Inhalt

Prolog

Die große Krise 13
Überforderung 15

Türme von Babylon

Bauten 19
Flughäfen, Kongresshallen, Bahnhöfe 19
Unternehmen 22
Mobilität 23
Schrittgeschwindigkeit 23
Auf der Flucht 25
Bewegungsrausch 28
Lebens-Raum 31
Schulen 33
Beschulung 33
Dilettanten 35
Lücken 36
Hochschulen 38
Verschulung 38
Verbildung 40
Akademiker 41
Bildung 44
Potentiale 44
Produzenten und Konsumenten 46
Geisteskultur 49
Sport 51
Körperkultur 51
Gladiatoren 52
Grenzen 54

Arbeit 55
Von der Wiege bis zur Bahre 55
Arbeiten wie Tiere 57
Im Schweiße ihres Angesichts 58
Ambivalenz der Arbeit 59
Kapitalismus 63
Erwerbsarbeit 65
Eigenarbeit 67
Erwerbsarbeit in der Krise 69
Schwindende Arbeitsmenge 71
Arbeitsstress 75
Schwindelnde Höhen 77
Abnehmend lohnende Erwerbsarbeit 80
Bevölkerung 85
Kinderwünsche 85
Parasitär 88
Kinder? – Nein danke 90
Schulden 92
Von Kippern und Wippern 92
Schuldenjunkies 94
Im Schuldensumpf 96
Tricksen 99
Sozialstaat 102
Risse 102
Ziele 104
Löcher 106
Gluckenstaat 107
Solidarität 109
Technischer Fortschritt 110
Alltag 110
Triumphe 113
Gläsern 116
Europa 119
Vereinigte Staaten 119
Einigung 122

Vertrauen 124
Wunder 126
Tollkühn 127
Frühgeburt 130
Globalisierung 132
Caput Mundi 132
Kollaps 133
Mikrosekunden 135
Im Sog 138
Cui bono? 139
Arme 141
Frieden 145
Win-Win 147
Fachkräftemangel 148

Himmel auf Erden

Die »Natur des Menschen« 150
Sinnfragen 150
Glaubenswelten 152
Sichtweisen 154
Lebenssinn 156
Glückseligkeit 157
Transformation 159
Vom Jenseits zum Diesseits 159
Ziellos 161
Fortschritt 162
Siechtum 164
Guter Wille 166
Paradoxien 168
Strukturen und Prägungen 168
Wachstum 170
Weichenstellungen 172
Glück 175
Zufriedenheit 177

Dänen und Schweizer, Mexikaner
und Costa-Ricaner 177
Nützliche Glieder 180
Spagat..... 182
Fragen..... 184

Die Kunst der Beschränkung

Horizonte..... 187
Zweifel..... 187
Widersprüche..... 190
Irrsinn 193
Standortbestimmung 195
Genießen..... 197
Übernutzung – Unternutzung 200
Teilen..... 202
Überfluss..... 204
600 Euro 205
Existenzen..... 208
Psychische Voraussetzungen..... 210
Kraft..... 210
Selbstbewusstsein und -vertrauen ... 212
Achtsamkeit 214
Gemeinsinn 219
Mehr Bildung..... 221
Physische Voraussetzungen..... 224
Städte..... 224
Ethos 227
Staat und Demokratie..... 230
Verdrießliche Bürger 230
Fehlende Demokraten 232
Abstand wahren 235
Europäische Union 237
Ernüchterung..... 237
Hässliche Deutsche..... 240

Mutterregionen 243
Eine Welt. 246
Weltenherrscher 246
Dazugelernt 248

Epilog

Zäsur 251
Paradigmenwechsel 252

Anhang

Danksagung. 259
Anmerkungen 261
Bibliographie. 293
Schaubildverzeichnis 313

Prolog

»Der Mensch ist das Modell der Welt.«
Leonardo da Vinci[1]

Die große Krise

»Die große Krise«, die die Menschen in den frühindustrialisierten Ländern und anderen Teilen der Welt seit langem plagt, will nicht weichen. Gibt es eben noch Hoffnungsschimmer, flammt sie wenig später schon wieder auf. Das nährt die Sorge, eine ganze Generation könne um ihre Lebensperspektiven gebracht werden[2] und der in Jahrzehnten erworbene Wohlstand wieder zerrinnen. Für Entwarnungen sehen die meisten keinen Anlass,[3] und manche fürchten sogar, das Schlimmste komme erst noch.

Deutschland ist bei alledem bislang recht gut gefahren. Zwar ist es keine Insel der Seligen. Doch im Vergleich zu anderen Ländern ist seine Wirtschaft derzeit robust und seine Beschäftigungslage gut. Seine Steuerquellen sprudeln, und seine Sozialsysteme sind solide. Die Bevölkerung weiß das zu schätzen und ist mit sich und der Lage zufrieden.[4] Sie weiß aber auch: Dieser Zustand ist zerbrechlich und kann abrupt enden. Deutschland kann sich von europäischen und globalen Entwicklungen nicht dauerhaft abkoppeln. Es sitzt mit allen anderen in einem Boot, und dieses Boot schwankt bedenklich.

Das lenkt den Blick zurück auf die Krise. Die Krise – was ist das eigentlich? Ihre Symptome sind wohlbekannt: Banken, die sich hoffnungslos verspekuliert haben; kollabierende Unternehmen und Märkte; verbreitete Arbeitslosigkeit; immense

öffentliche Schulden und Staaten, die sich nur dank der Hilfe Dritter mühsam über Wasser halten.

Und wohlbekannt sind auch die Stationen auf dem Weg in diese Krise: ein beispielloses Finanzdebakel in den USA, das rasch auf andere Länder übergriff; Unternehmen, die dadurch vom Geldfluss abgeschnitten wurden; Massenentlassungen; überforderte Sozialsysteme; Staaten, welche die daraus erwachsende Last nicht zu tragen vermochten; solidarische Hilfs-, Not- und Rettungsprogramme. Und was kommt dann? Darüber lässt sich nur spekulieren.

So viel zu Symptomen und bisherigem Verlauf der Krise. Was aber sind ihre Ursachen? Wie konnte es dazu kommen, dass eine Welt, die bis dahin leidlich gut geordnet schien, binnen Tagen und Wochen an »den Rand eines Abgrunds«[5] geriet? Was konnte derartige Beben auslösen?

Über Fragen wie diese wird seit Jahren gestritten. Die einen beharren darauf, dass es sich keineswegs um ein Systemversagen oder auch nur um einen systemimmanenten Fehler handele. Vielmehr sei die Krise die Folge einer unglücklichen Verkettung von Fehleinschätzungen, Missverständnissen, Leichtfertigkeiten und unvorhersehbaren Ereignissen. Das Entscheidende sei jedoch: Alles ist reparabel, das System ist intakt.

Andere bezweifeln das. Zwar ist auch für sie der Kapitalismus weiterhin vital. Aber das, was da geschehen ist und weiterhin geschieht, sei doch weit mehr als nur ein Unfall. Das sei systemimmanent. Der Kapitalismus produziere solche Krisen zwangsläufig, und manche meinen, diese würden nicht zuletzt aufgrund der Globalisierung heftiger und häufiger.

Eine dritte Gruppe hält auch diese Erklärung noch für unzureichend. Für sie ist der Kapitalismus in seine Endphase eingetreten und die aktuelle Krise eine Manifestation seines Niedergangs. In nicht sehr ferner Zukunft komme die finale Krise, von der er sich nicht mehr erholen werde.

Überforderung

So unterschiedlich diese Sichtweisen sind, haben sie doch eine wesentliche Gemeinsamkeit: Für sie ist diese Krise primär ökonomisch. Das ist sie zweifellos auch. Ihre Wurzeln liegen jedoch tiefer. Diese Krise ist nichts Geringeres als eine Krise der westlichen Kultur, die mit Begriffen wie »Kapitalismus« oder »kapitalistisch« keineswegs hinreichend erfasst ist. Der Kapitalismus ist vielmehr nur eine Erscheinungsform dieser viel umfassenderen Kultur.

Die Essenz dieser Kultur ist der allem Anschein nach fehlgeschlagene Versuch, eine ursprünglich im Jenseitigen angesiedelte Idee, nämlich die Gottesidee völliger Unbegrenztheit, diesseitig zu wenden. Alles sollte immerfort wachsen, schneller, weiter, höher werden. Begrenzungen jedweder Art wurden verworfen, Maß und Mitte oder menschliche Proportionen wurden zu Synonymen für Spießertum und Mittelmäßigkeit, für Langeweile. Die Grenzüberschreitung, das Überbieten von allem bislang Dagewesenen, der ultimative Kick entwickelten sich zu Idealen.

Ein jahrhundertelang gültiges Wertesystem wurde grundlegend uminterpretiert, oder genauer: in sein Gegenteil verkehrt. Waren Habsucht, Gier und Maßlosigkeit zuvor Laster, so wurden sie jetzt zu wohlstandsfördernden Tugenden erhoben. Die Grenzen zwischen Gut und Böse verschwammen und sollten verschwimmen, weil materieller Erfolg als der neue und alleinige Maßstab galt. Wer materiell erfolgreich war, genügte den gesellschaftlich-moralischen Anforderungen.

Wird die gegenwärtige Krise in diesem Licht gesehen, haben sich alle, die an ihr mitgewirkt haben, im Großen und Ganzen normenkonform verhalten. Zwar sanktionieren westliche Gesellschaften Betrug, Untreue und Urkundenfälschung. Aber sie honorieren sie, wenn sie erfolgsgekrönt sind. Nicht der

Kapitalismus beschwört zwangsläufig Krisen herauf, sondern seine Perversion. Krisen entwickeln sich aus der Unmäßigkeit, der Hybris, die die westliche Kultur seit langem prägt.

Alles in ihr ist auf Exzess ausgelegt: Bauten, Mobilität, Sport, Arbeit, Vergnügen, Technik, Kommunikation, Schulden, staatliche und selbstredend wirtschaftliche Aktivitäten. Nach dem Wofür und Wohin wird kaum noch gefragt. Die Hauptsache ist, dass es vorangeht beziehungsweise dem Fortschrittswahn genügt wird. Das Ziel interessiert nicht. Und die meisten ziehen mit: manche aus Neigung und innerer Überzeugung, andere notgedrungen und widerstrebend, viele aus Gewohnheit. Sie haben nichts anderes kennengelernt – in Schulen und Universitäten, Unternehmen und Banken, Gewerkschaften und Parteien, Behörden und Parlamenten gilt immer nur das eine: Strebe nach mehr, strebe nach Entgrenzung.

Menschen, die das verinnerlicht haben, müssen mobil und flexibel sein, Bindungen vermeiden, konsequent ihren eigenen Vorteil suchen, an der Oberfläche verharren, sich frei von hinderlichen Verpflichtungen halten. Sie müssen jede sich bietende Gelegenheit nutzen, auch wenn dies anderen zum Schaden gereicht. Unwerturteile oder gar gesellschaftliche Ächtung haben sie dabei nicht zu befürchten. Im Gegenteil. Denn sie entsprechen ja dem Menschenbild, das die westliche Kultur im Laufe von Generationen geformt hat.

Allerdings gibt es auch viele, die diesem Bild nicht entsprechen wollen oder können. Es widerstrebt ihrer Natur und ihren kulturellen Traditionen, die weiter zurückreichen als die modernen westlichen Gesellschaften. Und nicht wenige fühlen sich von deren Vorgaben überfordert: Kinder von den Anforderungen in Kindergärten und Schulen, Eltern mit der Erziehung dieser Kinder und der Zusammenführung von Beruf und Familie, Arbeitnehmer, Unternehmer und Manager von Groß- und Weltkonzernen, Politiker auf allen Ebenen, Sportler, Künstler, Wissenschaftler, Verbandsvertreter und nicht zuletzt die Verantwortlichen in den Kirchen. Was die moderne

Gesellschaft von ihnen erwartet und nicht selten auch nachdrücklich fordert, übersteigt ihre Kräfte und entspricht auch nicht dem, was sie wollen.

Umso wertvoller ist die derzeitige Krise – vorausgesetzt, sie wird als Chance zur kulturellen Erneuerung verstanden und nicht zugeschüttet: physisch mit Bergen buntbedruckten Papiers und strohfeuergleichen Konjunktur- und Beschäftigungsprogrammen, psychisch mit substanzlosen Durchhalte- und Beschwichtigungsparolen. Das gilt es zu erkennen: Diese Krise betrifft nicht nur Staats- und Wirtschaftsformen oder Systeme, sondern eine Kultur, die in ihrem ständigen Streben nach Entgrenzung dem Menschen weder Halt noch Orientierung zu geben vermag. Wenn das einmal begriffen worden ist, kann eine neue menschen- und lebensfreundlichere Kultur heranreifen, eine Kultur, die nicht auf Hybris, sondern auf Lebensformen gründet, die dem Menschen gemäß sind. »Die große Krise« könnte sich so eines hoffentlich nicht fernen Tages als glückliche Wendung erweisen – als ein grundlegender Paradigmenwechsel.

Türme von Babylon

»Auf! Lasst uns eine Stadt und einen Turm bauen, dessen Spitze bis in den Himmel reicht: Wir wollen uns einen Namen machen, damit wir nicht in alle Winde zerstreut werden.«

Genesis 11,4

Bauten

Flughäfen, Kongresshallen, Bahnhöfe

Wäre es nicht zum Weinen, es wäre zum Lachen.

Da wollen die Deutschen nach Krieg, Zerstörung und Jahrzehnten der Spaltung ihre frühere Hauptstadt neu erstehen lassen und sind bereit, dafür beträchtliche Lasten zu schultern. Die Ergebnisse können sich sehen lassen. Binnen kurzem werden repräsentative Parlamentsbauten, Ministerien, Landesvertretungen und zahlreiche andere öffentliche Gebäude aus dem Boden gestampft, und auch der private Büro- und Wohnungsbau boomt. Das Glanzstück soll jedoch ein neuer Flughafen sein, der alles Bisherige in den Schatten stellt. Groß soll er sein und technisch vollkommen, beeindruckend und ästhetisch ansprechend. Dabei ist allen bewusst, dass sich solche Wünsche nicht mit kleiner Münze verwirklichen lassen. Aber sie sind ja bereit zu zahlen. Immerhin 1,7 Milliarden Euro. Das ist kein Pappenstiel.

So wird geplant und verworfen und weitergeplant und wieder verworfen, und jedes Mal entsteht in den Köpfen der Beteiligten noch Größeres, Prächtigeres und technisch Vollkommeneres. Derweil vergehen die Jahre, und die Kosten steigen und

steigen. Sind es 2004 1,7 Milliarden Euro, so sind es 2008 bereits 2,4 Milliarden und 2012 4,3 Milliarden. Und inzwischen wird sogar mit fünf Milliarden gerechnet.[6] Die Schlussrechnung ist das allerdings noch nicht. Auf sie warten alle mit Spannung: Architekten und Planer, Bauleiter und Politiker und nicht zuletzt die Steuerzahler.

Doch bis sie kommt, wird noch einige Zeit vergehen. Zunächst ist nämlich eine Fülle schwerwiegender Planungs- und Baumängel zu beseitigen, und so mancher hätte das ganze Unterfangen am liebsten abgeblasen. Dafür ist es jedoch zu spät. Der Flughafen muss und wird vollendet werden, und sei es als Mahnmal überforderter Bauleute, vor allem aber überforderter Bauherren, oder richtiger deren drei: der Bundesrepublik Deutschland sowie den Ländern Berlin und Brandenburg. Alle haben ihr Können und ihre Fähigkeiten beträchtlich überschätzt. Hybris allerorten.

Auch in Bonn. Um nach dem Wegzug von Bundestag und Bundesregierung den Verlust von Funktion und Glanz einer Hauptstadt zu mindern, erhält diese Stadt nicht nur großzügige Ausgleichszahlungen. Zugleich werden gezielt wichtige Einrichtungen der Vereinten Nationen angesiedelt. Bonn ist damit nicht nur »Bundesstadt«, sondern auch »Stadt der Vereinten Nationen«.

Das bringt ein wenig vom früheren Glanz zurück. Es verpflichtet aber auch. So zum Bau einer Kongresshalle, die den illustren Gästen aus aller Welt angemessen ist. Schon ihr Name soll dies zum Ausdruck bringen: World Conference Center Bonn, WCCB. Dass so ein WCCB seinen Preis hat, versteht sich von selbst. Aber schließlich geht es um die Vereinten Nationen.

Zu Beginn läuft alles bemerkenswert glatt. Entwürfe werden präsentiert und ein Sieger gekürt. Es kann losgehen. Dem Verhängnis steht nichts mehr im Weg. Es erscheint in Gestalt eines kleinen koreanischen Ganoven, der von seiner Liebe zu Beethoven schwadroniert und Visitenkarten verteilt, auf denen der in Korea nicht gerade seltene Name Hyundai zu lesen ist.

Beethoven und Hyundai – die Verantwortlichen sind entzückt und bezeichnen das Auftauchen des Koreaners als Glücksfall für die Stadt. Er soll, obgleich – wie sich später herausstellt – weitgehend mittellos, als Investor fungieren.

Das Ganze ist eine Art Köpenickiade oder eine Neuauflage jener Geschichte von Gottfried Kellers Kleidern, die Leute machen. Geblendet von Namen, Auftreten und Versprechungen, lassen die Bonner den »Investor« samt seinen Helfern gewähren, bis diese sich die Taschen gefüllt und das stolze Projekt in Grund und Boden gewirtschaftet haben. Dafür sitzen jetzt einige im Gefängnis und die Bonner auf einem riesigen Schuldenberg. Das WCCB ist, was die Pro-Kopf-Belastung angeht, der bundesweit bisher teuerste Bauskandal.[7]

Diese Last müssen die Bürger tragen, weil Entscheider, Kontrolleure und Politiker ihre Fähigkeiten maßlos überschätzt haben und wie ihre Pendants in Berlin glaubten, Aufgaben meistern zu können, denen sie nicht gewachsen waren. Selbstüberschätzung, Verblendung und ein Schuss Schlendrian reichen aus, um immense Schäden zu verursachen.

Und so geht es weiter. Die Hamburger haben ihre Elbphilharmonie, die sie bis zum Jahre 2010 zum Preis von 186 Millionen Euro vollenden wollten und die nunmehr – mit Glück – vielleicht 2016 für 789 Millionen Euro fertiggestellt sein wird.[8] Allein das Architektenhonorar ist mittlerweile höher als der Betrag, den die Hamburger Bürgerschaft ursprünglich für das Gesamtprojekt bewilligt hatte.[9]

Oder die U-Bahn der Kölner. Abgesehen davon, dass im Zuge der Baumaßnahmen unersetzliche Kulturgüter für immer verlorengingen, beziffern Experten die nicht eingeplanten baulichen Kollateralschäden schon jetzt auf viele Hundert Millionen Euro.[10]

Oder die Rheinland-Pfälzer und ihr Projekt »Nürburgring 2009«. Zwar scheint das Ganze baulich in Ordnung zu sein. Doch ist das Konzept so verfehlt, dass es ebenfalls zu einem Millionengrab geworden ist.[11]

Oder Stuttgart 21. Wann dieser Bahnhof seinen Betrieb aufnehmen wird, steht in den Sternen. Dass er jedoch wie all die anderen Projekte seinen Kostenrahmen sprengen wird, ist gewiss.[12]

Keine Region und kaum eine größere Stadt, in denen sich nicht bauliche Manifestationen menschlicher Unzulänglichkeit, gepaart mit Überheblichkeit, fänden. Das ist in Deutschland nicht anders als in seinen Nachbarländern, in Europa nicht anders als in Asien oder Amerika. Überall entsteht Monumentales, dessen Bau- und Folgekosten niemand wirklich beherrscht.[13] In der Erwartung, im Falle des Scheiterns werde sich schon jemand finden, der die Brocken aufsammelt, wird immer weiter drauflosgeplant, -gebaut und -gewirtschaftet. Das Wichtigste ist, die babylonischen Turmbauten gehen weiter.

Unternehmen

Gebaut werden diese Türme allerdings nicht nur aus Stein und Mörtel, und ihre Bauherren kommen auch keineswegs vorwiegend aus dem öffentlichen Bereich. Auch die Wirtschaft sucht mit den Spitzen ihrer Bauten bis in den Himmel vorzustoßen. Die Bauten der Wirtschaft – das sind zumeist Unternehmen, deren Wachstum so lange vorangetrieben wird, bis sie wegen ihrer Größe und Komplexität zerbrechen. Und am leichtesten zerbrechen sie, wenn sie nicht mehr aus sich selbst heraus zu wachsen vermögen, sondern nur noch durch Zukäufe und Fusionen.

Von Letzteren scheitert nach Expertenmeinung mindestens die Hälfte,[14] wobei die Vernichtung von Werten wiederum enorm ist. Dabei geht es nicht nur um Geld. Es geht ebenso um Wissen und Können, Kundenbeziehungen und vor allem Menschen. Aber auch die Vernichtung oft jahrzehntelang hart erarbeiteten Kapitals lässt den Atem stocken. Beim Zerbersten von AOL-Time Warner betrug die Kapitalvernichtung mehr als

300 Milliarden US-Dollar,[15] bei Daimler-Chrysler schätzungsweise fünfzig Milliarden,[16] bei MCI-WorldCom rund 42 Milliarden,[17] bei HP-Compaq 25 Milliarden[18] und so weiter und so weiter. Die Liste ist lang und wird jeden Tag länger.

Warum aber stürzen sich Vorstände, Aufsichtsräte und gelegentlich einzelne Unternehmer in derartige Abenteuer? Oberflächlich betrachtet erscheinen ihre Gründe zumeist vernünftig: Ergänzung der Produktpalette, Erschließung neuer Vertriebswege, Bündelung von Kräften, Synergien. Dicht unter dieser Oberfläche toben jedoch die Emotionen: die Nummer eins zu sein, den Wettbewerber auszuschalten, die eigene gesellschaftliche Stellung zu heben, das Einkommen noch höherzuschrauben, kurz: Es geht um Archaisches, beinahe schon Animalisches, ausgetragen mit den Mitteln der Moderne. Die Primitivität und Banalität derartiger Aktivitäten sind oft erstaunlich. So war für die *Süddeutsche Zeitung* die Ehe, die Daimler und Chrysler 1998 wähnten, »im Himmel geschlossen« zu haben, eine »Hochzeit des Grauens«.[19]

Mobilität

Schrittgeschwindigkeit

Eklatante Fehlplanungen, Selbstüberschätzung und Größenwahn sind dermaßen alltäglich, dass allenfalls unmittelbar Betroffene hieran ernsthaft Anstoß nehmen. Die anderen gehen über dergleichen, je nach Veranlagung, schulterzuckend oder schmunzelnd hinweg. Immerhin: Sie registrieren es noch. Normal ist es für sie nicht.

Anders verhält es sich mit den ungleich größeren Anomalien, die das individuelle und kollektive Leben so vollständig durchdrungen haben, dass sie – wenn überhaupt – nur noch von we-

nigen als solche erkannt werden. Die meisten nehmen sie überhaupt nicht mehr wahr, und wenn doch, dann halten sie diese Anomalien für normal. Mehr noch: Sie halten sie für Fortschritt. So lebt eben der moderne Mensch. Und er lebt insbesondere dann so, wenn er es zu etwas gebracht hat. Dann ist er beispielsweise mobil.

Mobil waren die Menschen zwar schon immer. Nur so vermochten sie es, innerhalb einiger Tausend Jahre einen Großteil der Erde zu besiedeln und ihre Spuren zu hinterlassen. Aber ihre Mobilität bemaß sich nach ihrer Schrittgeschwindigkeit. Während des längsten Teils ihrer Geschichte bewegten sich Menschen gehend, wobei ihr Gehen ständig durch den Zwang zur Nahrungssuche unterbrochen wurde. Dabei waren sie peinlich darauf bedacht, dass sie mit ihrem Gehen nicht mehr Kalorien verbrauchten, als ihnen die Nahrungssuche einbrachte.[20] Deshalb gingen sie zumeist langsam.

Umso beeindruckender sind die Entfernungen, die sie dennoch zurücklegten.[21] Schon in der Steinzeit erkundeten sie einzeln oder in kleinen Gruppen riesige Landstriche. Heerzüge aus den unterschiedlichsten Ländern und Reichen stapften endlos durch die Gegend, und nicht erst die mittelalterlichen Herrscher und Kaufleute, sondern schon ihre antiken Vorgänger unternahmen Reisen, die selbst aus heutiger Sicht Bewunderung abverlangen.[22] Nicht zuletzt durch die sich allmählich ausbreitende Nutzung von Reit- und Lasttieren sowie von Schiffen geriet die Geschichte der Menschheit zugleich zu einer Geschichte zunehmender Mobilität und Beschleunigung.

Allerdings erfasste diese Entwicklung zunächst nur kleine Minderheiten. Die meisten bewegten sich während ihrer kurzen Lebensspanne wie in den Jahrtausenden zuvor in eng umgrenzten Räumen. Das hat sie geprägt und prägt sie im Grunde bis heute. Um ihren Lebensraum wirklich erfassen zu können, benötigen Menschen Zeit. Erst dann entfaltet sich dieses Wechselspiel zwischen Objekt und Subjekt, welches den Menschen rational und emotional zum Schwingen bringt. Über-

steigt der Mensch jene Schrittgeschwindigkeit, auf die ihn seine bisherige Entwicklung geeicht hat, werden seine Wahrnehmungen bruchstückhafter, zusammenhangloser und zufälliger. Und je schneller er sich bewegt, umso unverständlicher wird ihm die ihn umgebende Wirklichkeit.

Bis in historisch jüngste Zeit waren solche Betrachtungen ohne jede Relevanz. Noch ein Napoleon bewegte sich nur wenig anders als römische oder mittelalterliche Kaiser, und einem Mozart, der mit dem raschesten Transportmittel seiner Zeit die rund 300 Kilometer zwischen Wien und Prag zu überwinden trachtete, blieb genug Muße, um nicht nur Betrachtungen über Land, Leute und Zeitläufe anzustellen, sondern auch noch eines der herrlichsten Werke der Musikliteratur zu ersinnen.[23]

Auf der Flucht

Größte Entfernungen in kürzester Zeit zurücklegen zu können ist menschheitsgeschichtlich so neu, dass überhaupt noch nicht abzusehen ist, was das für den Menschen bedeutet. Zwar haben sich Befürchtungen, die manche Ärzte zu Beginn der Eisenbahnära hegten, als unbegründet erwiesen.[24] Nicht nur die Physis, auch die Psyche des Menschen verkraftet Beschleunigung offenbar problemlos. Doch darum geht es nicht. Worum es geht, ist dies: Was bedeutet es für den Menschen, wenn er immer wieder innerhalb kürzester Zeit seine räumlichen, zeitlichen und gegebenenfalls sogar sprachlichen, kulturellen und selbst emotionalen Bezugssysteme von Grund auf umkrempelt? Allem Anschein nach nicht besonders viel, auch wenn ihn gelegentliche Jetlags daran erinnern, dass er doch vielleicht so etwas wie einen Ankergrund in Raum und Zeit hat.

Vielleicht hat er sich aber auch von diesem Ankergrund losgerissen und driftet jetzt ziel- und zwecklos umher. Vielleicht hat seine ins Unermessliche gesteigerte Mobilität zu einem all-

mählichen Kontrollverlust jenes natürlichen Bewegungsdrangs geführt, der den Menschen einst befähigte, sich die Erde Schritt für Schritt zu erschließen und dadurch seine Lebensbedingungen zu verbessern. Fest steht jedenfalls, dass ein Großteil menschlicher Mobilität inzwischen zum Selbstzweck geworden ist. Mobilität um der Mobilität willen.

Große Teile der Menschheit befinden sich heute in einem Bewegungsrausch, in einem Zustand der Raserei. Die Maßstäbe des schreitenden Menschen, der seine Rhythmen von der Arbeit über die Musik bis hin zu Spiel und Tanz vom Schlag seines Herzens bestimmen lässt, haben keine Gültigkeit mehr. Der rasende Mensch folgt den Rhythmen von Maschinen, die ihm den Takt vorgeben und seine Mobilität bestimmen. Der Mensch wird so zum Objekt der Bewegungskapazitäten von Gerätschaften.

Und je mehr er zum Objekt wird, desto weniger bewegt er sich selbst. Lifte schleppen ihn auf steile Bergeshöhen, und mit Hightech unter den Füßen saust er wieder zu Tal. Automobile – schon der Name ist bezeichnend – befördern ihn jährlich viele Tausend Kilometer. In Hochgeschwindigkeitszügen rast er von Stadt zu Stadt, von Region zu Region. Stundenlang sitzt er im Flugzeug, um an fernen Gestaden »ein wenig Sonne zu tanken«. Und wenn alle Mobilitätspotentiale ausgeschöpft sind, steigt er für fünfzig Millionen Euro in die Stratosphäre auf und lässt sich von dort schneller als der Schall auf die Erde zurückplumpsen.[25]

Mobilität ist zu einer Obsession der Massen geworden. Städte und Landschaften, Seen, Flüsse und Meere und nicht zuletzt der Luftraum werden von ihr in besinnungsraubender Geschwindigkeit durchpflügt, wobei es oft gar nicht darauf ankommt, ein Ziel zu erreichen oder den eigenen Horizont zu weiten. Es geht nur um die Bewegung als solche, wie sie schon das Baby in der Wiege, das Kleinkind auf dem Schaukelpferd und der Jugendliche auf dem Rummelplatz auskosten.

Um der Bewegung willen lebt der moderne Mensch wie auf

der Flucht. Kaum hat er seinen Koffer abgestellt, erhebt sich die Frage, wo es als Nächstes hingehen soll. Dem pausenlosen Ortswechsel dienen derzeit weltweit 1,1 Milliarden Kraftfahrzeuge, davon rund 350 Millionen den Europäern.[26] Allein die Deutschen verfügen über 43 Millionen Pkws, das ist ein Pkw für knapp zwei Personen.[27] Und wer fährt, will auch fliegen. Anfang der neunziger Jahre gingen in der Europäischen Union jährlich etwa 350 Millionen Passagiere an Bord eines Flugzeugs. Zwei Jahrzehnte später waren es schätzungsweise viermal so viele.[28] Hinzu kommen Hunderte Millionen Zug- und Schiffsreisende.

Mobilität ist Trumpf. Gefördert von mannigfaltigen Neigungen und Interessen, gehört der Verkehrsbereich in allen seinen Erscheinungsformen zu den am stärksten wuchernden menschlichen Aktivitäten. Eine Autobahn, eine Schienenverbindung, ein Flughafen sind noch nicht zu Ende gebaut, da wird schon der Ruf nach Kapazitätserweiterungen laut. Gleichgültig, wie viele Start- und Landebahnen oder Straßen- und Schienenkilometer geschaffen werden – es ist nie genug. Ständig droht ein Verkehrskollaps, und oft genug bleibt es nicht bei einer bloßen Drohung.

2011 bildeten sich auf deutschen Autobahnen 189 000 Staus mit einer Gesamtlänge von 450 000 Kilometern.[29] Das ist weit mehr als die Entfernung von der Erde zum Mond. Hinzu kommen ungezählte kraft- und zeitraubende Staus in Städten und auf Landstraßen. In solchen Staus verbrachten deutsche Autofahrer 2010 durchschnittlich sechzig Stunden. Das entspricht anderthalb Arbeitswochen.[30] Staus gibt es aber auch auf Bahnhöfen und Schienenwegen, auf Flughäfen und in Luftkorridoren. Nicht selten sind die Verkehrsverhältnisse in Deutschland chaotisch, auch wenn Experten meinen, sie seien noch nicht so chaotisch wie in anderen Teilen der Welt. Doch werde nicht bald Abhilfe geschaffen, drohe auch Deutschland der Infarkt.[31]

Offensichtlich übersteigt das Mobilitätsbedürfnis moderner Gesellschaften ihre Fähigkeit, in der jeweils verfügbaren Zeit

ausreichend leistungsfähige sowie gemeinwohl- und umweltverträgliche Verkehrssysteme und -mittel bereitzustellen. Alles Wissen, Können und Geld reichen nicht aus, um die manifesten Probleme schrumpfen zu lassen. Die Lücke zwischen Mobilitätswunsch und -wirklichkeit wird eher größer. Der Befund ist ebenso eindeutig wie banal: Die Verkehrssysteme dichtbesiedelter Räume sind chronisch überfordert.

Das aus den Fugen geratene Mobilitätsbedürfnis moderner Gesellschaften lässt deren Verkehr in der Tat kollabieren – immer häufiger und immer anhaltender. Just in dem Moment, als die Medien berichten, dass sich in Europa die Zahl der Fluggäste bis 2030 verdoppeln werde,[32] erklärt ein Pilot seinen seit Stunden ausharrenden Passagieren, er könne nicht starten, weil »der europäische Luftraum hoffnungslos überfüllt« sei. Und wer an einem klaren Tag den Blick nach oben richtet, sieht, was der Flugkapitän meint. Denn was da zu sehen ist, erinnert lebhaft an einen Schnittmusterbogen aus Großmutters Zeiten. Auch hier strebt ein babylonischer Turm gen Himmel. Und je höher er strebt, desto länger werden seine Schatten.

Bewegungsrausch

Für ihre Mobilität erbringen Menschen im Bewegungsrausch Opfer, die sie in nüchternem Zustand vermutlich nie erbringen würden. Eines dieser Opfer ist der weitgehende Verzicht auf menschengemäße und menschenwürdige Siedlungsformen, wie sie vor Beginn der Mobilitätsorgie die Regel waren. Alles, was heutige Städte in entwickelten Ländern für sich verbuchen können, ist mehr Licht und Luft in den Wohnquartieren und eine außerordentliche Verbesserung hygienischer Verhältnisse. Das ist nicht wenig. Zugleich sind sie jedoch von Lebensräumen für Menschen zu Verkehrsräumen für Fahrzeuge mutiert.

Jahrzehntelang war die städtebauliche Vorgabe nicht die menschen-, sondern die autogerechte Stadt. Das prägt große

wie kleine Städte und selbst Dörfer bis heute. Zuerst ist den Anforderungen des Verkehrs zu genügen. Das Leben, Arbeiten, Spielen oder Müßiggehen von Kindern, Erwachsenen und alten Menschen ist diesen Anforderungen gegenüber nachrangig. Das dokumentiert jede beliebige Straßenszene in jeder beliebigen Stadt. Auf den unvoreingenommenen Betrachter wirken Menschen hier eher störend. Mit ihrem Wunsch, ab und an die Straße zu queren, hemmen sie sichtlich den Verkehrsfluss, und wer sich dabei nicht an strenge Regeln hält, wird schnell zum Gejagten.

Straßen und Plätze, auf denen einst Menschen flanierten, dienen jetzt als Abstellplätze für den ruhenden Verkehr. Fußgänger zwängen sich durch geparkte Autos, Kinderwagen und Rollstühle müssen nicht selten auf die Fahrbahn ausweichen. Zu zweit oder gar zu dritt Arm in Arm einen Fußweg entlangzuschlendern ist oft nicht mehr möglich. Der mobile Mensch bewegt sich im Gänsemarsch, eingezwängt zwischen Häuserwänden, Autos und Straßenbahnen. Stehen bleiben, ein Schwätzchen mit dem Nachbarn halten – für das und manches andere ist häufig kein Platz mehr. Den benötigen Verkehrsmittel. Dem Petitum eines Ludwig Erhard aus dem Jahre 1960, wonach »in der Städteplanung der natürlichen Bewegung des Menschen als Fußgänger ein gleicher Raum gegönnt werden sollte wie dem technischen Verkehr«[33], wurde und wird noch nicht einmal ansatzweise Rechnung getragen.

Doch »der technische Verkehr« benötigt nicht nur Platz, er macht auch Lärm. Lärm machten zwar auch die mittelalterlichen Handwerksbetriebe. Aber zur Mittagszeit sowie nachts und an Sonn- und Feiertagen herrschte weithin Stille. Davon kann heute keine Rede mehr sein. Leitbild ist die Stadt, die keine Stille kennt, die nie zur Ruhe kommt, »die niemals schläft«.[34] Leitbild ist damit die steinerne Manifestation ernsthafter physischer und psychischer Defekte. Denn eine Stadt, die niemals schläft, erträgt nur, wer durch lange Gewöhnung gegenüber Außenreizen völlig abgestumpft ist.