

Unverkäufliche Leseprobe aus:

Harald Welzer

Welzer wundert sich

Alle Rechte vorbehalten. Die Verwendung von Text und Bildern, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlags urheberrechtswidrig und strafbar. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder die Verwendung in elektronischen Systemen.

© S. Fischer Verlag GmbH, Frankfurt am Main

1

Gänsebraten in der Südsee

... über Kreuzfahrten

»Männer für gefährliche Reise gesucht. Geringer Lohn, bittere Kälte, lange Monate kompletter Dunkelheit, ständige Gefahr. Sichere Rückkehr ungewiss. Ehre und Anerkennung im Erfolgsfall.« Dieses angeblich von dem berühmten Polarforscher Ernest Shackleton in der »Times« aufgegebene Stellenangebot ist etwa hundert Jahre alt. Es entstammt der Heldenzeit der Polarforschung, als Expeditionen noch auf grausame Weise scheiterten, Schiffe vom Polareis zerquetscht wurden, Crews entbehrungsreiche Rettungsmärsche durch das arktische Eis versuchten, viele starben, einige überlebten und auf jeden Fall viele Geschichten zum Erzählen und Weitererzählen geboren wurden.

Heute, im Jahr 2014, erzählt ein Schiffskoch in der »Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung« über seine Passagiere: »Der Geschmack von zu Hause ist gerade für Weltreisende ein unersetzliches Erlebnis in der Ferne. Deshalb schieben wir nicht nur zur Weihnachtszeit eine Martinsgans in den Ofen, sondern auch zu anderen Jahreszeiten und auch in Asien, Südamerika und Australien« (Ausgabe vom 6. Juli 2014).

Weltreisende, so denkt man sofort, sind doch verwegene

Gestalten – auch wenn die aus Heimweh verlangte Martinsgans vielleicht nicht ganz mit dem letzten Keks zu vergleichen ist, den Ernest Shackleton am 30. Januar 1909 seinem Gefährten Frank Wild überließ, als dieser auf dem Fußweg vom Polarplateau zum rettenden Schiff »Nimrod« an der Ruhr erkrankt war und auf der Strecke zu bleiben drohte. Shackleton und Wild schafften die Rückkehr fast verhungert, aber auch heute ist das Überleben an Bord keine Kleinigkeit: »Da wir nicht an Land sind und mit einem Anruf für den nächsten Tag Waren beziehen können, muss ich alles mehrere Monate im Voraus planen«, berichtet der Schiffskoch, »mittlerweile erhalten wir gut achtzig Prozent der Ware aus Deutschland. Sobald wir in Europa sind, bekommen wir alles per Lkw geliefert. Das dauert zwei bis drei Tage. Außerhalb Europas bekommen wir unsere Produkte per Schiffscontainer. Ausnahmen sind Frischeprodukte wie Käse, Joghurt und Frischmilch. Die kommen per Luftfracht, denn das können wir nicht vier Wochen lang im Container transportieren. Sie müssen sich auch die Mengen vorstellen: Das sind mitunter Hunderte von Tonnen.«

Der Koch heißt Daniel Behrendt und arbeitet nicht auf einem Expeditionsschiff, sondern auf der »MS Deutschland«, auch bekannt aus der Fernsehserie »Das Traumschiff«. Kreuzfahrten bedeuten ein Minimum an Bewegung bei einem Maximum an Mobilitätsaufwand. Wahrscheinlich hatte in der Geschichte des Tourismus nur die Mondlandung eine schlimmere Ökobilanz pro Kopf als die Kreuzfahrt: Schließlich werden ja Passagier, Gattin und gegebenenfalls der mitreisende Nachwuchs mit höchstem Aufwand bewegt, bekocht und bespaßt. Vier Fünftel der konsumierten Nahrungsmittel werden per Lkw, Schiff und Flugzeug von Deutschland aus auf den Weg gebracht, weil

selbstverständlich Steinpilze gereicht werden, wenn daheim die Pilzsaison begonnen hat, auch wenn der Dampfer gerade vor Samoa kreuzt. Eine Berechnung des Transportaufwands für all den Spargel, die Pilze und die Gänse habe ich nicht, aber man geht sicher nicht fehl in der Annahme, dass sie den Traumreisenden wohl gleichgültig wäre.

Die Branche verzeichnet jedes Jahr ein Wachstum von sieben Prozent, 2014 sollen weltweit 21 Millionen Passagiere auf große Fahrt gehen, die vermutlich eher nicht interessiert, dass ihr Traumschiff täglich so 160 000 Liter Ab- und bis zu zwei Millionen Liter Brauchwasser in die Meere einleitet, ebenso wenig die reichlichen Mengen Schwefelemissionen, die die weißen Schiffe unablässig ausstoßen. Ich glaube, es gibt in der Welt der reichen Länder, in denen Kreuzfahrten inzwischen auch für die unteren Mittelklassen erschwinglich sind, keine Konsumform, in der vollendete Sinnlosigkeit mit so spektakulärem Aufwand hergestellt wird. Als die Kreuzfahrerei noch eine Oberklassenangelegenheit und damit reiner Statuskonsum war, der den Mief einer zum Glück vergangenen Zeit atmete, war die Klima- und Ökobilanz pro Kopf zwar keineswegs besser als heute. Aber heute sind Kreuzfahrten ein Massenphänomen, und wer in letzter Zeit mal nachts am Mittelmeer gesessen hat und beim melancholischen Betrachten der Horizontlinie eine endlose Kette von wie Kirmesbuden blinkenden Dampfern beobachten musste, findet hier das Sinnbild dafür, dass Jahrzehnte von Umweltbildung, Aufklärung, Ökoengagement, Ergrünung der Politik und Unternehmensleitbildern nicht das Geringste dagegen ausgerichtet haben, dass jedes, aber auch jedes neue Konsumangebot seine willigen Abnehmer und Abnehmerinnen findet und ohne jede Überlegung auskommt, welcher Schaden mit all dem Auf-

wand angerichtet wird. Und ob man selbst, als Reisender, etwas davon hat. Ja, ob man das Ganze überhaupt als Reise bezeichnen kann.

Man muss ja nicht gleich Shackleton heißen, um ein Bedürfnis nach der Entdeckung einer Landschaft durch eigene Anstrengung zu haben, und nein, die muss auch nicht gleich wieder in eine Extremsportart mit Hightech-Ausrüstung übersetzt werden. Aber bietet die Kanutour auf der Havel, die Fahrradreise durch Masuren oder die Wanderung durch die Sächsische Schweiz nicht mehr Erlebbares und Interessantes als der lächerlich begrenzte Raum eines Containers, in den man gegen Bezahlung gesperrt wird, um bei 30 Grad Celsius in der Südsee Gänsebraten mit Rotkohl und Knödeln aus Deutschland zu essen?

Dasselbe Glück wie nach einem langen Winterspaziergang im Frost wird sie einem denn auch kaum liefern, die arme deplatzierte Gans, und tatsächlich: Spätestens, wenn dem Weltreisenden dieser Gedanke dämmert, weiß er, er wäre besser gleich zu Hause geblieben.

2

Gefangen in der Effizienzfalle

... über Innovation

Neulich saß ich abends im ICE von Frankfurt nach Berlin, im Sitz vor mir eine dieser Kostümfrauen mit Laptop und Smartphone. Selbige, so ließ sich gar nicht vermeiden zu hören, kam gerade von einem Meeting und hatte nun offenbar ein Protokoll darüber zu schreiben. Ich glaube, das Wort Protokoll ist viel zu altmodisch, als dass sie es benutzt hätte, wahrscheinlich sagte sie »summary« oder so, aber man darf sich jetzt nicht vorstellen, dass sie dieses nun still in ihren Laptop hineingeschrieben hätte. Im Gegenteil: Ohne Unterlass rief sie Menschen an, die offenbar an demselben Meeting teilgenommen hatten, informierte sie darüber, was sie zu schreiben gedenke und dass sie zur Information noch dieses oder jenes »sheet« und ein paar andere »attachments« senden würde, über die sie eine Rückmeldung erbitte, weil sie das dann noch in ihr »summary« einbauen wolle und so weiter. Natürlich riefen die Angerufenen auch immer zurück, um der Frau zu sagen, dass sie das »sheet« erhalten hätten. Vermutlich gingen auch viele Mails bei ihr ein. Habe ich schon gesagt, dass es inzwischen 21 Uhr geworden war? Auch um diese Zeit arbeiteten also alle noch, besser gesagt: ließen sich von ihrer Kollegin auf Trab halten.

Das bringt mich zu der Frage: Ist Arbeit eigentlich noch Arbeit? Also eine Betätigung, die dazu dient, etwas zu erzeugen oder bereitzustellen? Gar eine schöpferische Tätigkeit, wie Philosophen sagen würden? Das wird anscheinend zunehmend unklar: Unlängst hat die Unternehmensberatung Bain & Company die Arbeitsabläufe in 17 Konzernen untersucht und festgestellt, dass eine durchschnittliche Führungskraft 30 000 E-Mails im Jahr erhält und 21 Stunden pro Woche in Meetings sitzt. Jeder Meeting-Teilnehmer wiederum verschickt während der Sitzung vor lauter Langeweile im Schnitt vier bis sechs Mails je Stunde, was man jetzt mühelos auf die Bahnfahrt zurückbeziehen und schließen kann: Alle machen das genauso wie die Frau vor mir, was bedeutet, dass sie sich alle gegenseitig mit Fragen und Antworten und Missverständnissen und Rückfragen und unklaren Bemerkungen überschütten und eine unglaubliche Menge an Aufwand produzieren, ohne auch nur eine Sekunde darüber nachzudenken, woran sie da eigentlich »arbeiten«. Jede Führungskraft brauchte daher eigentlich noch mal ein bis zwei weitere Personen, die abarbeiten, was an zusätzlichem Aufwand erzeugt worden ist, aber da die wahrscheinlich genauso vorgehen, würde sich der Aufwand nur potenzieren.

Das alles ist das Ergebnis jener »Innovationsrevolutionen«, von denen die IT-Industrie behauptet, sie machten unser Leben immer toller und unsere Arbeit immer effizienter, weshalb sie unablässig neue Geräte erzeugt, die alles noch viel schneller mit noch weniger Aufwand und Energie erledigten. Schön, dass dabei auch die Politik ganz vorne mit dabei ist, zum Beispiel mit der Hightech-Strategie der Bundesregierung, die vollständig sinnfrei so annonciert wird: »Einzelne Technologiefelder werden als Beitrag zur Lösung wichtiger gesellschaftspolitischer

Zielstellungen oder Innovationstreiber für andere Technologiefelder (>Schlüsseltechnologien<) sowie gesellschaftliche Veränderungen als wesentliche Voraussetzung technologischer Wissensgenerierung verstanden. So wird der Innovationsstandort Deutschland gestärkt und noch attraktiver.« Das hätte die Frau im Zug nicht besser formulieren können!

Ist eigentlich schon mal jemandem aufgefallen, dass »Innovation« im Unterschied zu »Fortschritt« keinen Bezugspunkt außerhalb seiner selbst hat, also schon begrifflich permanent leerläuft? Innovation ist bloß eine andauernde Simulation, die irgendetwas, das da ist, durch irgendetwas ersetzt, das neu ist.

Und wieder alle auf Trab hält.

Damit wären wir direkt wieder beim Smartphone und beim Laptop im Hochgeschwindigkeitszug.

»Warum eigentlich«, denkt die Frau jetzt womöglich, »sitze ich hier eigentlich noch um 21 Uhr und arbeite wie verrückt?« Und es überfällt sie vielleicht ein furchtbarer Gedanke: »Weil ich selber immer mehr mache, seit ich effizienter bin! Während ich früher die drei Ergebnisse des Meetings in einem kurzen Vermerk festgehalten und abgeheftet hätte, darauf vertrauend, dass alle Teilnehmer ohnehin über ein Gedächtnis verfügen, habe ich nun 30 Mitarbeiter (und mehrere Zugreisende) drei Stunden lang damit beschäftigt, ein Nichts mit höchstem Aufwand festzuhalten!« Schlimmer noch: Wenn Bain & Company recht haben, war ja schon das ganze Meeting überflüssig, somit auch die Fahrt, die Zeit, der Aufwand für Reisekostenabrechnungen, Taxi, Babysitter, nach Hause telefonieren und so weiter.

»Mein Gott«, denkt die Frau, »alles, was ich jeden Tag tue, ist nicht nur komplett sinnlos, sondern produziert nur immer noch mehr Sinnlosigkeit!« Sie bestellt einen Wein, trinkt einen

Schluck. Sie schließt die Augen. Ein »Pling« holt sie aus den Gedanken, es zeigt ihr an, dass die nächste E-Mail eingegangen ist. »Schickst du noch das Briefing für morgen raus?« Und sofort klackert wieder die Tastatur. »Was man manchmal doch für einen Unsinn denkt«, geht der Frau noch durch den Kopf. Aber das hat sie gleich schon wieder vergessen.