine Aufgabe des sechsten Kapitels.

4. Zwischenfazit

Um die Eigenschaften sozialer Geschwindigkeit zu beschreiben, ist zunächst die Darstellung einer Veränderung der Zeitstruktur notwendig. Innerhalb der Zeitstruktur können zwei Ebenen unterschieden werden – die alltägliche Zeitstruktur und die Struktur der Lebenszeit. In diesem Kapitel wird die Veränderung der Zeitstruktur des Alltags erörtert. Durch eine Überprüfung der historischen Entwicklung der Zeitstruktur wird es möglich drei Phasen der Veränderung herauszustellen.

Die erste Phase wird als die Zeitstruktur der Natur gekennzeichnet. Das Leben steht in großer Abhängigkeit von der Natur. Zwar bestehen einige gesellschaftliche Institutionen der Zeit und auch präzise Zeitmessinstrumente, diese nehmen aber kleinen Einfluss auf das Leben. Folglich ist diese Zeitstruktur durch ein geringes Maß an Sozialität gekennzeichnet.

Die zweite Phase gilt als Standardisierung der Zeitstruktur, sie ergibt sich zumindest aus drei Faktoren: Dem Fortschritt des Zeitmessungsinstruments, der Standardisierung der Zeitreferenz und dem Auftauchen des Kapitalismus. Fortschreitende Entwicklung der Zeitmessinstrumente trägt zur Formung eines gemeinsamen Zeitab-

laufs bei, wodurch die Menschen ungeachtet des physikalisch zeitlichen sowie räumlichen Hindernisses einen gleichen Zeitpunkt zusammen festlegen können. Mit Hilfe vom Fortschritt der Zeitmessung wird die Standardisierung der Zeitreferenz ermöglicht. Der Aufstieg des Kapitalismus führt zur Durchdringung des Lebens mit einer standardisierten Zeitstruktur. Die entstehende kapitalistische Regelung der Arbeitszeit legt mit der Zeitreferenz fest, wann gearbeitet werden soll. Jedoch wird dabei nicht nur die Arbeitszeit bestimmt. Sobald die Zeit der Arbeit einer Regelung unterworfen wird, kann auch eine arbeitsfreie Zeit – die sogenannte Freizeit – davon unterschieden werden. Durch die Regelung der Arbeitszeit beeinflusst die Zeit als universale Referenz die Lebensführung.

In dieser Phase stellt sich die standardisierte Zeitstruktur mit dem Erlass zeitlicher Gesetze konkret dar: Acht Stunden innerhalb des Zeitfensters von 6 bis 23 Uhr (am meistens 9 – 17 Uhr), von Montag bis Freitag außerhalb der Festtage sind Arbeitszeit, die restliche Zeit ist Freizeit. Die standardisierte Zeitstruktur wird folglich zu einem Erwartungsrahmen der Lebensführung und das alltägliche soziale Leben wird dadurch wie nie zuvor zeitlich strukturiert.

Obleich die standardisierte Zeitstruktur bis heute noch eine Rolle spielt, kann in den letzten 50 Jahren das Aufkommen einer dritten Phase der Flexibilisierung der Zeitstruktur beobachtet werden. Die Veränderung der kapitalistischen Produktionsweise vom Fordismus zum Postfordismus gilt als einen entscheidenden Faktor des Auftauchens dieser Phase. In dieser Phase richtet sich die Arbeitszeit aufgrund einer postfordistischen Produktionsweise tendenziell zunehmend nach dem Kriterium der Flexibilität. Immer mehr Menschen müssen angesichts der Flexibilisierung ihre Arbeitszeit, und wegen der Entgrenzung von Arbeit ihren Alltag selbst organisieren. Wenngleich die Grundlage der standardisierten Zeitstruktur durchaus noch existiert und zeitliche Schwankungen unterliegen, kann eine Veränderung der Art der Lebensführung empirisch belegt werden. Diese Veränderung beeinflusst nicht nur die direkt von Arbeitsregimen Betroffenen, sondern auch die Bezugspersonen der Betroffenen. Je mehr Menschen – ganz gleich ob es sich um direkt oder indirekt Betroffene handelt – infolge der flexiblen Arbeitszeit ihre Art der Lebensführung ändern müssen, umso mehr verändert sich die Zeitstruktur und die Gesellschaft im Ganzen. Dabei kann unschwer beobachtet werden, dass der Veränderungsprozess zusehends nichts anderes als eine Verschärfung der Zeitdifferenz darstellt.

Eventuell ist es nun bereits möglich, eine Brücke von der Veränderung der alltäglichen Zeitstruktur zur Debatte über die Charakteristika sozialer Geschwindigkeit herzustellen. Dennoch reicht eine bloße Analyse der Veränderungen alltäglicher Zeitstrukturen nicht aus. Das liegt daran, dass die Alltagszeit nur eine Seite der Zeitstruk-

tur darstellt und nicht deutlich von einer Lebenszeit getrennt werden kann. Beispielsweise existiert im Zusammenhang mit der Flexibilisierung der Arbeitszeit bereits die engere Definition von Vertrauensarbeitszeit als qualitativ neuer, extremer Ausprägung flexibler Arbeitszeit. In der Tat besteht auch innerhalb der breiteren Definition eine neuwertige und extreme Form von „Leiharbeit“, die auch als „Arbeitnehmerüberlassung“ oder „Zeitarbeit“ bezeichnet wird (Voß, 1993). Sie entwickelt sich heute auch mit gesteigerter Dynamik und ist daher von großer Bedeutung (Bellmann & Kühl, 2007). Unter Leiharbeit versteht man Tätigkeiten „*im Rahmen von Firmen, die Arbeitskräfte an andere Betriebe auf Zeit vermieten*“ (Voß, 1993: 87 f.). Über die Leiharbeit kann der postfordistische Betrieb Arbeitskraft flexibel einsetzen, wobei diese Flexibilität naheliegender Weise in einer zeitlichen Dimension besteht. Dennoch stellt sich Flexibilität im Zusammenhang mit Leiharbeit weniger im Bereich der Alltagszeit dar. Die Leiharbeiter arbeiten also beispielsweise in Normalarbeitszeit, d.h. mit fester Arbeitszeitgrenze und normaler Arbeitszeitlage. Aber das Arbeitsverhältnis wird dabei flexibilisiert (Ebd.). Bei der Leiharbeit beschäftigt der Arbeitgeber den Arbeitnehmer unter Voraussetzung einer Befristung durch den Entleiher. Das bedeutet, der Leiharbeiter hat nur einen befristeten Job, ist folglich nach dem Ablauf einer Frist wieder auf Jobsuche. Leiharbeit erlaubt es nicht mehr, einen Beruf ein Leben lang auszuführen, stattdessen bestimmen Planung und Reorganisation die Lebenszeit.³¹ Insofern befinden sich sowohl Alltagszeit, als auch Lebenszeit innerhalb eines Veränderungsprozesses der Zeitstruktur.

In Anbetracht dieser Voraussetzungen der Veränderung der Struktur von Alltagszeit erscheint es notwendig, im folgenden Kapitel strukturelle Veränderungen der Lebenszeit zu überprüfen, bevor Eigenschaften sozialer Geschwindigkeit diskutiert werden können.

³¹ Auf Leiharbeit wird im fünften Kapitel eingegangen.

Kapitel V

Die Veränderung der Struktur der Lebenszeit

In vielen sozialwissenschaftlichen Untersuchungen wird angemerkt, dass die soziale Geschwindigkeit vor dem Hintergrund der veränderten Zeitstruktur des Alltags tendenziell zu einem signifikanten Merkmal der Moderne wird. Daher wird die Veränderung der alltäglichen Zeitstruktur zunächst im vierten Kapitel geschildert. Dennoch reicht eine Skizzierung der Veränderung der Zeitstruktur des Alltags nicht aus. Am Ende des vierten Kapitels wird erwähnt, dass die Zeitstruktur des Alltags eng mit der Struktur der Lebenszeit zusammenhängt. Die Unterscheidung der Zeitstruktur des Alltags von der Struktur der Lebenszeit ist nur eine mögliche Strategie der Analyse. Beide sind letztlich nur schwer analytisch voneinander zu trennen. Die Alltagszeit ist Teil der Lebenszeit, die Lebenszeit besteht aus der Summe des Alltags. Die Veränderung der alltäglichen Zeitstruktur nimmt unumgänglich Einfluss auf die Zeitstruktur der Lebenszeit; sie steht nicht zuletzt immer unter dem Einfluss von Lebenszeit. Daher stellt man nicht fest, dass die soziale Geschwindigkeit mit der Veränderung der alltäglichen Zeitstruktur einhergeht. Weiterhin wird angemerkt, dass **sich die Struktur der Lebenszeit auch verändert hat und eines der Merkmale dieser Veränderung sich als „Beschleunigung“ beschreiben lässt** (z.B. Berger, 1995: 77; Buchmann, 1989: 43; Meulemann, 2001: 21; Neugarten & Daten, 1978: 185).

Diese These zeigt eine andere, komplementäre Dimension des gesellschaftlichen Hintergrunds der sozialen Geschwindigkeit auf. Im Zusammenhang mit dieser relevanten These muss offensichtlich auch thematisiert werden, wie sich die Struktur der Lebenszeit verändert. Wenn man sowohl die Veränderung der Zeitstruktur des Alltags, als auch die der Struktur der Lebenszeit deutlich erfassen kann, gewinnt man eine Einsicht, welche es ermöglicht die Eigenschaften der sozialen Geschwindigkeit aufzuzeigen und eventuelle Probleme darzustellen.

Im Unterschied zur Alltagszeit tritt die Lebenszeit als ein Forschungsthema im soziologischen Bereich relativ spät auf. Die Ansicht, dass die Lebenszeit über eine Strukturiertheit verfügt, ist im Vergleich zur Zeitstruktur des Alltags auch nicht son-

derlich verbreitet. Sie muss daher vorhergehend noch erläutert werden. In diesem Kapitel lässt sich zunächst verdeutlichen, wie Lebenszeit über sozialen Sinn sowie Strukturiertheit verfügt und warum sie ein soziologisches Forschungsthema darstellt. Dabei werden zusammenhängende relevante Begriffe wie Generation und Kohorte miteinbezogen. Anschließend daran ist die Veränderung der Struktur der Lebenszeit zu überprüfen.

1. Der Lebenslauf als soziale Lebenszeit

Es ist unumstritten, dass das Leben begrenzt ist. Die Zeit, die ein Mensch in seinem Leben zur Verfügung steht, ist eine begrenzte. Ebenso kann man sagen, dass das begrenzte Leben eben die Summe der Zeit ist, welche einem Menschen begrenzt zu steht - das Leben ist seine Lebenszeit. Die Lebenszeit als Sein zum Tode (Heidegger) ist ein Prozess, der über Wachstum und Alterung von der Geburt zum Tode führt. Unter naturwissenschaftlichen Aspekten wird dieser Prozess hauptsächlich biologisch betrachtet. Als Baby ist der Mensch auf Essen und Schlafen reduziert. Mit zunehmendem Wachstum erlangt er mehr Fähigkeiten. In fortgeschrittenen Stadien der Alterung ist es ihm mitunter wiederum erneut lediglich möglich zu essen oder zu schlafen. Die biologischen Phänomene der Lebenszeit und deren Ursache spielen offensichtlich eine Rolle und lohnen es untersucht zu werden. Dabei konzentriert man sich in naturwissenschaftlichen Bereichen meistens auf die biologische Veränderung des menschlichen Lebens, z.B. auf die biologische Ursache der Alterung (vgl. Austad, 1999)

Die biologische Grundlage der Lebenszeit ist selbstredend von Bedeutung. Jedoch stellt sich die Lebenszeit nicht bloß als ein biologischer Prozess dar. Der Mensch kann nicht allein wachsen, sondern wird von Eltern oder anderen Erwachsenen großgezogen und erzogen. Er lebt auch nicht allein, sondern muss in der Welt mit anderen Menschen zusammenleben. Infolgedessen entwickelt der Mensch von Geburt an seinen sozialen Sinn, um in ein soziales Leben einzutreten. Dabei wird er zugleich ununterbrochen von der Umwelt beeinflusst. In Hinblick darauf beinhaltet die Lebenszeit nicht nur biologische Veränderung, sondern auch einen Prozess der Sozialisation. Aus dieser Einsicht ergibt sich eine Forschungskategorie im Zusammenhang mit Lebenszeit, die insbesondere zur Soziologie gehört.

Vor 1950 ist Sozialisationsforschung vor allem in der US-amerikanischen Soziologie eine primäre Kategorie der Diskussion über Lebenszeit (Elder, 1994). Bei der Sozialisationsforschung konzentriert man sich in erster Linie auf das Verhältnis zwischen dem Sozialisationsprozess beim Wachstum der Kinder und der entsprechenden

sozialen Umwelt in Gestalt von Familie, Schule und Gesamtgesellschaft. Der Schwerpunkt dieser Forschungskategorie liegt in der Frage, wie und ob die Kinder in der sozialen Umwelt, die als unabhängige Variable bezeichnet wird, normal und erfolgreich sozialisiert werden können.

Jahrzehnte nach ihrer Begründung hat die Sozialisationsforschung viele bedeutende empirische Untersuchungsergebnisse akkumuliert. Trotzdem bestehen laut Glen H. Elder (Ebd.: 8 ff) nach wie vor einige Probleme. Erstens handeln diese Forschungen meist nur vom Sozialisationsprozess der Kindheit. Sozialisation erfolgt allerdings nicht nur in der Kindheit. Der Mensch wird ständig von seiner sozialen Umwelt beeinflusst, die Sozialisation vollzieht sich ein Leben lang. In der Erwachsenenphase wird der Mensch z.B. innerhalb seines Erwerbslebens auch von seiner Arbeitsumwelt sozialisiert. Die traditionelle Sozialisationsforschung aber hat die Sozialisation, welche über die Kindheit hinausgeht, fast übersehen.

Darüber hinaus sind während der Lebenszeit viele Ereignisse von großer Bedeutung. Einige davon – z.B. Scheidung, schwerer Unfall, Krieg — gelten nicht als ein Prozess der Sozialisation. Sie existieren nicht dauernd und betreffen auch nicht unbedingt alle Menschen. Dennoch nehmen sie entscheidenden Einfluss auf das ganze Leben, indem sie das Leben gestalten oder verändern. Die Gestaltung bzw. Veränderung der Lebenszeit wird aber nicht von der Sozialisationsforschung berücksichtigt.

Das dritte Problem rührt daher, dass nicht nur der Mensch den Einflüssen seiner sozialen Umwelt unterliegt, sondern die soziale Umwelt sich auch selbst wandelt. Die soziale Umwelt spielt zwar für den Sozialisationsprozess eine entscheidende Rolle, sie ist aber keineswegs stabil. Variierende soziale Umwelt und sozialer Wandel rufen verschiedene Ereignisse und unterschiedliche Modelle der Sozialisation hervor. Die Dynamik der sozialen Umwelt wird von der Sozialisationsforschung allerdings vernachlässigt.

Angesichts dieser Probleme wird die Lebenszeit nach 1960 zunehmenden in Untersuchungen und theoretischen Reflexionen vertieft, wobei insbesondere in der US-amerikanischen Soziologie vier Thesen der Forschung über Lebenszeit begründet werden (Ebd: 5 ff.; vgl. Cain, 1964: 285; Riley, 1979: 4).

Erstens wird die Lebenszeit eher von der sozialen Struktur als bloß durch den Sozialisationsprozess formiert. Obwohl es bei Lebenszeit biologische Grundlagen gibt, ist die Lebenszeit keine rein physische Veränderung. Gewiss besitzt man während der biologischen Entwicklung des Lebens (Wachstum und Alterung) unterschiedliche physische Fähigkeiten. Was man (nicht) tun darf und muss – z.B. zur Schule gehen, Alkoholika trinken, Auto fahren, heiraten, arbeiten und in den Ruhestand treten usw. –

ergibt sich allerdings nicht nur aus der biologischen Dimension. Vielmehr hängen diese Tatsachen von sozialen Strukturen ab, welche das Leben in verschiedene Zeitpunkte unterteilt und dann den Zeitpunkten verschiedene Rechte und Verpflichtungen zuordnet. Hierbei gibt es unterschiedliche Wendepunkte der Lebenszeit. Mit der Erteilung von Rechten und Verpflichtungen weist die Gesellschaft den Menschen an bestimmten Wendepunkten der Lebenszeit verschiedene Rollenerwartungen und soziale Positionen zu (vgl. Neugarten & Hagestad, 1976). Bei Untersuchungen der Lebenszeit sollte man demnach nicht nur die bestimmte soziale Umwelt, sondern vielmehr die gesamte soziale Struktur beachten.

Zweitens, insofern die Lebenszeit von der sozialen Struktur herrührt, bedeutet dies umgekehrt auch, dass die Lebenszeit einen gesellschaftlichen Hintergrund spiegelt. Man kann nicht nur untersuchen, welche Wendepunkte der Lebenszeit die Menschen beeinflussen und verändern, sondern auch durch die Erfahrung der Wendepunkte eine entsprechende Gesellschaftslage und sozialen Wandel analysieren. Die Lebenszeit ist sowohl Sache des Individuums, als auch der Spiegel der Gesellschaft.

Drittens hängt die Lebenszeit von ego ebenfalls mit den Lebenszeiten von alter zusammen. Zum Beispiel entscheiden die Erlebnisse der Lebenszeit der Eltern (z.B. die Erfahrung von Krieg oder Scheidung) darüber, wie die Eltern ihre Kinder erziehen. Zugleich steht die Lebenszeit von Kindern folglich nicht zuletzt unter ähnlichen Einflüssen. Sobald die eigene Tochter ein Kind zur Welt bringt, wird ihr Vater zwangsläufig zum Großvater und tritt also unausweichlich in eine neue Phase der Lebenszeit ein. Lebenszeit verbindet miteinander und beeinflusst Menschen wechselseitig.

In Bezug auf die Wechselwirkung von Lebenszeiten ist das Thema „Generation“ bzw. „Kohorte“ im soziologischen Bereich insbesondere von Bedeutung. Unter „Generation“ versteht man zuerst eine Gruppe, die aus Individuen mit ähnlichem Lebensalter besteht. Davon ausgehend hat Karl Mannheim argumentiert, dass ein ähnliches Lebensalter alleine noch keine Generation kennzeichnet. Eine Generation geht immer auch auf andere relevante Faktoren, beispielsweise gemeinsam verbindende Ereignisse und Erlebnisgehalte, zurück.

Nicht das Faktum der in derselben chronologischen Zeit erfolgten Geburt, des zur selben Zeit Jung-, Erwachsen-, Altgewordenseins, konstituiert die gemeinsame Lagerung im sozialen Raume, sondern erst die daraus erstehende Möglichkeit an denselben Ereignissen, Lebensgehalten usw. zu partizipieren und noch mehr, von derselben Art der Bewußtseinsschichtung aus dies zu tun. Dass das Faktum der chronologischen Gleichzeitigkeit nicht ausreicht, verwandte Generationslagerungen zu konstituieren, ist

leicht beweisbar. Es wird niemand behaupten wollen, die chinesische und die deutsche Jugend um 1800 herum hätten sich in einer verwandten Lagerung befunden. Von einer verwandten Lagerung einer zur gleichen Zeit einsetzenden Generation kann also nur insofern gesprochen werden, als und insofern es sich um eine potentielle Partizipation an gemeinsam verbindenden Ereignissen und Erlebnisgehalten handelt. Nur ein gemeinsamer historisch-sozialer Lebensraum ermöglicht, dass die geburtsmäßige Lagerung in der chronologischen Zeit zu einer soziologisch-relevanten werde. (Mannheim, 1964: 536)

Die Generation kann weiter unterschieden werden anhand miteinander zusammenhängender Faktoren wie z.B. dem Intervall des Lebensjahres, sozialer Schichtung, historisch-sozialem Lebensraum, prägenden Ereignissen usw. wesentlich feinere, unterschiedliche „Kohorten“ bilden dann den Forschungsgegenstand (Ryder, 1965: 845). Beispielsweise kann man die Menschen, die den Zweiten Weltkrieg erlebt haben, in groben Umrissen als Kriegsgeneration bezeichnen. Durch zusammenhängende Faktoren kann in dieser Generation weiterhin zwischen damals 20-Jährigen, 50-Jährigen, in städtischen oder in entlegenen Gebieten lebenden Kohorten differenziert werden. Die anschließenden Fragen lösen sich hierbei zunehmend von der Sozialisationsforschung und werden mit Hinblick auf die Lebenszeit zu breiteren soziologischen Forschungsthemen (vgl. Renn, 1987): Welche gleichen Erfahrungen oder was für eine Identität haben die Mitglieder einer Generation bzw. einer Kohorte? Unter welchen verschiedenen Einflüssen stehen verschiedene Generationen bzw. Kohorten, die mit einem gleichen Ereignis konfrontiert sind? Und was Probleme hinsichtlich der Verteilung von Ressourcen bestehen möglicherweise zwischen verschiedenen Generationen bzw. Kohorten?

Die vierte soziologische These zur Lebenszeit geht davon aus, dass Lebenszeit zwar von der sozialen Struktur geprägt ist, aber nicht in absoluter Form oder schicksalhaft von ihr determiniert wird. Obwohl man innerhalb der sozialen Struktur lebt, so kann man doch angesichts verschiedener Lebenswendepunkte *qua* eigener Entscheidungen die eigene Lebensweise entfalten.

Die Biographie ist eine Form der Repräsentation der eigenen Lebenszeit. Die Biographie wird konstruiert, indem man die Ereignisse des Ablaufs des Lebens chronologisch darstellt. Nichtsdestotrotz können natürlich nicht alle Ereignisse in einer Biographie repräsentiert werden. Eine sinnvolle Konstruktion der Biographie bedeutet, dass das Individuum über sein eigenes, schon vergangenes Leben reflektiert und relevante Ereignisse, die den gesellschaftlichen Erwartungen entsprechen, auswählt und darstellt. Die Konstruktion der Biographie spiegelt deshalb einerseits die Forderungen

und Erwartungen einer sozialen Struktur, andererseits aber ebenso aktive individuelle Entscheidungen der Lebenszeit (Alheit, 1990; Hahn, 1988; Hermanns, 1988).

Von diesen vier Thesen ausgehend, besitzen Elders Studien (1999) paradigmatischen Charakter. Im Unterschied zur bis dato vorliegenden Sozialisationsforschung untersucht er mit den zwei Begriffen „trajectory“ und „transition“ die ganze Spanne der Lebenszeit. Dabei versucht er zu zeigen, was für Unterschiede den Lebensverlauf verschiedener Generationen auszeichnen. Gegenstand seiner Studie ist der Vergleich der Generation, die in ihrer Kindheit die Weltwirtschaftskrise durchlebt, mit Generationen, die in einer anderen Lebensphase mit der Krise konfrontiert werden. In seiner Untersuchung kommt Elder zu dem Schluss, dass die Lebenszeit nicht nur einen rein biologischen Wachstums- und Alterungsprozess darstellt, sondern auch auf soziale Zeit - also ein durch das Lebensalter strukturiertes, geschichtetes Modell - zurückgeführt werden muss. Die Lebenszeit mit dem durch das Lebensalter strukturierten, geschichteten Modell ist hierbei als „**Lebenslauf**“ (life course) zu definieren, als Verlauf des Lebens (Ebd.: 302). **Mit solcher Definition unterscheidet sich der Lebenslauf von den Begriffen der Lebenszeit in anderen wissenschaftlichen Bereichen, etwa dem der biologischen Lebenszeit, und wird zum Hauptbegriff der soziologischen Forschung in Bezug auf die Lebenszeit**³².

Heute wird der Lebenslauf häufig anhand von drei Phasen umrissen: Kindheits- und Jugendphase (Bildungsphase), Erwachsenenphase (Erwerbsphase) und Altersphase (Ruhestand) (Sackmann, 2007: 29). Die „**Kindheits- und Jugendphase**“ bezeichnet die Startphase eines jeden Lebenslaufs. Vorstellungen, wonach Menschen in dieser Phase hilflos, abhängig von Erwachsenen, natürlich, stark lernfähig, hoffnungsvoll usw. sind, werden heute allgemein akzeptiert (Schweizer, 2007: 19). Das Leben in der Phase vollzieht sich abgeschlossen von der komplexen Erwachsenenwelt, als Aufgabe gilt dabei nicht die Arbeit, sondern das Lernen. In Deutschland ist Kinderarbeit nach dem „Kinderarbeitschutzgesetz“ heute verboten. Im Unterschied zur Kindheits- und Jugendphase müssen die Menschen in der „**Erwachsenenphase**“ unabhängig ihr eigenes Leben verantworten, eigene Erfolge suchen und planen. In dieser Phase soll die Zeit nicht mehr im Schutzraum der Schule verbracht werden (Meulemann, 2001: 11). Gesellschaftlichen Erwartungen zufolge sollen die Erwachsenen das Studium beenden und ins Erwerbsleben treten (Nittel, 2007: 318), wobei die Familiengründung (z.B. Paarbildung, Eheschließung, Geburt und Kindererziehung) auch als Erfolg zu werten ist. Die „**Altersphase**“ ist die letzte Phase des Lebenslaufs. Alte Menschen verfügen über einen großen Erfahrungsschatz, aber ihr Gesundheitszustand

³² Laut Elder meint „Lebenslauf“ die modellierte Lebenszeit. Allerdings, wie man im Folgenden sehen wird, wird die soziale Lebenszeit v. a. in der Moderne immer schon modelliert. Deswegen sind Lebenslauf und Lebenszeit in der vorliegenden Arbeit grundsätzlich synonym.

nimmt beständig ab. Alte Menschen leiden an einem hohen Risiko zu körperlichen und psychischen Krankheiten und können mitunter nicht mehr unabhängig leben. Heute ist die Altersphase auch die Phase des Ruhestands, Alte brauchen nicht mehr zu arbeiten. Aber ein eintöniges Leben in Verbindung mit großer Einsamkeit sind oftmals auch Probleme der Altersphase (vgl. Kruse, 1992).

Selbstverständlich ist die Dreiteilung des Lebenslaufs eine wenig subtile Unterteilung mit hohem Allgemeinheitscharakter. Das 5-jährige Kind und der Heranwachsende, der an der Universität studiert, sind offensichtlich unterschiedlich. In der Erwachsenenphase lassen sich „junge Erwachsene“ von „Lebensmitte“ unterscheiden. Trotzdem ist diese Dreiteilung heute eine allgemein akzeptierte und ein weit verbreitetes Analysemittel. Einerseits bildet sie einen leicht verstehbaren Rahmen für den ganzen Lebenslauf; andererseits ergibt sich der Unterteilungsrahmen nicht aus beliebigen sozialen Konventionen, sondern aus konkreten gesellschaftlichen Institutionen (Marshall, & Mueller, 2003: 15 f.). Der Lebenslauf wird je nach Kultur und Epoche unterschiedlich betrachtet und verfügt über unterschiedliche Formen. Dessen ungeachtet geben die gesellschaftlichen Institutionen dem Lebenslauf konkrete Trennlinien vor (vgl. Hogan & Astone, 1986). Die Trennlinien gelten als Referenzen, die darauf hinweisen, wann man welche Wendepunkte, Phasen und Rolle durchleben wird. Diese Referenzen beeinflussen daher auch die Konstruktion der Biographie. Das bedeutet, durch diese Referenz wird ersichtlich, welche Wendepunkte im Verlauf des Lebens konfrontiert werden, was für Entscheidungen angesichts der Wendepunkte gefällt werden sollten und wie die eigene Biographie konstruiert wird (Kohli, 1988). **Insofern verfügt der Lebenslauf über äußere gesellschaftliche Institutionen als objektive Referenzen, gleichzeitig wird die Gültigkeit der Referenzen der Lebenszeit auch durch praktische, dem Erwartungsrahmen entsprechende Konstruktionen der Biographie realisiert. Hierbei verfügt Lebenszeit über einen sozialen Rahmen.** Die Struktur der Lebenszeit und deren Veränderung kann man mit dieser begrifflichen Grundlage folglich nun sowohl durch die Überprüfung der zusammenhängenden Institutionen, als auch durch die Biographieforschung empirisch beobachten.

2. Die Institutionalisierung des Lebenslaufs

Eine Überprüfung der mit dem Lebenslauf zusammenhängenden Institutionen sollte zuerst davon ausgehen, wie der Lebenslauf mit bestimmten gesellschaftlichen Institutionen zusammenhängt, inwiefern sich dieser Zusammenhang als dreiteiliges Modell darstellt und wie diese Institutionen auftauchen. Historisch gesehen ist der dreiteilige Lebenslauf tatsächlich relativ jung. Im Mittelalter existieren zwar bereits Begriffe von „Kindheit“ und „Jugend“, diese bezeichnen jedoch noch keine deutlich

abgegrenzten Phasen des Lebenslaufs (Schweizer, 2007: 18). Auch ist der Begriff „Alter“ nicht so klar umrissen, wie in der heutigen Gesellschaft (Sackmann, 2007). Einerseits ist die Lebenserwartung im Mittelalter nicht so hoch wie in der Moderne. Menschen, welche im heutigen Sinn als „Alter“ beschriebene Lebensperiode erreichen können, sind im Mittelalter selten. Andererseits gibt es keinen Standard zu zeigen, wie alt ein Mensch als ein „Alter“ gilt. **Leben wurde damals eher als natürlicher Prozess betrachtet, der zum Tode führt.** In der Tat besteht in der traditionellen Gesellschaft kein deutlicher Zusammenhang zwischen Leben und Zeit. Der Begriff „Lebenszeit“ erscheint damals sehr fremd. Das Leben bezieht sich zuerst nicht direkt auf zeitliche Abläufe, sondern bloß auf Unterschiede gegenüber dem Tod. Die Herrschaft des Lebens berücksichtigt nach Foucault daher nicht die Lebensspanne, sondern den Übergang zum Tode (Foucault, 1977; 2003: 239 ff.; vgl. Agamben, 1998; Baudrillard, 1982). Nach Martin Kohli (2003: 526) stellt der Begriff „Lebenslauf“ eine Konsequenz des Modernisierungsprozesses dar. Diese Konsequenz bezeichnet in erster Linie drei mit dem Lebenslauf zusammenhängende soziale Phänomene, die bei der Modernisierung auftauchen (Kohli, 1985: 3; 1990: 15 f.):

Das erste Phänomen stellt sich als eine sogenannte **Verzeitlichung des Lebens** dar. Der Begriff Leben verändert sich im Laufe des Modernisierungsprozesses vom Gegenteil des Todes hin zur Auffassung einer Zeitspanne. Die am Ende des 19. Jahrhunderts durch Personenstandsgesetze (PStG) institutionalisierte Geburtsanzeige gilt als ein Anfang diese Veränderung. In der modernen Gesellschaft muss das Geburtsdatum aller Menschen bei einer entsprechenden staatlichen Einrichtung – z.B. dem Standesamt – mit der Ausstellung einer Geburtsurkunde angegeben werden. Das Geburtsdatum kennzeichnet den Startpunkt der Lebenszeit. Folglich kann man durch den jährlich sich wiederholenden Geburtstag das Leben zeitlich erfassen und repräsentieren. Durch das Geburtsdatum als Startpunkt und den jährlich sich wiederholenden Geburtstag als Rechnungseinheit lässt sich das Leben nicht mehr als eine bloß gegenüber dem Tod stehende Ganzheit, sondern als eine chronologisch strukturierte Zeitspanne beschreiben. Diese Zeitspanne gehört nicht nur Privatsache des Individuums, sondern wird mit der Begründung der PStG in gesellschaftliche Institutionen eingebettet.

Daraus ergibt sich **Individualisierung** als zweites soziales Phänomen. Individualisierung meint laut Ulrich Beck (1986: 127 ff.), dass der Status, die Rechte und Verpflichtungen eines Menschen in der Moderne nicht mehr primär mit seiner familiären Herkunft, sozialen Position oder der Zugehörigkeit zu einer Gemeinschaft verbunden werden. Der Mensch befreit sich aus der „mechanischen Solidarität“ (Émile Durkheim) und wird fortan als selbständiges Subjekt betrachtet. Davon ausgehend konsta-

tiert Beck jedoch, dass Individualisierung keineswegs einfach Freisetzung bedeutet. Individualisierung bedeutet vielmehr, dass jedes Individuum heute gleiche Rechte und Verpflichtungen hat und diese Rechte sowie Verpflichtungen dem Individuum auch abhängig vom Lebensalter erteilt werden. Wie Philippe Ariès konstatiert:

Unsere staatsbürgerliche Persönlichkeit kommt künftighin präziser in unseren Geburtsdaten zum Ausdruck als in unserem Familiennamen. (Ariès, 1975: 69)

Der Geburtstag ist heute für jeden Menschen von Belang, nicht weil an diesem Tage mitunter eine Geburtsparty stattfindet, sondern weil er die gesellschaftlichen Institutionen zur Repräsentation der Lebenszeit und zur Herrschaft über das Leben von Individuen ermöglicht.

Die Forderung zur Individualisierung im Zusammenhang mit dem Lebenslauf geht hauptsächlich auf das dritte Phänomen, auf den **Übergang von der Ökonomie des Haushalts zur liberalen Marktökonomie** zurück. Der wirtschaftlichen Entwicklung kommt in der kapitalistischen Arbeitsgesellschaft eine wichtige Schlüsselrolle zu. In der traditionellen Ökonomie des Haushalts wird der Beruf normalerweise innerhalb der Familie vererbt. Indes muss man in der liberalen Marktökonomie den erbeigten Beruf verlassen und die eigene Arbeitskraft als Ware frei verkaufen. Um die frei verfügbaren Arbeitskräfte zu trainieren, anzubieten und zu disponieren, muss das moderne Gesellschaftsregime den individuellen Lebenslauf über zeitliche Institutionen erfassen und einordnen.

In Hinsicht auf diese drei Phänomene³³ lässt sich die Struktur der Lebenszeit im Modernisierungsprozess in zwei Veränderungsphasen unterscheiden. Vor der Modernisierung hängt das Leben nicht direkt mit Zeit zusammen, es ist einfach ein natürlicher Prozess, der zum Tode führt. **Man könnte die erste Phase der Struktur der Lebenszeit daher als „Lebenslauf ohne Zeit“ bezeichnen.**

Auf den „Lebenslauf ohne Zeit“ folgt im Zuge der Modernisierung eine Veränderung der Lebenszeitstruktur. Das Leben wird nun als Ablauf betrachtet, die sich aus sozialer Zeit zusammensetzt. Dieser verzeitlichte Lebensablauf wird im Zuge wirtschaftlichen Wandels in die gesellschaftlichen Institutionen eingebettet, die auf das Individuum wirken. Damit werden Individuen zu gleichen Zeitpunkten ihres Lebens-

³³ In der Tat hat Kohli nicht drei, sondern fünf Phänomene aufgezeigt: Die Verzeitlichung des Lebenslaufs, die am Lebensalter als Grundkriterium orientierte Chronologisierung des Lebenslaufs, die Individualisierung, der wirtschaftliche Übergang bzw. die Veränderung des Erwerbssystems und das lebenszeitliche Regelsystem. Jedoch gibt es einerseits kaum Unterschiede zwischen einer Verzeitlichung des Lebenslaufs und einer Chronologisierung des Lebenslaufs. Andererseits werden im ersten Abschnitt dieses Kapitels bereits das Lebensalter als Grundkriterium und das Regelsystem der Lebenszeit erwähnt. Deshalb wird Kohlis Behauptung hier auf drei Punkte reduziert.

laufes gleiche Rechte und Verpflichtungen erteilt. Mit anderen Worten **verfügt die Lebenszeit aufgrund gesellschaftlicher Zeitinstitutionen über eine gemeinsame, d.h. standardisierte Struktur. Diese Veränderung führt zur sich vom „Lebenslauf ohne Zeit“ unterscheidenden, zweiten Phase der Struktur der Lebenszeit, die von Kohli als „Institutionalisierung des Lebenslaufs“ gekennzeichnet wird.** Die Dreiteilung des Lebenslaufs gilt als standardisierte Struktur, die wiederum aus der Institutionalisierung folgt (Kohli, 1985)³⁴. Vor diesem Hintergrund ist der strukturell dreiteilige Lebenslauf nicht mehr ein abstrakter und undeutlicher Begriff, sondern eine über entsprechende Institutionen empirisch beobachtbarer, sozialer Tatbestand. Dabei stehen zwei Institutionen im Vordergrund: Einmal das **Bildungssystem**, es umfasst die Kategorien der Kindheits- und Jugendphase, die sich von einer Erwachsenenphase unterscheidet. Die andere ist das **Rentensystem**, welches die Erwachsenenphase von der Altersphase abgrenzt (vgl. Sackmann, 2007).

Hinsichtlich Ehemündigkeit, Minderjährigkeit oder Volljährigkeit und strafrechtlicher Verantwortlichkeit erlauben Gesetze die klare Abgrenzung zwischen Erwachsenen, Kind oder Jugendlichem. Unter soziologischem Aspekt betrachtet ergeben sich diese Gesetze jedoch bereits aus einem vorgegebenen begrifflichen Unterschied zwischen Kindheit, Jugend und Erwachsensein, der tief in den gesellschaftlichen Hintergrund und die soziale Entwicklung eingebettet ist (Sackmann, 2007: 61 f.). Allerdings kommt dieser begriffliche Unterschied erst im Laufe der Modernisierung auf. Vor der Modernisierung existiert kein spezifischer Begriff von Kindheit und Jugend (Ariès, 1975). Damals ist ein kleines Wesen zugleich ein junger Mensch, der an der Bewirtschaftung des Haushalts teilnimmt, sobald er ohne fremde Hilfe auskommen kann. Insofern besteht dann allenfalls der Unterschied zwischen abhängigem Baby und arbeitsfähigem Mensch. **Kindheit bzw. Jugend werden erst mit der Entwicklung des modernen Bildungssystems zu einer konkreten Phase im Verlauf des Lebens.** Das moderne Bildungssystem zwingt die Menschen ab einem bestimmten Alter und bis zu einem bestimmten Alter dazu, die Schule zu besuchen. Es erachtet das Studium als Teil einer Phase vor der Erwachsenenphase und trennt das Leben des Studierenden von der Erwachsenenwelt. Mit anderen Worten ist die Kindheits- und Jugendphase also eher eine „erfundene“ und soziale, als eine „entdeckte“ und biologische Periode unserer Lebenszeit (Schweizer, 2007: 16). Diese erfundene Periode wird durch „Verschulung“ erst möglich (Ariès, 1975: 48).

³⁴ Diese zweite Phase der Veränderung der Struktur der Lebenszeit wird in der vorliegenden Arbeit hauptsächlich mit „Institutionalisierung des Lebenslaufs“ bezeichnet. Der Begriff Institutionalisierung des Lebenslaufs wird von Kohli begründet und insbesondere im Bereich der Lebenslaufforschung verwendet. Dennoch sind die Bedeutung der Institutionalisierung des Lebenslaufs und die der Standardisierung der Struktur der Lebenszeit wesentlich identisch. In der vorliegenden Arbeit sind diese zwei Begriffe deswegen synonym zu verwenden.

Natürlich besteht eine Form von Bildungssystem nicht nur in der modernen Gesellschaft, sondern schon lange zuvor. Nichtsdestotrotz verfügt das Bildungssystem erst in letzten zwei Jahrhunderten über eine Funktion zur Unterteilung des Lebenslaufs bzw. der Strukturierung von Lebenszeit. Die Kindheits- und Jugendphase taucht dabei nicht erst seit jüngerer Zeit neu auf. Ariès weist darauf hin, dass das Bildungssystem heute die Kindheits- und Jugendphase nur formieren kann, nachdem es sich durch einige Stufen hindurch entwickelt hat.

Die erste Stufe beinhaltet, dass die Studenten im Bildungssystem mit einem differenzierten Status gekennzeichnet werden. Heute enthält das Bildungssystem den Elementarunterricht und den Hochschulunterricht, die zur Vermittlung von Allgemeinbildung sowie technische Fähigkeiten zum Erwerb beitragen. Alle Kinder und Jugendlichen müssen zur Schule gehen – allerdings sind die Schulen im Mittelalter nur ein religiöses Institut zur Ausbildung von Geistlichen. Es gibt weder Klasseneinteilung noch feste Regelungen, die vorgeben, wann man ins Bildungssystem eintreten soll. Das Studium stellt im Mittelalter keine Lebensnotwendigkeit dar, das Studium ist keine normale Periode im Lebenslauf. Im 15. Jahrhundert kommt es zu einer neuen Entwicklung im Bildungssystem, damals entstehen in Paris einige Kollegs. Diese Kollegs sind religiöse Einrichtungen und bieten Stipendien an. Am Anfang öffnen sich die Kollegs nur den wohlhabenden Familien, später aber auch Laien, adeligen, bürgerlichen oder einfacheren Familien. Familien können ihre Söhne in diese Stipendiatenkollegs schicken und die jungen Studenten sind verpflichtet in Pensionen oder Internaten zu wohnen. Am Kolleg müssen die Studenten nicht nur lernen, sondern auch strenge Regeln befolgen. Seither verfügt das Bildungssystem über die besondere Funktion junge Studenten in besonderer Weise zu betrachten und deren Lebensführung von der restlichen Gesellschaft zu trennen.

Von da an geht es nicht mehr nur darum, armen Studenten den Lebensunterhalt in einer Universitätsstadt zu sichern, sondern man nimmt sich darüber hinaus vor, sie zu einer Lebensführung zu zwingen, die sie vor weltlichen Versuchungen schützt, man unterwirft sie einem Gemeinschaftsleben, das vom Geist der religiösen Praktiken bestimmt ist und durch dauerhafte Statuten festgelegt wird. (Ebd.: 247)

[...] mit der Entstehung des Kolleges lässt sich auch erstmal eine ablehnende Haltung gegenüber der Vermischung der Altersstufen feststellen; von nun an wird man bestrebt sein, die Schüler von der Gesellschaft der Erwachsenen zu trennen, indem man sie einer auf ihren Status zugeschnittenen Disziplin unterwirft. (Ebd.: 246)

Trotz dieser Entwicklung gilt die Trennung der jungen Studenten von der äußeren Gesellschaft nur als eine grobe Unterscheidung von Status und bestimmten Arten der Lebensführung. Diese Unterscheidungsfunktion des Kollegs bezieht sich auf keine zeitlichen Faktoren wie etwa das Lebensalter, es geht zunächst nicht um das Verhältnis von Bildungssystem und Lebenszeit. Erst mit der **zweiten Entwicklungsstufe, der Einführung der Schulklasse**, kommen diese Faktoren zum Tragen.

Schon in der antiken Schule besteht die Einteilung in Klassen. Dort bleibt diese Einteilung aber lediglich ein oberflächlicher disziplinarischer Vorgang. Im 16. Jahrhundert nimmt die Wichtigkeit der Klasseneinteilung im Bildungssystem erst allmählich zu. Man hat bemerkt, dass sowohl die Fächer als auch die Schwierigkeitsgrade des Unterrichtsinhalts unterschieden werden sollen. Die Klasseneinteilung bezieht sich folglich auch auf verschiedene Grade der Schwierigkeit der Unterrichtsstufe. In niedrigeren Klassen ist der Unterrichtsinhalt einfacher und grundlegender, mit höheren Klassen nimmt das Lernpensum zu. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts ist die Klasseneinteilung schon zu einer grundlegenden Einrichtung des Bildungssystems geworden.

Die Klasseneinteilung als eine Entwicklungsstufe gilt im 16. Jahrhundert nur als Provisorium, es ist noch unklar, wie viele Klassen es geben sollte. Auch geht es dabei noch nicht um Lebenszeit. Erst im **17. und 18. Jahrhundert kommt es zur dritten, sehr entscheidenden Entwicklungsstufe im Zusammenhang mit der Erkenntnis, dass die Klasseinteilung mit dem Alter zusammenhängt**. Bis zum Anfang des 17. Jahrhunderts beruht die Klasseneinteilung noch auf Unterrichtsinhalten. Allmählich aber setzt sich dann die Idee durch, dass geistige Fähigkeiten vom Alter abhängen. Wer jung ist, verfügt über wenig Wissen und unzureichende Lebenserfahrung, um die Wissenschaften zu begreifen. Erst ab einem bestimmten Alter darf man ins Bildungssystem eintreten. Anfang des 19. Jahrhunderts setzt sich die Praxis durch, jede Klasse einer bestimmten Alterstufe entsprechen zu lassen.

Ariès geht davon aus, dass das Bildungssystem ausreichend die Kindheits- und Jugendphase eingrenzt. Über die oben erwähnten drei Stufen werden die jungen Menschen im Bildungssystem aufgrund ihres Lebensalters als Studenten betrachtet, deren Aufgabe nur Studium ist und deren Lebensführung von der Erwachsenenwelt getrennt werden muss. Aber die Wirkung des Bildungssystems auf den Lebenslauf ist hierbei noch beschränkt. Weil das Bildungssystem in dritter Entwicklungsstufe zwar die Studenten mit einem differenzierten Status bezeichnet und dieser Status mit dem Lebensalter zusammenhängt, gibt es aber weder definitive noch allgemeine identische Regeln in Bezug auf Fragen wie die des Einschulungsalters, der Einteilung der Klassenstufen und der Entsprechung von Lebensjahren und Schulklassen. Derlei Unklar-

heiten werden **durch die Begründung der Schulpflicht als vierter Entwicklungsphase des Bildungssystems** aufgelöst.

Im Zuge des sogenannten Neo-Institutionalismus wandelt sich die Sozialpolitik globaler Wohlfahrtsstaaten unter dem Eindruck gegenwärtiger Herausforderungen von einer traditionellen „reaktiven“ und „konsumptiven“ Sozialpolitik hin zu „präventiven“ und „aktivierenden“ (von Below, 2009: 132 ff.). Eine derartige „institutionelle Logik“ kennzeichnet das Bildungssystem als wichtige Institution – eine Institution von der erwartet wird, dass sie einerseits Humankapital und qualifizierte Arbeitskraft für die spätere erfolgreiche Teilnahme in modernen Wissensgesellschaften schafft und andererseits die soziale Ungleichheit, die auf den sozialen Hintergrund zurückgeht, verringert. Die Einführung der Schulpflicht in Preußen begründet sich aus militärischen und wirtschaftlichen Zielen. In der Folge wird in vielen Ländern unter Anführung verschiedenster Gründe die Schulpflicht als Grundlage des Bildungssystems eingeführt. Seit der Weimarer Republik wächst die Bildungsbeteiligung von Mädchen und Frauen im Rahmen der Reformschulbewegung. Der Eintritt ins Bildungssystem geschieht meist im Alter von 5 bis 7 Jahren. Die Bildungsexpansion, die seit den 1960er Jahren stattgefunden hat, führt zu einer Verlängerung der Bildungsphase und beinhaltet somit auch eine Ausweitung und Institutionalisierung der Kindheits- und Jugendphase. Es wird allgemein erwartet, dass der Mensch zwischen dem 20. und dem 25. Lebensjahr, spätestens jedoch bis zu seinem 40. Lebensjahr das Bildungssystem verlässt und am Erwerbsleben teilnimmt (Meulemann, 2001).

Bildungssysteme verfügen zwar in verschiedenen Bundesländern, in verschiedenen Staaten usw. über verschiedenen Formen. Aber zusammenfassend kann man feststellen, dass Bildungssysteme seit dem 18. Jahrhundert einige allgemeine Merkmale besitzen. So wird erstens die Bildungsphase aufgrund der Schulpflicht zu einer Phase, die alle Bürger durchleben. Zweitens wird die Bildungsphase als Kindheits- und Jugendphase betrachtet und von der Gesellschaft der Erwachsenen getrennt. Drittens beruht die Klasseneinteilung auf Alter und Lebenszeit. Folglich treten alle Menschen in der modernen Gesellschaft in etwa im gleichen Lebensjahr ins Bildungssystem ein. Dabei durchleben sie mit gleichem Status ein ähnlich langes Studium. Dem Lebenslauf wird vom Bildungssystem eine sozialstrukturelle, standardisierte Unterscheidungsgrenze zwischen Kindheits- und Jugendphase sowie der Erwachsenenphase beigegeben.

Wie auch die Kindheits- und Jugendphase, so kommt die Altersphase erst im Zuge der Modernisierung vor und stellt gleichfalls weniger eine entdeckte „biologische“, als vielmehr eine erfundene „soziale“ Periode des Lebenslaufs dar.

Laut Borscheid (1992) zeigen literarische Beschreibungen und theatralische Darstellungen des 16. und 17. Jahrhunderts ein Bild des alten Menschen als Bürde und Jammergestalt. Im Zuge des Aufbaus einer humaneren Gesellschaft und der sich durchsetzenden Aufklärung wird dem alten Mensch allmählich die Bedeutung sittlicher Vervollkommnung und geistiger Höherwertigkeit seiner Persönlichkeit zugestanden. Trotzdem gibt es lange Zeit keine Standards, welcher zeigen, wann ein Mensch als „alt“ gilt. Ein Mensch ist körperlich vielleicht zu alt, als dass noch für sich selbst sorgen könnte; auf subjektiver Ebene jedoch mag ihm das womöglich nicht so vorkommen. Umgekehrt fühlt sich ein anderer Mensch, möglicherweise mit 45 Jahren schon sehr alt. „Alter“ war zu jeder Zeit eine vieldeutige Begrifflichkeit und bezog sich selten nur auf den Lebenslauf.

Im 19. Jahrhundert hat sich die Situation wegen zwei neuer gesellschaftlicher Faktoren verändert.

Zum einen handelt es sich dabei um eine Verlängerung der Lebenserwartung. Aus Mangel an Nahrungsmitteln, qualifizierter medizinischer Versorgung, gesundheitlicher Aufklärung und guter Infrastruktur lag die Mortalität vor der Modernisierungsphase stets in einem hohen Bereich. Nur selten erreichen Menschen ein hohes Alter, wie wir es heute als normal empfinden. Der Tod ist ein Ereignis, das zufällig, jederzeit passieren kann. Wenn man bis zu seinem 80. Geburtstag noch lebt, so ist das mehr ein überraschendes Glück, als eine normale Lebenserfahrung. Aber seit der Industriellen Evolution erhöht sich die Lebenserwartung wegen eines Fortschrittes der Lebensbedingungen ganz erheblich. Der Tod kann freilich zwar noch zufällig auftreten; er wird aber mit der Erhöhung der Lebenserwartung vielmehr als einen chronologisch vorhersehbaren Lebensabschnitt betrachtet (Neugarten, & Daten, 1978: 183; Brose & Hildenbrand, 1988: 13; Kohli, 1990: 17). Alte Menschen stellen dementsprechend keine marginale Gruppe, sondern einen Normalfall dar und repräsentieren somit eine Phase, die alle Menschen mit hoher Wahrscheinlichkeit durchleben werden³⁵.

Zum anderen geht es um den Aufbau von neuen, institutionalisierten Formen der Altersversorgung. Insofern das Alter zu einer Lebensphase wird, welche die meisten Menschen noch durchleben können, verallgemeinern sich die Risiken des Alters. Die meisten Menschen können aufgrund einer Verlängerung der Lebenserwartung eine Lebensphase erreichen, in der ihnen aufgrund ihrer Alterung Gesundheitsprobleme und Arbeitsunfähigkeit begegnen. Die Risiken des Alters werden dann un-

³⁵ In Deutschland beträgt 1881-1890 der Anteil von Männern, die über 60 Jahre alt sind, nur 33,5%. Und auch nur 12,43 % der Männer erwarten, dass sie über 60 leben können. 1995-1997 leben 85,4% aller Männer noch mit über 60, und 18,48% der Männer erwarten, mit über 60 noch zu leben (Kohli, 2000: 11 ff.).

vermeidlich auch zu einem allgemeinen sozialen Problem. Zur Lösung dieses Problems wird eine Altersversorgung notwendig. Am Anfang der Entwicklung von Altersversorgung steht das Problem der Hinterbliebenen von Pfarrern, Staatsbeamten und Militärs. Im 19. Jahrhundert mehren sich jedoch die Versuche, eine Altersversorgung zu institutionalisieren. Diese Institutionalisierung beginnt 1854 in Preußen.

Für die Arbeiter, vor allem für die Fabrikarbeiter, wurde die soziale Sicherung der Bergarbeiter in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zum Vorbild. Die seit dem Mittelalter bekannte, aber nicht immer und überall praktizierte Knappschaftsversorgung bei Krankheit und Invalidität beruhte auf der Verpflichtung des Landesherrn, für die ihm direkt unterstellten Arbeiter in Notfällen aufzukommen. Die Knappschaft wurde 1854 in Preußen Träger einer öffentlichrechtlichen Arbeiterversicherung, die auch eine Invaliden- und damit eine Alterssicherung enthielt. (Borscheid, 1992: 57)

Die öffentlich-rechtliche Arbeitsversicherung entwickelt sich später zum Rentensystem. Das Rentensystem gewährleistet mit der Rentenversicherung die Finanzierung der Alten und ermöglicht eine Befreiung von den Zwängen der Erwerbstätigkeit. Die Schaffung eines Rentensystems bringt mit sich die Notwendigkeit von Eintrittskriterien. Dies führt zum Aufbau einer Regelaltersgrenze. Die Regelaltersgrenze entspricht einem bestimmten Lebensjahr, von dem an jemand Renten erhalten bzw. in den Ruhestand eintreten darf. Das heißt gleichzeitig, dass **die Altersphase des Lebenslaufs nicht als individueller biologischer Zustand verstanden wird, sondern als Regelaltersgrenze und folglich durch eine standardisierte soziale Zeitreferenz konstruiert wird**. Die Regelaltersgrenze ist in der preußischen Beamtenversorgung seit dem Jahre 1886 auf das 65. Lebensjahr festgesetzt, in der staatlichen Invaliden- und Altersversicherung der Arbeiter auf das 70. Lebensjahr (Ebd.: 58). Laut § 35, Sechstes Buch Sozialgesetzbuch (SGB VI) wird die Regelaltersgrenze in Deutschland zurzeit (2011) mit Vollendung des 67. Lebensjahres erreicht.

Im Vergleich zum Bildungssystem verfügt das Rentensystem über keine lange Entwicklungsgeschichte. Es ist eine relativ junge Institution, die erst mit der Modernisierung auftaucht. Vielmalige Grundgesetzänderungen bewirken eine Änderung der Regelaltersgrenze. In unterschiedlichen Ländern und bei unterschiedlichen Arten von Berufen gibt es verschiedene Rentensysteme, wobei die Regelaltersgrenzen auch über geringe Unterschiede verfügen. In der gesetzlichen Rentenversicherung bestehen komplizierte gesetzliche Regeln wie Zugangsfaktor und Wartezeit, auf die in diesem Rahmen nicht eingegangen werden soll. Dennoch **lässt das institutionalisierte Rentensystem durch die Regelaltersgrenze einen allgemein geltenden Erwartungs-**

rahmen entstehen. Dieser Erwartungsrahmen zeigt eine konkrete ideale Grenze an, welche die Altersphase als einen institutionalisierten Teil des Lebenslaufs von der Erwachsenenphase unterscheidet.

Mit Hilfe von Bildungs- und Rentensystem konstruiert die Institutionalisierung des Lebenslaufs eine konkret beschreibbare, standardisierte Struktur der Lebenszeit: Vor dem Absolvieren des Bildungssystems bzw. vor dem Eintritt ins Erwerbsleben (normalerweise auch vor dem 20. - 25., aber spätestens bis zum 40. Lebensjahr) wird die Lebensphase als Kindheits- und Jugendphase bezeichnet. In dieser Phase wird fleißiges Lernen erwartet. Nach der Bildungsphase setzt die Erwachsenenphase ein, die bis zum Ruhestand andauert. Während der Erwachsenenphase sollte man am Erwerbsleben teilnehmen, um das eigene Leben selbständig zu verantworten. Die Familiengründung ist dabei eine wichtige Aufgabe. Entsprechend der Regelaltersgrenze die heute in der BRD bei 67 Jahren liegt, darf man in den Ruhestand, also in die Altersphase eintreten. Man darf dann die Erwerbstätigkeit hinter sich lassen und wird vom Rentensystem versorgt. Die Institutionalisierung des Lebenslaufs bildet hierbei einen Erwartungsrahmen. Mit diesem Erwartungsrahmen kann man vorhersehend planen, wann im Laufe des Lebens welche Wendepunkte und Rollen durchlebt werden. Weiterhin können ebenso Vermutungen über den Lebenslauf anderer ausgesprochen werden. Somit kann geprüft werden, ob ein Lebenslauf sozialen Erwartungen entspricht, ob er also „normal“ ist: Daraus ergibt sich die „Normalbiographie“ (Kohli, 1988). Die eigene Biographie wird zwar vom Individuum je nach Lebenslauf konstruiert. Vor dem Hintergrund der Institutionalisierung des Lebenslaufs orientiert sich die Konstruktion der Biographie aber an einem gemeinsamen Modell, mit dem vorhergesehen werden kann, welche Wendepunkte und Lebensphasen und was für Tätigkeiten in verschiedenen Lebensphasen entscheidend sind. Zum Beispiel wird heute im 12. Lebensjahr bestimmt, dass jemand am Abitur teilnehmen sollte und danach muss entschieden werden, ob und an welcher Hochschule studiert werden soll. Daher ist die Institutionalisierung des Lebenslaufs als zweite Veränderungsphase der Lebenszeitstruktur zusehends nicht nur eine von außen gegebene Referenz, sondern auch eine vom Individuum selbst angestrebte Praxis.

3. Die De-Institutionalisierung des Lebenslaufs

Die Institutionalisierung des Lebenslaufs stellt eine standardisierte Struktur der Lebenszeit dar. Trotzdem bedeutet dies auf keinen Fall, dass der institutionalisierte Lebenslauf ein absoluter Zwang oder ein determiniertes Schicksal ist. Von einem Menschen wird in der Kindheits- und Jugendphase zwar erwartet, dass er ein Student anstatt ein Ehemann oder ein Arbeiter ist. Aber in Deutschland darf er laut Bürgerli-

chem Gesetzbuch (BGB) mit dem Erreichen der Volljährigkeit heiraten. Gemäß Jugendarbeitsschutzgesetz (JArbSchG) erwirbt man die Erlaubnis, nach Vollendung des 15. Lebensjahres unter bestimmten Bedingungen zu arbeiten. In der Erwachsenenphase kann man nicht zuletzt temporär das Erwerbsleben verlassen und am Ausbildungssystem teilnehmen, also wieder in die Lernphase eintreten. Das heißt der institutionalisierte Lebenslauf lässt noch Spielräume zu, wonach die Konstruktion der Biographie nicht komplett gesellschaftlichen Erwartungen entsprechen muss (vgl. Shanahan, 2000: 668).

Weil die Institutionalisierung des Lebenslaufs keine Zwangsbedingung ist, existiert in der Standardisierung der Lebenszeitstruktur von Anfang an die Möglichkeit der Flexibilisierung. In der Phase der Institutionalisierung des Lebenslaufs ist die Flexibilisierung lediglich ein latentes Merkmal. Allerdings merkt Kohli bei der Einführung seines Begriffs der „Institutionalisierung des Lebenslaufs“ an, dass die Flexibilisierung der Struktur der Lebenszeit allmählich nicht mehr nur ein latentes Phänomen darstellt. **In den letzten 50 Jahren wird die Flexibilisierung zu einer dominanten Tendenz. Diese Tendenz reicht aus, zu einer neuen, sich von der Institutionalisierung des Lebenslaufs unterscheidenden, dritten Phase der Veränderung der Struktur der Lebenszeit, nämlich zur Phase der „De-Institutionalisierung des Lebenslaufs“ überzuleiten**³⁶ (Kohli, 1985: 22 ff.).

Die De-Institutionalisierung des Lebenslaufs bedeutet nicht, dass die Struktur der Lebenszeit zerfällt. Wegen der Schulpflicht ist man bis heute noch gezwungen, zu einem bestimmten Zeitpunkt des Lebenslaufs ins Bildungssystem eintreten. Renten kann man unmöglich in der Kindheits- und Jugendphase beziehen. Obwohl die Tendenz zur De-Institutionalisierung des Lebenslaufs besteht, existiert die standardisierte Zeitstruktur weiterhin. Der Lebenslauf wird heute vom Bildungs- und Rentensystem dreigliedrig unterteilt. **Das Hauptcharakteristikum einer De-Institutionalisierung des Lebenslaufs besteht darin, dass immer mehr Menschen von der Normalbiographie abweichenden Entscheidungen treffen, wenn sie mit Wendepunkten des Lebenslaufs konfrontiert werden. Die Geltung des Erwartungsrahmens, die von den entsprechenden gesellschaftlichen Institutionen gegeben wird, ist zunehmend schwächer.**

Die Institutionalisierung des Lebenslaufs wird von vielfältigen Faktoren wie der Verzeitlichung des Lebens, außerdem Individualisierung und wirtschaftlichem Wandel bewirkt. Obgleich eine De-Institutionalisierung des Lebenslaufs möglicherweise von

³⁶ Ähnlich wie „Institutionalisierung des Lebenslaufs“ geht die Rede von einer „De-Institutionalisierung des Lebenslaufs“ auf Kohli zurück und wird in der Lebenslaufforschung allgemein verwendet. In der vorliegenden Arbeit kann dieser Begriff aber auch als „Flexibilisierung der Struktur der Lebenszeit“ verstanden werden.

vielen Faktoren herrührt, so wird **die Veränderung der kapitalistischen Wirtschaftsform vom Fordismus hin zum Postfordismus allgemein als die entscheidende Ursache bezeichnet** (Kohli, 2003: 530). Im vierten Kapitel dieser Arbeit werden Fordismus bzw. Postfordismus sowie der Einfluss des Postfordismus auf die alltägliche Zeitstruktur analysiert. Dennoch besteht solch eine Beeinflussung nicht nur auf Ebene der Alltagszeit. Die Struktur der Lebenszeit verfügt aufgrund postfordistischer Strömungen ebenfalls über eine Veränderungstendenz. Diese Veränderungstendenz ergibt sich ebenso wie die Veränderung der Zeitstruktur des Alltags aus einem zentralen Merkmal des Postfordismus, der „Flexibilisierung“.

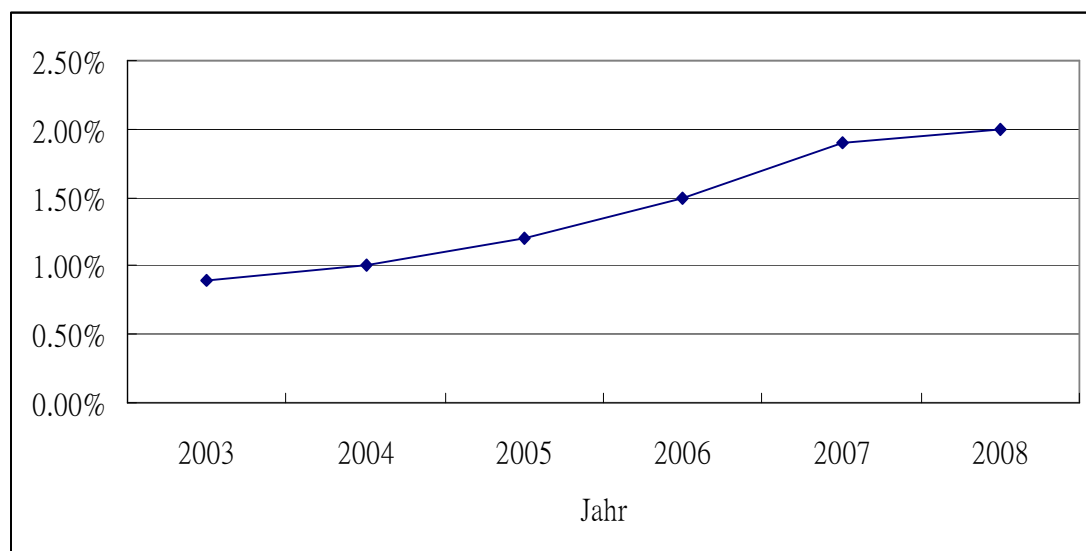
Im Gegensatz zum Fordismus orientiert sich der Postfordismus an flexibler Spezialisierung. Diese wirtschaftliche Veränderung strebt nach Innovation und steter Erneuerung der Produkte. Dabei spielt die flexible Disposition von Arbeitskraft eine immer größere Rolle.

Bei der flexiblen Disposition von Arbeitskraft liegt der Schwerpunkt darauf, dass Betriebe je nach der Schwankung von Marktbedürfnissen Arbeitskraft disponieren können. Die Entgrenzung der Arbeitszeit ist dementsprechend ein typisches Merkmal, welches im vierten Kapitel bereits ausführlich diskutiert worden ist. Durch die Entgrenzung der Arbeitszeit können Unternehmer die Arbeitskraft von der auftragsarmen Zeit zur Spitzenzeit verschieben, sodass sie keine überflüssige Arbeitskraft während der auftragsarmen Zeit kaufen und ohne das zusätzliche Kosten die Arbeitszeit während der Spitzenzeit verlängern könnte. Bei der Entgrenzung der Arbeitszeit geht es nur um die flexible Bewegung zuvor schon erworbener Arbeitskraft. **Außer der Entgrenzung der Arbeitszeit kann der Kauf von Arbeitskraft selbst auch flexibilisiert werden.** Das heißt, die Unternehmer kaufen die Arbeitskraft, wenn sie brachen; aber sie versuchen zur flexiblen Disposition auch ohne Verantwortung das Arbeitsverhältnis zu kündigen, wenn sie die Arbeitskraft nicht brauchen. **Das führt schließlich zu einem flexiblen, so genanntem atypischen Arbeitsverhältnis.**

Die Teilzeitarbeit ist eine typische Art des atypischen Arbeitsverhältnisses. Im Kapitel IV wird gezeigt, dass sich die Anzahl der Teilzeitbeschäftigten ununterbrochen vergrößert. In den letzten Jahren beträgt der Anteil der Teilzeitbeschäftigten unter allen Beschäftigten sogar über ein Fünftel. Außer der Teilzeitarbeit gilt die „Leiharbeit“, die auch als „Arbeitnehmerüberlassung“ oder „Zeitarbeit“ bezeichnet wird, als ein extremer Typus (Voß, 1993). Unter Leiharbeit versteht man *„Tätigkeiten im Rahmen von Firmen, die Arbeitskräfte an andere Betriebe auf Zeit vermieten“* (Ebd.: 87 f.). Leiharbeit taucht erstmals gegen Ende der 1960er Jahre auf. Um einen Mindestschutz für den Leiharbeitnehmer zu gewährleisten, wird das „Arbeitnehmerüberlassungsgesetz“ (AÜG) im Jahr 1972 begründet, wobei die Leiharbeit richtiggehend

institutionalisiert wird (Oschmiansky, 2010). Am Anfang bestehen noch einige Beschränkungen im AÜG, wie die drei monatige Überlassungshöchstdauer und das Wiedereinstellungsverbot. Diese Beschränkung wird jedoch Schritt für Schritt aufgelöst. Eine gesetzliche Neuregelung der Leiharbeit im Jahr 2003 lockert die Beschränkungen in sehr großem Maße. Durch diese gesetzliche Neuregelung gibt es z.B. keine Überlassungshöchstdauer mehr und kein Verbot der Wiedereinstellung. Daher nimmt die Anzahl der Leiharbeiter bzw. der Anteil von Leiharbeit immer stärker zu (Weinkopf & Vanselow, 2008). Von 2003 bis 2008 hat sich der Anteil der Leiharbeit deutlich verdoppelt (siehe Abb. 16).

Abb. 16 Der Anteil von Leiharbeitern an der Zahl der Gesamtbeschäftigten 2003-2008



Quelle: Eigene Darstellung nach Hans-Böckler-Stiftung 2009

Obwohl atypische Arbeitsverhältnisse in der heutigen Gesellschaft noch eine relative Minderheit darstellen, ist deren Wachstum unleugbar. Das Wachstum atypischer Arbeitsverhältnisse spiegelt nicht nur empirisch die Flexibilisierung der Disposition von Arbeitskraft, sondern auch die Tendenz, dass immer mehr Menschen ihren Beruf nicht mehr lebenslang ausüben. Mit anderen Worten sind zunehmend mehr Menschen von dem Risiko betroffen, mit hoher Frequenz den Job wechseln zu müssen oder sogar der Arbeitslosigkeit zu begegnen. Daraus ergibt sich eine von Ulrich Beck als „Generalisierung von Beschäftigungsunsicherheiten“ bezeichnete Gesamtsituation (Beck, 1986: 227 ff) und **eben diese Generalisierung von Beschäftigungs-**

unsicherheiten verändert den Lebenslauf von einer institutionalisierten Normalbiographie hin zu einer allgemein instabilen, de-institutionalisierten Struktur (vgl. Mayer et al., 2010).

Sowohl in der Kindheits- und Jugendphase, der Erwachsenenphase, wie auch der Altersphase stellt sich die De-Institutionalisierung des Lebenslaufs als ein offensichtliches Phänomen dar.

In Bezug auf die Kindheits- und Jugendphase ist die Verlängerung der Bildungsphase bemerkenswert.

Obwohl die Institutionalisierung des Bildungssystems in verschiedenen Ländern aus verschiedenen Gründen zum Vorschein kommt, wird allgemein akzeptiert, dass es einen engen Zusammenhang zwischen der Bildungsphase und dem danach folgenden Erwerbsleben gibt (Allmendinger, 1989). Das Bildungssystem ist eine wichtige Institution zu Fachausbildung und Qualifikation. Zu einem gewissen Grad gilt das Bildungssystem als „Lager der Arbeitskraft“ (Barnhouse-Walters, 1984). Vor dem Postfordismus, also insbesondere in der fordistischen Gesellschaft, strebt man nach standardisierter Massenproduktion und Massenkonsumption. Dabei verlangt die Erwerbstätigkeit eine Fachkompetenz. Vor diesem Hintergrund ist es von Belang, dass man im Bildungssystem Fachkompetenz gewinnt. Auf Basis dieser Fachkompetenz kann der Absolvent in der Erwerbsphase einen Beruf lebenslang, also bis zum Ruhestand ausüben. Eine Fachkompetenz im Bildungssystem zu lernen, dann am Arbeitsmarkt zu beteiligen, einen Beruf zu wählen sowie auszuüben und schließlich in den Ruhestand einzutreten, stellen sich somit als Merkmale eines institutionalisierten Lebenslaufes bzw. einer Normalbiographie dar.

Nach dem Auftauchen des Postfordismus üben allerdings immer mehr Menschen keinen lebenslangen Beruf mehr aus. Stattdessen werden sie mit hohen Risiken konfrontiert, die aus Job-Wechseln und Arbeitslosigkeit resultieren. Um diese Risiken zu reduzieren, also um Wettbewerbsvorteile auf dem Arbeitsmarkt zu gewinnen, erscheint es angesichts der Generalisierung von Beschäftigungsunsicherheiten von zunehmend größerer Bedeutung zu sein, über höhere berufliche Qualifikation zu verfügen und ununterbrochen verändertes Fachwissen zu erlernen. Daher stellt sich die Investition in Bildungs- und Ausbildungszeit als relevant dar, wobei sich im Hinblick auf diese Investition zwei mögliche Richtlinien anbieten (vgl. Tippelt, 2006). Das ist einmal eine Verlängerung der Studienzeit um die Qualifikationen zu steigern, die vor dem Erwerbsleben erlangt werden. Die Verlängerung der Studienzeit bedeutet dennoch nicht, dass die Zeit bis zur Beschäftigung auch verzögert wird. Während der Studienzeit kann man zudem einer Teilzeitbeschäftigung nachgehen. Damit aber wird

die Erosion von Normalarbeitsverhältnissen vorangetrieben (vgl. Weil & Lauterbach, 2009). Eine andere Möglichkeit bietet die Weiterbildung im Erwerbsleben. Die Generalisierung von Beschäftigungsunsicherheiten geht zum Teil auf die ständige Aktualisierung vieler Techniken in der Wissensgesellschaft zurück. Viele Menschen sehen sich deshalb gezwungen an Weiterbildungen teilzunehmen, wobei sie aktualisierte Fachkompetenzen erwerben oder einen beruflichen Neuanfang versuchen können (Hillmert, 2009; Schmidt, 2009).

Empirische Untersuchungen von Lauterbach und Sacher (2001) zeigen über einen Vergleich von vier Geburtskohorten deutlich eine Tendenz zur Verlängerung der Bildungsphase (siehe Abb. 17). Nur 14% Kohorte der zwischen 1935 und 1940 geborenen 15 bis 26 jährigen möchte im Bildungssystem verbleiben und 64% der Männer dieser Kohorte von Geburtsjahrgängen sind im Alter von 15-26 bereits vollzeitbeschäftigt. Der Anteil in der Kohorte der Geburtsjahrgänge von 1945-1950 ist ganz ähnlich. Aber der Anteil der Kohorte, die zwischen 1955-1960 geboren wird und im Bildungssystem verbleiben möchte, liegt schon bei 30% . Der Anteil der letzten Kohorte erhöht sich weiter und der Anteil an Männern, die zwischen ihrem 15. und 26. Lebensjahr vollbeschäftigt sind, sinkt tendenziell³⁷.

Diese Tendenz der Verlängerung der Bildungszeit führt zu einem sozialen Phänomen: Viele Menschen treten zwar laut Normalbiographie in ihrem 20.-25. Lebensjahr in den Arbeitsmarkt ein. Gleichzeitig aber gibt es viele – und immer mehr – Menschen, die über 30 Jahre alt sind und im Bildungssystem verbleiben oder erneut an Weiterbildungen teilnehmen. Dieses heute zunehmend evidentere Phänomen wird mit Schlagworten wie „aging child“ (Watkins et al., 1987), „verlängerte(r) Jugend im dritten Lebensjahrzehnt“ (Meulemann & Wiese, 1989; zit. nach Nittel, 2007: 326) oder „lange(r) Moratorienzeiten der Jugendphase“ (Alheit, 1990) beschrieben.

Neben der Verlängerung der Bildungszeit stellt sich die Teilnahme an Weiterbildungen im Erwerbsleben in der längerfristigen Betrachtung durchaus als signifikante Tendenz dar. Empirischen Daten vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) beweisen, dass im Jahr 1979 nur 10 %, aber im Jahr 2007 schon fast ein Drittel aller 19-64 jährigen Beschäftigten an beruflichen Weiterbildungen teilgenommen haben (siehe Abb. 18).

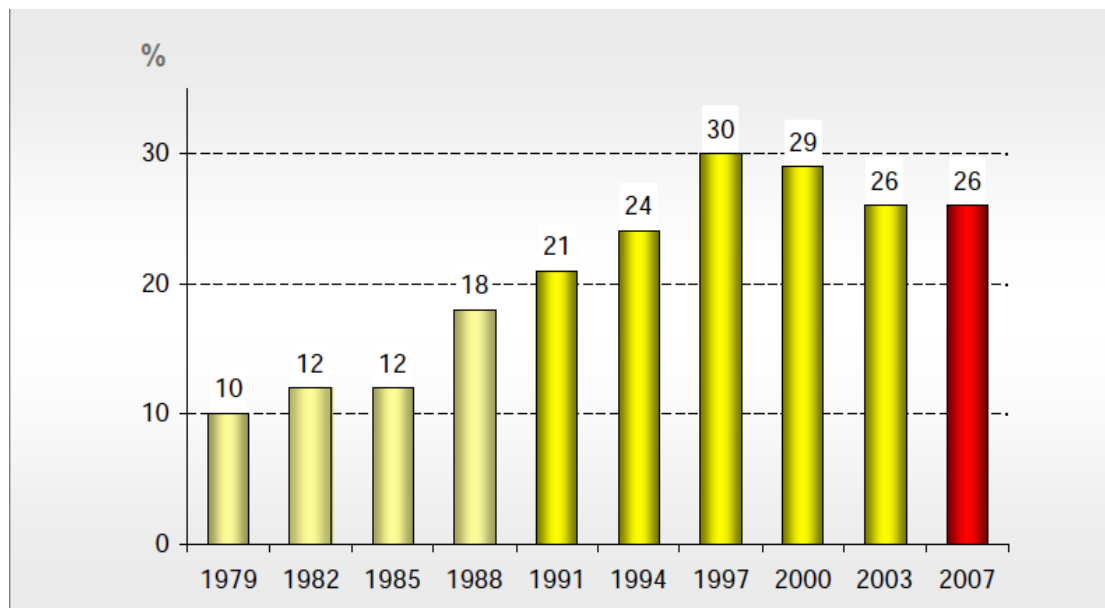
³⁷ In den USA gibt es auch eine ähnliche Tendenz. Siehe Buchmann, 1989.

Abb. 17 Zeitlicher Anteil verschiedener Tätigkeiten beim Erwerbseinstieg (15. bis 26. Lebensjahr) – Zeilenprozente, gerundet

| Kohorte | Schule/ Studium | Ausbildung | Vollzeit | Teilzeit | Arbeits- losigkeit | Hausmann/ Hausfrau |
|---------|--------------------|------------|----------|----------|-----------------------|-----------------------|
| | Männer | | | | | |
| 1935–40 | 14 | 21 | 64 | 1 | / | / |
| 1945–50 | 19 | 24 | 56 | 1 | / | / |
| 1955–60 | 30 | 20 | 48 | 1 | 1 | / |
| 1965–70 | 35 | 23 | 40 | / | 2 | / |
| | Frauen | | | | | |
| 1935–40 | 8 | 14 | 56 | 4 | / | 18 |
| 1945–50 | 14 | 15 | 49 | 4 | / | 18 |
| 1955–60 | 24 | 16 | 44 | 3 | 1 | 12 |
| 1965–70 | 30 | 20 | 40 | 3 | 2 | 5 |

Quelle: Lauterbach & Sacher, 2001: 272

Abb. 18 Teilnahme an beruflicher Weiterbildung 1979-2007. Basis: alle 19-64 Jährigen.



Quelle: BMBF, 2007

Sowohl die Verlängerung der Bildungszeit, wie auch Teilnahme an beruflicher Weiterbildung spiegeln klar, dass **das Bildungssystem tendenziell nicht mehr deutlich zwischen Kindheits-, Jugend- und die Erwachsenenphase unterscheidet.**

Nach dem 30. Lebensjahr verbleiben immer Menschen im Bildungssystem, können dabei aber nur Teilzeitbeschäftigung anstatt Vollzeitbeschäftigungen nachgehen. Gleichzeitig nehmen immer mehr Beschäftigte an beruflichen Weiterbildungen teil.

Neben der Tatsache, dass die Grenze zwischen Kindheits-, Jugend- und Erwachsenenphase immer weiter verschwimmt, existiert die De-Institutionalisierung auch **im Bereich der Erwachsenenphase** selbst.

Die Normalbiographie der Erwachsenenphase lässt sich als Sequenz der folgenden Ereignisse darstellen: Studienabschluss, Eintritt in den Arbeitsmarkt, Eheschließung und Kindererziehung. Der Eintritt in den Arbeitsmarkt erfolgt vor der Eheschließung; auf die Eheschließung folgt die Kindererziehung. Der Eintritt in den Arbeitsmarkt verfügt über Priorität, weil er finanzielle Unabhängigkeit bedeutet – die Basis einer Familiengründung (Buchmann, 1989: 100). Aber sobald diese Basis aufgrund der Generalisierung von Beschäftigungsunsicherheiten bedroht wird, beginnt auch die Normalbiographie der Erwachsenenphase zu zerbrechen, was wiederum eine De-Institutionalisierung des Lebenslaufs verursacht.

Eine Veränderung der Familienform wird dabei besonders auffällig. Der Vorstellung eines institutionalisierten Lebenslaufes zufolge tritt man nach dem Studienabschluss sofort in den Arbeitsmarkt ein, während er zugleich heiratet bzw. eine Familie gründet. Die Eheschließung wird aber heute verzögert. Dabei spielt die Generalisierung von Beschäftigungsunsicherheiten eine entscheidende Rolle, denn sie lässt die Menschen eine stabile finanzielle Basis häufig nicht mehr unmittelbar erreichen können (Buchmann, 1989; Blossfeld & Jaenichen, 1993; Klein et al., 2002). Während das Zusammenleben und die gemeinsame Kindererziehung mitunter schon bestehen, erfolgt die Eheschließung oft erst viel später. Die nichteheliche Lebensgemeinschaft mit gemeinsamer Kindererziehung verbreitet sich tendenziell stark seit den 1970er Jahren.

Außerdem nehmen heute fast alle Frauen an der Bildungsexpansion teil und beteiligen sich aktiver am Arbeitsmarkt. Immer mehr Frauen konzentrieren sich zunächst eher auf Erwerbsarbeit als auf Familiengründung und Kindererziehung. Zudem kann eine instabile finanzielle Basis, die von der Generalisierung von Beschäftigungsunsicherheiten herrührt, den Kinderwunsch auch im großen Maße reduzieren³⁸. Davon kommt folglich die „späte erste Mutterschaft“ – noch im Jahr 1970 beträgt das durchschnittliche Alter bei der ersten Geburt 23,1 Jahre. 2003 sind die Mütter bei der ersten Geburt aber schon durchschnittlich 29,4 Jahre alt (Herlyn & Krüger, 2003).

³⁸ Eine Fragebogen basierte Untersuchung weist im Jahr 2010 darauf hin, dass 63% aller Befragten eine mangelnde solide finanzielle Basis als primären Grund für ihren verzögerten Kinderwunsch anführen. Siehe <http://www.eltern.de/components/webdocs/pdf/gesamt-studie-zgf-forsa.pdf>, S. 75. [Stand 2011-02-14]

Immer mehr Mütter bei der Erstgeburt sind älter als 30 oder sogar 35 Jahre (Herlyn & Krüger, 2000). Das heute prägende soziale Phänomen, der Rückgang der Geburtenrate, hängt vermutlich eng damit zusammen.

Vor diesem Hintergrund besteht zunehmend weniger Sicherheit, was die einzelnen Schritte der Familiengründung betrifft (nach herkömmlichem Verständnis: Eheschließung → Zusammenleben → Kindererziehung). Man kann bereits zusammenleben, Kinder erziehen, dann erst heiraten; kann außerdem aber auch zuerst Kinder haben und ohne Eheschließung zusammenleben. Der Rückgang der Geburtenrate zeugt davon, dass man auch heiraten oder zusammenleben kann, ohne Kinder zu haben. Darüber hinaus führt die zunehmende Häufigkeit von Scheidungen und Wiederverheiratungen zu Lebensformen, die es mancherorts nahe legen, von „Familie“ nicht mehr im Singular, sondern im Plural von „Familien“ zu sprechen (Kohli, 2003: 533 f.). Die „normale“ und „komplette“ Familiengründung ist hierbei immer unplanbarer (Elzinga & Liefbroer, 2007). Obwohl die Familiengründung noch heute einen wichtigen Schritt innerhalb der Erwachsenenphase darstellt, wird es zunehmend allgemein akzeptiert, dass Entscheidungen im Zusammenhang mit der Familiengründung abweichend vom Erwartungsrahmen bzw. von der Normalbiographie getroffen werden. **Dabei verfügt der Lebenslauf innerhalb der Tendenz zur De-Institutionalisierung über immer größere Möglichkeiten der Asynchronizität von Normalbiographie und dem eigenen vom Erwartungsrahmen abweichenden Lebenslauf.** Im 30. Lebensjahr haben einige Menschen vielleicht schon geheiratet, **während** eine wachsende Zahl von Menschen nichtehelich zusammenlebt oder bereits Kinder hat. Die Flexibilisierung der Disposition von Arbeitskraft führt offensichtlich auch zu einer Flexibilisierung des Lebenslaufs während der Erwachsenenphase.

In Bezug auf die Altersphase bedeutet „De-Institutionalisierung“ die zunehmende Variabilität des Eintritts in den Ruhestand. Ein Beispiel dafür ist die Alterung der Gesellschaft: Unter der Alterung der Gesellschaft versteht man zunächst, dass der Anteil der Alten mit dem Rückgang der Geburtenrate in einer Gesellschaft immer weiter steigt. Genauso kann damit aber auch gemeint sein, dass das Renteneintrittsalter immer weiter sinkt (early exit), weshalb das Erwerbsleben immer kürzer wird und der Ruhestand einen immer größeren Teil des Lebenslaufs besetzt. Die letzte Bedeutung hängt mit der De-Institutionalisierung des Lebenslaufs zusammen (Vgl. Vroom, 2004).

Die Altersphase wird durch das Rentensystem gekennzeichnet. Wer Rente bezieht darf nicht nebenher einer regulären Erwerbstätigkeit nachgehen. Der Ruhestand wird nicht verordnet, man kann diese Form sozialer Absicherung in Anspruch nehmen. Man wird nicht gezwungen seine Erwerbstätigkeit sofort aufzugeben, sobald man das

Renteneintrittsalter erreicht. Trotzdem existiert im Rentensystem des institutionalisierten Lebenslaufes noch einen deutlicher Unterscheidungspunkt: Vor dem Renteneintrittsjahr muss man noch im Arbeitsmarkt verbleiben, weil man noch nicht zu den „Alten“ gehört.

Die Generalisierung von Beschäftigungsunsicherheiten allerdings bedeutet, dass man im Laufe seines Erwerbslebens mit immer größerer Wahrscheinlichkeit mit einem Berufswechsel und ggf. auch mit Arbeitslosigkeit konfrontiert wird. Das Arbeitslosigkeitsrisiko ist gerade in der Lebensmitte besonders hoch. Im Vergleich dazu ist der Ruhestand ein sichererer Zustand, denn dort muss man sich nicht mehr um Arbeit und Einkommen sorgen. Dies führt dazu, dass Menschen so früh wie möglich in den Ruhestand eintreten möchten, um Beschäftigungsunsicherheiten zu vermeiden (Schulz, 2002). Diesbezüglich kommt auch ein weiteres soziales Phänomen zum Vorschein: Wer das Renteneintrittsalter erreicht möchte mitunter schon vorzeitig das Erwerbsleben verlassen und von der Arbeitslosenversicherung leben. Dann kann man direkt in den Ruhestand eintreten, sobald man das Renteneintrittsjahr erreicht (Kohli & Rein, 1991). Das heißt **die Altersphase verfrüht sich und geht in die Erwachsenenphase über. Die Grenze zwischen der Erwachsenen- und der Altersphase wird flexibilisiert.** Wenn es in einer Gesellschaft immer mehr Altersgruppen gibt, die von sozialen Sicherungssystemen abhängen, bedeutet es, dass der erwerbstätigen Bevölkerung eine größere finanzielle Bürde aufgetragen wird, was die Rentenzahlungen betrifft. Es ist denkbar, dass zukünftige soziale Konflikte in gewisser Hinsicht auch auf einen Ressourcenkampf zwischen den Generationen zurückzuführen sein werden (Johnson et al., 1989). Eine wichtige Aufgabe heutiger sozialpolitischer Maßnahmen besteht darin, die finanzielle Bürde der Gesellschaft hinsichtlich ihrer Renten zu erleichtern (Schulz, 2002: 94). Eine Erhöhung des Renteneintrittsalters stellt dabei einen möglichen Lösungsansatz dar. Die Bundesregierung Deutschlands hat das Renteneintrittsalter 2008 von 65 auf 67 Jahre angehoben. Diese Erhöhung erfolgt ab 2012 in monatlichen Schritten. Ob die Erhöhung des Renteneintrittsalters hilfreich ist, ist heutzutage noch umstritten. Aber das Rentensystem spielt zusehend nicht mehr eine Rolle, bei der wie früher die Erwachsenenphase und die Altersphase deutlich unterschieden werden.

4. Zwischenfazit

Die Veränderung der alltäglichen Zeitstruktur ist das Thema des vierten Kapitels. Demnach können zwei Ebenen der Zeitstruktur unterschieden werden – Alltag und Lebenszeit. Dennoch ist der Alltag nur eine Ebene der Zeitstruktur und die hängt eng mit der Lebenszeit zusammen. Wenn soziale Geschwindigkeit auf einer „Veränderung

der Zeitstruktur in der Moderne“ (Hartmut Rosa) beruht, sollte man nicht nur die Struktur der Alltagszeit, sondern auch die der Lebenszeit berücksichtigen. Nach der Diskussion über die Zeitstruktur des Alltags wird die strukturelle Veränderung der Lebenszeit daher in diesem Kapitel untersucht.

Die Lebenszeit wird oft zuerst als biologischer Veränderungsprozess bezeichnet, von der Geburt über Wachstum und Alterung bis hin zum Tode. Wann etwas getan werden darf oder über was für einen Status man verfügt, geht allerdings nicht auf biologische, sondern auf soziale Faktoren zurück. Innerhalb dieser sozialen Faktoren lassen sich zwei Dimensionen unterscheiden. Zum einen geht es um gesellschaftliche Institutionen, welche die Lebenszeit über soziale Zeiteinheiten, wie die des Lebensjahres in unterschiedliche Phasen unterteilen. Je nach dem, in welcher der verschiedenen Lebensphasen man sich befindet, verfügt man über unterschiedliche Statusarten und entsprechende Rechte sowie Verpflichtungen. Dabei entsteht eine äußerliche Zeitreferenz, welche die Lebenszeit vorhersehbar erscheinen lässt. Trotzdem ist dieselbe Zeitreferenz keineswegs eine Zwangsbedingung, sondern vielmehr ein Erwartungsrahmen. Zu anderer Dimension kann man anhand des Erwartungsrahmens seine Lebenszeit planen. Somit wird die eigene Biographie vom Individuum selbst konstruiert. Aufgrund dieser zwei Dimensionen verfügt die Lebenszeit nicht nur über einen biologischen Veränderungsprozess, sondern auch über soziale Strukturiertheit. Die Lebenszeit, bei der soziale Strukturiertheit existiert, wird als Lebenslauf definiert und beispielsweise von der biologischen Lebenszeit unterschieden. Hierbei kann aufbauend auf der soziologischen Lebenslaufforschung die Struktur der Lebenszeit beschrieben werden.

Historisch gesehen sind drei Veränderungsphasen einer Struktur der Lebenszeit zu unterscheiden.

Die erste Phase gilt als „Lebenslauf ohne Zeit“, welche vor der Modernisierung besteht. Beim „Lebenslauf ohne Zeit“ wird das Leben meist bloß als Gegenbegriff zum Tod betrachtet und wenig mit Zeit verbunden. In dieser Phase verfügt der Lebenslauf daher über wenig soziale Strukturiertheit.

Im Zuge der Modernisierung kommt es zur zweiten Phase, der so genannten „Institutionalisierung des Lebenslaufs“ oder „Standardisierung der Struktur der Lebenszeit“. In dieser Phase werden zwei entscheidende Institutionen begründet, das Bildungs- und das Rentensystem. Das Bildungssystem grenzt mit der Schulpflicht die Kindheits- und Jugendphase von der Erwachsenenphase ab; das Rentensystem unterscheidet über die Regelaltersgrenze die Erwachsenenphase von der Altersphase. Die standardisierte Dreiteilung des Lebenslaufs wird gleichzeitig dadurch realisiert, dass

der dreiteilige Lebenslauf zu einem Erwartungsrahmen wird und die Menschen aufgrund dieses Erwartungsrahmens ihre eigene Normalbiographie praktisch erst konstruieren. Durch die Institutionen, die dem Lebenslauf eine dreigeteilte Struktur verleihen und die Konstruktion der Normalbiographie lässt sich die standardisierte Struktur der Lebenszeit konkret beschreiben: Vor dem Absolvieren des Bildungssystems bzw. vor dem Eintritt ins Erwerbsleben (normalerweise vor dem 20. bis 25. Lebensjahr, am spätestens bis zum 40. Lebensjahr) ist die Rede von der Kindheits- und Jugendphase. Im Anschluss an die Bildungsphase und bis zum Ruhestand besteht die Erwachsenenphase. Mit dem Erreichen einer Regelaltersgrenze (heute liegt diese Grenze auf dem 67. Lebensjahr) darf man in den Ruhestand, also in die Altersphase eintreten.

In den letzten 50 Jahren verändert sich die Struktur der Lebenszeit von der Phase der Institutionalisierung des Lebenslaufs zur neuen Phase einer De-Institutionalisierung des Lebenslaufs bzw. einer Flexibilisierung der Struktur der Lebenszeit. Bei der De-Institutionalisierung des Lebenslaufs gilt die Veränderungen der Wirtschaftsform, d.h. auf einer Transformation zum Postfordismus, als einen bedeutsamen – zwar nicht der einzige – Faktor. Der Postfordismus bewirkt mit seinem Hauptcharakteristikum der flexibilisierten Disposition von Arbeitskraft die Generalisierung von Beschäftigungsunsicherheiten. Bei der Generalisierung von Beschäftigungsunsicherheiten kommt zugleich das hohe Risiko von Job-Wechsel und Arbeitslosigkeit zum Vorschein. Deshalb gibt es immer mehr Menschen, die später das Bildungssystem verlassen, mit großer Wahrscheinlichkeit an beruflichen Weiterbildungen teilnehmen und so früh wie möglich in den Ruhestand eintreten. Infolge des beruflichen Risikos weichen immer mehr Familiengründungen von einer früher bestehenden „Normalform“ ab. Vor diesem Hintergrund wird die Struktur der Lebenszeit im Zuge der De-Institutionalisierung tendenziell entgrenzt. Man kann immer schwerer urteilen, ob ein 30-Jähriger Mensch ein Student oder ein Beschäftigter, ob er ledig oder verheiratet ist bzw. ob ein 65-jähriger Mensch schon in den Ruhestand eingetreten ist oder nicht. Hierbei besteht eine immer größere Wahrscheinlichkeit der Asynchronizität von Normalbiographie und dem von ihr abweichenden Lebenslauf.

Obwohl Alltags- und Lebenszeit zwei unterschiedliche Ebenen sind, informiert die historische Prüfung, dass sowohl die Struktur der Alltagszeit, als auch die der Lebenszeit von einer Veränderung betroffen sind. Das soll heißen, dass die gesamte Entwicklung der Zeitstruktur in den letzten 50 Jahren im Rahmen der Durchsetzung des Postfordismus von einer Phase der Standardisierung hin zur Flexibilisierung führt. Eine solche Veränderung der Zeitstruktur – dies soll hier wiederholt werden – bedeutet nicht, dass unterschiedliche Veränderungsphasen nacheinander folgen und das ein

altes Muster einfach durch ein neues ersetzt wird. Die standardisierte Zeitstruktur verschwindet nicht, sondern stellt zugleich die Grundlage einer flexibilisierten Zeitstruktur dar. Diese flexibilisierte Zeitstruktur bedeutet keineswegs eine absolute Neuheit der letzten 50 Jahre. Seit Beginn der Standardisierung der Zeitstruktur hat sie bereits in latenter Form existiert. Entscheidend bei der Veränderung der Zeitstruktur ist, dass die flexibilisierte Zeitstruktur sich tendenziell zu einem signifikanten sozialen Phänomen entwickelt. **Die Veränderung der Zeitstruktur beinhaltet daher eine Tendenz, wonach die flexibilisierte Zeitstruktur – die auf einer standardisierten Zeitstruktur basiert – von einem latenten Zustand ausgehend an Signifikanz zunimmt.**

Im Zuge dieser Tendenz verändert sich unweigerlich auch die Form der sozialen Zeit. Wie im vierten Kapitel und am Anfang dieses Kapitels erwähnt, verwendet man zunehmend den Begriff „Geschwindigkeit“, um das soziale Leben oder Tendenzen gesellschaftlicher Entwicklung zu beschreiben. Eine Skizze der Veränderung der Zeitstruktur von Kapitel IV und V zeigt schließlich, dass die Flexibilisierung zur Asynchronizität führt. Das bedeutet **soziale Zeit verfügt mit der Veränderung der Zeitstruktur über eine Verallgemeinerungstendenz der Asynchronizität vom zeitlichen Standard und dessen Abweichung. Daher gewinnt die soziale Geschwindigkeit als eine Zeitform zunehmend an Bedeutung.**

Allerdings genügt es keineswegs, mit dieser vorläufigen Konklusion zu schließen, weil hier einige Fragen offen bleiben, die noch vertiefend zur Diskussion gestellt werden müssen. Was für Formen nimmt die soziale Zeit in unterschiedlichen Zeitstrukturen an? Wie verändert sich soziale Zeit bei der Veränderung der Zeitstruktur? Warum bringt der zeitliche Formwandel eine immer signifikantere Asynchronizität mit sich, so dass die soziale Zeit bei der Flexibilisierung der Zeitstruktur zur sozialen Geschwindigkeit wird? Und wichtiger: Über welche wesentlichen Eigenschaften verfügt dabei die Zeitform in der flexibilisierten Zeitstruktur, auf der ganz wesentlich die Genese der sozialen Geschwindigkeit beruht?

Diese Fragen beziehen sich direkt auf die Analyse der sozialen Geschwindigkeit. Nachdem die Veränderung der Zeitstruktur im vierten und fünften Kapitel ausführlich und konkret geschildert wird, besteht eine ausreichende Basis, um im nächsten Kapitel in ähnlicher Weise die Eigenschaften der sozialen Zeit im Zusammenhang mit unterschiedlichen Phasen der Veränderung der Zeitstruktur zu analysieren und schließlich die Genese der sozialen Geschwindigkeit zu diskutieren.

Teil III

Eigenschaften und Kon-
sequenzen von sozialer
Geschwindigkeit

Kapitel VI

Eigenschaften sozialer Geschwindigkeit

Spätestens mit Paul Virilio wird Geschwindigkeit zu einem eminent sozialwissenschaftlichen Thema. Bei Hartmut Rosa entwickelt sich die Geschwindigkeit zu einer soziologischen Kernfrage. Seither bezeichnet der Begriff nicht mehr nur physikalische Aspekte, etwa um ein natürliches Phänomen zu beschreiben. Folglich kann ‚Geschwindigkeit‘ auch Merkmale der Gesellschaft beschreiben, stellt also ebenso ein soziales Phänomen dar. Am Anfang wird Geschwindigkeit meist noch als Resultat technologischer Ursachen betrachtet. In den letzten Jahren aber ist die Diskussion vor allem in der deutschen Soziologie weniger auf einen technologischen Determinismus beschränkt. Viele Soziologen oder soziologisch inspirierte Sozialwissenschaftler wie Lübke, Koselleck, Rammstedt, Rosa usw. versuchen Geschwindigkeit als ein soziales Phänomen zu charakterisieren. In ihren Theorien beleuchten sie den bedeutsamen Zusammenhang zwischen sozialer Geschwindigkeit, Zeit und einer Veränderung der Zeitstruktur als Basis der Genese sozialer Geschwindigkeit.³⁹

Diese soziologische Dimension leistet einen großen Beitrag zum Verständnis von Geschwindigkeit. Nachdem die Debatte sich in den letzten Jahren von technikdeterministischen Tendenzen befreit hat, erfolgt ein großer Fortschritt. So bereichern heute soziologische Aspekte und neue theoretische Erklärungen unser Verständnis sozialer Geschwindigkeit, gleichzeitig schließen sich weitere Problem- bzw. Fragekomplexe an. Oft ergibt sich dabei folgendes Problem: Eine Theorie sozialer Geschwindigkeit sollte sich durch die Beschreibung und Erklärung sozialer Phänomene auszeichnen. Die bisher erläuterten zusammenhängenden Ansätze sind aber erstaunlicherweise nach wie vor ausschließlich theoretische Behauptungen, die kaum auf einer empirischen Beobachtung der Gesellschaft beruhen⁴⁰. Mangels empirischer Grundlage fehlt es diesen Theorien der sozialen Geschwindigkeit an Überzeugungskraft. Denn in den meisten Fällen vermögen sie nicht zu zeigen, aus welchen erfahrbaren sozialen Phänomenen sich die theoretischen Begrifflichkeiten ergeben und mit welchem Sachverhalten die

³⁹ Im Folgenden bedeutet „Zeit“ jeweils „soziale Zeit“ – „Geschwindigkeit“ und „soziale Geschwindigkeit“ werden daher auch synonym verwendet.

⁴⁰ Das Problem ist auch von Rosa in präziser Form aufgezeigt worden. Trotzdem bekennt Rosa selbst, dass er das Problem gleichfalls nicht in der Lage ist, dieses Problem vollständig umgehen zu können. Siehe Rosa, 2005, z.B. S. 178, 195, 209.

Begriffe korrespondieren. Folglich sind diese Theorien ebenfalls oft schwer empirisch zu überprüfen.

Das Problem geht vermutlich darauf zurück, dass Begriffe wie „Zeit“ bzw. „Zeitstruktur“, welche als unausweichlicher Ausgangspunkt einer Analyse sozialer Geschwindigkeit gelten, fälschlicherweise lediglich als metaphysische Abstraktionen oder physikalische Phänomene angesehen werden. Schon vor langer Zeit weisen Sorokin und Merton (1937) auf dieses Problem hin. Nichtsdestotrotz wird das Problem in Erörterungen über soziale Geschwindigkeit weder bemerkt noch vermieden. Solange „Zeit“ und „Zeitstruktur“ noch in einer Art empirischer Gegenstandslosigkeit verharren, ist die Theorie der sozialen Geschwindigkeit nicht im Stande ihre Mängel zu beseitigen.

Diesbezüglich wird Zeit im Kapitel III zuerst als das Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure definiert. Durch solche Definition wird eine epistemologische Basis der Soziologie der Zeit und der Geschwindigkeit, die als eine bestimmte Form der Zeit bezeichnet wird, festgelegt. Soziale Zeit umfasst dann nicht mehr nur gegenstandslose Behauptungen, sondern eine Dimension von Handlungen bzw. Formen der Lebensführung, die qua soziologischer Forschungsmethoden empirisch untersucht werden können. Es wird eine Einbettung in die Zeitstruktur als gesellschaftlichem Hintergrund vollzogen. Beobachtet man die Zeitstruktur zuerst mit Hilfe der soziologisierten Zeitdefinition empirisch, kann eine Theorie sozialer Zeit bzw. sozialer Geschwindigkeit mit ihrem Sachverhalt – der Gesellschaft – korrespondieren.

Das ist der Grund, warum die Zeitstruktur in zwei Kapiteln (dem vierten und dem fünften) skizziert wird, bevor die soziale Geschwindigkeit in diesem Kapitel vertiefend diskutiert wird. Ausgehend von empirischen Skizzen der Zeitstruktur analysiert dieses Kapitel die Eigenschaften sozialer Geschwindigkeit auf theoretischem Wege. Im Folgenden wird argumentiert, dass sich die Zeitform in der von Standardisierung zur Flexibilisierung veränderten Zeitstruktur von „Chronos“ zum „Kairos“ transformiert. Diese Transformation ist hauptsächlich auf die Veränderung von drei Eigenschaften der Zeitform zurückzuführen: 1. Von der „Chronologisierung der Zeit“ zur „Kairologisierung der Zeit“, 2. von der „allgemeinen Synchronisation“ zur „situierter Vergleichzeitigung“ und 3. von der „Temporalisierung des Unfalls“ zur „Normalisierung des Risikos“. Eben die Zeitform des Kairos bezeichnet eine signifikante soziale Geschwindigkeit in der heutigen Gesellschaft. Das heißt, die Zeitform des Kairos charakterisiert wegen „Kairologisierung der Zeit“, „Vergleichzeitigung“ und „Normalisierung des Risikos“ eine Gesellschaftssituation, in der es eine Asynchronizität zwischen Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure innerhalb einer Vergleichskategorie gibt.

Eine Diskussion über die Form und die entsprechenden Eigenschaften von Zeit in der standardisierten Zeitstruktur soll die Beobachtungen anführen. Eigenschaften und Form von Zeit in der standardisierten Zeitstruktur können als Vorläufer der sozialen Geschwindigkeit in der flexibilisierten Zeitstruktur angesehen werden. Danach folgt die Analyse sozialer Geschwindigkeit in der flexibilisierten Zeitstruktur. Dabei werden die Eigenschaften sozialer Geschwindigkeit durch den Vergleich der Zeitform des Chronos auf der einen und der des Kairos auf der anderen Seite hervorgehoben.

1. Die Zeitform des Chronos und der latente Zustand sozialer Geschwindigkeit in der standardisierten Zeitstruktur

Die soziale Zeit beschreibt das Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure. Um die Erhaltung der Interdependenzgeflechte von Handlungen verschiedener Akteure auf Dauer zu ermöglichen, wird eine Zeitstruktur eingeführt, welche soziale Zeit institutionalisiert. Dabei kann man auch sagen, dass sich ‚Zeit‘ auf die Koordination von Handlungen verschiedener Akteure bezieht und ‚Zeitstruktur‘ die Art und Weise der Koordination bestimmt. Aufgrund dieser Möglichkeiten werden die Handlungen verschiedener Akteure jeweils mit gleichen Prinzipien koordiniert. Durch die jeweils gleichen Prinzipien können Interdependenzgeflechte von Handlungen verschiedener Akteure mit einem einheitlichen Begriff gekennzeichnet werden. **Die Koordinationsprinzipien von Handlungen verschiedener Akteure, die von einer bestimmten Zeitstruktur herrühren, werden als „Eigenschaften der sozialen Zeit (bzw. der sozialen Geschwindigkeit)“ bezeichnet. Der einheitliche Begriff, der die unter gleichen Prinzipien zeitlich koordinierten Handlungen verschiedener Akteure kennzeichnet, ist hier als „Form der sozialen Zeit“ zu definieren.** Die Zeitstruktur bezeichnet die Institutionen der sozialen Zeit, die einerseits Einfluss auf die Arten der Lebensführung nehmen, andererseits erst über konkrete Lebensführung realisiert und verkörpert werden. Die Zeitform und deren Eigenschaften beziehen sich auf die Logik des sozialen Handelns und der Interaktion unter der entsprechenden Zeitstruktur.

Bis heute kann die Zeitstruktur grob über drei Veränderungsphasen verstanden werden, dabei werden die Phase vor der Standardisierung, die der Standardisierung und schließlich die der Flexibilisierung unterschieden.

In der Phase vor der Standardisierung, also in der Phase der „natürlichen Zeit-

struktur“ bzw. des „Lebenslaufs ohne Zeit“, ist ‚Zeit‘ vielleicht in Bereichen wie Physik und Philosophie von Bedeutung, aber diese physikalische bzw. philosophische Zeitkonzeptionen spielen im alltäglichen sozialen Leben kaum eine Rolle. Das alltägliche soziale Leben hängt hauptsächlich vom natürlichen Rhythmus ab. Die Koordination von Handlungen verschiedener Akteure muss mit Phänomenen oder Ereignissen der Natur korrespondieren. Außer dem Kalender existiert kein präzises symbolisches System künstlicher Zeitreferenz. Selbst der Kalender steht weniger in direktem Verhältnis zum alltäglichen sozialen Leben. Wenn man fragt „Wann gehen wir nach Hause?“, lautet die Antwort z.B. „Sobald die Sonne untergeht“. Die Frage „Wann gilt ein Mensch als ‚alt‘?“ kann womöglich beantwortet werden mit „Wenn er nicht länger fähig ist, für sich selbst zu sorgen“. Mangels einer sozialen Zeitstruktur besteht keine von der Natur unabhängige Zeitreferenz, die eine Koordination wie „15 Uhr“ oder „Renteneintrittsalter“ ermöglicht. Im alltäglichen sozialen Leben besteht früher kein einheitlicher Formbegriff „Zeit“, Zeit ist allenfalls eine Nebenerscheinung der Natur. Alltägliches soziales Leben verfügt kaum über eine Dimension sozialer Zeit. Zeit verfügt vor der Standardisierung der Zeitstruktur weder über eigene Eigenschaften noch über einheitliche Form. Sie ist, was ihren jetzigen Zustand verglichen mit späteren betrifft, noch ungeformt (Borscheid, 2004: 17 f.; Thrift, 1990: 107 f.).

Im Zuge der Standardisierung der Zeitstruktur ändert sich die Situation. In der standardisierten Zeitstruktur entsteht eine standardisierte Zeitreferenz. Dabei wird Zeit als Abfolge oder Ablauf von Zahlen und daher auch als eine messbare sowie fließende Form unabhängig von der Natur dargestellt (vgl. Mukerjee, 1990). Diese Form der Zeit kann vielleicht mit dem einheitlichen Begriff „Chronos“ beschrieben werden. **„Chronos“ beschreibt damit die Hauptzeitform der standardisierten Zeitstruktur.**

„Chronos“ (Χρόνος) stammt aus dem Altgriechischen und bildet den Wortstamm vielgebrauchter Begrifflichkeiten, wie z.B. Chronik, Chronograph oder Chronometer. Chronos bezeichnet zuerst eine Form der kontinuierlich fließenden sowie messbaren Zeit (Jaques, 1990; Rämö, 1999). Dennoch sollte der Schwerpunkt nicht nur darin bestehen, wie diese Form der Zeit dargestellt wird, sondern auch darin, wie Menschen mit solcher Form ihre Handlungen koordinieren. Während die Zeitform des Chronos bei der Standardisierung der Zeitstruktur entsteht, hängen die sozialen Handlungen allmählich nicht mehr von natürlichen Zuständen und Ereignissen, sondern von einer quantitativen standardisierten Zeitreferenz ab. Zum Beispiel bestimmt man heute vermutlich hauptsächlich nicht infolge des Sonnenstands, sondern aufgrund der Uhr- und Kalenderzeit einen Termin. Demzufolge charakterisiert der Chronos nicht nur eine Darstellungsform der Zeit, sondern bezeichnet vielmehr die bestimmten Prinzipien des Handelns und der Interaktion in der standardisierten Zeitstruktur. Aber der Chro-

nos als eine Zeitform existiert nicht a priori, sie taucht im Zuge der Standardisierung der Zeitstruktur erst auf. Gleichfalls setzt sie vermutlich einige genetische Faktoren voraus, sodass Menschen ihre Handlungen nicht mehr in Abhängigkeit von natürlichen Zuständen und Ereignissen, sondern mit Hilfe einer quantitativen standardisierten Zeitreferenz koordinieren. Im Hinblick darauf **sollte der Chronos über eine Eigenschaft verfügen, aufgrund derer Handeln und Interaktion auf der quantitativen standardisierten Zeitreferenz beruhen und weshalb die Zeit folglich zu einer Form des Chronos wird.** Diese Eigenschaft des Chronos wird hier einfach als „**Chronologisierung der Zeit**“ bezeichnet. Umgekehrt heißt das auch, dass der Chronos die Konsequenz der Chronologisierung der Zeit ist.

1.1. Chronologisierung der Zeit

Hierbei besteht offenbar die Frage, wie Zeit chronologisiert wird. Wie oben erwähnt beruht die Handlungskoordination in der Zeitform des Chronos auf einer quantitativen standardisierten Zeitreferenz. Wenn man die Weise der Handlungskoordination in der standardisierten Zeitstruktur mit der in der Zeitstruktur vor Standardisierung vergleicht, vermag man zumindest auf drei genetischen Faktoren der Chronologisierung der Zeit hinzuweisen.

Zuerst geht es darum, dass **das Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure von der Abhängigkeit von natürlichen Zuständen und Ereignissen befreit wird.** In der mechanisch-solidarischen, einfacheren Gesellschaft sind sowohl das individuelle Leben als auch der kollektive Lebensrhythmus eng mit einer lokalen Naturumwelt verbunden. Im Zuge sozialer Differenzierung und steigender sozialer Komplexität entkoppeln sich Handlungen und Interaktionen allmählich von der Natur. Sie entsprechen nicht länger natürlichen Phänomenen oder Ereignissen, sondern lassen sich auf soziale Prozesse zurückführen. Die Öffnungszeit eines Ladens ist unabhängig von Wetter und Jahreszeit; das Einschulungsalter wird nicht über einen individuellen physischen Wachstumszustand bestimmt. Das Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure steht dabei in keinem Zusammenhang mit natürlichen Zuständen und Ereignissen.

Anschließend **wird das Geschehen als eine Einheit betrachtet und diese Einheit korrespondiert mit einem bestimmten Zeitpunkt, der vom Zeitmessinstrument quantitativ gezeigt wird.** Während der Standardisierung der Zeitstruktur entwickelt man ein standardisiertes, symbolisches sowie quantitatives System als eine Referenz zur Koordination. Dann verfügt das Verflechtungsgeschehen über einen vom Zeitmessinstrument quantitativ dargestellten Zeitpunkt. Wenn z.B. ein Baby geboren

ist, so ist es definitiv zu einem Zeitpunkt geboren, der vom Zeitmessinstrument quantitativ dargestellt wird. Es kann nicht sein bzw. ist unmöglich, dass die Geburt sich außerhalb dessen vollzieht, was die Uhr zu zeigen vermag. Ist das Baby um 15 Uhr geboren, ist es nur um 15 Uhr geboren. Das Baby ist unmöglich um 15 Uhr, aber gleichzeitig auch um 13 Uhr oder um 19 Uhr geboren.

Die vereinheitlichende Perspektive auf unterschiedliches Geschehen durch quantitative Zeitmessung hebt gleichzeitig einen Sachverhalt hervor: Ursprünglich verwenden Menschen das quantitative symbolische System als Referenz, um ihre Handlungen zu koordinieren; dennoch wird das Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure schließlich von diesem System dominiert. Daher wird jedes Geschehen zwangsläufig mit einem bestimmten quantitativen Zeitpunkt verbunden, als ob das Geschehen selbstredend zu diesem quantitativen Zeitpunkt gehört. Hier sei die Geburt als Beispiel angeführt. Geburt ist ein Vorgang, der auch ohne Uhr geschehen kann. Aber um das neugeborene Leben in die menschlichen Interdependenzgeflechte einzubetten, sucht man während oder nach der Geburt einen entsprechenden Zeitpunkt (Geburtsanzeige). Das bedeutet, der quantitative Zeitpunkt der Geburt geht auf das Geschehen der Geburt zurück. Aber wegen der Dominanz des quantitativen symbolischen Systems der Zeitreferenz spricht man nur vom „Zeitpunkt der Geburt des Babys (15 Uhr)“, anstatt zu sagen „der Zeitpunkt der Geburt dieses Babys ist die Geburt“. Weiterhin kann die Frage „Wann ist das Baby geboren?“ mit „Es ist um 15 Uhr geboren“ beantwortet werden, ohne für die weitere Frage „Aber wann ist 15 Uhr?“ zu sorgen.

Die Unabhängigkeit des Geschehens von der Natur und die vereinheitlichende Perspektive auf unterschiedliches Geschehen durch quantitative Zeitmessung ermöglichen schließlich, alle Geschehnisse nacheinander gereiht und dann sequenziell zu verketteten. Ein Geschehen soll sich aus zahlreichen Handlungen zusammensetzen, jedes Handeln basiert auf komplizierten Interdependenzgeflechten. Das bedeutet, ein Geschehen verfügt in der Tat über einen komplexen genetischen Kontext. Aber insofern ein Geschehen als eine Einheit gekennzeichnet und mit einem entsprechenden quantitativen Zeitpunkt verbunden wird, können alle Geschehnisse sequenziell eingeordnet werden, womit nacheinander folgende Geschehnisse zu einer linearen Reihenfolge werden. Das heißt, der komplexe Kontext des Geschehens wird dabei ausgeschlossen. Ein Geschehen wird ausschließlich für einen Gliederpunkt der linearen Reihenfolge erachtet. Weiterhin stellt sich diese Reihenfolge als eine Logik von „Vorher—Jetzt—Nachher“ bzw. „Vergangenheit—Gegenwart—Zukunft“ dar (vgl. Bergmann, 1981). Vergangenheit (Vorher) geschieht vor der Gegenwart (Jetzt) und der Zukunft (Nachher). Gegenwart besteht zwischen Vergangenheit und Zukunft, Zukunft

folgt auf Vergangenheit und die Gegenwart. Das Geschehen im Abschnitt „Vorher/Vergangenheit“ wird als „es ist schon geschehen“ bestimmt; im Abschnitt „Jetzt/Gegenwart“ bedeutet es schlicht „es geschieht“; im Abschnitt „Nachher/Zukunft“ wird das Ereignis als „es geschieht noch nicht“ beschrieben. Die Abschnitte bleiben nicht stabil, sondern fließen ineinander. Nachher/Zukunft wird zu Jetzt/Gegenwart, und dann zu Vorher/Vergangenheit. Aufgrund der fließenden Reihenfolge wird jedem Geschehen eine temporale und kausale Beziehung gegeben. Damit befreit sich das Geschehen zwar von der Natur, es wird dennoch zugleich in eine nacheinander folgende, temporale Beziehung gesetzt.

Der Ausdruck „Zeit“ verweist also auf dieses „In-Beziehung-Setzen“ von Positionen oder Abschnitten zweier oder mehrerer kontinuierlich bewegter Geschehensabläufe. (Elias, 1984: VXII)

Die Aussage, dass die Geschehnisse durch „In-Beziehung-Setzen“ zu Geschehensabläufen und daher auch zur sogenannten ‚Zeit‘ werden, bedeutet eigentlich, dass ein von der Natur unabhängiges sowie vereinheitlichtes Geschehen auf einen entsprechenden quantitativen Zeitpunkt reduziert wird und alle Geschehnisse bzw. quantitative Zeitpunkte sequenziell verkettet werden. Daher verweist ‚Zeit‘ – oder genauer gesagt, ‚chronologisierte Zeit‘ – nicht nur auf „In-Beziehung-Setzen“ von Positionen oder Abschnitten der Geschehensabläufe, sondern sie stellt sich auch als eine chronologische Zeitkette dar. Hierbei **gilt die sequenzielle Verkettung von vereinheitlichten Geschehnissen als dritter Faktor der Chronologisierung von Zeit**. Chronologisierung wird nicht zuletzt zum dominierenden Prinzip der Handlungskoordination (vgl. Giddens 1984, 134ff).

1.2. Allgemeine Synchronisation sowie zeitpolitische Probleme in der Zeitform des Chronos

Im Zuge der standardisierten Zeitstruktur bringt die Chronologisierung der Zeit eine besondere Art und Weise der Koordination von Handlungen mit sich. Dadurch kann ein Zeitpunkt wie „15 Uhr“ festgelegt werden und es gibt nicht zuletzt auch die Möglichkeit, Handlungen zu koordinieren. Trotzdem reicht Chronologisierung der Zeit im Zuge der hohen Differenzierung moderner Gesellschaften nicht mehr aus. Auf der Mikroebene wird das individuelle Leben komplizierter, weil es in zunehmend umfassende Interdependenzgeflechte eingebettet ist. Beispielsweise ist das heutige alltägliche Leben voll von Elektrogeräten, jeder Mensch ist auf Stromlieferungen aus Kraftwerken angewiesen. Wasser kommt nicht aus dem Bach, sondern von der Was-

serversorgung. Ohne Handy und Internet ist das Leben vermutlich sehr unbequem, weshalb Telekommunikationsunternehmen eine große Rolle spielen. Auf der Makroebene gilt die heutige Gesellschaft als eine Weltgesellschaft, dies betrifft die Bereiche Wirtschaft, Politik, Kommunikation, Verkehr, Ökologie usw. Viele Orte hängen auf globaler Ebene eng zusammen, die Reichweite der Handlungskoordination weitet sich aus. Vor diesem Hintergrund tauchen immer mehr Bedürfnisse der Handlungskoordination auf. Aber die Gesellschaft verfügt gleichzeitig auch über eine präzedenzlose Komplexität. Die Handlungskoordination ist gleichfalls immer anspruchsvoller.

In Hinsicht darauf braucht man nicht nur eine standardisierte Zeitreferenz und ein auf der standardisierten Zeitreferenz beruhendes Prinzip der Handlungskoordination, nämlich die oben erwähnte „Chronologisierung der Zeit“, sondern auch einen Mechanismus, die Wahrscheinlichkeit der Handlungskoordination angesichts sozialer Komplexität zu erhöhen. Demzufolge gibt es einen zur Erhöhung dieser Wahrscheinlichkeit beitragenden Sachverhalt bei der Standardisierung der Zeitstruktur, sodass man neben der Chronologisierung der Zeit noch ein temporales Dispositionsmodell von Handlungen wie z.B. das Arbeitszeitgesetz einsetzt, welches alle Menschen in Erwartung befolgen sollen. Dieser Sachverhalt bewirkt dann die zweite Eigenschaft der Zeitform des Chronos, die in der vorliegenden Arbeit als „**allgemeine Synchronisation**“ bezeichnet wird.

Allgemeine Synchronisation bedeutet, dass alle Menschen auf Basis eines gemeinsamen temporalen Modells, das auf Chronologisierung der Zeit beruht, ihre Handlungen disponieren. Das gemeinsame temporale Dispositionsmodell von Handlungen ist kein umfassender, absoluter Zwang, aber verfügt hinsichtlich der Dimensionen von Gesetz und Regel über bestimmte Restriktionen und ruft daher einen umfassenden Erwartungsrahmen des Handelns hervor. Dabei wird der Mensch nicht nur in die Lage versetzt zu wissen, was zu tun ist, sondern es wird auch ein Erwartungsrahmen angelegt, der über die Tätigkeiten anderer informiert. Wenn ich um 15 Uhr am Dienstag arbeite, kann ich vermuten, dass die meisten anderen Menschen zu dieser Zeit auch arbeiten. Der 25. Dezember gilt für mich als ein Feiertag und ich darf erwarten, dass die anderen Menschen an diesem Tag ebenfalls frei haben. Ausnahmen gehören in der standardisierten Zeitstruktur zu einer spezifischen Routine und sind daher erwartbar. Zum Beispiel ist Weihnachten ein Feiertag, nichtsdestotrotz darf erwartet werden, dass Angehörige von Feuerwehr und Polizei arbeiten. Ein Zeitpunkt stellt aufgrund allgemeiner Synchronisation für alle Menschen eine gemeinsame Referenz für ihr Handeln dar. 12 Uhr ist mitunter nicht einfach nur ein Zeitpunkt, sondern beinhaltet auch eine Erwartung zum Mittagessen und der Abend des 24. Dezembers gilt als Zeitpunkt, den Familien zusammen begehen sollten.

In diesem Zusammenhang kommen zwei Konsequenzen zum Vorschein. Einerseits werden synchrone Interdependenzgeflechte von Handlungen in der standardisierten Zeitstruktur gefestigt. **Die Verfestigung der synchronen Interdependenzgeflechte von Handlungen** geht auf Gesetze, Regeln sowie kulturelle Erwartungsrahmen, also auf gesellschaftliche Zeitinstitutionen zurück, welche konkrete Zeitgrenzen bilden. Sie trägt dazu bei, dass verschiedene Akteure trotz hoher sozialer Komplexität ihre Handlungen leichter koordinieren können. Damit verfügt der Veranstalter ohne vorherige Vereinbarungen mit jedem Teilnehmer über das Wissen, wann ein Konzert stattfinden sollte (z.B. abends statt morgens). Synchrone Interdependenzgeflechte lassen erahnen, dass die meisten Menschen den Abend für ein Konzert präferieren. Eine Verkehrsmanagementzentrale vermag mit Hilfe allgemeiner Synchronisation die regelmäßigen Schwankungen in den Verkehrszeiten einzuschätzen, wobei ein reibungsloser Verkehrsfluss durch die Regulierung des Signalzeitplans der Ampel steuerbar ist⁴¹.

Neben diesem Beitrag verfügen synchrone Interdependenzgeflechte von Handlungen gleichzeitig auch über **stärkere Exklusivität und größere innere Restriktionen**. Exklusivität bedeutet, dass Menschen, die nicht mit einem gemeinsamen temporalen Dispositionsmodell von Handlungen umgehen können, von den Geflechten der Unterstützung von Handlungen ausgeschlossen werden. Wenn ein Mensch z.B. in der Mitternacht Lebensmittel einkaufen möchte, ist dieser Einkauf vermutlich schwierig zu realisieren, weil aufgrund eines gemeinsamen temporalen Dispositionsmodells von Handlungen die Läden zu Mitternacht normalerweise geschlossen sind.

Dessen ungeachtet bestehen Probleme möglicherweise ebenfalls noch, selbst wenn Menschen ihr Leben unter dem gemeinsamen temporalen Dispositionsmodell von Handlungen zu führen vermögen. Das temporale Dispositionsmodell von Handlungen bewirkt einen Erwartungsrahmen, den alle Menschen befolgen sollen. Dieses Modell verfügt nichtsdestotrotz für unterschiedliche Menschen über unterschiedliche Bedeutungen. Diesen Menschen gibt ein gemeinsames temporales Dispositionsmodell möglicherweise Unterstützung in ihren Handlungen. Umgekehrt verursacht dieses Modell für andere Menschen möglicherweise Unterdrückung und stellt sich daher bloß als große innere Restriktionen der synchronen Interdependenzgeflechte von Handlungen dar. Menschen lieben natürlich ein gemeinsames temporales Dispositionsmodell von Handlungen, welches für sie selbst vorteilhaft ist. Daher rührt vermutlich ein Problem, welches sich in der Frage äußert: Wer hat das Recht dieses Modell zu bestimmen, wer muss es nur passiv befolgen? Das Problem, das offenbar zum Be-

⁴¹ Für den gesamten Bereich des Verkehrs vgl. oben, siehe den betreffenden Exkurs der vorliegenden Arbeit.

reich der Zeitpolitik gehört, besteht im Rahmen der standardisierten Zeitstruktur insbesondere im Bereich der Arbeitszeit.

Wie im vierten Kapitel erwähnt hängen die gesellschaftlichen Zeitinstitutionen, die das gemeinsame temporale Dispositionsmodell von Handlungen bilden, bei der Standardisierung der Zeitstruktur in großen Maßen mit dem Auftauchen des industriellen Kapitalismus zusammen. Um den Mehrwert von Arbeitern auszubeuten und um die Arbeiter miteinander sowie mit der Operationszeit der Maschine zu synchronisieren, versuchen die Kapitalisten die Arbeitszeit zu bestimmen und die Arbeitszeit möglichst zu verlängern. Arbeitszeit ist ohne Zweifel eine Form des gemeinsamen temporalen Dispositionsmodells von Handlungen. Die Regeln im Zusammenhang mit der Arbeitszeit werden sogar als ein entscheidendes Element der Gestaltung der alltäglichen Zeitstruktur angesehen. Jedoch bedeutet die verlängerte Arbeitszeit für Arbeiter offensichtlich weniger Unterstützung als vielmehr Ausbeutung. Demnach kämpfen Arbeiter um synchronisierte, wiederaneignete Freizeit und gegen lange oder sogar ausbeutende Arbeitszeiten. Dabei stellt sich das zeitpolitische Problem als ein Konflikt dar. Bei diesem Konflikt geht es im Wesentlichen weder nur um die Dauer der Arbeits- oder Freizeit, noch um die Frage, ob Freizeit wirklich Freiheit bedeutet – sondern darum, dass verschiedene Gruppen (verschiedene Klassen) um die Macht zur Begründung eines gemeinsamen temporalen Dispositionsmodells von Handlungen oder kurzum – um Zeitmacht kämpfen. Die Arbeitszeit gilt dabei als das signifikante Kampffeld (vgl. Seifert, 2006). **Folglich ist das zeitpolitische Problem des Chronos in der standardisierten Zeitstruktur auf einen Klassenkampf zwischen Kapitalisten und Arbeitern um Zeitmacht zurückzuführen.**

Vor diesem Hintergrund liegt das zeitpolitische Problem des Chronos darin, wie man ein gerechteres – wenngleich unmöglich „absolut gerechtes“ – gemeinsames temporales Dispositionsmodell von Handlungen insbesondere in der Kategorie der Arbeitszeit bildet. Trotzdem wird Arbeitszeitpolitik als das zeitpolitische Problem des Chronos im weiteren Verlauf dieses Kapitels aufgrund zwei wesentlicher Faktoren nicht weiter vertieft. Einerseits wird die Arbeitszeitpolitik schon lange Zeit diskutiert und es gibt bereits viele ausgezeichnete Forschungsergebnisse, deutliche Lösungsvorschläge und wirksame Praxisorientierung. Die soziale Bewegung zur Arbeitszeitverkürzung kann hier beispielhaft angeführt werden⁴². Andererseits liegt der Fokus der vorliegenden Arbeit hauptsächlich auf der sozialen Geschwindigkeit unter besonderer Berücksichtigung einer flexibilisierten Zeitstruktur und derer zeitpolitischen Probleme. Wie im vierten Kapitel klar argumentiert wird, vermag die Arbeitszeitverkürzung bei der Veränderung der Zeitstruktur zunehmend weniger zu einer Lösung

⁴² Vgl. Kapitel IV, 2.

des Problems beitragen, weil sich die zeitpolitischen Probleme im Zuge der Flexibilisierung der Zeitstruktur bzw. des Auftauchens der sozialen Geschwindigkeit verändern. Die Frage der vorliegenden Arbeit soll deswegen lauten, wie sich das zeitpolitische Problem während der Veränderung der Zeitstruktur verändert. Diese Frage wird im Abschnitt über die Genese der signifikanten sozialen Geschwindigkeit vertieft.

Bei der Standardisierung der Zeitstruktur stellt sich die Zeit wegen der Chronologisierung als eine chronologische Zeitkette dar. Aufgrund der Chronologisierung der Zeit wird ein gemeinsames temporales Dispositionsmodell von Handlungen begründet. Dieses Modell führt zu einem Erwartungsrahmen des Handelns und folglich auch zu einer allgemeinen Synchronisation. Allerdings ist diese Synchronisation nicht absolut, sondern nur allgemein, weil das gemeinsame temporale Dispositionsmodell von Handlungen trotz bestimmter Restriktionen nicht zwanghaft ist. Nicht alle Menschen führen auf der Grundlage eines gemeinsamen temporalen Dispositionsmodells von Handlungen ihr Leben, es gibt immer Ausnahmen. In manchen Fällen ist die Ausnahme – z.B. die Arbeit von Feuerwehrmann und Polizei am Heiligen Abend – sogar notwendig. Das heißt, dass in der Zeitform des Chronos eine Abweichung vom gemeinsamen temporalen Dispositionsmodell von Handlungen auch erlaubt ist. Im Hinblick darauf **entsteht während der Standardisierung der Zeitstruktur nicht nur eine allgemeine Synchronisation, sondern gleichzeitig auch eine Möglichkeit der Abweichung vom gemeinsamen temporalen Dispositionsmodell von Handlungen, nämlich eine latente Asynchronizität zwischen Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure innerhalb einer Vergleichskategorie – die latente soziale Geschwindigkeit.** Sofern die Arbeitszeit durch zusammenhängende Regeln und Gesetze in ein Zeitfenster von in etwa 9-17 Uhr passt, kann die Arbeitszeit zu einer allgemeinen Synchronisation führen, aber auch zu einer Vergleichskategorie werden, in der man eine mögliche Asynchronizität zwischen der Arbeit innerhalb der Standardarbeitszeit und der von der Standardarbeitszeit abweichenden Arbeit zu beurteilen vermag. Gleichfalls kommt eine Asynchronizität zwischen der Normalbiographie und dem von Normalbiographie abweichenden Lebenslauf vor, wenn ein Mensch im 40. Lebensjahr, in dem man in Erwartung der Normalbiographie das Bildungssystem bereits verlassen haben soll, noch nicht vom Studium abgeschlossen hat. Durch die Standardisierung der Zeitstruktur gewinnt man eine Vergleichskategorie, in der man anhand unterschiedlicher Beobachtungsaspekte die Asynchronizität als „Schnell“ oder „Langsam“ zu beschreiben vermag. Man kann sagen, dass man „schnell“ losgehen muss, um nicht zu spät zur Arbeit zu kommen. Ebenso lässt sich sagen, dass man eher „langsam“ ins Eheleben eintreten möchte, weil man noch kein stabiles Einkommen hat.

Insofern geht soziale Geschwindigkeit keineswegs, wie Virilio es nahelegt, einfach auf die Industrielle Revolution bzw. auf technologischen Fortschritt zurück. Stattdessen **geht soziale Geschwindigkeit vielmehr mit der Standardisierung der Zeitstruktur einher**. Wie Borscheids Untersuchung zeigt, besteht in der Zeitstruktur vor der Standardisierung kaum so etwas wie sinnvolle soziale Geschwindigkeit (Borscheid, 2004). Denn vor einer Standardisierung der Zeitstruktur wird in den meisten Fällen nur abhängig vom natürlichen Rhythmus gelebt. Damals existiert hauptsächlich eine eng mit der Natur verbundene „absolute Synchronisation“. Nur mit Hilfe der sozialen Zeit, die sich vom natürlichen Rhythmus befreit, kommt die Möglichkeit auf, dass Handlungsverflechtungen asynchron ablaufen und soziale Geschwindigkeit entsteht.

Nichtsdestotrotz stellt sich die soziale Geschwindigkeit in der standardisierten Zeitstruktur bloß als eine Latenz dar, weil der Chronos in der standardisierten Zeitstruktur die Hauptzeitform ist und die meisten Menschen noch ein gemeinsames temporales Dispositionsmodell von Handlungen befolgen⁴³. Die Situation, in der eine Asynchronizität zwischen dem Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure innerhalb einer Vergleichskategorie besteht, wird dabei nur als die auffällige Ausnahme betrachtet, diese Ausnahmen stellen eine Minderheit dar (Ebd.).

Bei der Flexibilisierung der Zeitstruktur verändert sich allerdings allmählich auch die Zeitform. Wenn man auf die Veränderung der Zeitstruktur eingeht, wird es deutlich, wie die soziale Geschwindigkeit zu einem signifikanten Phänomen der heutigen Gesellschaft.

1.3. Temporalisierung des eingetretenen Unfalls

Bevor auf die Zeitform bzw. auf die soziale Geschwindigkeit innerhalb der flexibilisierten Zeitstruktur eingegangen wird, muss aber noch eine weitere Eigenschaft der Zeitform des Chronos thematisiert werden.

Mit Hilfe der Chronologisierung der Zeit sowie der allgemeinen Synchronisation entstehen einige klare Prinzipien von Handlungen und Interaktionen unter den Bedingungen standardisierter Zeitstruktur. Jedes Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure wird auf einen bestimmten quantitativen Zeitpunkt gelegt und diese Punkte werden sequenziell verkettet. Dieses „In-Beziehung-Setzen“ verbindet Ereignisse notwendiger Weise mit einer Ursache, lässt sie folglich als kausale

⁴³ Die empirischen Überprüfungen in Bezug darauf siehe Kapitel IV, 2. und Kapitel V., 2.

Konsequenz erscheinen, wobei sich die chronologisierte Zeit als eine chronologische Zeitkette darstellt. Soweit gibt es nur Geschehen, das entweder geschieht oder nicht geschieht (sich ereignet oder nicht ereignet). Es gibt kein Geschehen, das sowohl geschieht als auch nicht geschieht und sowohl zu diesem Zeitpunkt als auch zu anderen Zeitpunkten geschieht (sich ereignet). Das Geschehen, welches realisiert werden soll, wird vorher mit einem entsprechenden Zeitpunkt verbunden und in die chronologische Zeitkette eingebettet. Es soll daher zum entsprechenden Zeitpunkt geschehen. Das Geschehen, welches man nicht realisieren möchte, versucht man selbstredend zu vermeiden. Dieses absichtlich vermiedene Geschehen wird infolgedessen von der chronologischen Zeitkette ausgeschlossen. Dabei denkt man, dass dieses Geschehen nicht geschehen wird. Weiterhin leben die meisten Menschen mit einem gemeinsamen temporalen Dispositionsmodell von Handlungen, welches einen allgemein synchronen Rhythmus in der Gesamtgesellschaft ermöglicht. Handlungen werden daher im Horizont der Akteure als planbar und das alltägliche soziale Leben als regelmäßig angesehen. Kraft der Planbarkeit des Geschehens in der Zeitform des Chronos kann man in der standardisierten Zeitstruktur ohne Wahrsager auch selbst Prophezeiungen treffen, etwa wann man zur Arbeit geht, Feierabend hat, eingeschult wird, seinen Abschluss erlangt, in den Ruhestand eintritt usw. Auf Basis dieser zwei Eigenschaften spiegelt die Zeitform des Chronos schließlich eine entsprechende, besondere temporale Ordnung des Lebens.

Die Zeitform des Chronos beeinflusst nicht nur die Art und Weise alles Handelns, sondern in gewissem Maße auch die sozialwissenschaftlichen Diskurse unserer Zeit. Deshalb wird oft angenommen, dass eine Handlung ein temporaler Prozess mit Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft ist (z.B. Parsons 1949: 45 ff.; Schütz, 1945) und dass die sozial-systemische Komplexität von Handlungen bzw. Ereignissen durch Temporalisierung reduziert werden kann (z.B. Luhmann, 1980; 1981; 1997). Diese soziologischen Theorien gehen offenbar auf die Eigenschaften der Zeitform des Chronos zurück.

Das bedeutet aber auch, dass **die Theorien und die Logik von Handlungen sowie Interaktionen, die auf einer „Chronologisierung der Zeit“ und einem „gemeinsamen temporalen Dispositionsmodell von Handlungen“ beruhen, nur in der Zeitform des Chronos gelten. Folglich verlieren sie unter zwei Bedingungen ihre Geltung: Einmal, wenn das Geschehen sich außerhalb der chronologischen Zeitkette ereignet und andererseits, wenn sich die Zeitform verändert.** So beginnt eine Debatte über Geschehnisse, die jenseits der chronologischen Zeitkette liegen.

Wie oben erwähnt, werden alle Geschehnisse im Horizont der Akteure aufgrund der oben skizzierten zwei Eigenschaften der Zeitform des Chronos als planbar und

vorhersehbar gekennzeichnet. Diese Denkweise spiegelt sich in vielen soziologischen Theorien paradigmatisch. Indes zeigt das Leben, dass Dinge immer auch plötzlich und unerwartet geschehen können. Die Plötzlichkeit solchen Geschehens verweist auf eine Tatsache, die in der zeitsoziologischen Forschung erstaunlich wenig diskutiert wird: Die soziale Zeit bezeichnet das Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure, allerdings sind bei weitem nicht alle Geschehnisse immer als Teile von größeren Zusammenhängen erkennbar. **Es gibt auch eine Art von Geschehnissen, bei denen Handlungen nicht in Verbindung zu anderen erkennbar sind, also Beziehungen nur zufällig bestehen.** Diese Art des Geschehens ist nichtintendiert und wird daher nicht geplant. In der Erwartung sollen solche Geschehnisse nicht geschehen und werden deswegen vom Horizont der Akteure ausgeklammert. Das heißt, diese Geschehnisse werden ursprünglich nicht in temporale Beziehungen gebracht und verfügen deswegen auch nicht über Kausalität (Kassung, 2009).

Das nichtintendierte Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure kann positiv rezipiert werden. **Auf der positiven Dimension ist solches Geschehen als „glückliche Überraschung“ gekennzeichnet.** Als Musterbeispiel gilt hierbei die Liebe: Sie taucht meist sehr plötzlich, außerplanmäßig und ohne eine Handlungsordnung auf, welche durch ein gemeinsames temporales Dispositionsmodell bestimmt wäre. Niemand weiß, wann er seine wahre Liebe trifft. Liebe erfreut meist, aber sie ist unplanbar und unvorhersehbar. Sie kann irgendwann überraschend eintreten. Anders ausgedrückt steht das Auftauchen der Liebe nicht in einer temporalen Beziehung bzw. in einer chronologischen Zeitkette. Dieses Auftauchen verfügt über keine Kausalität.

Obgleich sie unerwartet vorkommt, wäre es auch gut, wenn die glückliche Überraschung eintreten, d.h. geschehen würde. Glückliche Überraschungen sind willkommen, deshalb kommen sie kaum zur Sprache. Im Gegensatz dazu ist das nichtintendierte Geschehen definitiv weniger romantisch, wenn es negative Konsequenzen bewirkt, also etwa katastrophalen Schaden mit sich bringt. **Dieses negativ rezipierte, unerwartete Geschehen wird gemeinhin als „Unfall“ bezeichnet.** Ähnlich wie die glückliche Überraschung geschieht der Unfall plötzlich. Bevor der Unfall passiert, wird nicht daran gedacht, dass er passieren könnte. Das heißt, ein Unfall besteht ursprünglich außerhalb der chronologischen Zeitkette und außerhalb des vorgegebenen temporalen Dispositionsmodells von Handlungen und ist daher unsichtbar (vgl. Bonß, 1995: 199). Man kann und will den Unfall nicht vorhersehen, planen und realisieren. Wie zum Beispiel wollen zwei Fahrer ihre Handlungen nicht miteinander verflechten in der Situation, dass ihre Autos zusammenprallen, die Autos zerstört werden und sie deshalb verletzt werden. In solch einer Situation geschieht der Auto-

unfall immer plötzlich.

Es handelt sich [beim Unfall] um ein unglückliches Zusammentreffen verschiedener Umstände, mit dem niemand zu rechnen brauchte und auch weiterhin nicht zu rechnen braucht. (Luhmann, 1984: 442)

Wenngleich der Unfall ursprünglich außerhalb der chronologischen Zeitkette und außerhalb des vorgegebenen temporalen Dispositionsmodells von Handlungen sich ereignet, wird man doch zwangsläufig mit ihm konfrontiert, sobald er passiert und Schaden verursacht. Angesichts des Unfalls muss die laufende oder geplante Tätigkeit aufhören und man muss auf den Schaden reagieren, das Leben gerät in diesem Fall oft temporär ins Chaos. Das bedeutet demgemäß auch, dass ein Unfall als ein nichtintendiertes negatives Geschehen während des Geschehens in die chronologische Zeitkette einbricht, ein ursprüngliches intendiertes Geschehen verdrängt und folglich die chronologische Zeitkette zerbrechen kann. Es kann dann zugleich auch die Ordnung des Handelns oder des ganzen Lebens zerstört werden (vgl. Badiou, 2005). Deshalb weiß man im Augenblick des Unfalls nicht, was getan werden kann und soll. Nach dem Unfall ist es erforderlich, die temporale Ordnung des Lebens wiederhergestellt, sonst kann man in der Zeitform des Chronos womöglich nichts tun. Die Wiederherstellung der temporalen Ordnung des Lebens beinhaltet zuerst, dass der verursachte Schaden des Unfalls beseitigt wird. Anschließend müssen alle ursprünglich in der chronologischen Zeitkette gesetzten, aber wegen des Unfalls verwirrten Geschehen erneut in die chronologische Zeitkette eingeordnet werden. Dabei kann man nicht umhin, den eingetretenen Unfall auch zu berücksichtigen. Der Unfall liegt ursprünglich außerhalb der chronologischen Zeitkette, er ist undefinierbar und unbestimmbar, während er sich ereignet. Aber zur Wiederherstellung der temporalen Ordnung des Lebens ist man gezwungen den eingetretenen Unfall auch in die chronologische Zeitkette zu setzen, da er bereits existiert. Dem eingetretenen Unfall eine temporale bzw. kausale Beziehung zuzurechnen, gilt hierfür als eine wichtige Aufgabe der Wiederherstellung der temporalen Ordnung des Lebens (Bonß, 1995: 202; Meyer, 1988). Eine typische Weise der Zurechnung lautet, dass der eingetretene Unfall bestimmt wird, indem man ihm einen quantitativen Zeitpunkt hinzufügt oder sogar direkt mit einem quantitativ bestimmbaren Zeitpunkt identifiziert (Derrida, 2003), wie z.B. der Novemberrevolution, dem Aufstand des 17. Juni oder 9/11. **Der Attributionsprozess zur Wiederherstellung der chronologischen Zeit nach dem Unfall ist mit anderen Worten nichts anderes als die Temporalisierung des eingetretenen Unfalls.** Die Temporalisierung des eingetretenen Unfalls gilt hierbei als die dritte Eigenschaft der Zeitform des Chronos.

Die Temporalisierung des eingetretenen Unfalls kann die temporale Ordnung des

Lebens nicht nachher wiederherstellen, sondern auch vorher beibehalten. Sie stattet den eingetretenen Unfall mit einer temporalen Kausalität aus, als ob ein Unfall ursprünglich über eine Ursache und eine Konsequenz verfügt, also als ob man den Unfall vermeiden kann, wenn man dessen Ursache vermeidet. Diese Erscheinung ist im Stande den Unfall vom Horizont der Akteure auszuschließen und eine temporale Ordnung des Lebens zu gewährleisten. Dadurch kann man außer Sorgen sein, jedes intendierte Geschehen erfolgreich mit einem entsprechenden quantitativen Zeitpunkt zu verbinden; die Chronologisierung der Zeit und die allgemeine Synchronisation können ermöglicht werden (Kassung, 2009). Einfacher gesagt kann man nur sein Leben ordentlich und ununterbrochen führen, wenn man der chronologischen Zeitkette und dem vorgegebenen temporalen Dispositionsmodell von Handlungen vertraut; also wenn man voraussetzt, dass das eigene Handeln nicht durch unintendierte Ereignisse – wie etwa Unfälle – einer Störung ausgesetzt wird. Luhmann formuliert diesen Punkt bekannter Weise folgendermaßen:

Der Mensch hat zwar in vielen Situation die Wahl, ob er in bestimmten Hinsichten Vertrauen schenken will oder nicht. Ohne jegliches Vertrauen aber könnte er morgens sein Bett nicht verlassen. Unbestimmte Angst, lähmendes Entsetzen befielen ihn. (Luhmann, 1973: 1)⁴⁴

Vor diesem Hintergrund lässt sich feststellen, dass Liebe und Unfall in gewisser Hinsicht über eine identische Genese verfügen. Liebe kommt immer ohne Gründe; der Unfall tritt ebenso plötzlich in das Leben ein. Man vermag immer nur nach dem Geschehen des Unfalls eine Ursache zu finden. Anders gesagt kündigt sich die Ursache des Unfalls nicht in kausaler Form vor dem Unfall an, sondern paradoxerweise erst nach dem Unfallgeschehen. Bisherige soziologische Theorien der Zeit haben leider weder das Vorkommen der glücklichen Überraschung (z.B. die Existenz der Liebe), noch den Unfall berücksichtigt.

Vorhandene soziologische Theorien der Zeit verlieren nicht nur angesichts der Temporalisierung des eingetretenen Unfalls ihre Geltung. Sie vernachlässigen auch bzw. operieren nicht mit der Erkenntnis, dass sich die Zeitstruktur in letzten 50 Jahren verändert hat und die Zeitform dabei Änderungen erlebt hat.

⁴⁴ Dieser Satz bezieht sich im Original nicht auf den **Unfall** und die chronologische Verzeitlichung des eingetretenen Unfalls, sondern vielmehr auf eine Reduktion sozialer Komplexität und die Tragfähigkeit des **Risikos**. Entsprechend der vorliegenden Arbeit geht es dabei allerdings nicht um Risiko, sondern ausschließlich um den Unfall. Denn für die vorliegende Arbeit besteht der Unfall nur in der Zeitform des Chronos. Das Risiko wird in der vorliegenden Arbeit nicht wie bei Luhmann als Phänomen in der Zeitform des Chronos v. a. hinsichtlich einer zukünftigen Dimension eingeschätzt, sondern als ein nichtintendiertes negatives Geschehen in der sozialen Geschwindigkeit betrachtet. Für eine detaillierte Diskussion siehe dieses Kapitel, 2, 2.3.

2. Signifikante soziale Geschwindigkeit und die Zeitform des Kairos in der flexibilisierten Zeitstruktur

Die wichtigste Veränderungsorientierung der Zeitstruktur gilt als die Flexibilisierung. Die Flexibilisierung der Zeitstruktur bedeutet eine Tendenz zur Auflösung der Geltung zeitlicher Standards, die im großen Maße mit dem Postfordismus zusammenhängen. Auf der Ebene der Alltagszeit gibt es nun zunehmend weniger normale Arbeitszeiten. Beliebige Zeitpunkte können als Beginn oder als Ende der Arbeit angesehen werden. Auf der Ebene der Lebenszeit erscheinen die Grenzen verschiedener Lebensphasen zunehmend verschwommener. So ist zunehmend schwieriger zu beurteilen, ob jemand ein 30-jähriger Student oder ein Beschäftigter, ob er ledig oder verheiratet ist bzw. ob ein 65-jähriger schon in den Ruhestand eingetreten ist oder nicht. Während der Flexibilisierung der Zeitstruktur kommt es nicht zu einem Verfall der standardisierten Zeitstruktur, sie besteht zwar noch ein Erwartungsrahmen des Handelns, dennoch verliert ein solcher Rahmen tendenziell seine Geltung. Stattdessen liegt in immer mehr Fällen ein flexibler Zeitraum vor, in dem man den Beginn und das Ende der ausgeübten Tätigkeiten selbst bestimmen darf oder muss. Daher werden immer weniger Geschehnisse gemäß eines gemeinsamen temporalen Dispositionsmodells von Handlungen vorher mit einem bestimmten Zeitpunkt verbunden. Das Leben von zunehmend mehr Menschen wird dem Prinzip der Selbstorganisation unterworfen.

Vor diesem Hintergrund weist Manuel Castells darauf hin, dass während der Flexibilisierung der Zeitstruktur tendenziell weder eine chronologische Zeitkette noch ein gemeinsames temporales Dispositionsmodell von Handlungen besteht. Demzufolge ist die Zeit allmählich nicht mehr in der Lage genau anzuzeigen, wann man was tun sollte. Sie wird demnach zur „timeless time“ (Castells, 1996: 464 ff.). Daran anschließend konstatiert Hartmut Rosa, dass heute aufgrund von „timeless time“ in der flexibilisierten Zeitstruktur oft keine vordefinierten Zeitpläne mehr bestehen. Mangels eines vordefinierten Zeitplans muss man über Dauer, Sequenz, Rhythmus usw. von Handlungen je nach individuellem Bedarf im Vollzug selbst entscheiden – daraus erst wird die temporale Ordnung des Lebens gewonnen. Zeit bestimmt nicht mehr die Sequenz von Handlungen, sondern Handlungen geben vor, wie Zeit abläuft. Dieser Fall wird von Rosa als „Verzeitlichung der Zeit“ gekennzeichnet (Rosa, 2005: 365 ff.). Obwohl Castells und Rosa unterschiedliche Terminologie voraussetzen, erklären sie dasselbe soziale Phänomen (Ebd.) und kommen zu ähnlichen Schlussfolgerungen. „Timeless time“ oder „Verzeitlichung der Zeit“ dienen ihnen als Schlüsselbegriffe der

Charakterisierung sozialer Geschwindigkeit – allerdings haben sie den Zusammenhang zwischen sozialer Geschwindigkeit und „timeless time“ bzw. „Verzeitlichung der Zeit“ leider unzufriedenstellend thematisiert.

Sei es „timeless time“ bei Castells oder „Verzeitlichung der Zeit“ bei Rosa, beide implizieren, dass es **zwei Zeitformen** gibt. **Eine davon ist „timefull time“ bzw. „verzeitlichte Zeit“**: „Timefull time“ bzw. „verzeitlichte Zeit“ ist diejenige Zeitform, in der zwischen allen Geschehnissen eine temporale sowie kausale Beziehung besteht und das temporale Dispositionsmodell von Handlungen sehr deutlich vorgegeben wird. Jedes Geschehen wird mit einem entsprechenden Zeitpunkt verbunden – diese Zeitform ist offenbar der „Chronos“.

Dennoch ist die Zeitform bei der Flexibilisierung der Zeitstruktur eine andere geworden. **Diese andere, also neue Zeitform ist dann „timeless time“ oder „nicht verzeitlichte Zeit“**. „Timeless time“ bzw. „nicht verzeitlichte Zeit“ ist noch eine Art der Zeit. Während Tätigkeiten wie Studium, Arbeit, Eheschließung und Eintritt in den Ruhestand vollzogen werden, ist die standardisierte Zeitreferenz nach wie vor von Bedeutung und gibt durchaus einen Erwartungsrahmen des Handelns, der auf einem gemeinsamen temporalen Dispositionsmodell von Handlungen basiert. Das heißt, die Zeitform des Chronos besitzt in der flexibilisierten Zeitstruktur durchaus noch Relevanz. Indessen spielt die Zeitform des Chronos bei der Flexibilisierung der Zeitstruktur immer seltener die Rolle eines vorrangigen Handlungsprinzips und stellt somit auch gleichzeitig weniger eine temporale Ordnung des Lebens dar. Bevor man anhand eigenen Bedarfs einen Zeitplan selbst entwirft, verfügen die Tätigkeiten über keine deutliche chronologische Ordnung. Die Tätigkeiten werden hierfür mit keinem Zeitpunkt vorher verbunden. Die Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure sind am Anfang ungeordnet. Deswegen stellt sich die Zeit im Gegensatz zur Zeitform des Chronos als „timeless“ bzw. „nicht verzeitlicht“ dar. Die „timeless time“ bzw. „nicht verzeitlichte Zeit“ ist hierbei keine chronologisierte Zeit, sondern kennzeichnet die ungeordneten Geschehnisse selbst. Diese Zeitform, in der die Zeit als ungeordnete Geschehnisse gekennzeichnet wird, benenne ich mit einem Gegenbegriff zum Chronos als den „**Kairos**“.

2.1. Kairologisierung der Zeit

In der griechischen Mythologie ist „Kairos“ (Καιρός) der jüngste Sohn des Zeus, ein „Gott der Opportunität“ (Jaques, 1990: 33). Einige Jahrhundert später werden dem Wort „Kairos“ verschiedene religiöse Bedeutungen zugeschrieben. Insbesondere in biblischen Kontexten bezeichnet der Begriff einen von Gott gegebenen, richtigen bzw.

guten Zeitpunkt im Sinne von Chance und Gelegenheit, damit kennzeichnet er einen Augenblick der Gnade (Rämö, 1999: 5). Wenngleich Kairos heute meist in religiösen Kontexten Anwendung findet, findet der Begriff im Altgriechischen, ungeachtet der später hinzugefügten, theologischen positiven Implikationen, über eine neutralere Bedeutung (Jaques, 1990: 33): Im Unterschied zum fließenden, messbaren bzw. quantitativen Chronos ist der Kairos eine diskontinuierliche, sich vollziehende bzw. qualitative Zeitform. In der Zeitform des Kairos gilt Zeit weder als Veränderungsprozess noch als Fluss, sondern als Augenblick, in dem etwas geschieht. Das Geschehen bezieht sich im soziologischen Bereich insbesondere auf die Verflechtung von Handlungen verschiedener Akteure. **Daher bezeichnet die Zeitform des Kairos in der vorliegenden Arbeit in erster Linie eine Zeitform, in der sich Zeit als das nicht chronologisierte Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure darstellt** (vgl. Murchadha, 1999).

Geschehen ist in der Zeitform des Kairos nicht chronologisiert, sondern kairolologisch. Das bedeutet, im Gegensatz zur chronologischen Zeitkette besteht das kairologische Geschehen nicht in einer temporalen Beziehung; es ist nicht „In-Beziehung-Setzen“ (Norbert Elias), sondern vielmehr ein „Außer-Beziehung-Bestehen“— es besteht außerhalb einer temporalen Beziehung. Deswegen ist das Geschehen in der Zeitform des Kairos eine Zeit ohne Kausalität. Es wird mit keinem Zeitpunkt verbunden – oder es kann mit irgendeinem Zeitpunkt verbunden werden. **Das Geschehen in der Zeitform des Kairos geschieht nur, wenn es geschieht.**

Zum Beispiel kann man den Zeitpunkt 3 Uhr bestimmen, wenn man eine normal funktionierende Uhr besitzt und diese Uhr mit der als „Zeit“ bezeichneten Information funktioniert, die wiederum von der BIPM bestimmt und vermittelt wird. In diesem Fall ist ‚3 Uhr‘ ein chronologisches Geschehen, ‚3 Uhr‘ lässt sich dabei für alle Menschen als identischer Zeitpunkt darstellen und liegt in kausaler Form vor ‚4 Uhr‘ (oder ‚3: 01‘ usw.) bzw. nach ‚2 Uhr‘. Wenn man demgegenüber zwar eine Uhr besitzt, aber es kein BIPM gibt, also die Zeit nicht von einer Institution bestimmt wird und daher keine standardisierte Zeitreferenz besteht, dann ist ‚3 Uhr‘ nur ein Geschehen, wobei die Uhr die auf ihrem Zifferblatt gegebene Zahl ‚drei‘ anzeigt. Irgendwann kann 3 Uhr sein, sobald die Uhr es nur anzeigt. Aber irgendwann kann gleichzeitig auch nicht 3 Uhr sein, weil keine standardisierte Zeitreferenz vorliegt und es folglich kein eigentliches ‚3 Uhr‘ gibt. ‚3 Uhr‘ geschieht hierbei nur, wenn es geschieht. Mangels Chronologisierung wird ‚3 Uhr‘ zu einem kairologischen Geschehen.

Die Zeitform des Kairos, nämlich die nicht chronologisierte Zeitform, ergibt sich aus **zwei ausgeprägten Tendenzen. Eine besagt**, dass Chronologisierung nie existiert,

oder noch nicht begonnen hat. Diese Tendenz besteht in der Zeitstruktur vor der Standardisierung. In dieser Phase der Zeitstruktur besteht kaum standardisierte Zeitreferenz. Die Lebensführung hängt primär von der Natur ab, die Koordination von Handlungen hängt gleichfalls ausschließlich von natürlichen Zuständen und Ereignissen ab. Das Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure kann mit irgendeinem möglichen natürlichen Phänomen zusammenhängen, die Korrespondenz zwischen dem Geschehen und dem natürlichen Phänomen ist lose und beliebig. Vor diesem Hintergrund kann die Frage „Wann gehen wir nach Hause?“ beispielsweise mit „Wenn die Sonne untergeht“ beantwortet werden. Heutzutage gilt der Untergang der Sonne weniger als Zeitreferenz, weil er je nach Jahrzeit oder Monat variiert. Zudem geht die Sonne in Polargebieten in bestimmten Monaten überhaupt nicht unter. Die Sonne geht nur unter, wenn sie untergeht. Das „Nach-Hause-Gehen“ geschieht deswegen ebenfalls nur, wenn es geschieht. Die Zeitform des Kairos in der Zeitstruktur vor der Standardisierung lässt sich wie in Abbildung 19 schematisch darstellen.

Während der Standardisierung der Zeitstruktur wird das Geschehen, wie oben argumentiert wird, chronologisiert. Daher rührt die Zeitform des Chronos. Im Zuge der Chronologisierung lässt sich das intendiertes Geschehen mit einem quantitativen Zeitpunkt verbinden und in eine chronologische Zeitkette einbetten. Diesbezüglich wird die „Wann-Frage“ durch einem quantitativen Zeitpunkt der standardisierten Zeitreferenz beantwortet (für die Darstellung dieser Zeitform des Chronos siehe Abb. 20). Natürlich werden, wie oben argumentiert, nicht alle Geschehnisse streng in eine chronologische Zeitkette eingebettet. Bei der Chronologisierung der Zeit besteht immer die Ausnahme, dass einige Geschehnisse nicht eng mit dem entsprechenden idealen Zeitpunkt gekoppelt werden, weswegen die soziale Geschwindigkeit, also die Asynchronizität zwischen Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure innerhalb einer Vergleichskategorie auch ermöglicht wird. Trotzdem gilt die Chronologisierung dabei noch als Hauptprinzip des Handelns und es entsteht eine allgemeine Synchronisation. Der Chronos spielt die Rolle der Hauptzeitform in der standardisierten Zeitstruktur.

Abb. 19 Die Zeitform des Kairos in der Zeitstruktur in der vorstandardisierten Zeitstruktur

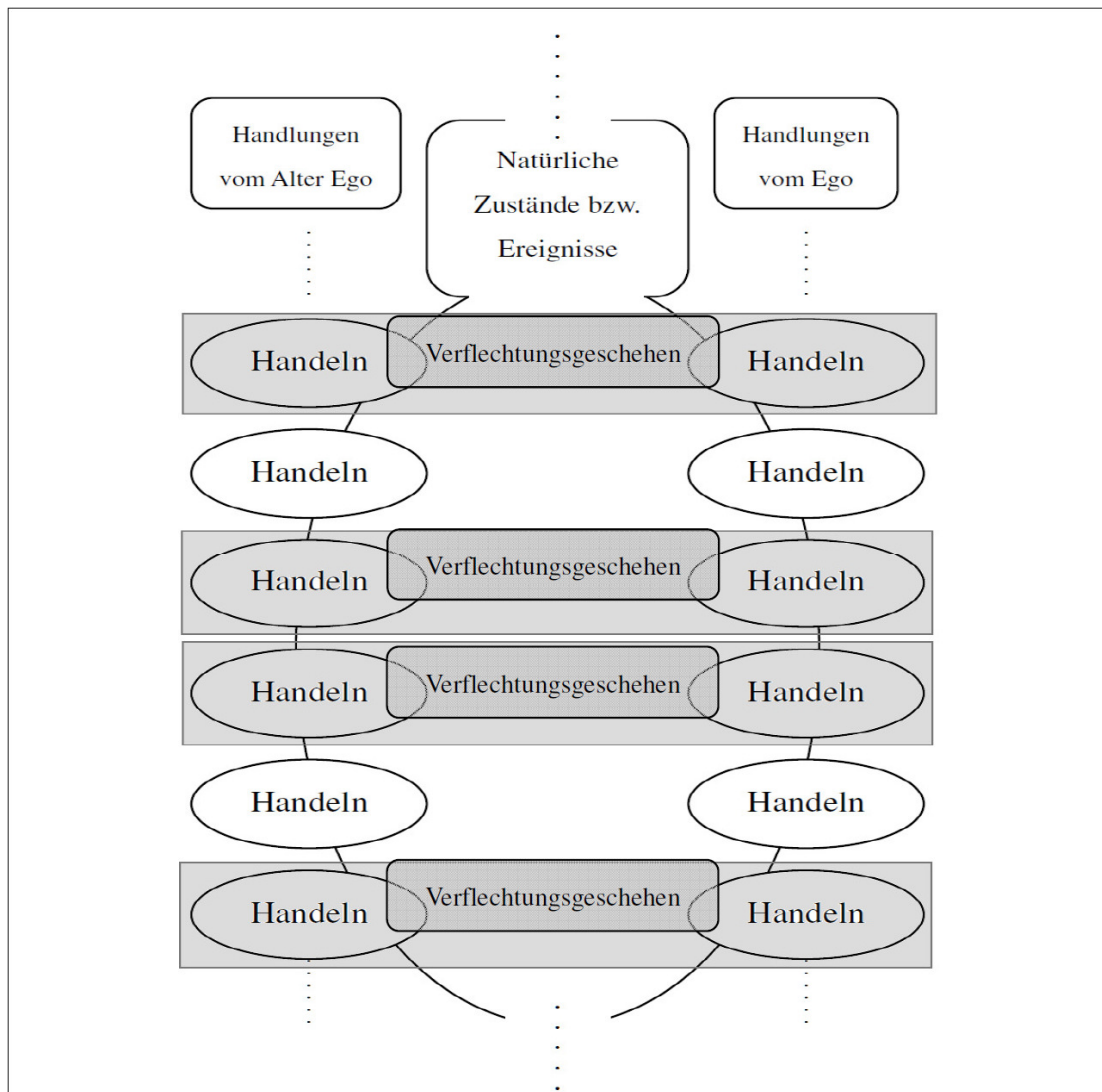
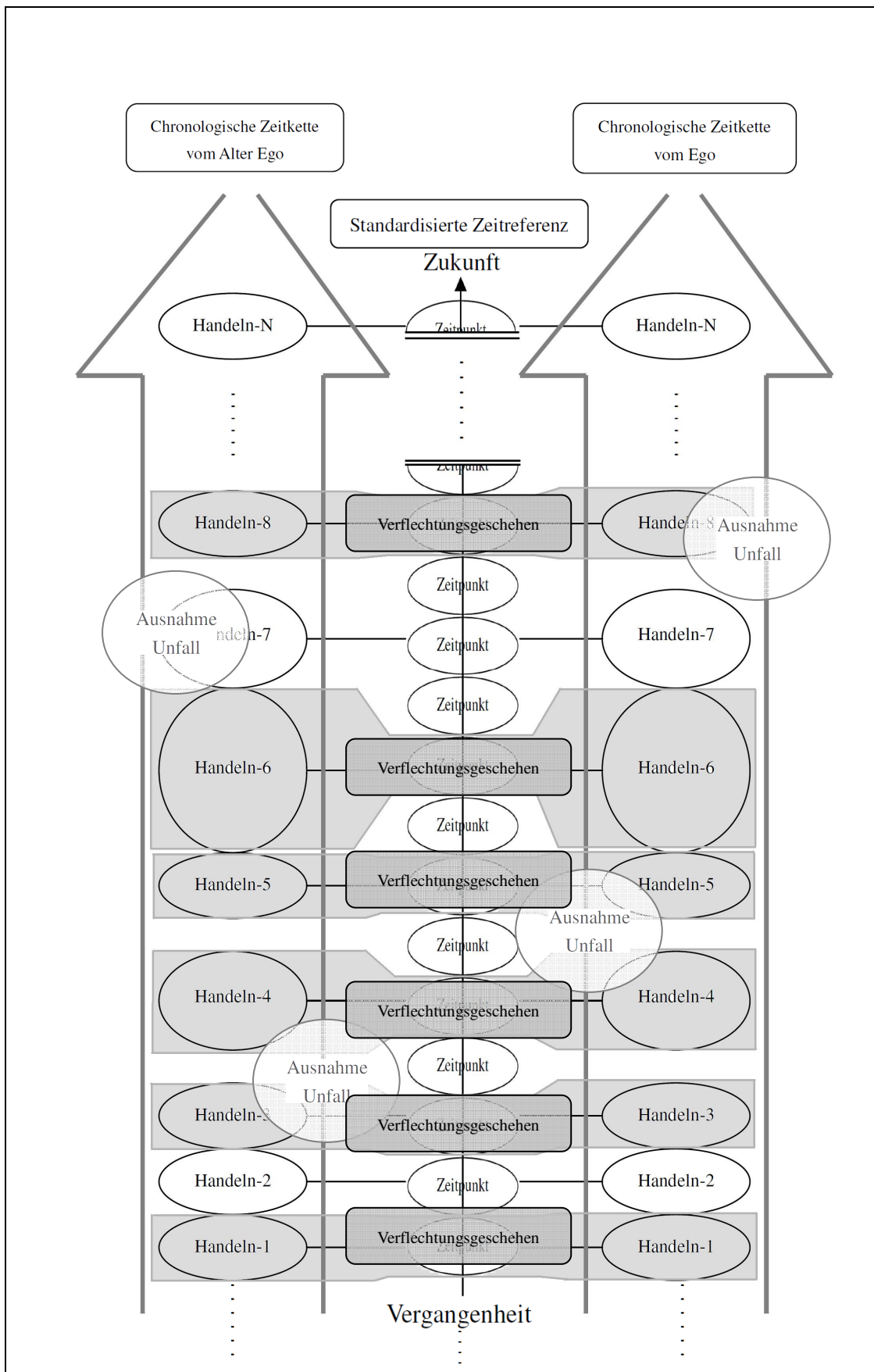


Abb. 20 Die Zeitform des Chronos in der standardisierten Zeitstruktur



Allerdings heißt das nicht, dass die Zeitform des Kairos nach der Standardisierung der Zeitstruktur nicht mehr existiert. Stattdessen taucht **eine zweite Ausprägung** im Zuge der Flexibilisierung der Zeitstruktur auf, sodass die Zeitform des Kairos durch „Entzeitlichung“ noch mal aufkommt (vgl. Rosa, 2005: 419 ff., 450 f.).

In der flexibilisierten Zeitstruktur verzichtet man nicht vollständig auf die chronologische Zeitkette und das gemeinsame temporale Dispositionsmodell. Jede Tätigkeit als vorgegebenes Geschehen korrespondiert nach wie vor mit einem idealen Zeitpunkt. Dessen ungeachtet nimmt die Verbindungskraft zwischen der Tätigkeit und dem idealen Zeitpunkt bei der Flexibilisierung der Zeitstruktur ab. In der standardisierten Zeitstruktur wird ‚17 Uhr‘ normalerweise als Zeitpunkt des Endes der Arbeit betrachtet. ‚17 Uhr‘ spielt in der flexibilisierten Zeitstruktur noch die Rolle eines idealen Zeitpunkts als Arbeitsende. Allerdings ist man nicht gezwungen, unbedingt nur um 17 Uhr Feierabend haben zu müssen. Die Beschäftigten – und zwar immer mehr Beschäftigte – können beispielsweise mit Hilfe des Arbeitszeitmodells „Gleitzeit“ unter bestimmten Bedingungen den Zeitpunkt des Endes ihrer Arbeit eigenständig verschieben. Hierbei wird das Ende der Arbeit nicht mehr streng mit einem idealen Zeitpunkt verbunden. Innerhalb eines bestimmten Spielraumes dürfen die Beschäftigten mit Gleitzeit selbst ihre Arbeitszeiten wählen. Vor diesem Hintergrund verschwindet das Verhältnis zwischen Geschehen und einem entsprechenden idealen Zeitpunkt zwar nicht, aber es besteht keine absolute Verbindung mehr, die kausale Beziehung zwischen Geschehnissen verschwindet zunehmend. Dabei tritt die Zeitform des Chronos allmählich in ihrer Bedeutung zurück und die Zeitform des Kairos gewinnt an Wichtigkeit.

In diesem Zusammenhang ist die Zeitform des Kairos in der flexibilisierten Zeitstruktur nicht der ursprüngliche naturbezogene Zustand des Geschehens wie der in der Zeitstruktur vor der Standardisierung. Die Zeitform des Kairos bezeichnet eine Situation, in der das Verhältnis zwischen Geschehen und dem entsprechenden idealen Zeitpunkt aufgelöst wird und die Asynchronizität zwischen dem Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure innerhalb einer Vergleichskategorie daher zu einem normalen sozialen Phänomen wird. Anders ausgedrückt wird die Zeitform des Kairos in der flexibilisierten Zeitstruktur in der Tat eben auch als diejenige Zeitform gekennzeichnet, in der die soziale Geschwindigkeit als signifikantes Merkmal der Gesellschaft gilt. **Die Zeitform des Kairos in der flexibilisierten Zeitstruktur ist die Zeitform der signifikanten sozialen Geschwindigkeit.** Darüber hinaus **ergibt sich die Zeitform des Kairos aus einem Prozess, wobei sich die chronologisierten Geschehnisse wegen der Flexibilisierung der Zeitstruktur in**

einem bestimmten Spielraum von den zusammenhängenden idealen Zeitpunkten und einer chronologischen Zeitkette entkoppeln. Dieser Prozess wird in der vorliegenden Arbeit der Einfachheit halber als „**Kairologisierung der Zeit**“ bezeichnet. Kairologisierung der Zeit gilt hierbei als die erste Eigenschaft der Zeitform des Kairos bzw. der sozialen Geschwindigkeit.

Die Zeitform des Kairos, die auf einer Kairologisierung der Zeit beruht, bedeutet bei der Flexibilisierung der Zeitstruktur auf keinen Fall eine völlig neue, auf die Zeitform des Chronos folgende und die Zeitform des Chronos vollständig ersetzende Zeitform. Die Zeitform des Kairos besteht bereits in der standardisierten Zeitstruktur. Allerdings stellt die Zeitform des Kairos in der standardisierten Zeitstruktur bereits eine Ausnahme dar, die der allgemeinen Synchronisation unterliegt. Demgegenüber wird sie in der flexibilisierten Zeitstruktur zu einer prägenden Zeitform, d.h. die soziale Geschwindigkeit wird zu einem Hauptmerkmal der Gesellschaft, indem immer mehr Geschehnisse aufgrund der Kairologisierung von entsprechenden idealen Zeitpunkten entkoppelt werden und die Asynchronizität zwischen dem Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure innerhalb einer Vergleichskategorie verallgemeinert wird. **Herbei stellt sich die Kairologisierung der Zeit gleichfalls** als eine Verallgemeinerungstendenz der Asynchronizität zwischen dem Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure innerhalb einer Vergleichskategorie, nämlich **als soziale Beschleunigung dar**⁴⁵. Davon ausgehend kann festgestellt werden, dass die soziale Beschleunigung weder „Mengen Zunahme pro Zeiteinheit,“ bzw. „Reduktion des Zeitquantums pro feststehendem Mengenquantum“ ist, noch auf drei zyklische Triebkräfte Rosas (technische Beschleunigung → Beschleunigung des sozialen Wandels → Beschleunigung des Lebenstempos → technische Beschleunigung → ...) zurückgeht⁴⁶, sondern als Kairologisierung der Zeit bezeichnet werden muss. Der Status sozialer Geschwindigkeit wandelt sich daher bei der Veränderung der Zeitstruktur von einem latenten zu einem signifikanten Merkmal der Gesellschaft.

Die Kairologisierung der Zeit stattet die soziale Geschwindigkeit mit zwei sozi-

⁴⁵ Um präzisere Begriffe zu verwenden, wird in der vorliegenden Arbeit jeweils die Terminologie „Kairologisierung der Zeit“ anstatt der missverständlichen „(sozialen) Beschleunigung“ verwendet. Weil eine grundlegende These der vorliegenden Arbeit darin liegt, dass die soziale Geschwindigkeit kein quantitatives, physikalisches Phänomen ist (Siehe Kapitel III). Im Umgang mit sozialer Geschwindigkeit ist „Beschleunigung“ vielleicht eine gängige Beschreibung, welche den Erfahrungshorizont heutiger Gesellschaften spiegelt, aber analytisch weit hinter dem Begriff der sozialen Geschwindigkeit zurückgeblieben. Denn das Soziale kann keineswegs sinnvoll „beschleunigt“ (und „verlangsam“ werden. Allerdings sollte angemerkt werden, dass soziale Beschleunigung, die in vergangenen sozialwissenschaftlichen Untersuchungen als ein soziales Phänomen betrachtet wird und die Kairologisierung der Zeit tatsächlich gleiche soziale Phänomene beschreiben. Die Kairologisierung der Zeit ist gleichzeitig identisch mit sozialer Beschleunigung, dem Prozess der Verschärfung der Zeitdifferenz und ebenso mit dem Prozess, wobei soziale Geschwindigkeit von einem latenten zu einem bedeutsamen sozialen Phänomen wird.

⁴⁶ Vgl. Kapitel II, 3.

alen Problemen aus, die sich von den in der Zeitform des Chronos unterscheiden. Einerseits geht es darum, wie man die intendierten Geschehnisse bzw. die gegebenen Tätigkeiten erledigt; andererseits geht es darum, wie man mit nichtintendiertem und schädlichem Geschehen verfährt. Nun wird zunächst diskutiert, wie man angesichts der Kairologisierung der Zeitstruktur die intendierten Geschehnisse absolviert.

2.2. Situierete Vergleichzeitigung und das zeitpolitische Problem sozialer Geschwindigkeit

Im Hinblick auf intendiertes Geschehen können in der Wirkung der Kairologisierung der Zeit zwei Ebenen – eine individuelle und eine kollektive – unterschieden werden.

Auf der individuellen Ebene betrifft die Kairologisierung der Zeit zunächst jene Menschen, die in der postfordistischen Lebenssituation mit flexibilisierter Arbeitszeit arbeiten und direkt mit Beschäftigungsunsicherheiten konfrontiert sind. Um jederzeit auf Marktschwankungen reagieren zu können, spielt die flexible Disposition der Arbeitskraft für postfordistische Betriebe eine große Rolle. Den Anforderungen des Postfordismus entspricht zuerst eine Flexibilisierung der Arbeitszeit, dann die Flexibilisierung der alltäglichen Zeitstruktur sowie die De-Institutionalisierung des Lebenslaufs. Dabei werden insgesamt immer mehr Tätigkeiten zunehmend weniger vorher mit einem idealen Zeitpunkt fest verbunden. Diese Tätigkeiten verfügen zwar normalerweise noch über Termin und Frist, sie sind aber innerhalb eines bestimmten Spielraumes verteilt (Jurczyk & Voß, 2000). Wenn man diese Tätigkeiten v. a. angesichts bevorstehender Termine und Fristenabläufe nicht ordnet, gerät man mit hoher Möglichkeit in Gefahr, dass die Tätigkeiten zusammenstoßen bzw. miteinander kollidieren und gleichzeitig geschehen. Die Überlagerung der Tätigkeiten, also die Anforderung des „Multitasking“ bedeutet, dass man Tätigkeiten sehr eilig erledigt, am Ende möglicherweise jedoch keine von ihnen in zufrieden stellender Weise (vgl. Rosa, 2005: 244).

Um die mögliche Gefahr des Multitasking zu vermeiden, muss geplant werden, wie Tätigkeiten termingerecht erledigt werden sollen. Die eigene zeitliche Organisation von Tätigkeiten - „Zeitmanagement“ wie es heute oft heißt - wird folglich im alltäglichen sozialen Leben zu einer relevanten Aufgabe (Voß, 1991, 1993; Jurczyk & Rerrich, 1993; Jurczyk & Voß, 2000; Gottschall & Voß, 2003). Jeder Mensch, dessen Zeit kairologisiert wird, ist gezwungen, eigenständig ein **eigenes** temporales Dispositionsmodell zu etablieren. Die Geltung des gemeinsamen temporalen Dispositions-

modells von Handlungen nimmt somit tendenziell ab. Es wird von immer weniger Menschen befolgt, wenngleich es noch einen – wenn auch zunehmend schwächeren – Erwartungsrahmen darstellt. Vor diesem Hintergrund präsentiert sich soziale Geschwindigkeit auf der individuellen Ebene über die Asynchronizität zwischen einem idealen gemeinsamen temporalen Dispositionsmodell von Handlungen und den von solch einem Modell abweichenden bzw. entsprechend eigener Planung erledigter Tätigkeiten.

Soziale Geschwindigkeit betrifft nicht nur Menschen, die nach flexibilisierter Arbeitszeit arbeiten und direkt mit Beschäftigungsunsicherheiten konfrontiert sind. Auf einer kollektiven Ebene scheint es zwar, dass Menschen, deren Zeit kairologisiert wird, eigentlich in der Minderheit sind. Bis dato führt die Mehrheit – in etwa 70% der Menschen – ihr Leben unter den Voraussetzungen eines gemeinsamen temporalen Dispositionsmodells von Handlungen⁴⁷. Trotzdem kann man nicht alleine leben, Menschen müssen nach wie vor ihr Leben verflechten. In der standardisierten Zeitstruktur ist der Chronos die Hauptzeitform, deshalb ist der Einfluss der Zeitform des Kairos äußerst gering. Jedoch erhöht sich sowohl die Anzahl als auch der Anteil jener Menschen, die mit flexibler Arbeitszeit arbeiten und direkt Beschäftigungsunsicherheiten begegnen, radikal bei einer Flexibilisierung der Zeitstruktur. Somit wirkt die Kairologisierung der Zeit nicht nur auf die vermeintlich direkt Betroffenen, sondern sie nimmt auch immer größeren Einfluss auf die indirekten Bezugspersonen und somit auf die Gesamtgesellschaft. Arbeitet ein Familienvater in der einen Woche von 9-17 Uhr, aber in der nächsten Woche von 23-7 Uhr oder im nächsten Monat aufgrund von Vertrauensarbeitszeit so, dass er über seine Arbeitszeit frei verfügt, kann seine Familie womöglich dennoch nicht ohne Überlegung einen Familienurlaub einfach an gesetzlichen Feiertagen planen. Folglich wird der Familienurlaub mit der unsicheren Arbeitszeit des Vaters abgestimmt, selbst wenn die anderen Familienmitglieder nach einem gemeinsamen temporalen Dispositionsmodell von Handlungen leben. Das bedeutet, wenn die Zeit des Vaters kairologisiert wird, steht vermutlich die ganze Familie auch unter Einfluss der Kairologisierung der Zeit des Vaters, ganz gleich ob die anderen Familienmitglieder sich an chronologischen oder kairologischen Maßstäben orientieren. Je mehr Menschen eine Kairologisierung der Zeit betrifft, umso größerem Einfluss einer Kairologisierung der Zeit steht auch die Gesamtgesellschaft.

Insofern wirkt die Kairologisierung der Zeit nicht nur auf die direkten Betroffenen. Auf der kollektiven Ebene zerstört die Kairologisierung der Zeit nicht zuletzt eine allgemeine Synchronisation und stellt sich folglich als **asynchrones** Interdependenzgeflecht von Handlungen verschiedener Akteure dar (In Bezug auf die Alltagszeit

⁴⁷ Für zusammenhängende empirische Daten siehe Kapitel IV, 3 und V, 3.

siehe Jurczyk et al., 2000: 54; Jürgens, 2003: 43; auf der Ebene der Lebenszeit siehe Berger, 1995; Berger & Sopp, 1995; Buchmann & Sacchi, 1995). Die Asynchronizität besteht infolgedessen nicht nur auf der individuellen Ebene zwischen dem idealen gemeinsamen temporalen Dispositionsmodell von Handlungen und den tatsächlich erledigten Tätigkeiten, sondern aufgrund einer Desynchronisation der Interdependenzgeflechte auch auf der kollektiven Ebene zwischen Menschen – ob sie mit einem gemeinsamen oder einem eigenen temporalen Dispositionsmodell von Handlungen leben. Nicht wenige soziologische Theorien sozialer Geschwindigkeit gehen davon aus, dass soziale Geschwindigkeit zur Desynchronisation der Interdependenzgeflechte von Handlungen verschiedener Akteure führt (z.B. Rosa, 2005; Rosa & Scheuerman 2009: 13; Lash & Urry, 1994: 246; Urry, 2009a: 192). Wie die vorliegende Analyse jedoch zeigt, stellt sich die Tatsache offenkundig umgekehrt dar: **Eine Desynchronisation der Interdependenzgeflechte von Handlungen verschiedener Akteure resultiert keineswegs aus der sozialen Geschwindigkeit, sondern ist vielmehr selbst Darstellung sozialer Geschwindigkeit auf der kollektiven Ebene.**

Weil soziales Handeln immer in die Interdependenzgeflechte von Handlungen verschiedener Akteure eingebettet wird, ist soziale Interaktion unumgänglich. In der standardisierten Zeitstruktur, also in der Zeitform des Chronos, leistet allgemeine Synchronisation einen großen Beitrag zur sozialen Interaktion, weil Synchronisation den Lebensrhythmus anderer strukturiert und somit vorhersehbar erscheinen lässt, d.h. eigene Handlungen können ohne vorherige Abstimmung mit denen von Anderen koordiniert werden. Demgegenüber bewirkt eine Desynchronisation, dass die Synchronisation der Gesamtgesellschaft zwar noch besteht, aber nicht mehr „allgemein“ gültig ist. Je mehr Menschen mit der Zeitform des Kairos leben, umso weniger ist eine Art gemeinsamer Rhythmus Charakteristikum der Gesellschaft. Mangels allgemeiner Synchronisation wird folglich die Handlungskoordination erschwert⁴⁸ (Jurczyk, et al., 2000: 54). Im Zuge der Kairologisierung der Zeit verfügt jeder Mensch über sein eigenes temporales Dispositionsmodell von Handlungen, mithin dominiert größere Asynchronizität (vgl. Promberger, 2005: 11). Einem herkömmlichen Erwartungsrahmen zu Folge wäre ‚9 Uhr‘ der allgemeine Zeitpunkt des Arbeitsbeginns. Aber im Zuge sozialer Geschwindigkeit als Hauptmerkmal der Gesellschaft gibt es immer mehr Menschen, die um 9 Uhr gerade Arbeitsschluss haben oder eben ins Bett gehen.

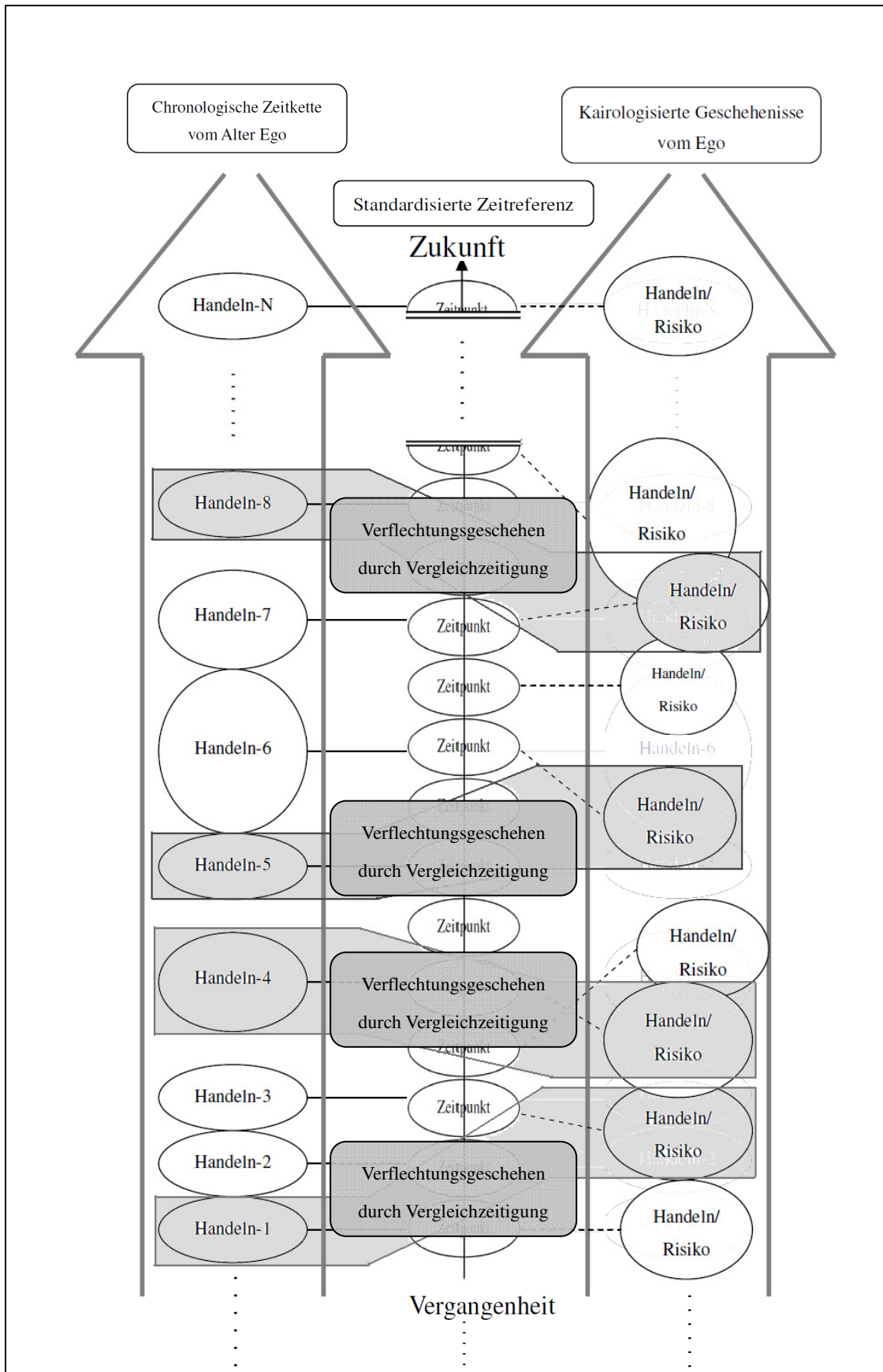
⁴⁸ Als typisches Beispiel einer grundlegend veränderten Ausgangssituation gilt der Straßenverkehr. In der standardisierten Zeitstruktur kann eine Verkehrsmanagementzentrale aufgrund regelmäßiger Schwankungen in den Verkehrszeiten – diese Regelmäßigkeit ist tatsächlich nichts anderes als eine Darstellung allgemeiner Synchronisation – durch die Regulierung des Signalzeitplans der Ampel den Verkehrsfluss in einem hohen Maße steuern. Aber im Zuge der Kairologisierung der Zeit gibt es beim Straßenverkehr aufgrund des Wegfalls allgemeiner Synchronisation immer weniger Regelmäßigkeiten in den Schwankungen der Verkehrszeiten, weshalb die Straßenverkehrslage für die Verkehrsmanagementzentrale immer schwerer vorherzusehen und zu steuern ist. Siehe Exkurs, 3.

Der Sonntag ist nicht mehr unbedingt ein Feiertag, weil er für immer Menschen als Werktag gilt. Im 30. Lebensjahr sind immer mehr Menschen noch ledig und befinden sich noch im Bildungssystem.

Vor diesem Hintergrund muss man nicht nur eigene Tätigkeiten planen und organisieren. Bei der Etablierung eines eigenen temporalen Dispositionsmodells von Handlungen sieht man sich ebenfalls vor, die Aufgabe gestellt mit anderen Bezugspersonen eine Interaktion zu planen, zu organisieren und abzustimmen (vgl. Jurczyk & Rerrich, 1993: 26 f.), also die Handlungen verschiedener Akteure zu vergleichzeitigen (Geißler, 2005: 11). Folglich wird eine allgemeine Synchronisation bei der Kairologisierung der Zeit durch „situierete **Vergleichzeitigung**“ ersetzt, situierete Vergleichzeitigung stellt demnach die zweite Eigenschaft sozialer Geschwindigkeit dar.

„Situierete Vergleichzeitigung“ meint hier in erster Linie, dass das Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure im Zuge der Kairologisierung der Zeit mangels allgemeiner Synchronisation jeweils erst realisiert werden kann, wenn Akteure ihre Handlungen durch vorherige Planung, individuelle Organisation und wechselseitige Abstimmung im Interaktionsgeschehen vergleichzeitigen. Daher lässt sich soziale Geschwindigkeit bzw. die Zeitform des Kairos unter dem Einfluss der Kairologisierung der Zeit und der situiereten Vergleichzeitigung wie in Abbildung 21 darstellen.

Abb. 21 Die soziale Geschwindigkeit bzw. die Zeitform des Kairos aufgrund der Kairologisierung der Zeit



Davon ausgehend werden **zwei besondere zeitpolitische Probleme sozialer Geschwindigkeit** besonders häufig gestellt. Auf individueller Ebene ist dies zum einen das Problem des **Zeitmanagements**. Hierbei geht es darum, wie man angesichts der Kairologisierung der Zeit eigene Tätigkeiten selbst planen und organisieren kann. Auf der zwischenmenschlichen Ebene geht es um den sogenannten **Zeitwohlstand**, der als Voraussetzung des Zeitmanagements betrachtet wird. Dabei geht es darum, wie Menschen ihre Handlungen gerecht koordinieren können. Beide zeitpolitischen Probleme sozialer Geschwindigkeit werden an dieser Stelle selbstverständlich nicht zum ersten Mal beschrieben. Im Zusammenhang mit dem sogenannten „slow movement“ werden sie schon lange Zeit diskutiert, durchaus in Verbindung mit einigen entsprechenden Lösungsvorschlägen (Honoré, 2004). Die Beschleunigungskritiker schlagen vor, dass man bestimmte Fähigkeiten des Zeitmanagements trainiert, um die Probleme sozialer Geschwindigkeit zu bewältigen; oder sie appellieren, dass man sozialer Geschwindigkeit mit Entschleunigung begegnen sollte, um sich Zeitautonomie anzueignen. Diese Vorschläge und Appelle von Seiten der Beschleunigungskritik sind weder zufällig noch irrational motiviert. Wie im ersten Kapitel bereits erwähnt, fehlt ihnen leider jederlei begründete wissenschaftliche, empirische und theoretische Argumentation. Will man mögliche Auswege aus den dargestellten Problemzusammenhängen aufzeigen, sollte man versuchen diese Probleme nicht nur zu formulieren, sondern auch weitergehend den Kern dieser Probleme auf Basis einer geeigneten soziologischen Theorie der sozialen Geschwindigkeit zu verstehen.

Darauf werde ich im nächsten Kapitel eingehen und versuchen zu argumentieren, dass es angesichts der Probleme der sozialen Geschwindigkeit weder darum gehen kann, mit welchen Künsten Zeit selbst verwaltet werden kann, noch darum, wie im Hinblick auf Zeitwohlstand am besten „entschleunigt“ werden kann, sondern das vielmehr die Entstehung einer gerechten „Zeitökologie“ angestrebt werden sollte.

2.3. Normalisierung des Risikos

Situierte Vergleichzeitigung bezieht sich auf Tätigkeiten, nämlich kairologisierte intendierte Geschehnisse. Dessen ungeachtet bestehen auch die nichtintendierten und negativen Geschehnisse.

In der standardisierten Zeitstruktur werden alle intendierten Geschehnisse in eine chronologische Zeitkette eingebettet. Nichtintendierte negative Geschehnisse werden als Unfälle entweder von vorneherein ausgeschlossen oder im Nachhinein temporalisiert. Der Unfall ist dabei nicht zu berücksichtigen, weil er „außer Beziehung besteht“.

Der Unfall geschieht nur, wenn er geschieht. Durch die Erläuterungen zur Zeitform des Kairos wird ersichtlich, dass der Unfall in der Tat nichts anderes als ein kairologisches Geschehen darstellt. Weil der Chronos in der standardisierten Zeitstruktur die Hauptform der Zeit ist und Chronologisierung dabei als ein dominierendes Prinzip des Handelns bezeichnet wird, ist Unfall als ein kairologisches Geschehen unsichtbar; er wird vom Chronos verschleiert.

Dennoch wirkt diese Verschleierung in der flexibilisierten Zeitstruktur bei weitem nicht so stark wie in der standardisierten Zeitstruktur. Infolge der Kairologisierung der Zeit wird die chronologische Zeitkette aufgelöst. Die intendierten Geschehnisse, welche ursprünglich durch Chronologisierung sequenziell bzw. kausal verkettet werden, liegen hierbei in ungeordneter Form vor. Nur durch Vergleichzeitigung können die intendierten Geschehnisse erfassen werden, ansonst stoßen sie möglicherweise mit Terminen und Fristabläufen zusammen und führen zu Anforderungen wie dem Multitasking. Ohne eine streng chronologische Zeitkette werden auch die nichtintendierten und insbesondere negativen Geschehnisse sichtbar. Dabei ist man sich bewusst, dass neben dem intendierten Geschehen auch das nichtintendierte und negative Geschehen existiert. Das nichtintendierte und negative Geschehen kann wegen der Entkopplung von der chronologischen Zeitkette ohne temporale Kausalität plötzlich geschehen. Also kommt es zum Vorschein, dass alle Arten der Geschehnisse, sei es intendiert oder nichtintendiert, sei es positiv oder negativ, die Wahrscheinlichkeit besitzen, irgendwann einzutreten (Kassung, 2009).

Insofern sind der Unfall als das nichtintendierte negative Geschehen und die Tätigkeit als das vorgegebene intendierte Geschehen in der Zeitform des Kairos gleichwertig. Die Zeitform des Chronos charakterisiert, dass ein Geschehen von einer Ursache bewirkt wird und zu einer Konsequenz führt. Alle Geschehnisse sollen in einer Reihenfolge nacheinander stattfinden und folglich kausale Verbindungen aufweisen. Dahingegen wird in der Zeitform des Kairos sichtbar, dass ein Geschehen nicht konsequent an ein bestimmtes Geschehen als Ursache kausal anschließt. Ein Geschehen kann mit irgendeinem Geschehen zusammenhängen. In der Zeitform des Kairos ist das Leben zwar nicht gefährlicher, aber es wird ersichtlich, dass manches nichtintendierte und negative Geschehen die Wahrscheinlichkeit besitzt einzutreten. Das heißt, im Zuge der Kairologisierung der Zeit kommen einige Unfälle zum Vorschein, die bemerkt und daher von Charles Perrow als „normale Unfälle“ (normal accidents) gekennzeichnet werden (Perrow, 1984). Sobald die Unfälle, nämlich die nichtintendierten negativen Geschehnisse, als normal betrachtet werden, bleiben sie nicht mehr einfach in der Kategorie des Unfalls. Heute betrachtet man diese nichtintendierten, negativen Geschehnisse vielmehr unter der Kategorie des „**Risikos**“ (Ebd.). **Der Fall, dass**

die nichtintendierten negativen Geschehnisse wegen der Kairologisierung der Zeit immer sichtbarer und für normal erachtet sowie berücksichtigt werden, wird hierbei als „Normalisierung des Risikos“ definiert.

In den vergangenen 50 Jahren hat der Risikodiskurs starken Aufschwung, noch heute wird ‚Risiko‘ interdisziplinär diskutiert. In vielen sozialwissenschaftlichen Studien wird der Zusammenhang zwischen sozialer Geschwindigkeit und Risiko mehr oder weniger direkt thematisiert (z.B. Lash, 2002; Nowotny 1990; Rosa & Scheuermann, 2009; Tomlinson, 2007; Virilio, 2000). Dabei wird meist behauptet, dass Geschwindigkeit eine Ursache gestiegenen Risikos darstellt, weil angesichts von Hochgeschwindigkeit weniger oder gar keine Zeit mehr zum Treffen richtiger Entscheidungen gegeben ist. Geschwindigkeit lässt Unternehmungen demnach mit hoher Wahrscheinlichkeit außer Kontrolle geraten und birgt daher immer ein Moment der Gefahr und Krise. Derlei Aussagen sind zwar gängig, passen aber nicht zum erkenntnistheoretischen Standpunkt der vorliegenden Arbeit. Geschwindigkeit wird offenkundig für ein physikalisches Phänomen erachtet, weshalb es stets um mehr oder weniger, also längere oder kürzere Zeit geht. Hingegen handelt es sich bei Geschwindigkeit unter dem Gesichtspunkt der vorliegenden Arbeit um soziale Zeit und qualitative Asynchronizität. Bei sozialer Geschwindigkeit gibt es kein Problem hinsichtlich einem Mehr oder Weniger an Zeit. Der Zusammenhang zwischen sozialer Geschwindigkeit und Risiko besteht entsprechend der theoretischen Prämissen der vorliegenden Arbeit nicht in einer von (physikalischer) Geschwindigkeit verursachten Zeitknappheit, sondern ist vielmehr begründet in wesentlichen Eigenschaften des Risikos.

Die wesentliche Eigenschaft des Risikos lautet, dass Risiko ein berücksichtigtes kairologisches Geschehen ist, welches aus der nichtintendierten Verflechtung von Handlungen verschiedener Akteure resultiert und katastrophalen Schäden bringt.

Das bedeutet zuerst, dass **sich Risiko aus dem Handeln ergibt** (Beck, 1986: 32 ff.). In der „Risikogesellschaft“ (Ulrich Beck) verfügt man heute bereits über ein allgemeines Bewusstsein darüber, dass irgendeine Handlung mit Wahrscheinlichkeit Schäden verursacht. Es gibt keine absolute Sicherheit, kein risikofreies Handeln (vgl. Luhmann, 1991: 37).

Risiko aber ist nicht auf einzelne Handlungen von Individuen zurückzuführen, niemand kann allein sozial handeln. Das gesellschaftliche Handeln setzt immer gegenseitige Unterstützung voraus, soziales Handeln ist in Interdependenzgeflechte von Handlungen verschiedener Akteure eingebettet. Indes wird die Verflechtung von Handlungen verschiedener Akteure nicht unbedingt nur von einem aktiven Motiv

hervorgerufen. Auch ohne Intention kann ein Handeln unerwartet und zufällig mit fremdem Handeln in Konflikt geraten und Schaden verursachen. Die Aussage das Risiko auf Handeln zurückgeht bedeutet hier, dass die Verflechtung von Handlungen immer über ein unvorhersehbares und unfassbares Element, d.h. über „uncertainties“ verfügt (Bonß, 1995).

Das Risiko verfügt über „uncertainties“, weil ein Handeln nicht unbedingt mit einem bestimmten erwarteten Handeln, sondern auch mit unerwartetem Handeln zusammentreffen kann und dann das Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit zu einem Schadensereignis führen kann. Wenn riskantes Handeln einen Schaden nach sich zieht, so stellt dieses Schadensereignis keine Überraschung dar, weil das Handeln von vornherein als riskant betrachtet wurde. Indessen **gilt solch ein Handeln noch als riskant, selbst wenn es schließlich keinen wirklichen Schaden bewirkt**. Risiko verfügt über keine temporale Kausalität, denn es geht nicht auf die Realisierung des Schadens, sondern auf die Wahrscheinlichkeit eines Schadensereignisses, nämlich auf das kairologisierte Geschehen zurück (vgl. Bechmann, 1993: XVIII). Ein Handeln ist deshalb riskant, weil es Schaden entweder nach sich ziehen kann oder nicht. **Beim Risiko handelt es sich um das Schadensereignis, das geschehen, aber auch nicht geschehen kann**. Demgemäß erscheinen solche Aussagen problematisch, denen zufolge der Risikobegriff auf die Zukunft verweist (Luhmann, 1990b: 140) oder die moderne Gesellschaft Zukunft als Risiko vergegenwärtigt (Luhmann, 1991: 45). Der Risikobegriff weist weder auf Zukunft noch auf Vergangenheit oder Gegenwart. **Er verweist auf keine chronologischen Zeitdimensionen, sondern nur auf das kairologische Geschehen selbst**. Wenn soziales Handeln unmöglich risikofrei sein kann, so ist es in irgendeinem Moment des Handelns immer schon riskant – sei es in Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft, „ex ante“ oder „ex post“, ob es schließlich wirklich ein Schadenereignis hervorruft oder nicht.

Risiko bezieht sich nicht nur auf „uncertainties“, ansonsten besteht kein Unterschied zwischen Risiko und Unfall. Ein Risiko entspricht einer Form des Unfalls, aber das Geschehen des Unfalls gehört nicht umgekehrt unumgänglich zur Kategorie des Risikos. Bevor ein Unfall passiert, denkt man nicht, dass der Unfall passieren wird. Man hat auch keine Ahnung vom Vorgang sowie dem schädlichen Ergebnis des Unfalls. Der Unfall besteht außerhalb des Bereiches der Vorstellbarkeit. Im Gegensatz dazu besteht das Risiko in einem Bereich der Vorstellbarkeit. Risiko als „uncertainty“ zu kennzeichnen bedeutet nicht nur, dass das Risiko mit Unsicherheit und Ungewissheit verbunden ist, sondern auch, dass man sich darüber im Bewusstsein ist. **Die Unsicherheit des Risikos kann mit Gewissheit vorausgesehen werden**.

Diese Sicherheit der Unsicherheit des Risikos bezeichnet zunächst den Umstand, dass man im Bewusstsein darüber ist, dass ein Risiko einen Schaden nach sich ziehen kann. Allerdings besteht weiterhin Unsicherheit darüber, wann und in welcher Form des Unfalls ein Schadensereignis eintritt (Perrow, 1984). Das bedeutet nicht, dass ein Schadensereignis mit unausweichlicher Notwendigkeit eintritt und auch nicht, dass es auf keinen Fall eintritt. Risiko führt nur zu einem Schadensereignis, wenn es eben zu diesem Schadensereignis führt.

Zweitens weiß man zwar nicht, wann das Risiko mit welcher Form des Unfalls ein Schadensereignis bewirkt, man weiß aber sicher, welche katastrophalen Schäden Risiko bedeuten kann. Wenn ein Kernkraftwerk in Fukushima am 11. März 2011 plötzlich von einem Erdbeben und von einem Tsunami zerstört wird, ist ein Unfall eingetreten. Vorher hat niemand eine Ahnung, dass es zu einem Unfall in diesen Ausmaßen kommt. Der Unfall kann nicht vorhergesagt werden, deswegen können keine ausreichenden Fähigkeiten entwickelt werden. Hingegen wird die Nuklearkatastrophe nach dem Kollaps des Kernkraftwerks für „Risiko“ gehalten, weil die vom Kernkraftwerk verursachte Nuklearkatastrophe kein unerwarteter und nicht vorhersehbarer, sondern ein „größter anzunehmender Unfall“ (GAU) ist (vgl. Briese, 2009). Sobald ein Unfall anzunehmen ist, wird das nichtintendierte negative Geschehen zum Risiko (vgl. Bonß, 1995: 201). Man besitzt Wissen darüber, dass ein Kernkraftwerk zu einer Nuklearkatastrophe führen kann und man besitzt ebenso deutliche Kenntnis über das mögliche Ausmaß von Nuklearkatastrophen⁴⁹. Man weiß in etwa, was geschieht, wenn das als Risiko hingegenommene Schadensereignis Wirklichkeit wird. Darum ist man in der Lage Schäden konkret einzuschätzen und zu kalkulieren, ob das Schadensereignis geschehen kann.

*Risiken sind **wahrgenommene** mögliche Handlungsfolgen [...]. Den Begriff „Risiko“ zu verwenden, setzt demnach stillschweigend voraus, dass das Spektrum möglicher Schadensereignisse antizipierbar ist. [...] Was nicht kalkulierbar ist oder kalkulierbar gemacht werden kann, ist kein Risiko.* (Wehling, 2011: 533, Hervorh. v. Original)

Während der Unfall ein von der Chronologisierung verschleiertes, unsichtbares Geschehen ist, gilt Risiko als ein sichtbares kairologisches Geschehen. Das Verhalten bei der Konfrontation mit Risiko lässt sich nicht als Temporalisierung bezeichnen, da es in der Zeitform des Kairos keine vorgegebene Zeitkette gibt. Man muss ein eigenes Dispositionsmodell etablieren, um alle bestehenden kairologischen Geschehnisse zu

⁴⁹ Nachdem ein Kernkraftwerk von Erdbeben und Tsunami heimgesucht wurde und man danach Kenntnis über solch einen Vorfall besitzt, muss derlei Ereignis nicht mehr als Unfall, sondern als Risiko dargestellt werden.

ordnen. Dazu gehören nicht nur die intendierten Tätigkeiten, sondern freilich auch die wahrgenommenen Risiken. Um gemeinsam Tätigkeiten zu vollziehen, ist die situierte Vergleichzeitigung notwendig. Demgegenüber will man natürlich nicht aktiv mögliche Risiken realisieren. Allerdings besteht beim Handeln immer ein Risiko. Im Hinblick darauf spielen zwei Probleme bezüglich der Konfrontation mit Risiko eine Rolle.

Beim ersten Problem geht es um **die Verstärkung der Risikobereitschaft** (vgl. Wahren, 2009: 98 ff.). Wenn ein Risiko unvermeidbar ist, muss man gewillt sein den eintretenden Schaden direkt zu verkraften. Umso mehr Schaden kann verkraftet werden, je umfangreicher die Vorbereitung, diesen Schaden zu verkraften (Kaplan & Garrick 1997: 94 ff.). Das heißt, wenn beim Handeln gleichzeitig auch die Bereitschaft vorhanden ist, Schaden zu verkraften, so besitzt man eine größere Fähigkeit, das Risiko zu tragen (Luhmann, 1991: 38). Das führt dazu, dass **man in der Zeitform des Kairos Tätigkeiten unter der Annahme ausführt, dass riskantes Handeln ein Schadenereignis nach sich zieht**. Zum Beispiel gilt die Flugzeugkatastrophe als ein Risiko des Flugverkehrs. Bevor ein Flugzeug startet, müssen alle Fahrgäste die Sicherheitsgurte anlegen und es wird gezeigt, wie Rettungswesten benutzt werden. Anders ausgedrückt, setzt die Luftfahrt immer auch die Annahme voraus, dass sich eine Flugzeugkatastrophe ereignen kann. Aber das bedeutet natürlich nicht, dass man denkt, dass sich die Flugzeugkatastrophe unbedingt ereignet; obwohl man auch nicht davon ausgeht, dass sich diese Flugzeugkatastrophe nicht ereignet.

Eine Verstärkung der Risikobereitschaft hängt mit zwei Faktoren zusammen: Einerseits benötigt man mehr Informationen über das Risiko (Luhmann, 1997b: 329), daher werden Risikokalkül und –management zu wichtigen Aufgaben. Andererseits variieren die Arten des Umgangs mit Risiko je nachdem, wie man handelt und inwieweit man bereit ist ein Risiko zu tragen. Man kann sich **entweder** dafür entscheiden, ein anderes Risiko anstelle dieses Risikos in Kauf zu nehmen. Man beendet riskante Handlungen, weil das Risiko größer als die maximale Leidensfähigkeit ist. Die Demonstration gegen Atomkraftwerk gilt hier als ein Beispiel. **Oder** man bildet einen Mechanismus aus, der dabei behilflich ist, während des Handelns verschiedene Risiken gleichzeitig zu verkraften. In der heutigen Gesellschaft steht das institutionelle Versicherungswesen als solch ein Mechanismus im Vordergrund (Krohn & Krücken, 1993: 15 ff.)⁵⁰.

⁵⁰ Das Auftauchen der Versicherung geht darauf zurück, dass man bei der Veränderung der Zeitstruktur das nichtintendierte negative Geschehen als Risiko identifiziert. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gibt es hauptsächlich die öffentlichrechtliche Arbeitsversicherung und danach das Rentensystem. Damals, in der standardisierten Zeitstruktur, kennt man aufgrund der dominanten Chronologisierung nur begrenzt Risiken. Bei der Flexibilisierung der Zeitstruktur lassen sich mehr Risiken herausstellen,

Oggleich Risikobereitschaft eine Rolle spielt, setzt sie die Kenntnis bzw. das Wissen über Risiko voraus. Das bedeutet jedoch nicht unbedingt, dass man alle nicht-intendierten negativen Geschehnisse als Risiko ansieht und auch berücksichtigt. Trotz der Kairologisierung der Zeit können nichtintendierte negative Geschehnisse mangels genügendes Wissens oder genügender Informationen immer noch als reiner Unfall eintreten. Oder aber einige Risiken werden übersehen, weil die Schäden nicht bedrohlich sind und ebenso wie das Schicksal unmöglich vermieden werden können (Luhmann, 1992). Heute erscheint die Tatsache allgemein akzeptiert, dass die Wahrnehmung des Risikos eine soziale Konstruktion ist (Douglas & Wildavsky, 1993). Daraus folgt das **zweite Problem** hinsichtlich des Risikos, nämlich **die Governance des Risikos**. Bei diesem Thema geht es um die Fragen:

Für wen sind diese Risiken unbekannt, weshalb sind sie unbekannt und wie können sie dennoch zum Gegenstand gesellschaftlicher Wahrnehmung und Auseinandersetzung werden? (Wehling, 2011: 533)

Diese soziologische Frage bezieht sich zusehends auf mehr Gesellschaftsbereiche.

Bezüglich der Risikothematik existiert bereits eine große Fülle soziologischer Studien, die unter dem Terminus „Risikosoziologie“ zusammengefasst werden. Die weitere Diskussion über die Probleme des Risikos weicht vermutlich vom Thema der sozialen Geschwindigkeit ab. Aufgrund dieser Divergenz mit der eigentlichen Fragestellung wird das Thema Risiko nicht weiter vertiefend erläutert. Dennoch wird durch die bisherige Diskussion ersichtlich, dass der Zusammenhang zwischen Risiko und sozialer Geschwindigkeit nicht auf der Zeitknappheit beim Beschleunigungsprozess beruht. Beim Risiko geht es sich nicht direkt um die Frage, wie lange Zeit man hat. Heute werden die Menschen von einer Vielzahl Risiken betroffen, nicht weil das heutige Leben gefährlicher als das frühere ist und man weniger Zeit hat darauf zu reagieren, sondern weil mehr nichtintendierte negative Geschehnisse basierend auf der Kairologisierung von Nichtwissen in Wissen transformiert und während des Handelns berücksichtigt werden müssen (vgl. Giddens, 1991: 3f.). Risiko wird nicht von sozialer Geschwindigkeit verursacht und freilich führt es auch nicht zur sozialen Geschwindigkeit. Es gibt kein direktes Verhältnis zwischen Risiko und sozialer Ge-

weil die vom vorgegebenen temporalen Dispositionsmodell befreiten Handlungs- bzw. Entscheidungsmöglichkeiten zunehmen (Luhmann, 1991: 54). In der Terminologie der vorliegenden Arbeit ausgedrückt lauten die Ursachen ganz einfach – weil die Kairologisierung der Zeit mehrere Risiken enthüllt, sei es auf der Ebenen der Alltagszeit (vgl. Nollert & Pelizzari, 2008), sei es auf der Ebene der Lebenszeit (vgl. Glaesser, 2009). Bei der Flexibilisierung der Zeitstruktur umfasst das institutionelle Versicherungswesen immer mehr gesellschaftliche Bereiche. Die heutige Gesellschaft wird hinsichtlich des Risikos infolgedessen zu einer „Versicherungsgesellschaft“. Vgl. Bonß, 1995: 191 ff. und siehe Kapitel V, 2. sowie 3. von der vorliegenden Arbeit.

schwindigkeit – dennoch geht die Normalisierung des Risikos auf die Kairologisierung der Zeit zurück, sie ist die Gegenseite der situierten Vergleichzeitigung und daher auch eines der Kennzeichnungen der sozialen Geschwindigkeit.

3. Zwischenfazit

In diesem Kapitel werden die Eigenschaften der sozialen Geschwindigkeit analysiert. Dabei wird zunächst betont, dass soziale Geschwindigkeit mit zwei Zeitformen bei der Veränderung der Zeitstruktur einhergeht.

Eine Zeitform ist der Chronos und unter den Bedingungen standardisierter Zeitstruktur gilt der Chronos als die Hauptzeitform. In der Zeitform des Chronos wird jedes Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure von der Abhängigkeit der Natur befreit, dann mit einem entsprechenden quantitativen Zeitpunkt verbunden und in eine chronologische Zeitkette eingebettet („Chronologisierung der Zeit“). Nichtintendiertes negatives Geschehen wird dabei als unsichtbarer „Unfall“ erachtet und entweder ex ante von der chronologischen Zeitkette ausgeschlossen oder ex post temporalisiert („Temporalisierung des Unfalls“). Aufgrund einer Chronologisierung der Zeit wird ein gemeinsames temporales Dispositionsmodell von Handlungen begründet und auch von einem Großteil aller Menschen befolgt. Daraus ergibt sich ein als „allgemeine Synchronisation“ bezeichneter Zustand. In einer Art Klassenkampf um die Zeitmacht zur Begründung eines gemeinsamen temporalen Dispositionsmodells von Handlungen besteht das zeitpolitische Problem dabei insbesondere hinsichtlich der Kategorie der Arbeitszeit.

In der standardisierten Zeitstruktur gibt es nicht nur die Zeitform des Chronos. Weil das Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure im Zuge der Standardisierung der Zeitstruktur allmählich nicht mehr von Natur abhängt, kommt auch die Möglichkeit der Asynchronizität zwischen Verflechtungsgeschehen, also die soziale Geschwindigkeit zum Vorschein. Allerdings ist die soziale Geschwindigkeit in der standardisierten Zeitstruktur nur ein latentes Merkmal der Gesellschaft, weil sie noch der Zeitform des Chronos unterliegt. Soziale Geschwindigkeit wird nur dann zu einem markanten Charakteristikum der Gesellschaft, wenn die andere Zeitform, nämlich die Zeitform des Kairos, während der Flexibilisierung der Zeitstruktur aufkommt.

Die Zeitform des Kairos ist in der flexibilisierten Zeitstruktur darauf zurückzuführen, dass die chronologische Zeitkette aufgelöst wird, weshalb die Geschehnisse begrenzt von der chronologischen Zeitkette entkoppelt werden („Kairologisierung der Zeit“). Mangels eines vorgegebenen gemeinsamen temporalen Dispositionsmodells

von Handlungen ist man gezwungen, seine Tätigkeiten je nach eigenen Bedürfnissen selbst zu planen und zu organisieren. Jedoch bezieht sich jedwede Tätigkeit nach wie vor auf eine Koordinierung von Handlungen zwischen Akteuren. Von daher müssen Akteure durch vorherige Planung, individuelle Organisation und wechselseitige Abstimmung ihre Handlungen im Interaktionsgeschehen vergleichzeitigen („Vergleichzeitigung“). Dabei bedeutet nichtintendiertes negatives Geschehen nicht nur einen Unfall. Es kann von Nichtwissen in Wissen transformiert werden und muss dann beim Handeln berücksichtigt werden. Geschehen wird folglich als „Risiko“ angesehen und normalisiert (Normalisierung des Risikos). Hierbei tauchen zwei Probleme der sozialen Geschwindigkeit auf: Eines betrifft das Risiko, d.h. Risikobereitschaft sowie eine Governance des Risikos; beim anderen geht es um Zeitmanagement und Zeitwohlstand. Während das Risiko selbst über kein direktes Verhältnis zur sozialen Geschwindigkeit verfügt, hängen Zeitmanagement und Zeitwohlstand offensichtlich eng mit sozialer Geschwindigkeit zusammen.

Kairologisierung der Zeit, situierte Vergleichzeitigung und Normalisierung des Risikos stellen die soziale Geschwindigkeit heraus. Insofern ist soziale Geschwindigkeit nicht mehr nur latent vorhanden, sondern gewinnt zunehmend an Signifikanz. Die Zeitform des Kairos kann infolgedessen auch als die Zeitform sozialer Geschwindigkeit erachtet werden. Das Aufkommen sozialer Geschwindigkeit bei der Veränderung der Zeitstruktur kann mit Hilfe von Abbildung 22 dargestellt werden.

Durch eine Analyse dieser Eigenschaften besteht soziale Geschwindigkeit nun nicht mehr bloß als rhetorisches Unterfangen oder in Form spekulativer Mutmaßungen, sondern lässt sich – unter Rückgriff auf empirische Beobachtungen – soziologisch klar umreißen. Somit bereitet eine Verdeutlichung zeitpolitischer Probleme der sozialen Geschwindigkeit neue Bahnen. Entlang dieser Bahnen gelingt es wohlmöglich neue, sachlichere Perspektiven zur sozialen Geschwindigkeit in der Sozialkritik wie auch in der sozialen Praxis anzudenken. Eine Skizze dieser Perspektiven soll Aufgabe des folgenden und letzten Kapitels sein.

Abb. 22 Die Zeitformen und deren Eigenschaften

| Zeitform: | Chronos | Kairos |
|--|---|--------------------------------------|
| Die Beschaffenheit der sozialen Geschwindigkeit: | Latente soziale Geschwindigkeit | Signifikante soziale Geschwindigkeit |
| Die Gestaltung der Zeitform: | Chronologisierung der Zeit | Kairologisierung der Zeit |
| Der Zustand der Geschehen: | Chronologische Zeitkette | Verstreute Geschehnisse |
| Die Gestalt des temporalen Dispositionsmodells von Geschehen: | Allgemeine Synchronisation | Situierte Vergleichzeitigung |
| Zeitpolitische Probleme: | Klassenkampf um ein gerechteres gemeinsames temporales Dispositionsmodell | Zeitökologie |
| Die Darstellung des nichtintendierten sowie schädlichen Geschehens | Unfall | Risiko |
| Verfahrensweisen angesichts der nichtintendierten schädlichen Geschehen: | Temporalisierung des Unfalls | Normalisierung des Risikos |

Kapitel VII

Der zeitpolitische Ansatz sozialer Geschwindigkeit – Zeitökologie

In diesem Kapitel wird anhand eines aus den vorangegangenen Kapiteln gewonnenen Verständnisses sozialer Geschwindigkeit das Problem der sozialen Geschwindigkeit in Verbindung mit möglichen Lösungsansätzen grob umrissen. Im sechsten Kapitel wird bereits erwähnt, dass einerseits „Zeitmanagement“ und andererseits „Zeitwohlstand“ als zwei hauptsächliche Probleme des Themenkomplexes sozialer Geschwindigkeit gelten. Derlei Problemstellungen lassen sich in vergangenen sowie aktuellen Diskussionen ebenfalls als gängige Themen ausmachen. Wie ich im ersten Abschnitt dieses Kapitels zunächst argumentieren werde, können diese Begriffe weder vom Standpunkt des Zeitmanagements, noch vom Zeitwohlstand her das Problem sozialer Geschwindigkeit adäquat repräsentieren. Hinsichtlich des Zeitmanagements vernachlässigt man normalerweise die Voraussetzung eines gesellschaftlichen Hintergrundes, der den Menschen ausreichend Autonomie über das Zeitmanagement zukommen lässt. Im Vergleich dazu ist Zeitwohlstand ein weitaus hilfreicherer Begriff. Leider ist dieser Begriff mangels einer fundierten theoretischen Grundlage der Zeit nicht in der Lage einen Beitrag zu weiteren Untersuchungen sowie konkreten Orientierungen für die Praxis zu leisten. Im zweiten Abschnitt dieses Kapitels versuche ich daher unter zeitsoziologischen Aspekten den Begriff „Zeitökologie“ einzuführen und somit zu zeigen, wie der Begriff mögliche weitere Forschungsansätze im Umgang mit sozialer Geschwindigkeit inspirieren kann.

1. Vorüberlegung: Zeitmanagement und Zeitwohlstand

Soziale Geschwindigkeit gilt im sozialwissenschaftlichen Bereich heute ohne Zweifel als ein bedeutsames Thema. Bei Virilio wird eine „Dromologie“ sogar als unabhängige Disziplin begründet, die sich ausschließlich auf die mit der Gesellschaft zusammenhängende Geschwindigkeit bezieht. Dabei wird betont, dass Geschwindigkeit eine unverzichtbare Macht ist. Geschwindigkeit vernichtet bei Virilio den realen

Raum, weshalb nur „Geschwindigkeits-Raum“ übrig bleibt. Zwischen „Hier“ und „Dort“ gibt es deshalb keine Unterschiede mehr. Geschwindigkeit minimiert nicht zuletzt das zeitliche Intervall, so dass in der heutigen Gesellschaft nur eine Zeit, nämlich die so genannte „Echt-zeit“ besteht. Durch Echtzeitkommunikation wird „Telepräsenz“ ermöglicht, womit alle Menschen und alle Ereignisse – einschließlich des Unfalls – allgegenwärtig sind. Virilio bietet eine präzedenzlose sozialwissenschaftliche Konzeption von Geschwindigkeit.

Dank der theoretischen Arbeit Virilios wird die Wichtigkeit der Geschwindigkeit in den Sozialwissenschaften hervorgehoben. Basierend auf Virilios Interpretation wird Geschwindigkeit erfolgreich als soziales Phänomen betrachtet und thematisiert. Jedoch reicht diese theoretische Arbeit hinsichtlich einer soziologischen Analyse nicht aus. In Anlehnung an Marx 11. These über Feuerbach ließe sich vielleicht sagen, dass Virilio die Geschwindigkeit nur reinterpretiert, aber es darauf ankommt, Probleme der Geschwindigkeit im Anschluss an die Analyse zu ändern. Dazu trägt Virilio freilich nur begrenzt bei. Obwohl er Geschwindigkeit einer Kritik unterzieht, lässt sich diese Kritik als nihilistisch interpretieren (vgl. Breuer, 2009). So kritisiert Virilio, dass die Hochgeschwindigkeit allgegenwärtig Gefährdungen und Unfälle verursacht. Allerdings konstatiert er zugleich, dass man heute nicht auf Geschwindigkeit verzichten darf, weil Stillstand den Tod bedeutet. Zudem lässt Virilio in seiner Theorie Behauptungen oft keine genügend ausführlichen Erklärungen folgen. Bevor man also mit Virilios Theorie die von der Geschwindigkeit verursachten Probleme überprüft, erscheint es problematisch seine undeutlichen Behauptungen zu konkretisieren. Insofern sollte man Virilio vernachlässigen, um mit der Analyse fortfahren zu können.

In dieser Hinsicht erlaubt Rosas Beschleunigungstheorie offensichtlich größere Fortschritte. Rosa analysiert aufgrund fundierter soziologischer Erkenntnisse den Bereich sozialer Geschwindigkeit. Seine Diskussion über die Probleme der sozialen Geschwindigkeit beruht nicht wie die Virilios auf entweder nihilistischen oder diffusen Stellungnahmen, sondern auf dem Gedankengut einer kritischen Theorie. Rosa betont, dass kritische Gesellschaftstheorie nicht allein auf eine Kritik der Produktionsverhältnisse (ältere Kritische Theorie), der Verständigungsverhältnisse (Jürgen Habermas) und der Anerkennungsverhältnisse (Axel Honneth) abzielt, sondern auch auf eine kritische Diagnose der „Zeitverhältnisse“ hinarbeiten sollte (Rosa, 2005: 480). Bei Zeitverhältnissen geht es um die Beziehung zwischen Subjekt und Welt (Rosa, 2009b). Laut Rosa setzt ein gelingendes Leben eine gelingende „Weltbeziehung“ voraus. Eine gelingende Weltbeziehung bedeutet, dass die Welt „responsiv“ den Subjekten gegenübertritt, wo sie auf die Gedanken und Gefühlen der Subjekte zu reagieren oder zu antworten scheint. Hingegen schädigt soziale Beschleunigung als Hauptdynamik heu-

tiger Gesellschaften diese Zeitverhältnisse. Mangels gesunder Zeitverhältnisse, also aufgrund einer Kurzfristigkeit und Austauschbarkeit der jeweiligen Bindungen mit der Welt, verlieren Subjekte im Zeitalter der Beschleunigung ihre „Resonanzerfahrung“ bzw. die „Responsivität“ der Welt. Durch Beschleunigung fühlen sich die Subjekte einer nichtresponsiven bzw. repulsiven Welt gegenübergestellt, weshalb „Entfremdung“ zu einer spätmodernen Grunderfahrung wird. „Beschleunigung“ gilt hierbei als einen Schlüsselbegriff zur Pathologiediagnose der Gesellschaft.

Im Vergleich zu Virilios Dromologie gestaltet sich Rosas kritische Beschleunigungstheorie weitaus fundierter. Leider bleibt immer eine unüberbrückbare Lücke zwischen der Beschleunigungskritik und einer konkreten Praxis alltäglicher Lebensführung. Rosa definiert Beschleunigung als ein soziales Phänomen, also als die Beschleunigung des sozialen Lebens, aber wegen falscher physikalischer Vorstellungen von Geschwindigkeit wird nicht überzeugend auseinandergesetzt, wie soziales Leben bzw. das Soziale sinnvoll „beschleunigt“ werden kann.

Im Gegensatz zu Rosa konzentriert sich das „Slow Movement“ stark auf die Lebenspraxis, grundlegend stellen die Beschleunigungskritiker vom „Slow Movement“ fest:

Fast and Slow do more than just describe a rate of change. They are shorthand for ways of being, or philosophies of life. Fast is busy, controlling, aggressive, hurried, analytical, stressed, superficial. impatient, active, quantity-over-quality. Slow is the opposite: calm, careful, receptive, still, intuitive, unhurried, patient, reflective, quality-over-quantity. It is about making real and meaningful connections – with people, culture, work, food, everything. (Honoré, 2004: 14 f.)

Daher fordern die Beschleunigungskritiker, dass entschleunigte Tätigkeiten wie „slow food“, „slow sex“, „slow work“, „slow education“ usw. heute Beachtung finden müssen. Diese Aufrufe weisen im Unterschied zu den Theorien Virilios und Rosas ein höheres Aktivierungspotential auf, sie verstehen sich direkt als Appelle. Trotzdem geraten sie mangels stichhaltiger (sozial-)wissenschaftlicher Fundierung allzu schnell in dogmatische Positionen. Es wird nie wissenschaftlich erklärt, warum Schnelligkeit mit Eigenschaften oder Gemeinplätzen wie „busy, controlling, aggressive, hurried, analytical, stressed, superficial. impatient, active, quantity-over-quality“ korrelieren sollte und wie man sein Leben durch „slow food“, „slow sex“, „slow work“, „slow education“ usw. tatsächlich wirksam entschleunigen kann. Ohne ein genügendes Verständnis für soziale Geschwindigkeit ist alle Lebenspraxis somit de facto vergeblich, weil das Problem eigentlich nicht präzise eingegrenzt werden kann.

Soziale Geschwindigkeit wird in den vorangegangenen Kapiteln hinsichtlich definitorischer Voraussetzungen, gesellschaftlichem Hintergrund, bezüglich ihrer Genese und Eigenschaften ausführlich untersucht. Dadurch wird gezeigt, dass soziale Geschwindigkeit eine gesellschaftliche Situation beschreibt, in der Asynchronizität zwischen dem Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure innerhalb einer Vergleichskategorie besteht. Diese Situation resultiert aus einer Veränderung der Zeitstruktur, welche zuerst im Zuge der Standardisierung der Zeitstruktur auftritt. Weil das Leben im Zuge einer Standardisierung der Zeitstruktur allmählich von der Abhängigkeit von Natur befreit wird, wird die Asynchronizität zwischen den Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure – die soziale Geschwindigkeit – dabei auch ermöglicht. In der standardisierten Zeitstruktur unterliegt soziale Geschwindigkeit jedoch noch der Zeitform des Chronos, die als die Hauptzeitform in der standardisierten Zeitstruktur bezeichnet wird. Die Zeitform des Chronos entsteht zuerst durch die Chronologisierung der Zeit. Aufgrund der Chronologisierung der Zeit wird ein gemeinsames temporales Dispositionsmodell von Handlungen begründet, welches von den meisten Menschen befolgt wird. Daraus ergibt sich die sogenannte „allgemeine Synchronisation“, aufgrund der die soziale Geschwindigkeit als lediglich latentes Merkmal der Gesellschaft gekennzeichnet wird.

Demgegenüber wird jede Handlung aufgrund einer Flexibilisierung der Zeitstruktur allmählich vom entsprechenden idealen Zeitpunkt entkoppelt (Kairologisierung der Zeit), die Akteure müssen ihre Handlungen durch Selbstplanung, eigene Organisation und vorherige Abstimmung verflechten können (Vergleichzeitigung), das Risiko wird beim Handeln notwendigerweise auch als Normalereignis betrachtet und berücksichtigt (Normalisierung des Risikos). Vor diesem Hintergrund wird die Asynchronizität verallgemeinert, soziale Geschwindigkeit wird in der flexibilisierten Zeitstruktur zu einem markanten Merkmal der Gesellschaft. Die heutige Gesellschaft, als deren Hauptmerkmal die Geschwindigkeit gilt, kann möglicherweise als „Geschwindigkeitsgesellschaft“ bezeichnet werden.

In Anlehnung an diese Theorie der sozialen Geschwindigkeit wird das Problem der sozialen Geschwindigkeit verdeutlicht. **Das Problem sozialer Geschwindigkeit besteht gar nicht darin, wie schnell oder langsam etwas ist; sondern darin, wie man zur Vergleichzeitigung von Handlungen verschiedener Akteure ein eigenes temporales Dispositionsmodell von Handlungen etabliert.**

Man sagt oft, dass die Etablierung eines eigenen temporalen Dispositionsmodells von Handlungen hauptsächlich davon abhängt, ob man genügend Zeit hat; aber sie wird in der Geschwindigkeitsgesellschaft vor allem deswegen erschwert und problematisiert, weil Geschwindigkeit zu zunehmender Zeitknappheit führt (vgl. Rosa, 2005:

43). Folglich lautet die Kernfrage: „*Warum manche Menschen ‚mehr‘, andere ‚weniger‘ und viele gar ‚keine‘ Zeit haben?*“ (Nowotny, 1990: 8).

Daher liegt es nahe anzunehmen, das „Zeitmanagement“ im Vordergrund steht. Aber wenn man den Begriff „Zeitmanagement“ genauer untersucht, lässt sich feststellen, dass dieses heute alltägliche Verständnis diffuse Bedeutungen beinhaltet. Dieses Verständnis ist nicht in der Lage, die Rolle eines Lösungsansatzes zu spielen; umgekehrt stellt es selbst eine problematische Seite sozialer Geschwindigkeit dar.

1.1. Zeitmanagement – eine irritierende Ideologie

Angesichts des hohen Lebenstempos wird Zeitknappheit in der heutigen Gesellschaft als universale Erfahrung wahrgenommen. Dabei wird oft thematisiert, wie man Zeit verwaltet (vgl. Luhmann, 1971; Müller-Wichmann, 1984). Wer heute wahllos die Buchhandlung durchstöbert, kann sehr schnell zahlreiche Werke zum Umgang mit Zeitmanagement finden. In diesen Werken verkünden so genannte „Experten“ oder „Ratgeber“, dass man mehr Zeit gewinnt, mehr Aufgaben erledigen kann etc., wenn man mit einigen richtigen Vorgehensweisen seine Zeit verwaltet (z.B. Küstenmacher & Küstenmacher, 2004; Seiwert, 2011). Diese Ratgeber schlagen viele Tricks vor. Zum Beispiel soll man Zeitmanagement-Tools wie Zeitplanbücher vorbereiten, dann die Aufgaben – insbesondere im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit – je nach Wichtigkeit sowie Eiligkeit ordnen, typisieren und richtig abwägen (wichtig und eilig > wichtig, aber nicht eilig > nicht wichtig, aber eilig > weder wichtig noch eilig), den Zeitraum zur Fertigstellung festlegen sowie anschließend konsequent umsetzen usw. Die „Experten“ und „Ratgeber“ sind dabei selbst freilich erfolgreiche Menschen. Sie rühmen sich, dass ihre Erfolge von ihren Verfahren des Zeitmanagements herrühren – ganz so, als ob alle Leser auch ein erfolgreiches Leben wie das dieser „Experten“ bzw. „Ratgeber“ haben könnten, solange sie nur die Ratschläge befolgen. Unter dieser Auffassung scheint es, dass der Ausweg aus dem Problem der sozialen Geschwindigkeit einfach darin liegt, durch Zeitmanagement der Zeitknappheit zu kontern.

Allerdings beinhalten die gängigen Diskussionen über Zeitmanagement mindestens zwei wesentliche Mängel. **Erstens** wird Zeitmanagement überwiegend als persönliches Charakteristikum verstanden. Wenn es heute in einer Gesellschaft nur einen Mensch gibt, dessen Zeit immer knapp ist, bezieht sich Zeitmanagement vielleicht wirklich auf individuelle Unfähigkeiten. Wenn man aber mit Hilfe einer spezifischen „sociological imagination“ (Mills 1959) die Tatsache einbezieht, dass es in der Gesellschaft viele Menschen gibt, die dem Problem der Zeitknappheit begegnen, so geht es zusehends nicht mehr um die Fähigkeiten des Individuums. Vielmehr sollte man

stets den entsprechenden gesellschaftlichen Hintergrund berücksichtigen.

Über diesen gesellschaftlichen Hintergrund hat Fritz Reheis (2003: 76) Aufschluss gegeben. Reheis weist darauf hin, dass sich das Zeitmanagement in der fordistischen Gesellschaft, also in der standardisierten Zeitstruktur anders als das in der heutigen postfordistischen Gesellschaft, nämlich in der flexibilisierten Zeitstruktur dargestellt wird. In der fordistischen Gesellschaft gehört die Aufgabe des Zeitmanagements nicht zur individuellen Lebensführung, sondern untersteht dem Verwalter des Unternehmens. Frederick W. Taylors Werk „*The principles of scientific management*“ gilt als paradigmatisch. Wie man weiß, versucht Taylor die Effizienz betrieblicher Produktion auf ein Maximum zu steigern, indem er einzelne Tätigkeiten im Prozess der Produktion eine bestimmte Dauer zumisst. Die Arbeiter haben nun innerhalb einer bemessenen Zeitspanne ein Soll an bestimmten Tätigkeiten zu erfüllen. Daher **geht es beim Zeitmanagement in der standardisierten Zeitstruktur darum, wie die Verwaltung des Unternehmens die Arbeitskraft durch Zeit kontrolliert**. Die Arbeiter haben daher nicht das Problem des Zeitmanagements, sondern nur das Problem, die Arbeitszeitregelung, welche vom Betrieb gegeben wird, zu befolgen oder gegen sie zu kämpfen.

Allerdings erscheint dieses „von oben nach unten kontrollierende Zeitmanagement“ mit dem entstehenden Postfordismus zunehmend obsolet. Um auf den veränderten Markt flexibel zu reagieren, gibt der Arbeitgeber nicht länger einen restriktiven Zeitrahmen für die Arbeit vor, sondern stellt Aufgaben, Termine und Fristen. Dafür muss man die Zeit selbst planen, organisieren und aktiv mit Anderen abstimmen; kurzum: verwalten. Daraus folgt auch eine Entgrenzung zwischen Arbeitszeit und Freizeit. Bedeutung und Ziel von Zeitmanagement ändern sich folglich. Zeitmanagement spielt nicht mehr die Rolle des vom Betrieb gegebenen, kontrollierten Zeitrahmens, sondern wird zu einer wichtigen Aufgabe innerhalb der Lebensführung von Beschäftigten, die in erster Linie in postfordistischen Betrieben arbeiten. Die zu verwaltende Zeit besteht gleichfalls nicht bloß in Arbeitszeit, sondern betrifft die Gesamtheit eines entgrenzten Lebens. Man muss selbst ständig überlegen, wie vielfältigen Tätigkeiten in den Bereichen Erwerbsarbeit, Kindererziehung, Weiterbildung, öffentliches Engagement und Freizeittätigkeiten usw. zu disponieren sind. Zeitmanagement wird hiermit zu einer „von unten nach oben, situativ organisierten Zeitplanung“ (Lash & Urry 1994: 62 f.; Pongratz 2002: 50 ff.).

Geht man dennoch von heute populären Diskussionen über Zeitmanagement aus, so lässt sich anmerken, dass der Wandel des Zeitmanagements zu einer auffälligen Richtung tendiert. Bei der Flexibilisierung der Zeitstruktur sind die Beschäftigten, die v. a. in postfordistischen Betrieben arbeiten, am meisten betroffen. Bis heute aber

wird Zeitmanagement nie von Beschäftigten, freilich auch nie von Soziologen, sondern nur von so genannten „erfolgreichen Menschen“ diskutiert. Diese „erfolgreichen Menschen“ erachten Zeitmanagement als persönliche Fähigkeit im Umgang mit kalendarisierten Tätigkeiten der Erwerbsarbeit. Sie argumentieren, dass ein gutes Verfahren des Zeitmanagements dazu beiträgt, die Aufgaben der Erwerbsarbeit effizienter zu strukturieren. Deshalb soll ein gelingendes Zeitmanagement auch eine erfolgreiche Karriere gewährleisten. Dennoch haben „erfolgreichen Menschen“ übersehen, dass nicht nur die Aufgaben der Erwerbsarbeit, sondern auch vielfältige Aufgaben wie Bildung, Kindererziehung, Haushalt usw. disponiert werden müssen. Sie betonen, dass man wichtige und eilige Aufgaben erledigen sollte; dennoch werden diese Aufgaben in den meisten Fällen ausschließlich als die Aufgaben der Erwerbsarbeit bezeichnet. Insofern erscheint es zweifelhaft, ob man mit den von „erfolgreichen Menschen“ vorgeschlagenen Verfahren des Zeitmanagements wirklich Karriere machen kann. Es steht hingegen außer Zweifel, dass die Ideen des Zeitmanagements einen großen Beitrag im Interesse des Unternehmens darstellen.

Dieser Punkt führt zum **zweiten Mangel** der heute gängigen Diskussionen über Zeitmanagement: **Heutiges Zeitmanagement trägt aufgrund des Begriffs vom „erfolgreichen Menschen“ zu einer fragwürdigen Ideologie bei, die darin besteht, dass man sich beim Zeitmanagement daran orientieren soll, die vom Betrieb zugewiesenen Aufgabe der Erwerbsarbeit bevorzugt zu erledigen.** In der Terminologie von Jürgen Habermas lässt sich dieses Zeitmanagement offensichtlich als „strategisches Handlungsmodell“ bezeichnen (Habermas, 1981). Insofern wirkt der Begriff „Zeitmanagement“ irritierend und kann als kapitalistische Strategie angesehen werden. Diese Strategie verlockt Menschen dazu, die eigenen Interessen mit denen des Unternehmens zu identifizieren. Gleichzeitig wird ebenso die Frage verschleiert, ob und wie eine gerechtere Möglichkeit der Etablierung des temporalen Dispositionsmodells von Handlungen geschaffen werden kann.

1.2. Zeitwohlstand: Ein ungenügender Ansatz

Kritik am Konzept des Zeitmanagements bedeutet nicht, dass Zeitmanagement an sich unnützlich wäre. Aber wenn man durch Zeitmanagement das Problem der sozialen Geschwindigkeit lösen möchte, erscheint es notwendig, diese verwirrende Ideologie zunächst auszuklammern. Diese irreführende Ideologie verschleiert, dass neben unternehmerischen Interessen noch andere vielfältige Tätigkeiten das Leben bestimmen. Wenn Zeitmanagement zu einer verwirrenden Ideologie führt, dann verhindert es, dass die Menschen über eigene Bedürfnisse vernünftig reflektieren und abhängig von ihren mannigfaltigen Bedürfnissen die Zeit frei verwalten zu können. Das heißt, ein

Zeitmanagement, welches das Problem sozialer Geschwindigkeit möglicherweise lösen kann, setzt autonom verwendbare Zeit voraus, die sich von einem „strategischen Handlungsmodell“ befreit.

Wenngleich die irritierende Ideologie des Zeitmanagements bis dato noch nicht bemerkt wird, so rückt angesichts der sozialen Geschwindigkeit als Hauptmerkmal der Gesellschaft die Notwendigkeit von Zeitautonomie allmählich ins Zentrum der Aufmerksamkeit (vgl. Wotschack, 2002).

Der Begriff der Zeitautonomie bzw. der Zeitsouveränität verweist auf den immer deutlicher werdenden Wunsch, in einer von wachsenden Zeitbindungen gezeichneten Gesellschaft individuelle zeitliche Verwendungs- und Gestaltungsmöglichkeiten zu sichern. Er verdeutlicht aber auch, daß es für die Menschen nicht nur um eine quantitative Ausdehnung von freier Zeit geht, sondern um die Vergrößerung von zeitlichen Handlungsspielräumen.
(Benthaus-Apel, 1995: 87, Hervorh. v. Original)

Obgleich Zeitautonomie heute Beachtung findet, erscheint der Begriff als äußerst schwach. Denn er erklärt nicht, wofür oder wozu Zeitautonomie besteht. In diesem Zusammenhang wird der Oberbegriff „Zeitwohlstand“ entwickelt und heute als ein zentrales Thema der Zeitpolitik betrachtet (Benthaus-Apel, 1995; Held, 2002; Jürgens, 2003; Mückenberger, 2002; vgl. Rinderspacher, 1985).

Jürgen P. Rinderspacher (z.B. 1985, 2002, 2005) gilt als ein Vertreter der Theoretiker des Zeitwohlstandes. Zeitwohlstand beruht auf dem Begriff „Wohlstand“ und Rinderspacher argumentiert zunächst, dass Wohlstand ein wichtiges Ziel der Modernisierung darstellt. Ähnlich wie der Begriff „Güterwohlstand“, welcher Freiheit von Mängeln an Lebensmitteln hervorhebt, besteht das Kernziel des Wohlstands in der Dimension der Zeit in einer Freiheit von Zeitnot; d.h. man verfügt hierbei über genügend frei bzw. autonom verwendbare Zeit. Im Unterschied zum Güterwohlstand wird Zeitwohlstand nicht einfach kraft einer Menge der Aneignung, sondern vielmehr aufgrund einer verwendbaren Qualität von Zeit bewertet. Die Verfügbarkeit und die Freiheit von Zeit verfügen in unterschiedlichen gesellschaftlichen Kontexten über unterschiedliche Bedeutung. Daher unterscheidet Rinderspacher in Anlehnung an verschiedene Phasen der Gesellschaftsentwicklung, nämlich Vormoderne, erste Moderne und zweite Moderne, drei Zielinhalte des Zeitwohlstands.

Die Vormoderne beruht auf der traditionellen Ökonomie des Haushalts. Damals leben die Menschen passiv und abhängig von einem natürlichen Rhythmus. In dieser Phase besteht kaum soziale Zeit. Alle Menschen werden im alltäglichen sozialen Leben mit gleichen zeitlichen Bedingungen konfrontiert. Niemand hat mehr Zeit, aber

auch niemand hat weniger Zeit, es gibt dann keinen Begriff der Zeitnot. In dieser Gesellschaftssituation existiert ein „ursprünglicher Zeitwohlstand“. Allerdings wird man oft mit einem Mangel an Lebensmitteln konfrontiert. An diesem Punkt ist das Streben nach Güterwohlstand wichtiger als das nach Zeitwohlstand.

Mit der Industrialisierung, also mit der Standardisierung der Zeitstruktur, wird der Begriff des Zeitwohlstands innerhalb der ersten Moderne verändert. Im industriellen Kapitalismus werden Arbeitskraft und damit erzeugte Werte durch (Arbeits-) Zeit bewertet. Zeit wird folglich als eine relevante Ressource in der Produktion betrachtet. „Zeit ist Geld“ (Franklin), die Ökonomie ist auch eine „Ökonomie der Zeit“ (Marx). Wenn man mehr Zeit zur Produktion aufwendet, kann man mehr produzieren, wodurch eine Freiheit von einem Mangel an Lebensmitteln, gewonnen wird. Dann bedeutet „Zeit-Haben“ **zunächst**, dass man mehr Zeit zur produktiven Arbeit aufwenden kann; Zeitwohlstand und Güterwohlstand hängen voneinander ab. Nichtsdestoweniger bemerkt man **später**, dass die unendlich verlängerte Arbeitszeit einer Ausbeutung gleichkommt, denn der Mensch braucht Freizeit. Darüber hinaus sind nicht nur die Produktion, sondern auch der Konsum für eine kapitalistische Gesellschaft von Bedeutung und der Konsum setzt Freizeit voraus. Unter diesem Aspekt kommt Zeitwohlstand umgekehrt eben nur durch genügend Freizeit zustande. Zeitwohlstand und Güterwohlstand sind demnach paradoxerweise zwei komplementäre Begriffe.

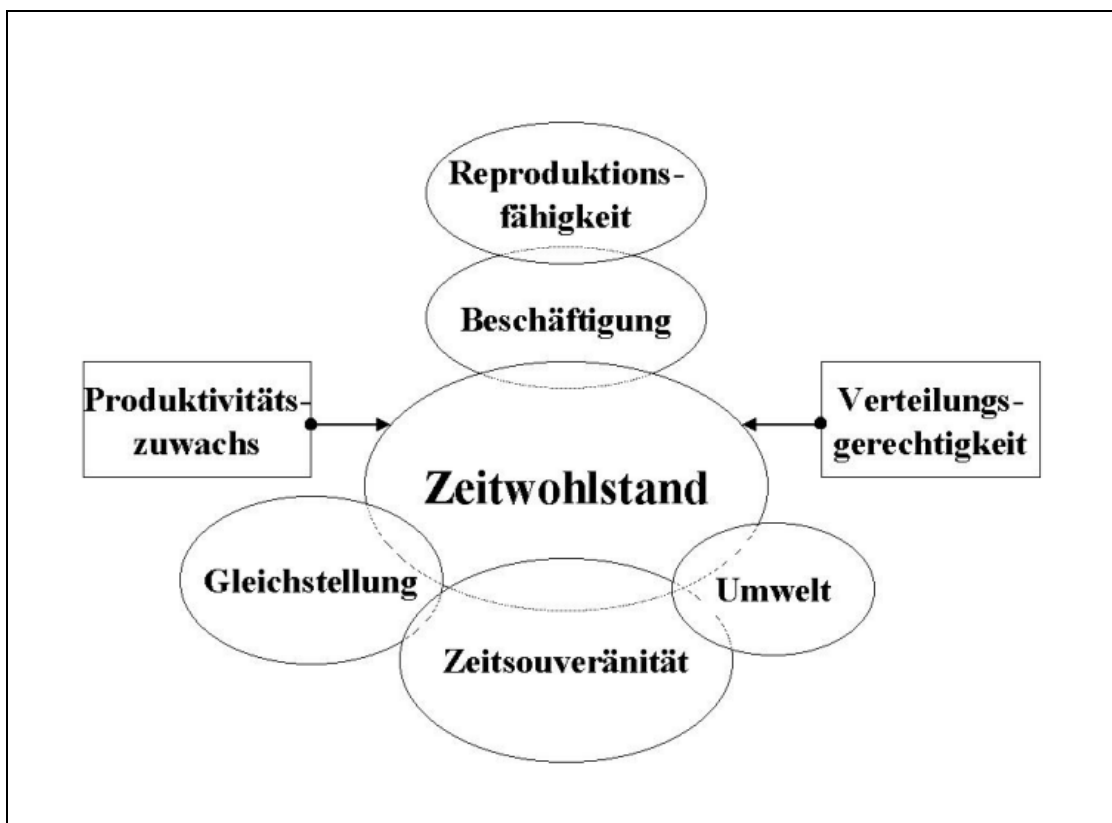
Zeitwohlstand kann als zur Produktion verwendbare Zeit oder als sich der Arbeitszeit gegenüberstellende Freizeit angesehen werden, beiden Sichtweisen kommt die gleiche Wichtigkeit zu. Zusammenfassend geht Zeitwohlstand in der ersten Moderne eher darauf zurück, inwiefern eine Balance zwischen Arbeitszeit und Freizeit aufrechterhalten werden kann.

Bei der Flexibilisierung der Zeitstruktur wird Zeitwohlstand in der zweiten Moderne weitgehend kompliziert. In dieser Phase existieren zwar noch Arbeits- und Freizeit, aber es besteht tendenziell keine deutlichen vorgegebenen Grenzen mehr zwischen diesen Kategorien. Man benötigt einen Zeitraum, in dem man seine Zeit selbst plant, organisiert und aktiv mit Anderen vereinbart. Daher weist Rinderspacher darauf hin, dass die Unterscheidung zwischen Arbeitszeit und Freizeit durch den Begriff der „Dreizeitgesellschaft“ ersetzt werden sollte. Die Dreigliederung der Zeit enthält „Erwerbsarbeit“, „Erhol- und Kulturzeit“ und „nicht-erwerbliche (Arbeits-) Tätigkeiten“. „Erwerbsarbeit“ sowie „Erhol- und Kulturzeit“ sind tatsächlich eine genauere Umschreibung von „Arbeitszeit“ und „Freizeit“. Daneben besteht heute aber auch noch die zusehends wichtige Kategorie nicht-erwerblicher (Arbeits-) Tätigkeit. Diese nicht-erwerbliche (Arbeits-) Tätigkeit gliedert sich weiterhin in „Eigenarbeit“,

„Sorge und Erziehung“, „öffentliches Engagement“ und „politische Partizipation (im engeren Sinne)“ auf. Vor einer Flexibilisierung der Zeitstruktur wird Zeit klar in Arbeitszeit und Freizeit unterschieden und die Erwerbsarbeit besitzt dabei klaren Vorrang. Nicht-erwerbliche (Arbeits-)Tätigkeit wird daher normalerweise einfach zu Freizeit. Aber während einer Flexibilisierung der Zeitstruktur besitzt keine Tätigkeit absoluten Vorrang. Alle Tätigkeiten sind gleichwertig und müssen je nach individuellen Bedürfnissen und individueller Lebenssituationen disponiert werden. Eine Zeitverkürzung der Erwerbsarbeit ruft nicht unbedingt mehr Erhol- oder Kulturzeit hervor und vice versa, weil nebenher noch nicht-erwerbliche (Arbeits-)Tätigkeit erledigt werden muss. Insofern Zeit sich in vielseitige Kategorien gliedert, besteht das Ziel des Zeitwohlstands dann nicht nur im Produktivitätszuwachs und in der Balance zwischen Arbeitszeit und Freizeit. Weiterhin erfordert dieses Ziel, dass einerseits alle Menschen Autonomie im Umgang mit gespalteten Zeitkategorien besitzen und andererseits Zeit je nach Bedürfnis sowie Situation gerecht verteilt wird. Zeit lässt sich demzufolge als Grundlage aller Tätigkeiten herausstellen. Rinderspacher hat die Charakteristika des Zeitwohlstands durch folgende Abbildung (Abb. 23) dargestellt.

Mit dem der politischen oder der wirtschaftlichen Sphäre entliehenen Begriff des Wohlstands wird eine Ebene zeitpolitischer **Ideale** begründet. Auf dieser Ebene wird gezeigt, dass Menschen Wert auf Zeit legen und insbesondere angesichts der sozialen Geschwindigkeit nach Zeitwohlstand streben sollten, wenn Wohlstand als ein wichtigstes Ziel der Modernisierung gilt. Mit diesem Ideal gewinnt Zeit eine veritable politische Bedeutung.

Abb. 23. „Zielbündel des Zeitwohlstands“⁵¹



Quelle: Rinderspacher, 2000: 28

Wenngleich der Begriff des Zeitwohlstands über den Vorteil der Möglichkeit einer Begründung politischer Ziele verfügt, so erscheint er jedoch unter soziologischen Gesichtspunkten in Bezug auf das Problem der sozialen Geschwindigkeit als mangelhaft. Denn erstens fehlt hier ein fundiertes Verständnis **sozialer Zeit**. Zeit wird bei zeitpolitischen Erörterungen nach wie vor entweder als a priori betrachtet, weshalb die Bedeutung der Zeit nicht reflektiert werden muss; oder aber falsch als physikalischer Gegenstand vorgestellt: Ganz so als ob Zeit ein Ding wäre, welches man evtl. erhalten, sich aneignen, aufwenden oder verteilen könnte. Aber Zeit ist offensichtlich im Unterschied zu Gütern kein Ding. Mangels eines klaren Zeitverständnisses gerät der Begriff des Zeitwohlstands in die Gefahr, vor allem rhetorischen Absichten zu dienen, ohne über einen klar bezeichneten Anwendungsgegenstand zu verfügen.

⁵¹ Mit diesem „Zielbündel“ versucht Rinderspacher den Begriff des Zeitwohlstands noch mit dem Thema Umweltschutz zu verknüpfen. Er konstatiert, dass Zeitverteilung die Zeit in Bezug auf Mobilität bzw. Verkehr und deshalb auch auf die natürliche ökologische Umwelt Einfluss nimmt. Dennoch beinhaltet diese Verknüpfung über relativ wenig systematische Erklärungen, begriffliche Entwicklung und Überzeugungskraft. Deshalb wird der Komplex „Umwelt“ hier nicht weiter vertieft.

Zweitens vermag man mangels eines passenden Zeitverständnisses nicht konkret beantworten, wie das Ideal des Zeitwohlstands erreicht werden soll. Die Art und Weise wie Zeitwohlstand erreicht werden soll ist immer unklar, wenn man nicht zuerst erläutert, was Zeit ist. Falls Zeitwohlstand ein Ideal abgeben soll hinsichtlich der Frage wie das Problem sozialer Geschwindigkeit gelöst werden soll, so ist auch hier ein soziologisches Zeitverständnis die unumgängliche Voraussetzung weiterer Schritte.

2. Der Versuch eines groben Umrisses von Zeitökologie

2.1. Die Bedeutung der Zeitökologie

Wie im dritten Kapitel der vorliegenden Arbeit argumentiert wird, ist Zeit bzw. Geschwindigkeit, die eng mit dem alltäglichen sozialen Leben zusammenhängt, nicht alleine ein physikalisches, quantitatives und fließendes, sondern ein soziales Phänomen – sie geht daher auf die folgenden Thesen zurück.

Erstens kann man sich Zeit nicht individuell aneignen, vielmehr ist sie ein Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure. Um die Erhaltung komplexer Interaktionsbeziehungen auf Dauer zu ermöglichen, institutionalisiert Gesellschaft im Zuge des Zivilisationsprozesses diese Handlungen. Handlungen realisieren und verkörpern umgekehrt auch diese Institutionen. **Zeit ist eine dialektische Pendelbewegung zwischen der Institutionalisierung der Zeit und der Lebenspraxis.**

Zweitens existiert oben genanntes Handeln nie nur als individuelle Tätigkeit, sondern besteht immer schon in Interdependenzgeflechten von Handlungen. **Mithin geht es bei Zeit als Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure nie um einzelne Individuen, sondern um zwischenmenschliche Beziehungen.**

Drittens bringen Interdependenzgeflechte den Individuen nicht immer Unterstützungen zum Handeln, sondern bewirken ggf. auch Unterdrückung. Wenn es eine gerechte Koordination von Handlungen verschiedener Akteure gibt, so erscheint das Verflechtungsgeschehen bzw. die Zeit als eine Unterstützung von Handlungen. Dabei sind Teilnehmer fähig ihre Tätigkeiten mit Hilfe unterstützender Funktionen freier und autonomer zu gestalten. Falls sich aber die Verflechtung von Handlungen aus einer eindimensional wirkenden Dominanz ergibt oder falls sich das Interesse von be-

stimmten Teilnehmern während der Verflechtung vernachlässigt, bzw. missachtet oder ausgeschlossen wird, dann erscheint die Zeit als repressive Macht und als Hindernis gegenüber Handlungen der Unterdrückten. **Zeitpolitik bezieht sich daher auf Zeitgerechtigkeit, d.h. auf einen Kampf gegen bzw. um Zeitmacht. Zeitgerechtigkeit bezeichnet die Gerechtigkeit der Handlungskoordination. Sie entscheidet, ob man beim Handeln Unterstützung gewinnt oder Hindernissen und Zwängen ausgesetzt wird.**

Viertens tendiert Zeit aufgrund einer Veränderung der Zeitstruktur von der Form des Chronos zu der des Kairos. In der Zeitform des Chronos besteht das Problem der Zeit, nämlich das Gerechtigkeitsproblem der Handlungskoordination hauptsächlich zwischen vertikalen Klassen. Dabei spielt die Balance zwischen Arbeitszeit und Freizeit eine Rolle. In der Geschwindigkeitsgesellschaft wird Zeitmacht allerdings dezentralisiert. Ein gemeinsames temporales Dispositionsmodell von Handlungen kann zunehmend weniger vorausgesetzt werden. Stattdessen spielt jeder Akteur in einem bestimmten Kontext eine bestimmte Rolle und verfolgt bestimmte Tätigkeiten sowie ein bestimmtes Bedürfnis der Begründung eines eigenen temporalen Dispositionsmodells von Handlungen, die zu der jeweiligen Rolle gehören. Mit anderen Worten, **in der Geschwindigkeitsgesellschaft haben unterschiedliche Akteure basierend auf dem Standpunkt einer bestimmten Rolle ihr eigenes Zeitbedürfnis.**

Fünftens bezieht sich die Zeitmacht wegen ihrer Dezentralisierung immer weniger auf die Begründung eines allgemeinen temporalen Dispositionsmodells von Handlungen, denn jeder Akteur muss hinsichtlich seiner eigenen Zeitbedürfnisse sein eigenes temporales Dispositionsmodell von Handlungen selbst etablieren und mit den Bezugsakteuren ihre Handlungen hinsichtlich einer möglichen Interaktion selbst koordinieren. Nicht nur zwischen Klassen, sondern zwischen jeder beliebigen Zahl von zwei oder mehr Akteuren, die ihre Handlungen verflechten müssen, beinhaltet die Handlungskoordination jeweils das Problem von Zeitgerechtigkeit. Davon ausgehend lässt sich feststellen: **Soziale Geschwindigkeit führt horizontal zu einem Problem der Zeitgerechtigkeit zwischen zwei oder mehr Akteuren, die ihre Handlungen verflechten müssen.**

Hinsichtlich dieser Thematik lässt sich das Problem sozialer Geschwindigkeit „*Warum manche Menschen ‚mehr‘, andere ‚weniger‘ und viele gar ‚keine‘ Zeit haben?*“ unter soziologischen Aspekt folgendermaßen reformulieren: **Warum bekommen manche Menschen beim Handeln bzw. bei der Verflechtung von Handlungen mehr Unterstützung, warum begegnen andere wiederum mehr Hindernissen?** Mehr-Zeit-Haben, Zeitautonomie und Zeitwohlstand bedeuten vor diesen Hintergrund nichts anderes als das man beim Handeln durch gerechte Koordinierung mehr Hand-

lungsunterstützung gewinnt und weniger Zwängen oder Hindernissen ausgesetzt ist. **Zur Lösung dieses Problems wird demzufolge horizontale Zeitgerechtigkeit während der Handlungskoordination zwischen Akteuren benötigt.** Daher wird nun ein Begriff vorgeschlagen, der es ermöglichen soll, diese Schlüsse zusammenzufassen – die **Ökologie der Zeit**.

Der Begriff „Zeitökologie“ wird nicht erst im Zusammenhang mit der vorliegenden Arbeit gebraucht. Bis heute sind zwei unterschiedliche Definitionen der Zeitökologie erwähnt worden.

Eine wird von Karlheinz A. Geißler und Martin Held aufgestellt. Sie argumentieren, dass soziale Geschwindigkeit den optimalen Rhythmus des Lebens zerstört und die Lebensqualität schädigt, indem der Rhythmus der Natur, der als ursprüngliches menschliches Lebenstempo angesehen wird, vernachlässigt wird. Man soll sein Leben daher unter Beachtung der natürlichen Zeit mit dem Sonnenauf- und Untergang, mit dem Wandeln der Jahrzeiten usw. abstimmen (Held, 1993). Unter diesem Aspekt bedeutet Zeitökologie:

*Die Zeitdimension hat für das Verständnis der Stellung des Menschen in der Natur und der von ihm geschaffenen Kultur (einschließlich Technik und Wirtschaft) eine zentrale Bedeutung. [...] Die Ökologie (im naturwissenschaftlichen Verständnis) befasst sich mit den Wechselwirkungen zwischen Lebenswesen und ihrer Umwelt. Dabei sind Raum und Zeit die zentralen Kategorien. Führt die Raumperspektive zur Landschaftsökologie, so führt die Zeitperspektive konsequenterweise zu einer **Ökologie der Zeit** (die bisher vernachlässigt wurde) (Geißler & Held, 1995: 194, Hervorh. im Original).*

Trotzdem passt diese Definition **nicht** zu dem hier vorgeschlagenen Begriff der Zeitökologie, weil **einerseits** die erkenntnistheoretische Grundlage von Geißler und Held sowie die der vorliegenden Arbeit divergieren. Die Zeitökologie von Geißler und Held nimmt ein ursprünglich optimales Verhältnis zwischen Mensch und natürlicher Umwelt an. Geißler und Held betonen sogar, dass Menschen den Rhythmus der natürlichen Umwelt befolgen sollten. Die Zeitökologie von Geißler und Held ist somit nichts anderes als eine natürliche Zeitökologie. Dabei bezeichnet Ökologie einen gesunden Zustand der natürlichen Umwelt sowie der natürlichen Zeit und geht offensichtlich auch auf physikalische Vorstellungen zurück. Die Diskussion der vorliegenden Arbeit geht aber von soziologischen Prämissen aus und konstatiert daher die Sozialität der Zeit. Dabei geht es selbstverständlich nicht um die natürliche Umwelt. **Andererseits** erscheint es fragwürdig, wie weit natürliche Zeitökologie gehen kann.

In gewisser Hinsicht leben Menschen immer abhängig von der Natur. Zum Beispiel muss man sich vor dem Verlassen von Innenräumen nach dem Zustand der Natur erkunden, also sich ein kurzärmliges Hemd oder einen Pullover anzuziehen. Aber im Zuge des Prozesses der Zivilisation begründet man bereits komplizierte Zeitinstitutionen bzw. einen spezifisch menschlichen Lebensrhythmus unabhängig von der Natur⁵². Der Wunsch nach dem „zurück zur Natur“ ist mehr oder weniger nostalgisch motiviert und erscheint in der heutigen modernen Gesellschaft wenig angemessen. Zudem variiert der natürliche Rhythmus je nach Aufenthaltsort, die heutige Gesellschaft jedoch ist schon eine „Weltgesellschaft“. Das Leben ist oft gleichzeitig auf verschiedene Orte bezogen. Wenn z.B. eine Fußball-Weltmeisterschaft in einem Land mit einer ganz verschiedenen Zeitzone als der Deutschlands stattfindet, so müssen die deutschen Fußballfans zwangsläufig in einem temporär abweichenden Zustand von der natürlichen Zeitökologie in Deutschland leben. Auf den notwendigen Unterschied zwischen menschlicher zivilisierter Lebensführung und einem primitiven Naturrhythmus sind Geißler und Held nicht überzeugend eingegangen.

Im Vergleich dazu erscheint ein unterschiedlicher Begriff der Zeitökologie als gänzlich anders, diese Definition stammt von Rinderspacher.

*Nicht allein die formalquantitative Verfügung über Zeit, nicht eine Vergrößerung der Zeitguthaben erscheint erforderlich, um der infiniten Verknappung der Zeit entgegenzuwirken, sondern eine Vergrößerung der zeitlichen Aktionsspielräume. Das Richtige im richtigen Moment tun zu können – darin besteht der Zeitwohlstand in einem **System der Ökologie der Zeit**. Die Ökologie der Zeit trägt nicht einen allumfassenden Verwendungs- oder Spar-Imperativ an das Handeln bzw. an wirtschaftliche Entscheidungen und Prozesse heran, wie die Ökonomie der Zeit, sondern ist kompatibel mit anderen Systemzeiten und Zeitstrukturen der sozialen Umwelt, anerkennt sie als gleichwertig nebeneinander bestehend. Sie postuliert nicht die Dominanz der einen Zeitstruktur gegenüber einer anderen, wie etwa die abstrakte Zeitstruktur. In einem System der Ökologie der Zeit beeinflussen sich die zeitliche Strukturiertheit individueller oder kollektiver Bedürfnisse und Handlungsabläufe und die zeitliche Strukturiertheit des Subsystems, in dem das Individuum sich befindet bzw. auf dessen Zeitmaße es sich bezieht, wechselseitig (Rinderspacher, 1985: 297, Hervorh. im Original).*

Leider hat Rinderspacher in seinen folgenden Arbeiten diesen Begriff nicht ela-

⁵² Vgl. Kapitel III, IV und V.

boriert. Selbst wenn er Zeitökologie später noch einmal erwähnt, so bezieht er erstaunlicher Weise wie Geißler und Held die Zeitökologie oberflächlich auf einen gesunden Naturrhythmus (z.B. Rinderspacher, 2000: 64). Dennoch geht es in Rinderspachers ursprünglicher Auffassung offenkundig nicht um natürliche, sondern um **soziale Zeitökologie**. Wenn man diese Auffassung weiter entwickelt, kann man sehr unterschiedliche, soziologische Thesen zur Zeitökologie anschließen.

Zunächst bezieht sich Zeitökologie auf eine **soziale Umwelt**. Soziale Umwelt bezeichnet allumfassende Interdependenzgeflechte von Handlungen verschiedener Akteure. In der sozialen Umwelt hängt jedes Handeln mit Handlungen von Anderen zusammen.

Zweitens kommt Zeitmacht hierbei vielmehr horizontal zwischen zwei oder mehreren Akteuren innerhalb einer Interaktionskategorie zum Vorschein. Mit Hilfe ökologischer Begrifflichkeiten kann man vielleicht eine Interaktionskategorie hinsichtlich der Zeitdimension als eines „**Ökosystems der Zeit**“ definieren. In einem zeitlichen Ökosystem gibt es viele verschiedene Akteure. Akteure verfügen wegen gleicher oder unterschiedlicher Standpunkte über gleiche oder unterschiedliche Zeitbedürfnisse. Ein Standpunkt in einem zeitlichen Ökosystem kann als ein „**Organismus des zeitlichen Ökosystems**“ bezeichnet werden. Das heißt gleichzeitig, dass die soziale Umwelt nicht eine homogene Einheit darstellt, sondern über verschiedene Ökosysteme der Zeit verfügt und dass die zeitlichen Ökosysteme sich aus ihren eigenen Organismen ergeben. Die Ökosysteme der Zeit differenzieren sich im Zuge der Flexibilisierung der Zeitstruktur heraus. Dabei wird soziale Geschwindigkeit als die Asynchronizität zwischen den Organismen eines zeitlichen Ökosystems immer deutlicher. Darüber hinaus lässt sich die Zeitmacht dezentralisieren. Die daraus folgende Vergleichzeitigung zwischen den Organismen eines zeitlichen Ökosystems stellt sich ebenfalls als eine relevante Problematik dar.

Drittens besteht das Ziel der Zeitpolitik unter dem Gesichtswinkel der Zeitökologie darin, mächtige eindimensionale Dominanzen bzw. ungerechte Zwänge und Hindernisse im Zuge der Vergleichzeitigung zwischen den Organismen eines zeitlichen Ökosystems in der Geschwindigkeitsgesellschaft zu minimieren. Anders ausgedrückt strebt eine ideale Zeitökologie nach der **gerechten Koordination zwischen den Organismen eines zeitlichen Ökosystems**.

2.2. Mögliche Forschungsansätze der Zeitökologie

Von diesen Thesen ausgehend lässt sich feststellen, dass es sich bei möglichen Lösungsansätzen des Problems sozialer Geschwindigkeit in der Soziologie nicht um

Beschleunigung oder Verlangsamung handelt, sondern um Zeitökologie. Zumindest lohnt es sich dabei zwei Hauptthemen zu vertiefen: **Die Bestimmung der Ökosysteme der Zeit** und den **Aufbau eines Mechanismus zur gerechten Koordination zwischen den Organismen eines zeitlichen Ökosystems**. Zuerst wird nun die Bestimmung der Ökosysteme der Zeit behandelt.

Bevor die Ökosysteme der Zeit gerecht miteinander koordinieren ist es notwendig zu erkennen, welche Arte der Ökosysteme der Zeit es gibt und wie die jeweiligen Ökosysteme der Zeit operieren. Insofern enthält eine Bestimmung der zeitlichen Ökosysteme mindestens zwei Aufgaben. Einmal geht es darum, **die Arten der Ökosysteme der Zeit ausfindig zu machen**. Zum anderen sind die **Zeitbedürfnisse verschiedener Organismen eines zeitlichen Ökosystems zu untersuchen**. Zeitbedürfnisse sind nicht nur die Angelegenheit eines Organismus eines zeitlichen Ökosystems selbst. Alle Organismen eines zeitlichen Ökosystems hängen voneinander ab. Die Zeitbedürfnisse eines Organismus des Ökosystems der Zeit werden daher unweigerlich vom Verhältnis zu anderen Organismen desselben zeitlichen Ökosystems beeinflusst. Deswegen handelt es sich bei einer Bestimmung der Arten der Ökosysteme der Zeit um Interdependenzgeflechte von Organismen eines zeitlichen Ökosystems. Hierzu liegen bis dato schon einige anfängliche, aber dennoch ausgezeichnete Forschungsergebnisse vor, die einige zeitliche Ökosysteme und deren Organismen hervorstellen.

- **Das zeitliche Ökosystem des Geschlechts:** In der Zeitpolitik gelten die Zeitbedürfnisse verschiedener Geschlechter nach wie vor als ein Thema. Die Zeitbedürfnisse von **Frauen** und von **Männern** sind offensichtlich sehr unterschiedlich. Anders gesagt gehören Frauen und Männer zu zwei unterschiedlichen Organismen eines zeitlichen Ökosystems des Geschlechts. Unleugbar beruhen die zeitsoziologischen Diskussionen oft hauptsächlich auf den Erfahrungen einer männlichen Seite⁵³ (Naegele, 2010: 35). Zum Beispiel spielt das Forschungsthema der Differenzierung bzw. Entgrenzung von Arbeitszeit und Freizeit in den letzten Jahren eine große Rolle⁵⁴. Dennoch werden dabei unterschiedliche Arten der Lebensführung von Frauen und Männern übersehen. Bis ins 20. Jahrhundert hinein haben Frauen noch kaum ein Recht auf Bildung und können oft nicht in die Phase des Erwerbslebens eintreten. Während Männer bei einer Standardisierung der Zeitstruktur gegen verlängerte Arbeitszeiten bzw. um Freizeit kämpfen müssen, beschäftigen sich die Frauen manchmal ein Leben lang hauptsächlich mit

⁵³ Zugegeben liegt in der vorliegenden Arbeit dieses Problem genauso vor. Selbstverständlich ist gleichfalls die weibliche Seite von Bedeutung und es erscheint äußerst lohnenswert diese Perspektive im Anschluss an diese Theorie der sozialen Geschwindigkeit weiter zu entwickeln.

⁵⁴ Siehe Kapitel IV.

dem Haushalt. Diese Hausfrauen haben keine Freizeit, die Arbeitszeit durchzieht gewissermaßen ihren gesamten Alltag. Kritisch lässt sich sogar sagen, dass die Freizeit der Männern durch die schier endlose Arbeitszeit der Frauen erst ermöglicht wird (vgl. Schmidt-Waldherr, 1992). Im Zuge davon, dass der Anteil von gebildeten und erwerbstätigen Frauen nach der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zunimmt, werden sowohl das Alltagsleben als auch die Biographie von Frauen stark verändert (Buchmann, 1989; Sackmann, 2007; Kohli, 2003). Auf der Seite des Alltagslebens gehen Frauen am Tag oft auch zur Arbeit. Am Feierabend können sie sich aber nicht vom Haushalt befreien und müssen sich noch damit beschäftigen. Das heißt, die alltägliche Zeitstruktur von Frauen wird wegen einer „doppelten Arbeit“ („öffentliche“ Erwerbsarbeit und „privater“ Haushalt) ohne Flexibilisierung schon entgrenzt, sobald sie ins Erwerbsleben eintreten (Gottschall & Voß, 2003; Nowotny, 1990; Wotschack, 2002). Auf der Seite der Biographie durchleben Frauen zwar auch dreiteilige Lebensphasen, allerdings wird die Biographie oft wegen Schwangerschaft, Kindergeburt und –erziehung zwangsläufig unterbrochen (Wohlrab-Sahr, 1992). Die Asynchronizität und den wechselseitigen Einfluss zwischen Frauen und Männern zu untersuchen, gilt als grundlegendes und relevantes Thema der Zeitpolitik.

- **Das zeitliche Ökosystem der Struktur der Lebenszeit:** In unterschiedlichen Lebensphasen spielt man eine unterschiedliche Rolle. Unterschiedliche Rollen sind mit unterschiedlichen entsprechenden Zeitbedürfnissen verbunden. Man kann davon sprechen, dass jede Lebensphase ein Organismus eines zeitlichen Ökosystems ist. Die Asynchronizität zwischen den Organismen eines zeitlichen Ökosystems in der Kategorie der Struktur der Lebenszeit kann sich auch als das zeitliche Koordinationsproblem zwischen Generationen betrachten lassen. Dementsprechend kann man grob drei Organismen des zeitlichen Ökosystems unterscheiden: Kinder und Jugendliche, Erwachsene und Alte.

Kinder bzw. Jugendliche werden nach der Institutionalisierung des Lebenslaufs normalerweise einfach als eine Gruppe betrachtet, welche zur Schule gehen und deren Lebensführung den Regeln des Bildungssystems folgen muss. Diese einfache Ansicht steht dennoch mit einer Veränderung der Zeitstruktur, d.h. angesichts der sozialen Geschwindigkeit allmählich zur Diskussion (vgl. Fölling-Albers, 2008: 136). Die Diskussion geht von der Perspektive aus:

Vielmehr müssen Kinder zum einen als eine Bevölkerungsgruppe wahrgenommen werden, die gesellschaftlich relevante Arbeit leistet, und es muss zum anderen ernst genommen werden, dass Schulzeit gegenwärtige Lebenszeit ist. [...] Es geht dabei weder um die Abschaffung der Schulpflicht

noch um die Auflösung aller Zeitordnungen, sondern um die Revision der schulischen Zeitbedingungen im Hinblick auf die Lebensqualität der Menschen, die in diesen Bedingungen leben und arbeiten. (Zeiger, 2008: 9)

Insofern besteht eine zeitpolitische Debatte hinsichtlich des zeitlich ökosystemischen Organismus von Kindern bzw. Jugendlichen zwischen zwei paradoxen Polen (vgl. Fölling-Albers, 2008). Einerseits ist problematisch, dass die Studiendauer in Deutschland länger als die in anderen Industrienationen ist, weswegen man zu langsam ins Erwerbsleben eintritt. Wenn aber die Studiendauer verkürzt wird, stellt sich die Frage, ob noch genügend Zeit für ein vollwertiges Studium vorhanden ist. Wie lange ein Studium dauern sollte, stellt unter zeitpolitischen Aspekten seit eh und je eine schwer beantwortbare Frage dar (Klemm, 2008: 26). Darüber hinaus birgt auch die Desynchronisation zwischen Kindern bzw. Jugendlichen und Eltern bzw. Erwachsenen eine Problematik für sich (Rinderspacher, 2008). Während die Lebensführung von Kindern und Jugendlichen dem stabilen Rhythmus des Bildungssystems folgt, so befindet sich das zeitökologische System von Eltern bzw. Erwachsenen heute tendenziell in einer flexibilisierten Zeitstruktur. Immer mehr Eltern leben nicht mehr entsprechend eines gemeinsamen temporalen Dispositionsmodells von Handlungen. Die Freizeit von Kindern bzw. Jugendlichen und die der Eltern verläuft angesichts sozialer Geschwindigkeit wahrscheinlich unter asynchronen Bedingungen. Wie der zeitlich ökosystemische Organismus von Kindern sowie Jugendlichen und der von Eltern koordiniert werden kann, stellt also eine bedeutsame Frage dar.

Erwachsene werden im Vergleich zu anderen Organismen dieses zeitlichen Ökosystems nahe liegender Weise am meisten erörtert. Dieser Organismus eines zeitlichen Ökosystems liegt auf dem Kernpunkt der Veränderung der Zeitstruktur. Außerdem verbirgt sich auch darin ein beachtliches Zeitbedürfnis, wie Erwachsene ihr Leben mit dem von Kindern bzw. Jugendlichen und von Alten optimal koordinieren können. Dabei geht es sowohl auf der „öffentlichen“ Dimension um die Koordination zwischen Generationen⁵⁵, als auch auf der „privaten“ Dimension um die Problematik der Vergleichzeitigung familiärer Beziehungen (Krüger, 2010). Das Problem der privaten Dimension rührt in erster Linie von der Schwächung allgemeiner Synchronisation her.

Familienzeiten sind maßgeblich durch den dominanten Taktgeber Arbeitszeiten bestimmt. In der wissensbasierten Dienstleistungsgesellschaft der Zweiten Moderne haben die massiven Umbrüche in der Arbeitswelt mit

⁵⁵ Vgl. Kapitel V, 1 und 3.

nachweislichen Tendenzen zur Entgrenzung und Entstandardisierung von Erwerbsarbeit zu einem gesellschaftlichen Zeitstrukturwandel geführt, der auch die Koordination der familialen Lebensführung deutlich verschoben hat. (Heitkötter, 2009: 16)

Das Problem asynchroner Lebenstempi im familiären Feld findet in den letzten Jahren vermehrt Beachtung und gilt als neuartiges Forschungsthema (vgl. Reichert, 2010).

Probleme, sei es zwischen Generationen oder in familiären Beziehungen, bestehen gleichfalls bei **Alten**. Hinsichtlich des Problems zwischen Generationen entscheidet z.B. das Renteneintrittsjahr über die Biographien einer Generation. Dadurch wird auch die gesellschaftliche Verantwortung beeinflusst, die von anderen Generationen übernommen wird⁵⁶. Ähnlich wie Kinder bzw. Jugendliche haben Ältere weniger die Fähigkeit allein zu leben und brauchen deswegen Pflege. Diese Pflege hängt insbesondere von einer Koordination der Familienzeiten ab. Insofern erschweren asynchrone Lebenstempi im familiären Feld vermutlich die Pflege (Naegele, 2010).

- **Das zeitliche Ökosystem der Klassen:** Obgleich die Entgrenzung zwischen Arbeitszeit und Lebenszeit und die Dezentralisierung der Zeitmacht in der heutigen Gesellschaft für eine wesentliche Entwicklungsrichtung gehalten werden kann, heißt das auf keinen Fall, dass es heute zwischen Klassen absolut keine zeitbedingten Konflikte mehr gibt. **Unternehmer** und **Beschäftigte** stellen immer noch zwei unterschiedliche, miteinander verknüpfte, aber auch antagonistische Organismen eines zeitlichen Ökosystems dar. Diese Wahrheit gilt bis heute in nahezu unveränderter Form:

Das Kapital ist verstorbene Arbeit, die sich nur vampyrmäßig belebt durch Einsaugung lebendiger Arbeit und um so mehr lebt, je mehr sie davon einsaugt. Die Zeit, während deren der Arbeiter arbeitet, ist die Zeit, während deren der Kapitalist die von ihm gekaufte Arbeitskraft konsumiert. (Marx, 1968: 247)

Wenngleich die Beschäftigten der postfordistischen Betriebe das temporale Dispositionsmodell von Handlungen selbst etablieren dürfen, so existiert dennoch das mögliche Problem einer ungerechten zeitlichen Koordination zwischen den Klassen. Das oben erwähnte „Zeitmanagement mit irritierender Ideologie“ gilt als ein Beispiel, wie die Verwalter des Unternehmens versuchen, die Zeit von

⁵⁶ Vgl. Kapitel V, 3.

Beschäftigten durch irritierende Ideologie heimlich zu manipulieren. Dieses Beispiel verdeutlicht, wie Unternehmer angesichts einer Dezentralisierung der Zeitmacht versuchen ihre Vormachtstellung zu behalten. Dahingegen besteht bis dato noch kaum ein kritisches Zeitbewusstsein auf dem Standpunkt der Beschäftigten. Es lohnt sich anschließend an die vorliegende Arbeit in der Zukunft darauf weiter einzugehen.

Darüber hinaus bestehen die Entgrenzung zwischen Arbeitszeit und Freizeit und die Dezentralisierung der Zeitmacht hauptsächlich in der flexibilisierten Zeitstruktur. Die Flexibilisierung der Zeitstruktur weist zwar in den letzten 50 Jahren gewiss prägende Tendenzen auf, die meisten Menschen leben aber noch in der standardisierten Zeitstruktur und sind auch noch mit einer vertikalen Zeitmacht konfrontiert. Selbst wenn in den letzten 50 Jahren die soziale Geschwindigkeit zu einem signifikanten Merkmal der Gesellschaft, so spielt der Kampf um eine optimale Balance zwischen Arbeitszeit und Freizeit noch immer eine Rolle.

- **Das zeitliche Ökosystem der systematischen Berufsorganisationen:** Systematische Berufsorganisation bezeichnet hier eine Gruppe, die über integrierende Berufsregeln verfügt und aufgrund ihres Fachwissens selbständig sowie systematisch operiert, wie etwa **Politik, Recht, Bildung, Religion, Wissenschaft, Kunst, Verkehr, Massenmedien, Gesundheitswesen, Lebensmittelherstellung, Informations- und Datenverarbeitung...** usw. Jede systematische Berufsorganisation verfügt über spezifische Tätigkeiten. Alle Organisationen hängen voneinander ab, ihre Leistungen nehmen daher wechselseitigen Einfluss. Insofern bestehen bei systematischen Berufsorganisationen zweierlei Arten von Zeitbedürfnissen. Auf der einen Seite müssen innerhalb der Organisation die Bedingungen der Vergleichzeitigung erfüllt sein, um organisationspezifische Tätigkeiten zu erledigen. Auf der anderen Seite gibt es zwischen Organisationen das Bedürfnis zeitlicher Koordination.

Zum Beispiel gibt es innerhalb politischer Organisation regelmäßig Konferenzen, um über Maßnahmen zu entscheiden; im Bereich der Informationstechnik gibt es Mooresche Gesetze. Wenn ein neues Produkt der Informationstechnik auftaucht und die Gesellschaft verändert, wird die politische Organisation gezwungen, neue entsprechende Maßnahmen als Reaktion auf dieses einflussreiche Produkt zu verabschieden. Dabei besteht mitunter das Problem, dass Politik und Informationstechnik nicht optimal miteinander kooperieren, weil eine entsprechende Konferenz der Politik vielleicht noch nicht gleichzeitig (i.e. zu langsam) stattfindet, während die Informationstechnik schon ein neueres Produkt (i.e. zu schnell) entwickelt hat.

Abgesehen von einigen politikwissenschaftlichen Untersuchungen, die das Verhältnis zwischen Politik und anderen systematischen Berufsorganisationen in der Geschwindigkeitsgesellschaft behandeln (Ebering, 1996; Scheuerman, 2004; Hassan, 2009), gibt es in der Kategorie der systematischen Berufsorganisationen bisher kaum zeitökologische bzw. -politische Diskussionen. Diese Niemandsländer warten noch darauf urbar gemacht zu werden.

In einem Ökosystem der Zeit kommt es zunehmend zu Asynchronizität zwischen den Organismen eines solchen zeitlichen Ökosystems und daher notwendiger Weise immer auch zur Anforderungen an zeitliche Koordination im Zuge einer Flexibilisierung der Zeitstruktur. Indes können sich **die verschiedenen Ökosysteme der Zeit** auch überschneiden. Ein Mensch kann sowohl als Frau (das zeitliche Ökosystem des Geschlechts), wie auch als Mutter, als Tochter (das zeitliche Ökosystem der Struktur der Lebenszeit) oder als Anwältin (das zeitliche Ökosystem der systematischen Berufsorganisationen) gelten. Im diesen Fall ist es auch eine schwierige Aufgabe, diese sich überschneidenden Ökosysteme der Zeit zu ordnen. Aber es gibt nicht nur diese Ökosysteme der Zeit und deren Organismen, die in der vorliegenden Arbeit erwähnt werden, sondern möglicherweise noch viele andere, welche bislang weder erkannt, noch beachtet worden sind. Welche Arten von Ökosystemen der Zeit und welche Organismen eines zeitlichen Ökosystems es gibt, über welche Zeitbedürfnisse die Organismen innerhalb eines Ökosystems der Zeit verfügen und welche Koordinationsprobleme dabei bestehen, muss nun anschließend an die Theorie der sozialen Geschwindigkeit über empirische Untersuchungen bestimmt werden.

Indessen gilt die Bestimmung des Ökosystems der Zeit nur als eine Seite der empirischen Problemstellung, sie alleine kann keine gerechte Koordination garantieren. Die Zeitbedürfnisse von Organismen eines Ökosystems der Zeit werden nach ihrer Bestimmung nicht unbedingt beachtet, sondern vielleicht sogar missachtet. Hierbei ist der Aufbau eines Mechanismus der gerechten Koordination zwischen den Organismen eines Ökosystems der Zeit eine wichtige Aufgabe. Hinsichtlich des individuellen Organismus eines Ökosystems der Zeit geht es darum, wie der Organismus gegen Missachtung, nämlich **um Anerkennung seiner Zeitbedürfnissen kämpft** (vgl. Honneth, 1992). Im Zusammenhang mit der Umwelt geht es darum, wie man zusammenhängende **moralische Normen institutionalisiert**. Zusammenhängende moralische Normen garantieren den Handelnden die Chance im Koordinationsprozess aufgrund von Verständigung die notwendige Unterstützung für eigene Zeitbedürfnisse zu gewinnen. Dabei spielen rechtliche Diskurse und Gesetzesbeschlüsse in Bezug auf Zeitinstitutionen ohne Zweifel eine große Rolle (vgl. Habermas, 1992). Daran kann nach einer Bestimmung der Ökosysteme der Zeit die theoretische sowie praktische

Arbeit zum Thema Zeitwohlstand als hilfreiche Grundlage anschließen.

3. Fazit

In der vorliegenden Arbeit versuche ich eine soziologische Theorie der sozialen Geschwindigkeit zu entwickeln. Dabei wird soziale Geschwindigkeit als eine Situation definiert, in der eine Asynchronizität zwischen Verflechtungsgeschehen von Handlungen verschiedener Akteure innerhalb einer Vergleichskategorie besteht. Diese kommt bei einer Veränderung der Zeitstruktur zum Vorschein.

Nach ca. 1950 hat sich die Zeitstruktur aufgrund der wirtschaftlichen Transformation des Fordismus zum Postfordismus vom Standard zur Flexibilität verändert. Die ursprünglich in der standardisierten Zeitstruktur chronologisierte Zeit wird im Zuge der Flexibilisierung der Zeitstruktur kairologisiert. Die Kairologisierung der Zeit lässt unsichtbare Unfälle zu normalen Risiken werden, sie zerstört dabei auch eine allgemeine Synchronisation. Das Leben verfügt über keine vorgegebene, gemeinsame chronologische Zeitkette. Stattdessen ist man gezwungen, je nach eigenen Bedürfnissen sein Leben selbst zu planen und zu organisieren. Folglich gibt es kein gemeinsames Lebenstempo mehr, sondern vielfältige Lebenstempi. Zur notwendigen Verflechtung von Handlungen müssen Akteure ihre Handlungen jeweils vergleichzeitigen. Kairologisierung der Zeit, Vergleichzeitigung und die Normalisierung des Risikos verallgemeinern die Asynchronizität, wodurch sich soziale Geschwindigkeit zu einem markanten Charakteristikum heutiger Gesellschaften entwickelt.

Vor diesem Hintergrund besteht das Problem sozialer Geschwindigkeit in der gerechten Handlungskoordination verschiedener Akteure. Zur Bestandserhaltung wird immer auch die Unterstützung von Handlungen von Anderen gebraucht, deshalb müssen eigene Handlungen mit denen Anderer verflochten werden. Indes verläuft diese Verflechtung nicht immer gerecht. Im Zuge von Verflechtung gewinnen einige Menschen möglicherweise auf der Basis größerer Zeitmacht mehr Unterstützung und andere begegnen umgekehrt auch mehr Unterdrückung. Daher haben einige Menschen angesichts der sozialen Geschwindigkeit mehr Zeit, andere sind zusehends mit Zeitknappheit konfrontiert.

Zur Lösung des Problems der sozialen Geschwindigkeit wird der Begriff „Zeitökologie“ als möglicher Lösungsansatz eingeführt.

Zeitökologie ist ein Ideal, welches nach gerechter Koordination im Ökosystem der Zeit – d.h. zwischen den Organismen eines Ökosystems der Zeit – strebt. Davon ausgehend bieten sich zwei Forschungsthemen an, eines ist die Bestimmung der

Ökosysteme der Zeit. Dabei sollte man sowohl die verschiedenen Typen des Ökosystems der Zeit ausfindig machen, als auch die Zeitbedürfnisse verschiedener Organismen eines Ökosystems der Zeit untersuchen. Das andere Forschungsthema ist der Aufbau eines Mechanismus der gerechten Koordination zwischen Organismen eines Ökosystems der Zeit. Beim Aufbau dieses Mechanismus gibt es im Wesentlichen zwei Ebenen. Auf der Mikroebene müssen die Organismen eines Ökosystems der Zeit um Anerkennung ihrer Zeitbedürfnisse kämpfen. Auf der Makroebene besteht dauerhaft der Versuch moralische Normen zu institutionalisieren.

In Bezug auf die Ökosysteme der Zeit und den Aufbau eines Mechanismus zur gerechten Koordination und Vermittlung zwischen den Organismen eines Ökosystems der Zeit, müssen notwendiger Weise noch eine Vielzahl zukünftiger Perspektiven anschließen – hier erhebt die vorliegende Arbeit keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit. Soziologische Theorie sollte nicht nur dazu beitragen, im Rahmen ihrer eigenen Auseinandersetzung ein soziales Phänomen vollends zu analysieren und eine neue Erkenntnis- bzw. Beobachtungsperspektive zu ergründen; sondern gleichzeitig auch den Weg für vielfältige zukünftige Untersuchungen bahnen. Insofern spielt die vorliegende Arbeit nicht nur die Rolle einer unabhängigen Theorie, welche soziale Geschwindigkeit soziologisch interpretiert. Sondern sie kann auch als Grundlage dafür angesehen werden, einen unersetzbaren, spezifisch soziologischen Forschungsbereich der Geschwindigkeit zu begründen – also kurzum als Vorarbeit für eine Vielzahl anschließender Perspektiven und Einzeluntersuchungen zu dienen.

Literatur

- Adam, Barbara (2003). „Comment on ‘Social acceleration’ by Hartmut Rosa“, *Constellations*, 10 (1): 49-52.
- Adorno, Theodor W. (1997). „Freizeit“, in ders., *Gesammelte Schriften*, 10/2, *Kulturkritik und Gesellschaft*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 645-655.
- Agamben, Giorgio (1998). *Homo Sacer: Sovereign power and bare life*. Stanford: Stanford University.
- Alheit, Peter (1988). „Alltagszeit und Lebenszeit: Über die Anstrengung, widersprüchliche Zeiterfahrungen ‚in Ordnung zu bringen‘“, in Rainer Zoll (Hrsg.), *Zerstörung und Wiederaneignung von Zeit*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 371-386.
- (1990). *Biographizität als Projekt. Der „biographische Ansatz“ in der Erwachsenenbildung*. Bremen: Universität Bremen (Werkstattberichte des Forschungsschwerpunkts Arbeit und Bildung, Bd. 12).
- Allmendinger, Jutta (1989). „Educational systems and labor market outcomes“, *European Sociological Review*, 5(3): 231-250.
- Amin, Ash (1994). „Post-Fordism: Models, fantasies and phantoms of transition“, in ders. (Hrsg.), *Post-Fordism: A reader*. Oxford: Blackwell Publishers Inc.
- Andresen, Maike (2009). *Das (Un-)Glück der Arbeitszeitfreiheit: Eine ökonomisch-psychologische Analyse und Bewertung*. Wiesbaden: Gabler Verlag.
- Anzinger, Rudolf (1994). „Neues Arbeitszeitgesetz in Kraft getreten“, *Der Betriebs-Berater*, 49: 1492-1498.
- Apollonio, Umbro (1972). „Der Futurismus“, in ders. (Hrsg.), *Der Futurismus. Manifest und Dokumente einer künstlerischen Revolution 1909-1918*. Köln: Verlag M.DuMont Schauberg, S. 7-23.
- Ariès, Philippe (1975). *Geschichte der Kindheit*. München: Carl Hanser Verlag.

- Armitage, John (1999a). „Paul Virilio. An Introduction”, *Theory, Culture & Society*, 16: 1-23.
- (1999b). „From modernism to hypermodernism and beyond. An Interview with Paul Virilio”, *Theory, Culture & Society*, 16: 25-55.
- Asakura, Yasuo & Kashiwadani, Masuo (1991). “Road network reliability caused by daily fluctuation of traffic flow”, in *Proceedings of the 19th PTRC summer annual meeting*, Brighton: PTRC, S. 73-84.
- Austad, Steven N. (1999). *Why we Age: What science is discovering about the body's journey through life*. New York: John Wiley & Sons Inc.
- Badiou, Alain (2005). *Being and event*. New York: Continuum.
- Bailey, Joseph (1999). *The speed trap: How to avoid the frenzy of the fast lane*. New York: HarperOne.
- Barnhouse-Walters, Pamela (1984). „Occupational and labor market effects on secondary and postsecondary educational expansion in the United States: 1922-1979“, *American Sociological Review*, 49: 659-671.
- Baudrillard, Jean (1982). *Der symbolische Tausch und der Tod*. München: Matthes & Seitz.
- Bauer, Frank et al. (2002). *Arbeits- und Betriebszeiten 2001. Neue Formen des betrieblichen Arbeits- und Betriebszeitmanagements: Ergebnisse einer repräsentativen Betriebsbefragung*. Verfügbar im Internet: http://www.arbeit.nrw.de/pdf/arbeit/arbeits- und betriebszeiten_2001.pdf [Stand 2010-01-30].
- (2004). *Arbeitszeit 2003. Arbeitszeitgestaltung, Arbeitsorganisation und Tätigkeitsprofile*. Köln: ISO Institut zur Erforschung sozialer Chancen.
- Bauman, Zygmunt (1998). *Globalizatin: The human consequences*. Cambridge: Polity Press.
- (2000). *Liquid modernity*. Cambridge: Polity Press.
- (2007). *Liquid times: Living in an age of uncertainty*, Cambridge: Polity Press.
- Bechmann, Gotthard (1993). „Einleitung: Risiko – ein neues Forschungsfeld?“, in Gotthard Bechmann (Hrsg.), *Risiko und Gesellschaft. Grundlagen und Ergebnisse interdisziplinärer Risikoforschung*. Opladen: Westdeutscher Verlag, S.

VII-XXIX.

- Beck, Ulrich (1986). *Risikogesellschaft – Auf dem Weg in eine andere Moderne*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Becker, Ralf (2003). *Sinn und Zeitlichkeit. Vergleichende Studien zum Problem der Konstitution von Sinn durch die Zeit bei Husserl, Heidegger und Bloch*. Würzburg: Verlag Königshausen & Neumann.
- Behringer, Wolfgang (1997). „Der Fahrplan der Welt. Anmerkung zu den Anfängen der europäischen Verkehrsrevolution“, in Hans-Liudger Diemel & Helmuth Trischler (Hrsg.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzept von der Frühen bis zum 21. Jahrhundert*. Frankfurt am Main/New York: Campus Verlag, S. 40-57.
- Bellmann, Lutz & Kühl, Alexander (2007). *Weitere Expansion der Leiharbeit? Eine Bestandsaufnahme auf Basis des IAB-Betriebspanels*. Düsseldorf: Hans Böckler Stiftung.
- Benthaus-Apel, Friedrike (1995). *Zwischen Zeitbindung und Zeitautonomie: Eine empirische Analyse der Zeitverwendung und Zeitstruktur der Werktags- und Wochenendfreizeit*. Wiesbaden: Deutscher Universitäts-Verlag.
- Berger, Peter A. (1995). „Mobilität, Verlaufsvielfalt und Individualisierung“, in Peter A. Berger & Peter Sopp (Hrsg.), *Sozialstruktur und Lebenslauf*. Opladen: Leske+Budrich, S. 65-83.
- Berger, Peter A. & Sopp, Peter (1995). „Dynamische Sozialstrukturanalysen und Strukturserfahrung“, in Peter A. Berger & Peter Sopp (Hrsg.), *Sozialstruktur und Lebenslauf*. Opladen: Leske+Budrich, S. 9-24.
- Bergmann, Werner (1981). *Die Zeitstruktur sozialer Systeme: Eine systemtheoretische Analyse*. Berlin: Duncker & Humbold.
- (1992). „The problem of time in sociology: An overview of the literature on the state of theory and research on the ‘sociology of time’, 1900-82“, *Time & Society*, 1(1): 81-134.
- Blossfeld, Hans-Peter & Jaenichen, Ursula (1993). „Bildungsexpansion und Familienbildung“, in Andreas Diekmann & Stefan Weick (Hrsg.), *Der Familienzyklus als sozialer Prozeß*. Berlin; Duncker & Humbolt, S. 165-193.
- Boccioni, Umberto et al. (1972[1910]). „Die futuristischen Malerei – Technisches Manifest“, in Umbro Apollonio (Hrsg.), *Der Futurismus. Manifest und Doku-*

- mente einer künstlerischen Revolution 1909-1918*. Köln: Verlag M.DuMont Schauberg, S. 40-43.
- Böhm, Sabine et al. (2002). „Löst Vertrauensarbeitszeit das Problem der Vereinbarkeit von Familie und Beruf?“, *WSI-Mitteilung*, 08/2002, S. 435-441.
- (2004). *Herausforderung Vertrauensarbeitszeit. Zur Kultur und Praxis eines neuen Arbeitszeitmodells*. Berlin: edition sigma.
- Bonß, Wolfgang (1995). *Vom Risiko. Unsicherheit und Ungewissheit in der Moderne*. Hamburg: Hamburger Edition.
- Borscheid, Peter (1992). „Der alte Mensch in der Vergangenheit“, in Paul B. Baltes und Jürgen Mittelstraß (Hrsg.), *Zukunft des Alterns und gesellschaftliche Entwicklung*. Berlin/New York: Walter de Gruyter, S. 35-61.
- (2004). *Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*. Frankfurt/New York: Campus.
- Breuer, Stefan (2009). „The nihilism of speed: On the work of Paul Virilio“, in Hartmut Rosa & William E. Scheuerman (Hrsg.), *High-speed society: Social acceleration, power, and modernity*. Pennsylvania: The Pennsylvania State University Press, S. 215-241.
- Briese, Olaf (2009). „Die Aporie des größten anzunehmenden Unfalls“, in Christian Kassung (Hrsg.), *Die Unordnung der Dinge. Eine Wissens- und Mediengeschichte des Unfalls*. Bielefeld: transcript, S. 361-379.
- Brose, Hanns-Georg & Hildenbrand, Bruno (1988). „Biographisierung von Erleben und Handeln“, in Hanns-Georg Brose und Bruno Hildenbrand (Hrsg.), *Vom Ende des Individuums zur Individualität ohne Ende*. Opladen: Leske+Budrich, S. 11-30.
- Brown, Jeffrey (2006). „From traffic regulation to limited ways: The effort to build a science of transportation planning“, *Journal of planning history*, 5(1): 3-34.
- Buchmann, Marlis (1989). *The Script of Life in Modern Society*, Chicago: The University of Chicago Press.
- Buchmann, Marlis & Sacchi, Stefan (1995). „Zur Differenzierung von Berufsverläufen: Ein mehrdimensionaler Kohortenvergleich“, in Peter A. Berger & Peter Sopp (Hrsg.), *Sozialstruktur und Lebenslauf*. Opladen: Leske+Budrich, S. 49-64.

- Cain, Leonard D., Jr. (1964). „Life course and social structure“, in Robert E. Lee Fairs (Hrsg.), *Handbook of modern sociology*. Chicago: Rand McNally, S. 272-309.
- Castells, Manuel (1996). *The rise of the network society. The information age: Economy, society and culture*, Bd. 1. Oxford: Blackwell Publishing Ltd.
- Cheng, Tsuo-Yu (2006). *The Meaning of Speed in SNG News and the Practice of Journalists*. Master Thesis, Taipei: Shih-Hsin University.
- Ciesla, Burghard (1998). „Netzwerk Auto-Bahn“, *WerkstattGeschichte*, 21: 5-10.
- Crogan, Patrick (1999). „The tendency, the accident and the untimely. Paul Virilio's engagement with the future“, *Theory, Culture & Society*, 16: 161-176.
- Der Derian, James (1998). „Introduction“, in ders. (Hrsg.), *The Virilio Reader*. Oxford: Blackwell Publishers Inc, S.1-45.
- Derrida, Jacques (2003) „Autoimmunity: Real and Symbolic Suicides: A Dialogue with Jacques Derrida“, in Giovanna Borradori (Hrsg.), *Philosophy in a Time of Terror: Dialogues with Jürgen Habermas and Jacques Derrida*. Chicag: The University of Chicago Press, S.85-136.
- Doob, Leonard W. (1971). *Patterning of time*. New Haven: Yale University Press.
- Douglas, Mary & Wildavsky, Aron (1993). „Risiko und Kultur. Können wir wissen, welchen Risiken wir gegenüberstehen?“, in Wolfgang Krohn & Georg Krücken (Hrsg.), *Risikante Technologien: Reflexion und Regulation*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 113-137.
- Durkheim, Émile (1965). *The elementary forms of the religious life*. New York: Free Press.
- (1966). *The rules of sociological method*. New York: Free Press.
- Dux, Günter (1989). *Die Zeit in der Geschichte. Ihre Entwicklungslogik vom Mythos zur Weltzeit*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Ebering, Matthias (1996). *Beschleunigung und Politik: Zur Wirkung steigender Geschwindigkeiten des ökonomischen, technischen und gesellschaftlichen Wandels auf den demokratischen Staat*. Frankfurt am Main: Peter Lang.
- Egbringhoff, Julia (2002) „Den Alltag beherrschen' – Ausprägungen und Folgen ‚neuer' Erwerbsformen am Beispiel von Ein-Person-Selbständigen“, in Margit Wehrich & G. Günter Voß (Hrsg.), *tag für tag: Alltag als Problem – Lebensführung als Lösung? Neue Beiträge zur Soziologie Alltäglicher Lebensführung 2*.

- München und Mering: Rainer Hampp Verlag, S. 21-46.
- Elder, Glen H. (1994). "Time, human agency, and social change: Perspectives on the life course", *Social Psychology Quarterly*, 57(1): 4-15.
- (1999). *Children of the great depression: Social change in life experience*. Boulder: Westview Press.
- (2003). „The life course in time and space“, in Walter R. Heinz & Victor W. Marshall (Hrsg.), *Social Dynamics of the Life Course: Transitions, Institutions, and Interrelations*. New York: Aldine de Gruyter, S.57-71.
- Elias, Norbert (1984). *Über die Zeit*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- (1987). *Die Gesellschaft der Individuen*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- (1993). *Was ist Soziologie?* (7. Aufl.). Weinheim und München: Juventa Verlag.
- Elzinga, Cees H. & Liefbroer, Art C. (2007). „De-standardization of family-life trajectories of young adults: A cross-national comparison using sequence analysis“, *European Journal of Population*, 23: 225-250.
- Flichy, Patrice (1994). *Tele: Geschichte der modernen Kommunikation*. Frankfurt am Main: Campus Verlag.
- Fölling-Albers, Maria (2008). „Alte und neue Rhythmen schulischer Zeit“, in Helga Zeiher & Susanne Schroeder (Hrsg.), *Schulzeiten, Lernzeiten, Lebenszeiten. Pädagogische Konsequenzen und zeitpolitische Perspektiven schulischer Zeitordnungen*. Weinheim/München: Juventa Verlag, S. 133-141.
- Foucault, Michel (1977). *Discipline and punish: The birth of the prison*. London: Allen Lane.
- (2003). *Society must be defended. Lectures at the Collège de France, 1975-76*. New York: Picador.
- Fülgraff, Georges (1997). „Entschleunigung“, in Klaus Backhaus & Holger Bonus (Hrsg.), *Die Beschleunigungsfalle oder der Triumph der Schildkröte*, 2., erweiterte Auflage. Stuttgart: Schäffer-Poeschel Verlag. S. 47-65.
- Geißler, Karlheinz A. (2005). „Vergleichzeitigung“, in Martina Heitkötter & Manuel Schneider (Hrsg.), *Zeitpolitisches Glossar: Grundbegriffe — Felder — Instrumente — Strategien*, S. 11-12. Verfügbar im Internet:

<http://www.zeitpolitik.de/pdfs/zeit-glossar.pdf> [Stand 2009-01-31].

- Geißler, Karlheinz A. & Held, Martin (1995). „Grundbegriffe zur Ökologie der Zeit. Vom Finden der rechten Zeitmaße“, in Martin & Karlheinz A. Geißler (Hrsg.), *Von Rhythmen und Eigenzeiten. Perspektiven einer Ökologie der Zeit*. Stuttgart: Hirzel, S. 193-208.
- Giddens, Anthony (1984). *The constitution of society: Outline of the theory of structuration*. Berkeley: University of California Press.
- (1990). *The consequences of modernity. The Raymond Fred West memorial lectures at Stanford University*. Stanford/California: Stanford University Press.
- (1991). *Modernity and self-identity. Self and society in the late modern age*. Stanford/California: Stanford University Press.
- Glaesser, Judith (2009). „Arbeitslosigkeit als Risiko auf dem Berufsweg -- Psychosoziale Bedingungsfaktoren“, in Helmut Fend et al. (Hrsg.), *Lebensverläufe, Lebensbewältigung, Lebensglück. Ergebnisse der Life-Studie*. Wiesbaden: VS Verlag, S. 123-139.
- Glaß, Christian (1988). „Zeit in der Unzeit ‚Arbeitslosigkeit‘“ in Rainer Zoll (Hrsg.), *Zerstörung und Wiederaneignung von Zeit*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 276-292
- Glötz, Peter (1999). *Die beschleunigte Gesellschaft. Kulturkämpfe im digitalen Kapitalismus*, München: Kindler.
- Gottschall, Karin & Voß, G. Günter (2003). „Entgrenzung von Arbeit und Leben – Zur Einleitung“, in Karin Gottschall & G. Günter Voß (Hrsg.), *Entgrenzung von Arbeit und Leben. Zum Wandel der Beziehung von Erwerbstätigkeit und Privatsphäre im Alltag*. München & Mering: Rainer Hampp Verlag, S. 11- 33.
- Gramsci, Antonio (1999). “A Letter to Leon Trotsky on Futurism”, *Revolutionary History*, 7 (2): 118-120.
- Groß, Hermann (2006). „Arbeitszeitkonten als Instrument der regulierten Flexibilität“, *tempora: journal für moderne arbeitszeiten*, Mai, S. 1.
- Groß, Hermann & Schwarz, Michael (2006). *Betriebs- und Arbeitszeiten 2005: Ergebnisse einer repräsentativen Betriebsbefragung*. Dortmund: sfs Landesinstitut.
- Gurvitsch, Georges (1990). „Varieties of social-time“, in John Hassard (Hrsg.), *The*

- sociology of time*. Houndmills: The Macmillan Press Ltd, S. 67-76.
- Habermas, Jürgen (1981) *Theorie des kommunikativen Handelns*. Bd. 1, *Handlungsrationalität und gesellschaftliche Rationalisierung*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- (1989). „Erläuterungen zum Begriff des kommunikativen Handelns“, in ders., *Vorstudien und Ergänzungen zur Theorie des kommunikativen Handelns*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 571-606.
- (1992). *Faktizität und Geltung. Beiträge zur Diskurstheorie des Rechts und des demokratischen Rechtsstaats*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Halbwachs, Maurice (1967). *Das kollektive Gedächtnis*. Stuttgart: Enke.
- Hahn, Alois (1988). „Biographie und Lebenslauf“, in Hanns-Georg Brose und Bruno Hildenbrand (Hrsg.), *Vom Ende des Individuums zur Individualität ohne Ende*, Opladen: Leske+Budrich, S. 91-105.
- Harvey, David (1989). *The condition of postmodernity: an enquiry into the origins of culture changes*. Oxford: Blackwell Publishers Inc.
- Hassan, Robert (2009). *Empires of speed. Time and the acceleration of politics and society*. Boston: Brill.
- Hawking, Stephen W. (1988). *A brief history of time: from the big bang to black holes*. Toronto: Bantam Books.
- Heidegger, Martin (1957). *Sein und Zeit* (8. unveränd. Aufl). Tübingen: Niemeyer.
- (1975) *Die Grundprobleme der Phänomenologie. Gesamtausgabe*, Bd. 24, *Marburger Vorlesung Sommersemester 1927*. Frankfurt am Main: Klostermann.
- (1976) „Zeit und Sein“ in ders., *Zur Sache des Denkens*. Tübingen: Niemeyer, S. 1-25
- Heinze, Gert Wolfgang & Kill, Heinrich H. (1997). „Verkehrswissenschaft: Das Problem der Disziplin am Beispiel der Vision ‚Döferstadt‘“, in Hans-Liudger Dienel & Helmuth Trischler (Hrsg.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzept von der Frühen bis zum 21. Jahrhundert*. Frankfurt am Main/New York: Campus Verlag, S. 92-128.
- Heitkötter, Martina et al. (2009). „Einführung: Familien – ein zeitpolitisches Entwicklungsland“, in Martina Heitkötter et al. (Hrsg.), *Zeit für Beziehungen? Zeit*

- und Zeitpolitik für Familien*. Opladen & Farmington Hills: Barbara Budrich Verlag, S. 9-34.
- Held, Martin (1993). „Zeitmaß für die Umwelt. Auf dem Weg zu einer Ökologie der Zeit“, in Martin & Karlheinz A. Geißler (Hrsg.), *Ökologie der Zeit. Vom Finden der rechten Zeitmaße*. Stuttgart: Hirzel, S. 11-31.
- (2002). „Zeitwohlstand und Zeitallokation. Eine Einführung in die ökonomische Diskussion“, in Jürgen P. Rinderspacher (Hrsg.), *Zeitwohlstand: Eine Konzept für einen anderen Wohlstand der Nation*. Berlin: sigma edition, S. 15-36.
- Held, Martin & Nutzinger, Hans G. (1998). „Nonstop acceleration: The economic logic of development towards the nonstop society“, *Time & Society*, 7(2): 209-221.
- Herlyn, Ingrid & Krüger, Dorothea (2000). „Späte erste Mutterschaft - Ein neues biographisches Muster?“ *Zeitschrift für Frauenforschung und Geschlechterstudien*, H.1 + 2: S.115-133.
- (2003). „Späte erste Mutterschaft – Entwicklungen, Zusammenhänge, Fragen und Hypothesen“, in Ingrid Herlyn & Dorothea Krüger (Hrsg.), *Späte Mütter. Eine empirisch-biographische Untersuchung in West- und Ostdeutschland*. Opladen: Leske+Budrich, S. 11-40.
- Hermanns. Harry (1988). „Die Entdeckung ‚biografischer Kompetenz‘“, in Gabriele Gorzka et al. (Hrsg.), *Hochschule – Beruf – Gesellschaft: Ergebnisse der Forschung zum Funktionswandel. Zehn Jahre Forschungsarbeit des wissenschaftlichen Zentrums für Berufs- und Hochschulforschung*. Frankfurt am Main: Campus, S. 53-82.
- Hillmert, Steffen (2009). „Bildung und Lebensverlauf – Bildung im Lebensverlauf“, in Becker, Rolf (Hrsg.), *Lehrbuch der Bildungssoziologie*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 215-235.
- Hoff, Andreas (2002). *Vertrauensarbeitszeit: einfach flexibel arbeiten*. Wiesbaden: Gabler Verlag.
- Hogan, Dennis P. & Astone, Nan Marie (1986). „The transition to adulthood“, *Annual of Sociology*, 12: 109-130.
- Honneth, Axel (1992). *Kampf um Anerkennung. Zur moralischen Grammatik sozialer Konflikte*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

- Honoré, Carl (2004). *In Praise of slowness: How a worldwide movement is challenging the cult of speed*. San Francisco: HarperSanFrancisco.
- Husserl, Edmund (1928). *Vorlesungen zur Phänomenologie des inneren Zeitbewußtseins*. Halle: Niemeyer.
- IG Metall (2000). *Vertrauensarbeitszeit – Reich der Freiheit oder moderne Selbstausbeutung?*. Grüne Reihe, Nr. 6. Frankfurt am Main: IG Metall Vorstand, Abteilung Tarifpolitik.
- Jahoda, Marie et al. (1975). *Die Arbeitslosen von Marienthal: ein soziographischer Versuch über die Wirkungen langandauernder Arbeitslosigkeit; mit einem Anhang zur Geschichte der Soziographie*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Jaques, Elliott (1990). „The enigma of time“, in John Hassard (Hrsg.), *The sociology of time*. Houndmills: The Macmillan Press Ltd, S. 21-34.
- Johnson, Paul et al. (1989). „Introduction“, in Paul Johnson et al. (Hrsg.), *Workers versus pensioners: Intergenerational justice in an aging world*. Manchester: Manchester University Press, S. 1-16.
- Jurczyk, Karin & Rerrich, Maria S. (1993). „Einführung: Alltägliche Lebensführung: der Ort, wo ‚alles zusammenkommt‘“, in Karin Jurczyk & Maria S. Rerrich (Hrsg.), *Die Arbeit des Alltags. Beiträge zu einer Soziologie der alltäglichen Lebensführung*. Freiburg im Breisgau: Lambertus, S. 11-45.
- Jurczyk, Karin & Voß, G. Günter (2000). „Entgrenzte Arbeitszeit - Reflexive Alltagszeit: Die Zeiten des Arbeitskraftunternehmers“, in E. Hildebrandt (Hg.), *Reflexive Lebensführung. Zu den sozialökologischen Folgen flexibler Arbeit*. Berlin: edition sigma, S. 151-207.
- Jurczyk, Karin et al. (2000). „Die Zeiten ändern sich – Arbeitszeitpolitische Strategien und die Arbeitsteilung der Personen“, in Werner Kudera & G. Günter Voß (Hrsg.), *Lebensführung und Gesellschaft. Beiträge zu Konzept und Empirie alltäglicher Lebensführung*. Opladen: Leske + Budrich., S. 39-62.
- Jürgens, Kerstin (2003). „Zeithandeln – eine neue Kategorie der Arbeitssoziologie“, in Karin Gottschall & G. Günter Voß (Hrsg.), *Entgrenzung von Arbeit und Leben. Zum Wandel der Beziehung von Erwerbstätigkeit und Privatsphäre im Alltag*. München & Mering: Rainer Hampp Verlag, S. 37-58.
- Kaplan, Stanley & Garrick, B. John (1997). „Die quantitative Bestimmung von Risiko“, in Gotthard Bechmann (Hrsg.), *Risiko und Ergebnisse interdisziplinärer Ri-*

- sikoforschung* (2. Aufl.). Opladen: Westdeutscher Verlag, S. 91-124.
- Kassung, Christian (2009). „Einleitung“, in ders. (Hrsg.), *Die Unordnung der Dinge. Eine Wissens- und Mediengeschichte des Unfalls*. Bielefeld: transcript, S. 9-15.
- Kirchmann, Kay (1998). *Verdichtung, Weltverlust und Zeitdruck: Grundzüge einer Theorie der Interdependenzen von Medien, Zeit und Geschwindigkeit im neuzeitlichen Zivilisationsprozeß*. Opladen: Leske und Budrich.
- Klein, Thomas et al. (2002). „Partnerschaftliche Lebensformen im internationalen Vergleich“, *Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft*, 27: 359-379.
- Klemm, Klaus (2008). „Bildungszeit: Vom Umgang mit einem knappen Gut“, in Helga Zeiher & Susanne Schroeder (Hrsg.), *Schulzeiten, Lernzeiten, Lebenszeiten. Pädagogische Konsequenzen und zeitpolitische Perspektiven schulischer Zeitordnungen*. Weinheim/München: Juventa Verlag, S. 21-30.
- Kohli, Martin (1985). „Die Institutionalisierung des Lebenslaufs. Historische Befunde und theoretische Argumente“, *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, Jg. 37, S. 1-29.
- (1988). „Normalbiographie und Individualität: Zur institutionellen Dynamik des gegenwärtigen Lebenslaufregimes“, in Hanns-Georg Brose und Bruno Hildenbrand (Hrsg.), *Vom Ende des Individuums zur Individualität ohne Ende*, Opladen: Leske+Budrich, S. 33-53.
- (1990). „Lebenslauf und Lebensalter als gesellschaftliche Konstruktionen: Elemente zu einem interkulturellen Vergleich“, in Georg M. Elwete et al. (Hrsg.), *Im Lauf der Zeit. Ethnographische Studien zur gesellschaftlichen Konstruktion von Lebensaltern*. Saarbrücken u.a.: Breitenbach, S. 11-32.
- (2000). „Der Alters-Survey als Instrument wissenschaftlicher Beobachtung“, in Martin Kohli & Harald Künemund (Hrsg.), *Die zweite Lebenshälfte. Gesellschaftlicher Lage und Partizipation im Spiegel des Alters-Survey*. Opladen: Leske+Budrich, S. 10-32.
- (2003). „Der institutionalisierte Lebenslauf: ein Blick zurück und nach vorn“, in Jutta Allmendinger (Hrsg.), *Entstaatlichung und soziale Sicherheit. Verhandlungen des 31. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in Leipzig 2002*, Opladen: Leske+Budrich, S. 525-545.

- Kohli, Martin & Rein, Martin (1991). „The changing balance of work and retirement“, in Martin Kohli et al. (Hrsg.), *Time for retirement. Comparative studies of early exit from the labor force*. New York/Cambridge: Cambridge University Press, S. 1-35
- Koselleck, Reinhart (2000). *Zeitschichten. Studien zur Historik*, mit einem Beitrag von Hans-Georg Gadamer. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Kratyer, Nick & Sauer, Dieter (2003). „Entgrenzung von Arbeit. Konzept, Thesen, Befunde“, in Karin Gottschall & G. Günter Voß (Hrsg.), *Entgrenzung von Arbeit und Leben. Zum Wandel der Beziehung von Erwerbstätigkeit und Privatsphäre im Alltag*. München & Mering: Rainer Hampp Verlag, S. 87-123.
- Krohn, Wolfgang & Krücken, Georg (1993). „Risiko als Konstruktion und Wirklichkeit. Eine Einführung in die sozialwissenschaftliche Risikoforschung“, in Wolfgang Krohn & Georg Krücken (Hrsg.), *Risikante Technologien: Reflexion und Regulation*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 9-44.
- Krüger, Helga (2010). „Familienpolitik und Lebenslaufforschung miteinander verknüpfen: ein zweifacher Gewinn“, in Gerhard Naegele (Hrsg.), *Soziale Lebenslaufpolitik*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 217-244.
- Kruse, Andreas (1992). „Alter im Lebenslauf“, in Paul B. Baltes und Jürgen Mittelstraß (Hrsg.), *Zukunft des Alterns und gesellschaftliche Entwicklung*, Berlin/New York: Walter de Gruyter, S. 331-355.
- Kundera, Milan (2004). *Die Langsamkeit*. Frankfurt am Main.: Fischer Taschenbuch-Verlag.
- Kudera, Werner (2000) „Grenzen der Flexibilisierung – Zum Verhältnis von individueller und betrieblicher Zeitökonomie“ in Werner Kudera & G. Günter Voß (Hrsg.), *Lebensführung und Gesellschaft. Beiträge zu Konzept und Empirie alltäglicher Lebensführung*. Opladen: Leske + Budrich, S. 291-308.
- Küstenmacher, Marion & Küstenmacher, Werner Tiki (2004). *Simplify your life – Endlich mehr Zeit haben*. Frankfurt am Main: Campus Verlag.
- Laermann, Klaus (1988). „Alltags-Zeit: Bemerkungen über die unauffälligste Form sozialen Zwangs“, in Rainer Zoll (Hrsg.), *Zerstörung und Wiederaneignung von Zeit*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 321-343.
- Lash, Scott (1999). *Another modernity, a different rationality*. Oxford: Blackwell Publishers Ltd.

- (2002). *Critique of information*. London: Sage.
- Lash, Scott & Urry, John (1994). *Economies of signs and space*. London: Sage.
- Lauterbach, Wolfgang & Sacher, Matthias (2001). „Erwerbseinstieg und erste Erwerbsjahre. Ein Vergleich von vier Geburtskohorten“, *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 53(2): 258-282.
- Levine, Robert (1997). *A geography of time: The temporal misadventures of a social psychologist, or how every culture keeps time just a little bit differently*. NY: BasicBooks.
- Lewis, J. David & Weigert, Andrew J. (1981). “The structures and meanings of social time“, *Social Forces*, 60(2): 432-462.
- Linnenkohl, Karl et al. (2001). *Arbeitszeitflexibilisierung. Die Unternehmen und ihre Modelle*. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH.
- Lübbe, Hermann (1997). „Gegenwartsschrumpfung“, in Klaus Backhaus & Holger Bonus (Hrsg.), *Die Beschleunigungsfalle oder der Triumph der Schildkröte*, 2., erweiterte Auflage. Stuttgart: Schäffer-Poeschel Verlag. S. 129-164.
- Luhmann, Niklas (1971). „Die Knappheit der Zeit und die Vordringlichkeit des Befristeten“, in ders., *Politische Planung: Aufsätze zur Soziologie von Politik und Verwaltung*. Opladen: Westdeutscher Verlag, S. 143-164.
- (1973). *Vertrauen: Ein Mechanismus der Reduktion sozialer Komplexität*. Stuttgart: Ferdinand Enke Verlag.
- (1975). „Weltzeit und Systemgeschichte: Über die Beziehung zwischen Zeithorizonten und sozialen Strukturen gesellschaftlicher Systeme“ in ders., *Soziologische Aufklärung*, Bd. 2., Opladen: Westdeutscher Verlag, S. 103-133.
- (1980). „Temporalisierung von Komplexität. Zur Semantik neuzeitlicher Zeitbegriff“, in ders., *Gesellschaftsstruktur und Semantik. Studien zur Wissenssoziologie der modernen Gesellschaft*, Bd. I. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 235-313.
- (1981). „Temporalstrukturen des Handlungssystems“ in ders., *Soziologische Aufklärung*, Bd. 3., *Konstruktivistische Perspektiven*. Opladen: Westdeutscher Verlag, S. 126-150.
- (1984). *Soziale Systeme. Grundriß einer allgemeinen Theorie*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

- (1990a). „Gleichzeitigkeit und Synchronisation“, in ders., *Soziologische Aufklärung*, Bd. 5., *Konstruktivistische Perspektiven*. Opladen: Westdeutscher Verlag, S. 95-130.
- (1990b). „Risiko und Gefahr“, in ders., *Soziologische Aufklärung*, Bd. 5., *Konstruktivistische Perspektiven*. Opladen: Westdeutscher Verlag, S. 131-169.
- (1991). *Soziologie des Risikos*. Berlin/New York: Walter de Gruyter.
- (1992). „Ökologie des Nichtwissens“, in ders., *Beobachtung der Moderne*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 149-220.
- (1997a). *Die Gesellschaft der Gesellschaft*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- (1997b). „Die Moral des Risikos und das Risiko der Moral“, in Gotthard Bechmann (Hrsg.), *Risiko und Ergebnisse interdisziplinärer Risikoforschung* (2. Aufl.). Opladen: Westdeutscher Verlag, S. 327-338.
- Mannheim, Karl (1964). „Das Problem der Generation“, in ders. *Wissenssoziologie. Auswahl aus dem Werk*. Berlin: Luchterhand, S. 509-565.
- Marinetti, Filippo Tommaso (1972[1909]). „Gründung und Manifest des Futurismus“, in Umbro Apollonio (Hrsg.), *Der Futurismus. Manifest und Dokumente einer künstlerischen Revolution 1909-1918*. Köln: Verlag M.DuMont Schauberg, S. 30-36.
- Marshall, Victor W. & Mueller, Margaret M. (2003). „Theoretical roots of the life-course perspective“, in Walter R. Heinz & Victor W. Marshall (Hrsg.), *Social Dynamics of the Life Course: Transitions, Institutions, and Interrelations*. New York: Aldine de Gruyter, S. 3-32.
- Marx, Karl (1968). *Das Kapital. Kritik der politischen Ökonomie*, Bd. 1, in Karl Marx-Friedrich Engels-Werke, Bd. 23. Berlin: Dietz Verlag.
- Matzerath, Horst (1996). „Verkehr und Stadtentwicklung. Stand und Möglichkeiten historischer Forschung“, in Horst Matzerath (Hrsg.), *Stadt und Verkehr im Industriezeitalter*. Köln: Böhlau Verlag, S. VII-XX.
- Mayer, Karl Ulrich et al. (2010). „Mythos Flexibilisierung? Wie instabil sind Berufsbiografien wirklich und als wie instabil werden sie wahrgenommen?“, *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 62: 369-402.
- McLuhan, Marshall (1964). *Understanding media: The extensions of man*. New

- York: McGraw-Hill.
- McMenamin, Terence M. (2007). „A time to work: recent trends in shift work and flexible schedules“, *Monthly Labor Review*, 130(12): 3-15.
- McQuail, Denis (2000). *Mass communication theory: An introduction* (4. Verl.). London: SAGE.
- Mensebach, Wolfgang (2004). *Straßenverkehrsplanung, Straßenverkehrstechnik* (4. Aufl.). München: Werner Verlag.
- Merki, Christoph Maria (2008). *Verkehrsgeschichte und Mobilität*. Stuttgart: UTB.
- Meulemann, Heiner (2001). „Einleitung: Erwachsenwerden als Übergang von Identitätsbildung zu Identitätswahrung“, in Heiner Meulemann (Hrsg.), *Ankunft im Erwachsenenleben. Lebenserfolg und Erfolgsdeutung in einer Kohorte ehemaliger Gymnasiasten zwischen 16 und 43*. Opladen: Leske+Budrich, S. 11-31.
- Meyer, Wulf-Uwe (1988). „Die Rolle von Überraschung im Attributionsprozeß“, *Psychologische Rundschau*, 39: 136-147.
- Mierzejewski, Alfred C. (1997). „Geschwindigkeit als Konzept. Schnelle Züge in der Planung der Reichsbahn, 1920-1945“, in Hans-Liudger Diemel & Helmuth Trischler (Hrsg.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzept von der Frühen bis zum 21. Jahrhundert*. Frankfurt am Main/New York: Campus Verlag, S. 208-222.
- Mills, C. Wright (1959). *The sociological imagination*. New York: Oxford University Press.
- Morgenroth, Olaf (2003). *Gehgeschwindigkeit und Lebenstempo: Kurzbericht zur Städtestudie*. Chemnitz: Technische Universität.
- Mückenberger, Ulrich (2002). „Zeitwohlstand und Zeitpolitik. Überlegungen zur Zeitabstraktion“, in Jürgen P. Rinderspacher (Hrsg.), *Zeitwohlstand: Eine Konzept für einen anderen Wohlstand der Nation*. Berlin: sigma edition, S. 117-141.
- Mukerjee, Radhakamal (1990). „Time, technics and society“, in John Hassard (Hrsg.), *The sociology of time*. Houndmills: The Macmillan Press Ltd, S. 47-55.
- Müller-Wichmann, Christiane (1984). *Zeitnot. Untersuchungen zum „Freizeitproblem“ und seiner pädagogischen Zugänglichkeit*. Weinheim: Beltz.
- Murchadha, Felix Ó (1999). *Zeit des Handelns und Möglichkeit der Verwandlung: Kairologie und Chronologie bei Heidegger im Jahrzehnt nach „Sein und Zeit“*.

Würzburg: Königshausen und Neumann.

Nadolny, Sten (1983). *Die Entdeckung der Langsamkeit*. München: Piper.

Naegele, Gerhard (2010). „Soziale Lebenslaufpolitik – Grundlagen, Analysen und Konzepte“, in ders. (Hrsg.), *Soziale Lebenslaufpolitik*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 27-85.

Nassehi, Armin (1993). *Die Zeit der Gesellschaft: auf dem Weg zu einer soziologischen Theorie der Zeit*. Opladen: Westdt. Verlag.

Negt, Oskar (1984). *Lebendige Arbeit, enteignete Zeit. Politische und kulturelle Dimensionen des Kampfes um die Arbeitszeit*. Frankfurt am Main/New York: Campus.

Neugarten, Bernice L., & Hagestad, Gunhild O. (1976). „Aging and the life course“, in Robert H. Binstock & Ethel Shanas (Hrsg.), *Handbook of aging and the social sciences*. New York: Van Nostrand Reinhold, S. 35-55.

Neugarten, Bernice L. & Daten, Nancy (1978). „Lebensablauf und Familienzyklus – Grundbegriffe und neue Forschung“, in Leopold Rosenmayer (Hrsg.), *Die menschlichen Lebensalter*, München/Zürich: R. Piper & Co. Verlag, S. 165-188.

Neumann, Dirk & Biebl, Josef (1995). *Arbeitszeitgesetz: Kommentar* (12. neubearb. Aufl.). München: C. H. Beck.

Neumann, Enno (1988) „Arbeitslos – Zeitlos“ in Rainer Zoll (Hrsg.), *Zerstörung und Wiederaneignung von Zeit*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 267-275.

Nittel, Dieter (2007). „Das Erwachsenenleben aus der Sicht der Biografieforschung“, in Heiz-Hermann Krüger & Winfried Marotzki (Hrsg.), *Handbuch erziehungswissenschaftliche Biografieforschung*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 317-339.

Nollert, Michael & Pelizzari, Alessandro (2008). „Flexibilisierung des Arbeitsmarktes als Chance oder Risiko? Atypisch Beschäftigte in der Schweiz“, in Marc Szydlik (Hrsg.), *Flexibilisierung. Folgen für Arbeit und Familie*. Wiesbaden: VS Verlag, S. 130-148.

Nowotny, Helga (1990). *Eigenzeit: Entstehung und Strukturierung eines Zeitgefühls*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

---- (1992). „Time and social theory: Towards a social theory of time“, *Time & Society*,

1(3): 421-454.

Oschmiansky, Frank (2010). *Leiharbeit/Zeitarbeit/Arbeitnehmerüberlassung*. Verfügbar im Internet:

http://www.bpb.de/themen/59UEJX,0,0,Leiharbeit_Zeitarbeit_Arbeitnehmer%FCberlassung.html#art0 [Stand 2011-01-15].

Paché, Gilles (2007). „Slowness logistics: Towards a new time orientation?“, *Time & Society*, 16(2/3), S. 311-332.

Parsons, Talcott (1949). *The structure of social action. A study in social theory with special reference to a group of recent European writers*. Glencoe/Illinois: The Free Press.

Perrow, Charles (1984). *Normal accidents. Living with high-risk technologies*. New York: Basic Books.

Piaget, Jean (1955). *Die Bildung des Zeitbegriffs beim Kinde*. Zürich: Rascher.

Pongratz, Hans J. (2002). „Emotionalität und Effizienz. Typen von Erwerbsorientierung und Lebensführung im Vergleich,, in Margit Wehrich & G. Günter Voß (Hrsg.), *tag für tag: Alltag als Problem – Lebensführung als Lösung? Neue Beiträge zur Soziologie Alltäglicher Lebensführung 2*. München und Mering: Rainer Hampp Verlag, S. 47-68.

Prigogine, Ilya (1997). *The end of certainty: Time, chaos, and the new laws of nature*. New York: Free Press.

Promberger, Markus (2005). „Wie neuartig sind flexible Arbeitszeiten? Historische Grundlinien der Arbeitszeitpolitik,, in Hartmut Seifert (Hrg.), *Flexible Zeiten in der Arbeitswelt*. Frankfurt am Main/ New York: Campus Verlag, S. 9-39.

Rammler, Stephan (2001). *Mobilität in der Moderne: Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie*. Berlin: Ed. Sigma.

Rammstedt, Otthein (1975). „Alltagsbewußtsein von Zeit“, *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, Jg. 27, S. 47-63.

Rämö, Hans (1999). „An aristotelian human time-space manifold. From chronochora to kairotopos“, *Time & Society*, 8(2): 309-328.

Rauschenberg, Hans-Jürgen (1993). *Flexibilisierung und Neugestaltung der Arbeitszeit: der arbeitsrechtliche Entscheidungsrahmen*. Baden-Baden: Nomos.

- Reheis, Fritz (2003). *Entschleunigung. Abschied vom Turbokapitalismus*. München: Riemann Verlag.
- Reichert, Monika (2010). „Pflege – ein lebensbegleitendes Thema?“, in Gerhard Naegele (Hrsg.), *Soziale Lebenslaufpolitik*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 309-329.
- Renn, Heinz (1987). „Lebenslauf—Lebenszeit—Kohortenanalyse. Möglichkeiten und Grenzen eines Forschungsansatzes“, in Wolfgang Voges (Hrsg.), *Methoden der Biographie- und Lebenslaufforschung*. Opladen: Leske+Budrich, S. 261-298.
- Riley, Matilda White (1979). „Introduction: Life-course perspectives“, in Matilda White Riley (Hrsg.), *Aging from birth to death*. Boulder, CO: Westview, S. 3-13.
- Rinderspacher, Jürgen P (1985). *Gesellschaft ohne Zeit. Individuelle Zeitverwendung und soziale Organisation der Arbeit*. Frankfurt/New York: Campus Verlag.
- (2000). *Zeitwohlstand in der Moderne*. Berlin: WZB.
- (2005). „Zeitwohlstand in der Dreizeitgesellschaft“ in ders. (Hrsg.), *Flexible Zeiten in der Arbeitswelt*. Frankfurt am Main/New York: Campus Verlag, S. 398-449.
- (2008). „Die Zeitorganisation der Schule reformieren. Schwierigkeiten und Möglichkeiten“, in Helga Zeiher & Susanne Schroeder (Hrsg.), *Schulzeiten, Lernzeiten, Lebenszeiten. Pädagogische Konsequenzen und zeitpolitische Perspektiven schulischer Zeitordnungen*. Weinheim/München: Juventa Verlag, S. 123-132.
- Rosa, Hartmut (2005). *Beschleunigung: Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- (2009a). „Jedes Ding hat keine Zeit? Flexible Menschen in rasenden Verhältnissen“, in Vera King & Benigna Gerisch (Hrsg.), *Zeitgewinn und Selbstverlust. Folgen und Grenzen der Beschleunigung*. Frankfurt/New York: Campus, S. 21-39.
- (2009b). „Kritik der Zeitverhältnisse. Beschleunigung und Entfremdung als Schlüsselbegriffe der Sozialkritik“, in Rahel Jaeggi & Tilo Wesche (Hrsg.), *Was ist Kritik?*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 23-54.
- Rosa, Hartmut & Scheuerman, William E. (2009). „Introduction“, in Hartmut Rosa & William E. Scheuerman (Hrsg.), *High-speed society: Social acceleration, power, and modernity*. Pennsylvania: The Pennsylvania State University Press, S. 1-29.

- Rosenberg, Howard & Feldman, Charles S. (2008). *No time to think: The menace of media speed and the 24-hour news cycle*. New York: Continuum.
- Ryder, Norman B. (1965). „The cohort as a concept in the study of social change“, *American Sociological Review*, 30(6): 843-861.
- Rybczynski, Witold (1993). *Am Freitag fängt das Leben an*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.
- Sackmann, Reinhold (2007). *Lebenslaufanalyse und Biografieforschung: Eine Einführung*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Sandbothe, Mike (1997) „Die Verzeitlichung der Zeit in der modernen Philosophie“, in Antje Gimmler et. al. (Hrsg.), *Die Wiederentdeckung der Zeit. Reflexionen, Analysen, Konzepte*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, S. 41-62.
- Sant'Elia, Antonio (1972[1914]). „Die futuristische Architektur“, in Umbro Apollonio (Hrsg.), *Der Futurismus. Manifest und Dokumente einer künstlerischen Revolution 1909-1918*. Köln: Verlag M.DuMont Schauberg, S. 212-217.
- Scharf, Günter (1988a). „Zeit und Kapitalismus“ in Rainer Zoll (Hrsg.), *Zerstörung und Wiederaneignung von Zeit*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S.143-159.
- (1988b). „Wiederaneignung von Arbeitszeit als Lebenszeit“ in Rainer Zoll (Hrsg.), *Zerstörung und Wiederaneignung von Zeit*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 509-530.
- Scheuerman, William (2004). *Liberal democracy and the social acceleration of time*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Schivelbusch, Wolfgang (1977). *Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. München: Hanser.
- Schmidt, Bernhard (2009). „Bildung im Erwachsenenalter“, in Rudolf Tippelt & Bernhard Schmidt (Hrsg.), *Handbuch Bildungsforschung* (2., überarbeitete und erweiterte Aufl.). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 661-675.
- Schmidt-Waldherr, Hiltraud (1992). „„Nicht wir haben die Minuten...“: Zeiterfahrung, Zeitprobleme von Frauen“, in Sylvia Gräbe (Hrsg.), *Alltagszeit-Lebenszeit. Zeitstrukturen im privaten Haushalt*. Frankfurt am Main/ New York: Campus Verlag, S. 53-76.
- Schmied, Gerhard (1985). *Soziale Zeit: Umfang, „Geschwindigkeit“ und Evolution*. Berlin: Duncker & Humbolt.

- Schmucki, Barbara (1997). „Individualisierte kollektive Verkehrssysteme und kollektivisierte individuelle Verkehrssysteme. Die Vision von Neuen Technologien zur Lösung der Verkehrsnot der Städte in den 1970er Jahren.“, in Hans-Liudger Dienel & Helmuth Trischler (Hrsg.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzept von der Frühen bis zum 21. Jahrhundert*. Frankfurt am Main/New York: Campus Verlag, S. 147-169.
- Schweizer, Herbert (2007). *Soziologie der Kindheit. Verletzlicher Eigen-Sinn*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Schwinges, Rainer Christoph (2007). „Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter – eine Einführung“, in ders. (Hrsg.), *Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter*, S. 9-18.
- Schulz, James H. (2002). „The evolving concept of ‚retirement‘: Looking forward to the year 2050“, *International Social Security Review*, 55: 85-105.
- Schulze, Gerhard (2005). *Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart* (2. Verl.). Frankfurt am Main: Campus Verlag.
- Schütz, Alfred (1945). „On Multiple Realities“, *Philosophy and Phenomenological Research*, 5(4): 533-576.
- Schütz, Alfred & Luckmann, Thomas (2003). *Strukturen der Lebenswelt*. Konstanz: UVK.
- Seifert, Hartmut (2005a). „Arbeitszeitpolitischer Modellwechsel: Von der Normalarbeitszeit zu kontrollierter Flexibilität“, in ders. (Hrg.), *Flexible Zeiten in der Arbeitswelt*. Frankfurt am Main/ New York: Campus Verlag, S. 40-66.
- (2005b). „Zeit für neue Arbeitszeiten“, *WSI Mitteilungen*, 08/2005, S. 478-483.
- (2006). *Konfliktfeld Arbeitszeitpolitik. Entwicklungslinien, Gestaltungsanforderungen und Perspektiven der Arbeitszeit*. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Seiwert, Lothar J. (2011). *Die Bären-Strategie. In der Ruhe liegt die Kraft* (7. Aufl.). München: Ariston Verlag.
- Shanahan, Michael J. (2000). „Pathways to adulthood in change society: Variability and mechanisms in life course perspective“, *Annual Review of Sociology*, 26: 667-692.
- Sombart, Werner (1902). *Der moderne Kapitalismus, Bd. 2, Die Theorie der kapitalistischen Entwicklung*. Leipzig: Duncker & Humblot.

- (1923[1913]). *Der Bourgeois. Zur Geistesgeschichte des modernen Wirtschaftsmenschen*. München, Leipzig.
- Sorokin, Pitirim A. & Merton, Robert K. (1937). „Social time: A methodological and functional analysis“, *The American Journal of Sociology*, XLII(5): 615-629.
- Stiegler, Bernard (1998). *Technics and Time, 1: The fault of Epimetheus*, trans. Richard Beardsworth & George Collins. Stanford: Stanford University Press.
- Taylor, Frederick W. (1947). *The principles of scientific management*. New York: Harper & Row.
- Thompson, Edward Palmer (1967). „Time, work-discipline and industrial capitalism“, *Past and Present*, 38: 56-97.
- Thrift, Nigel (1990). „The making of capitalist time consciousness“, in John Hassard (Hrsg.), *The sociology of time*. Houndmills: The Macmillan Press Ltd, S. 105-129.
- Tippelt, Rolf (2006). „Beruf und Lebenslauf“, in Rolf Arnold & Antonius Lipsmeier (Hrsg.), *Handbuch der Berufsbildung* (2. Aufl.). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 95-111.
- Tomlinson, John (2007). *The culture of speed: The coming of immediacy*. London: Sage.
- Trischler, Helmuth & Dienel, Hans-Liudger (1997). „Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Eine Einführung“, in Hans-Liudger Dienel & Helmuth Trischler (Hrsg.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzept von der Frühen bis zum 21. Jahrhundert*. Frankfurt am Main/New York: Campus Verlag, S. 11-39.
- Urry, John (2009a). „Speeding up and slowing down“, in Hartmut Rosa & William E. Scheuerman (Hrsg.), *High-speed society: Social acceleration, power, and modernity*. Pennsylvania: The Pennsylvania State University Press, S. 179-198.
- (2009b) „Mobilities and social theory“, in Bryan S. Turner (Hrsg.), *The new Blackwell companion to social theory*. Oxford: Blackwell Publishing Ltd, S. 477-495.
- Vanderbilt, Tom (2008). *Traffic: Why we drive the way we do (and what it says about us)*. New York: Alfred A. Knopf Inc.
- Virilio, Paul (1986a). *Speed and politics*. New York: Columbia University.

- (1986b). *Ästhetik des Verschwindens*. Berlin: Merve Verlag.
- (1989). *Die Sehmaschine*. Berlin: Merve Verlag.
- (1991a). *Revolutionen der Geschwindigkeit*. Berlin: Merve Verlag.
- (1991b). *The lost dimension*. New York: Semiotext(e).
- (1997). *Rasender Stillstand*. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag.
- (1999). *Fluchtgeschwindigkeit*. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag.
- (2000). *The information bomb*. New York: Verso.
- (2001). *Strategy of Deception*. New York: Verso.
- (2010). *Der Futurismus des Augenblicks*. Wien: Passagen-Verlag.
- Virilio, Paul und Lotringer, Sylvère (1983). *Pure War*. New York: Semiotext(e).
- von Below, Susanne (2009). „Bildungssysteme im historischen und internationalen Vergleich“, in Becker, Rolf (Hrsg.), *Lehrbuch der Bildungssoziologie*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 131-153.
- Voß, Gerd-Günter (1991). *Lebensführung als Arbeit: Über die Autonomie der Person im Alltag der Gesellschaft*. Stuttgart: Ferdinand Enke Verlag.
- (1993). „Der Strukturwandel der Arbeitswelt und die alltägliche Lebensführung“, in Karin Jurczyk & Maria S. Rerrich (Hrsg.), *Die Arbeit des Alltags. Beiträge zu einer Soziologie der alltäglichen Lebensführung*. Freiburg im Breisgau: Lambertus, S. 70-111.
- (2000). „Zur sozialen Differenzierung von ‚Arbeit und Leben‘. Überlegungen aus der Perspektive des Konzepts ‚Alltägliche Lebensführung‘“, in Werner Kudera & G. Günter Voß (Hrsg.), *Lebensführung und Gesellschaft. Beiträge zu Konzept und Empirie alltäglicher Lebensführung*. Opladen: Leske + Budrich, S. 63-76.
- Vroom, Bert de. (2004). „Age-arrangements, age-culture and social citizenship: A conceptual framework for an institutional and social analysis“, in Tony Maltby et al. (Hrsg.), *Ageing and the transition to retirement. A comparative analysis of European welfare states*. Aldershot: Ashgate, S. 6-17.
- Wahren, Heinz-Kurt (2009). *Anlegerpsychologie*. Wiesbaden: VS Verlag.
- Watkins, Susan Cotts et al. (1987). „Demographic foundations of family change“, *American Sociological Review*, 52: 346-358.

- Weber, Max (1964). „Soziologische Grundbegriffe“, in ders., *Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie* (erster Halbband). Köln/Berlin: Kiepenheuer & Witsch, S. 3-42.
- (1993). *Die protestantische Ethik und der „Geist“ des Kapitalismus*. Bodenheim: Athenäum.
- Wehling, Peter (2011). „Vom Risikokalkül zur Governance des Nichtwissens. Öffentliche Wahrnehmung und soziologische Deutung von Umweltgefährdungen.“, in Matthias Groß (Hrsg.), *Handbuch Umweltsoziologie*. Wiesbaden: VS Verlag, S. 529-548.
- Weibel, Peter (1987). *Die Beschleunigung der Bilder in der Chronokratie*. Bern: Benteli.
- Weil, Mareike & Lauterbach, Wolfgang (2009). „Von der Schule in den Beruf“, in Rolf Becker (Hrsg.), *Lehrbuch der Bildungssoziologie*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 321-356.
- Weinkopf, Claudia & Vanselow, Achim (2008). *(Fehl-)Entwicklungen in der Zeitarbeit?*. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Wingen, Sascha et al. (2004). *Vertrauensarbeitszeit – Neue Entwicklung gesellschaftlicher Arbeitszeitstrukturen*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Wohlrab-Sahr, Monika. (1992). „Über den Umgang mit biographischer Unsicherheit—Implikationen der ‚Modernisierung der Moderne‘“. *Soziale Welt*, 43: 217-236.
- Wotschack, Philip (2002). „Zeitwohlstand – als Problem sozialer Ungleichheit“, in Jürgen P. Rinderspacher (Hrsg.), *Zeitwohlstand: Eine Konzept für einen anderen Wohlstand der Nation*. Berlin: sigma edition, S. 143-163.
- Zanker, Claus (2002). *Neue Maßstäbe für humane Arbeit? Ansätze zur Arbeits(zeit)regulierung unter neuen arbeitsorganisatorischen Bedingungen*. Berlin: ver.di.
- Zeiber, Helga (2008). „Bildungspolitik ist Zeitpolitik. Zur Einführung“, in Helga Zeiber & Susanne Schroeder (Hrsg.), *Schulzeiten, Lernzeiten, Lebenszeiten. Pädagogische Konsequenzen und zeitpolitische Perspektiven schulischer Zeitordnungen*. Weinheim/München: Juventa Verlag, S. 7-19.
- Zerubavel, Eviatar (1979). „Private Time and Public Time: The Temporal Structure of Social Accessibility and Professional Commitments“, *Social Forces*, 58 (1):

38-58.

---- (1982). „The standardization of time: A sociohistorical perspective“, *The American Journal of Sociology*, 88 (1): 1-23.

Zoll, Rainer (1988a). „Zeiterfahrung und Gesellschaftsform“, in ders. (Hrg.), *Zerstörung und Wiederaneignung von Zeit*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 72-88.

---- (1988b). „Krise der Zeiterfahrung“, in ders(Hrg.): *Zerstörung und Wiederaneignung von Zeit*, Frankfurt am Main: Suhrkamp. S. 9-33.