



8. Benediktbeurer Gespräche

Veränderte Weltsicht

Die Deutschen sind Reiseweltmeister, doch mobil sind sie deswegen noch lange nicht. Jedenfalls nicht geistig. Sie sind unflexibel, fragen bei Neuerungen statt nach Chancen nach den Risiken und behindern jede Initiative mit ihrer Verordnungswut. Ziemlich bedenklich, was da bei den diesjährigen Benediktbeurer Gesprächen der Allianz Umweltstiftung aufs Tapet kam.

Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung.« So wie Deutschlands Kaiser Wilhelm II. anno dazumal zeigen sich die Nachfahren seiner Untertanen auch heute vielfach skeptisch, wenn sich irgendwo eine Veränderung anbahnt. Das könnte sich fatal auswirken, schließlich hängt von der Fähigkeit, sich neuen Herausforderungen zu stellen, ab, ob ein Land auf der internationalen Bühne eine Zukunft hat oder nicht. Um die Rolle der Mobilität in der modernen Gesellschaft unter den verschiedensten Blickwinkeln zu diskutieren, hatte die Allianz Umweltstiftung in diesem Jahr einen Universitätsprofessor, eine Firmenchefin, einen Autobauer und einen Astronauten nach Benediktbeuern eingeladen.

Ein ziemlicher Spagat. Doch alle vier erwiesen sich als Spezialisten für das Motto der Gespräche, das Stiftungsvorstand Lutz Spandau bei dem französischen Maler Francis Picabia (1879-1953) entlehnt hatte: »Unser Kopf ist rund, damit das Denken die Richtung wechseln kann.« Birger Priddat, Professor für Politische Ökonomie an der privaten Zeppelin University in Friedrichshafen am Bodensee, jedenfalls machte gleich zu Beginn deutlich, wie dringend Deutschland neue Denkansätze nötig hätte. Ein Grund für die derzeitige Krise, so Priddat, sei nicht zuletzt in der Immobilität des Arbeitsmarktes begründet. Anders als in den USA oder England laute das Motto hierzulande nur allzu oft: »Ich warte, bis die Arbeit zu mir kommt.«

Die Erde als Raumschiff: Ulf Merbold (links) berichtete von seinen Flügen ins All

Auf der anderen Seite gebe es schon heute eine wachsende Abwanderung von gut ausgebildeten Fachkräften in dynamischere Märkte wie die USA und Kanada, aber auch nach Spanien, Norwegen oder Holland. Diese Mobilität jedoch, so der Volkswirtschaftler, sei eher erzwungen als freiwillig. Das gelte auch für die Migration vieler junger Menschen aus den neuen Bundesländern. In nicht allzu ferner Zukunft, glaubt Priddat, werde es in Ostdeutschland nur noch vier lebensfähige Wirtschaftsregionen geben: Berlin, Leipzig, Jena und eventuell Rostock. Der Rest ist Wüste.

Fehlende Praxis

Dass Deutschland im internationalen Vergleich zurückfällt, lastet der 54-Jährige nicht zuletzt der defizitären Schul- und Universitätsausbildung an. Fachlich könne man sich zwar sehen lassen, doch fehle häufig die Praxisnähe und die Vermittlung von Problemlösungstechniken, um auch mit neuen, bislang unbekanntenen Anforderungen umgehen zu können. Kein Wunder, dass die deutschen Schüler bei der PISA-Studie, die gerade auch solche Fähigkeiten abfragte, reihenweise das Handtuch warfen. Zum Thema Unflexibilität steuerte auch Ingrid Hofmann, Geschäftsführerin einer der größten Zeitarbeitsfirmen in Deutschland, einige Erfahrungen bei. Nirgendwo in Europa gebe es so viele Gesetze und Einschränkungen, die die Zeitarbeit behinderten, wie in der Bundesrepublik, klagte die Unternehmerin des Jahres

2002, zugleich einzige Frau in der Bundesvereinigung Deutscher Arbeitgeberverbände (BDA). Trotz dieser Hemmnisse – das Geschäft scheint zu laufen: Immer mehr Unternehmen greifen auf Personalleasing zurück, um bei kurzfristigen Engpässen die Lücken schließen zu können. Hofmanns Zukunftsvision von Unternehmen, die ihre Stammebelegschaft »auf das Nötigste reduzieren und sich das zeitweilig benötigte Personal auftrags- und kundenbezogen hinzuleasen«, ist keineswegs mehr aus einer anderen Welt. Eine solche Welt wird an Arbeitnehmer ganz neue Anforderungen stellen, ist Hofmann überzeugt. In ihr werde ein Arbeitsplatzwechsel völlig normal sein und als Gewinn angesehen: Gewinn an Erfahrung und an sozialer Kompetenz. Der Mitarbeiter der Zukunft werde zudem mehrere Qualifikationen benötigen, um am Arbeitsmarkt dauerhaft vermittelbar zu sein. »Permanente Weiterqualifizierung ist ein Muss, physische und geistige Mobilität selbstverständlich.« Für beides ist Gerhard Heilmair Experte. Der 43jährige Bayer ist Chef der Loremo AG, einer kleinen Ideenschmiede, die sich nichts Geringeres vorgenommen hat als die Revolutionierung des Automobilbaus. Im Computer existiert der Loremo L22 bereits. Sollte der Wagen tatsächlich wie geplant Ende 2007 vom Fließband rollen, wird es nach Heilmairs Worten »das wirtschaftlichste und umweltverträglichste Auto am Markt« sein. Die Münchner Tüftler haben sich mit ihrer Konstruktion wieder auf die eigentliche Aufgabe eines Pkw's besonnen: Menschen von einem Ort an einen anderen zu befördern. Kein elektronischer Firtelanz, kein modischer Schnickschnack. »Das Fahrzeug wird nicht erkennen, wer Sie sind, Sie werden Sitz und Spiegel von Hand einstellen müssen und auch die Heizung manuell regeln«, beschrieb Heilmair in Benediktbeuern die Rückkehr zur Einfachheit. Doch der Loremo bietet mehr als wenig Komfort: Er bietet Effizienz. Und zwar wie kein anderes Auto. Für 25 Euro Diesel von München bis nach Rom hört sich schon gut an. Doch der L22 – Preis um

die 11 000 Euro – schafft es ohne Nachtanken auch wieder zurück. Grund ist das geringe Gewicht (430 Kilo) und der auf ein Mindestmaß reduzierte Luftwiderstand. Das Ergebnis: 1,5 Liter auf 100 Kilometer. Spaß macht der Wagen, der in der Spitze auf 166 Stundenkilometer kommen soll, außerdem, lässt sich schnell in ein Cabrio oder Pickup verwandeln.

Raumschiff Erde

Unter den vier Podiumsgästen war aber wohl kein anderer so prädestiniert, über Mobilität zu sprechen, wie Deutschlands erster Shuttle-Astronaut Ulf Merbold, der schon etliche Male mit 28 000 Stundenkilometern um die Erde gejagt ist. Um Geschwindigkeit freilich ging es eher am Rande. Vielmehr ging es um die Frage einer veränderten Weltsicht, die die Raumfahrt ermöglicht. Merbold, der zweimal mit den Amerikanern und einmal mit den Russen ins All flog, beschrieb nicht nur das ungeheure wissenschaftliche Erkenntnispotenzial, das die Raumfahrt in sich birgt, und die Möglichkeiten, zu neuen Horizonten vorzustoßen. Sie habe auch maßgeblich das Bewusstsein für die Verletzlichkeit der Erde geprägt, die Erkenntnis, dass man ihr nicht zuviel zumuten dürfe, wenn sie bewahrt werden soll. Die Erde sei selbst wie ein Raumschiff, das die Menschheit mit allem versorge, was sie benötige, meinte der gebürtige Thüringer, der heute für die European Space Agency (ESA) in Holland tätig ist. »Wir sollten uns vorsichtiger auf ihr bewegen. Schließlich sind wir nur Gäste.« (fs)

Weitere Informationen:

www.allianz-umweltstiftung.de
www.zeppelin-university.de
www.hofmann-personalleasing.de
www.loremo.com
www.esa.int