Komplex ist es wohl, das System Bahn. Und kein Mensch glaubt, dass ICEs jemals zu hundert Prozent pünktlich sein können. Aber dass derzeit ein Viertel aller Fernzüge verspätet ist, gibt Anlass zur Sorge. Foto dpa

Höchste Eisenbahn

Heute in geänderter Wagenreihung: Die Deutsche Bahn ist auch deshalb so marode, weil sie von der Politik seit Jahrzehnten systematisch im Stich gelassen wird. Wie das kam und wohin das führt, zeigt Johann-Günther König überzeugend.

Sind wir nicht ein Volk von Bahnfahrern? Wenn's so wäre, hätte dieses Buch nicht geschrieben werden müssen, das sich in zweifach irreführender Weise als „kulturgeschichtliche Reise" im Untertitel und mit einem historischen Foto vom Münchner Hauptbahnhof in einem mittlerweile in die Jahre gekommenen Genre verortet. Eine Kulturgeschichte des Bahnfahrens, das ist „Pünktlich wie die deutsche Bahn?" auch. Mit allem, was dazugehört an Nostalgie, Wirtschaftsgeschichte, Rückblicken auf die Anfänge einer der bislang größten Erfindungen der Menschheit, mit vielen langen und teilweise putzigen Zitaten von Autoren wie Hermann Hesse, Thomas Mann, Joseph Roth, Walter Benjamin, Fritz Mauthner bis hin zu Ronja von Rönne. Mit Abstechern auch in die deutsche Kleinstaaterei, in die Geschichte von Holzklasse und Schlafwagen, in den Kampf um Tarife und die Schicksale von Gleisbauern.

Das alles hat Johann-Günther König, Jahrgang 1952, zusammengetragen und solide nacherzählt, mit knapp dreihundert Fußnoten untermauert und mit einem rund sechzig Titel umfassenden Literaturverzeichnis ergänzt. Aber eigentlich geht es ihm um etwas anders, und das kann er auf Seite 84 nicht mehr zurückhalten: Er will die Bahn retten, weil die Politik es nicht tut: „In Deutschland haben die Regierungen im vergangenen Jahrhundert den Staatsbahnbetrieb missbraucht, verraten und, mit der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft am 1. Januar 1994, im Prinzip verkauft."

Die Bundesrepublik habe in der Nachkriegszeit „mit Vollgas", die DDR „mit Halbgas" auf Massenmotorisierung gesetzt und den Straßenbau forciert. Nach Angaben des Autors flossen zwischen 1950 und 1990 allein in der Bundesrepublik 450 Milliarden Mark in den Fernstraßenbau, aber nur 56 Milliarden in den Schienenverkehr. Was dazu geführt hat, dass der motorisierte Individualverkehr überproportional zunahm, wie Zahlen aus dem Jahr 2016 zeigen. Demnach wurden zehnmal so viel Kilometer auf Straßen als auf Schienen zurückgelegt. Und anstatt die Bahn zu stärken, konkurrieren mit ihr rund dreihundertfünfzig privatwirtschaftliche Eisenbahnverkehrsunternehmen – ein Spitzenplatz im internationalen Vergleich. Im gleichen Jahr 2016 investierte der Bund pro Einwohner 64 Euro in die Schieneninfrastruktur. Zum Vergleich: Schweden gab 170, die Schweiz 378 Euro aus.

Eigentümer der Deutschen Bahn ist der Bund, der – wie unlängst beschlossen – jetzt noch mehr Politiker in den Aufsichtsrat entsenden will. So macht man den Bock zum Bahner, die Hoffnung, dass sich das Unternehmen an den Wünschen seiner Kunden orientieren wird, schwindet. Denn König macht deutlich, wie sehr die Bahn daran vorbeiplant und wie marode viele Bahnhöfe, Züge und Gleise sind. Von knapp fünfeinhalbtausend Personenbahnhöfen betreibt die zuständige Tochtergesellschaft Deutsche Bahn Station & Service AG noch achthundert selbst, Schrumpfung und Rückbau auch bei den Reisezentren, Dauerärger mit Fahrkartenautomaten, verdreckten oder fehlenden Toiletten. Vom aktuellen Negativrekord bei den Verspätungen nicht zu reden.

In der Schweiz fährt die Bahn sogar dann pünktlich, wenn es schneit. Immer wieder rekurriert König deshalb auf das Nachbarland, das Traumland aller Bahnfahrer. Dass es ein solches wurde, hängt mit der weitsichtigen Entscheidung zusammen, auf Strom zu setzen. Schon 1929 waren knapp sechzig Prozent der Strecken elektrifiziert, bei der von Reparationszahlungen ausgelaugten Reichsbahn waren es drei Prozent. Die zu Recht gerühmte Pünktlichkeit der Schweizer verdankt sich auch einem intelligent getakteten Fahrplan, den jeder Bahnfahrer dort verinnerlicht hat. Als im vergangenen Jahr die Rheintaltrasse wegen eines eingestürzten Tunnelneubaus über Monate gesperrt war, musste sich Deutschland attestieren lassen, eisenbahntechnisch ein „Drittweltland" zu sein. Ein Sprecher der Schweizer Bahn spottete, in Deutschland hätten „die Züge keine Verspätung, sondern eine voraussichtliche Ankunftszeit".

Natürlich kann man den Flächenstaat Deutschland nicht mit der kleinen Schweiz vergleichen, und an eine kommende Zeit ohne Verspätungen glaubt weder der Autor noch irgendein Kunde des Unternehmens, das derzeit 7900 Stunden Verspätung einfährt – am Tag. Wie es um den Rang des Bahnverkehrs steht, könne man, schreibt König, auch daran festmachen, dass im Verkehrsfunk „ellenlange" Staumeldungen verlesen werden, während die Bahn nur dann vorkomme, wenn eine ganze Region lahmgelegt sei.

Die Priorisierung des schnellen Fernverkehrs, die Konzentration auf Tempo allein – man denke an die berühmten zehn Minuten Zeitgewinn auf der künftigen Strecke Stuttgart–Ulm – geht nach Ansicht des Autors am Kunden vorbei, da sich der Löwenanteil des Schienenverkehrs im Nahverkehr von bis zu 50 Kilometern abspielt. Dort zuallererst erhoffen sich die Bahnkunden Pünktlichkeit und gute Anschlüsse.

Die Autolobby macht offenkundig einen ausgezeichneten Job. Energiesteuerbefreiter Diesel, Dienstwagenprivileg, mautbefreite Fernbusse, mehrwertsteuerbefreite Flüge – König ist überzeugt, dass Deutschlands Klimaziele ohne massiven Ausbau des Bahnverkehrs Wunschdenken bleiben werden. Er plädiert für eine Deutschland-Karte „für alle öffentlichen Verkehrsmittel auf Grundlage eines einheitlichen Tarifsystems, das die Preise von Variablen wie etwa Länge der Reisestrecke und Wahl der Klasse abhängig macht und bei Fahren zu verkehrsschwachen Zeiten einen Rabatt gewährt".

Viel Bekanntes und vielfach Beschriebenes hat König zusammengetragen. Wenn sein Einwurf am Ende doch überzeugt, liegt das an der Haltung des Autors. Er macht weder billige Bahn-Witze, noch gibt er den Dauernörgler. Stattdessen erzählt er die Geschichte einer Preisgabe – und deutet an, dass er der (Wieder-)Belebung der Bahn nach heutigem Stand keine großen Erfolgsaussichten einräumt. Pünktlichkeit erscheint in diesem ernüchternden Panorama eher als nachrangige Kategorie. Die Frage, die hier an die Politik gestellt wird, lautet: Hat sie mit der Bahn künftig überhaupt noch etwas im Sinn? HANNES HINTERMEIER

Johann-Günther König: „Pünktlich wie die deutsche Bahn?" Eine kulturgeschichtliche Reise bis in die Gegenwart.

Verlag zu Klampen, Springe 2018. 219 S., geb., 22,– €.

Rückblick auf den großen Neurohype

Aus eigener Erfahrung: Siri Hustvedt sichtet die Literatur der Hirnforschung

Für Wittgenstein war es durchaus vorstellbar, „dass bei einer Operation mein Schädel sich als leer erwiese". Mit diesem absurd anmutenden Zweifel wollte der Philosoph vielleicht daran erinnern, dass wir es in aller Regel als selbstverständlich hinnehmen, ein Gehirn zu haben, ohne uns dafür auch nur für eine Sekunde Rechenschaft abzulegen. Dass wir ein Gehirn haben, wird uns vor allem dann bewusst, wenn es nicht richtig funktioniert.

Diese Erfahrung musste auch die Schriftstellerin Siri Hustvedt machen, als sie vor einigen Jahren aus heiterem Himmel anfing, vom Hals abwärts zu zittern, und zwar vor allem dann, wenn sie an ihren verstorbenen Vater dachte. Sie schrieb ein lesenswertes Buch über ihr Leiden, in dem sie zwar auch von sich selbst erzählte, vor allem aber ging sie den möglichen neuropsychologischen Ursachen des Zitterns nach und arbeitete sich dazu in die entsprechende neurologische und psychiatrische Fachliteratur von Jean-Martin Charcot bis Antonio Damasio ein.

Seit dem Ausbruch dieser Krankheit, die sie mit Betablockern in Schach hält, hat sich Siri Hustvedt immer weiter in die Neurowissenschaften eingelesen. Sie entwickelte dabei ein wachsendes Unbehagen angesichts der Art und Weise, wie in der akademischen Öffentlichkeit über das Gehirn geredet wird. Die Diagnose, die sie in ihrem Essay „Die Illusion der Gewissheit" (wer mag, wird die Anspielung auf Freud nicht überlesen) stellt, ist völlig richtig: Ständig hört und liest man von kompetenten und manchmal auch weniger kompetenten Hirnarbeitern, wie das Geist-Gehirn funktioniert. Man wird etwa belehrt, dass unser Verhalten durch die evolutionäre Entwicklung unseres Gehirns geprägt wird oder dass die faktischen Unterschiede zwischen männlichen und weiblichen Gehirnen den Unterschied zwischen Mann und Frau weitgehend erklären.

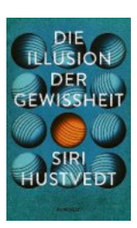
Gegen diese Meinungsgewissheit, die so tut, als ob bis auf ein paar Kleinigkeiten eigentlich alles geklärt sei, erinnert Hustvedt einmal mehr daran, dass trotz aller Fortschritte auf dem Gebiet der Hirnforschung entscheidende Fragen eben noch nicht geklärt sind, dass bei manchen Fragen noch nicht einmal klar ist, wie sie überhaupt vernünftig zu formulieren wären. Davon ausgehend knöpft sie sich die weitverbreiteten Doktrinen über die „vorprogrammierten" Strukturen im Gehirn vor, die Hypothesen als Fakten verkaufen. Bestsellerautoren wie Steven Pinker oder Daniel Dennett werden ebenso kritisch unter die Lupe genommen wie die Vertreter der Evolutionspsychologie und der Kognitionswissenschaften, die ein Computermodell des Gehirns vertreten und sich in ihrer radikalsten Zuspitzung auf die Erwartung kaprizieren, ihren Geist vom Gehirn auf eine Festplatte zu transferieren.

All diese Kritik ist völlig berechtigt, und besonders lesenswert sind die Abschnitte, in denen sie mit Mary Douglas' Theorie zu Reinheit und Verunreinigung der Künstlichen Intelligenz zu Leibe rückt. Nur: Neu ist das meiste davon nicht. Es fehlt nicht an gewichtigen Einsprüchen gegen den maßlosen Neurohype der letzten fünfundzwanzig Jahre, und auf einige dieser Kritiker bezieht sich Hustvedt auch. Wofür sie sich leider nicht interessiert, sind die praktischen Auswirkungen dieses Hypes auf den Alltag, die von der automatisierten Gesichtserkennung bis zu den Milliardengeschäften mit Neuroenhancement reicht. Von hier aus käme man nämlich zu der Einsicht, dass die Neurowissenschaften sehr wohl politischen und ökonomischen Interessen dienen, und genau diese Zusammenhänge gälte es, besser zu verstehen.

Stattdessen entwickelt die Autorin ihre eigenen Vorstellungen vom Verhältnis zwischen Geist und Gehirn, die an Neuropsychologen wie Oliver Sacks und Antonio Damasio sowie an die Neurophänomenologie Francisco Varelas angelehnt sind, auch wenn sie bei Letzterem dessen buddhistisch inspirierte Infragestellung des wesenhaften Selbst etwas unheimlich findet. Wiederum ist gegen eine solche holistische beziehungsweise die Emotionen integrierende Perspektive erst einmal nichts zu sagen. Doch wenn Hustvedt der von Wolf Singer vorgeschlagenen These, wonach das Gehirn ein Welt schaffendes und Bedeutung generierendes Organ sei, vorhält, dass dies so neu nicht sei, dann trifft das für ihre Ausführungen in noch viel höherem Maße zu, und das macht die Lektüre mitunter etwas mühsam.

Anstatt diese Redundanz der Autorin zum Vorwurf zu machen, ist es wohl erkenntnisfördernder, hierin ein Symptom zu sehen. Über das Gehirn und seine Relevanz für unser Menschsein ist in den letzten Dekaden so viel geschrieben worden, dass es unter den gegenwärtigen paradigmatischen Grundannahmen nicht mehr viel Neues hinzuzufügen gibt, auch nicht für eine so gewissenhafte Autorin wie Siri Hustvedt. Wenn aber das mehr oder weniger Bekannte nur noch einmal aufbereitet wird, folgt daraus, dass es vorläufig nicht mehr allzu ergiebig ist, sich mit diesem Gegenstand weiter zu befassen. Erkenntnisgegenstände haben ihre eigene Historizität: Sie steigen auf, haben ihre Konjunktur, und irgendwann beginnen sie wieder zu verblassen. Es deutet viel darauf hin, dass dem Gehirn – falls nicht den Neurowissenschaften ein spektakulärer Coup gelingt, was nicht zu erwarten, aber natürlich nie auszuschließen ist – gegenwärtig genau das passiert.

Damit keine Missverständnisse entstehen: Das heißt nicht, dass sich nicht auch weiterhin viele Menschen professionell mit dem Gehirn befassen werden. Das heißt auch nicht, dass nicht weiterhin sehr viel Geld in die Neurowissenschaften gesteckt wird, um die zur Genüge vorhandenen offenen Fragen weiter zu erforschen. Das heißt nur, dass die Fokussierung auf das Gehirn als den Ort, der quasi ausschließlich über Wohl und Wehe der *conditio humana* entscheidet, sich selbst erledigt. Der lange Sommer des Gehirns scheint erst einmal an ein Ende zu kommen, und das ist auch gut so. MICHAEL HAGNER



Siri Hustvedt: „Die Illusion der Gewissheit".

Aus dem Englischen von Bettina Seifried. Rowohlt Verlag, Reinbek 2018. 416 S., geb., 24,– €.

Die Kultur ist eine Engelmacherin

Martin Burckhardt sieht in der Maschine den blinden Fleck der Philosophie

Genitivtitel wollen gedeutet sein. Wenn der Kulturhistoriker Martin Burckhardt von einer „Philosophie der Maschine" spricht, so zielt er nicht darauf, das Wesen der Maschine durch eine wie auch immer geartete philosophische Methode oder Begrifflichkeit zu definieren; vielmehr erblickt er in der Maschine den blinden Fleck der Philosophie. Nicht also, wie die Maschine gedacht werden kann, sondern wie sie das Denken der Philosophen geprägt hat und welche geheimen Verbindungen sie zu ihm unterhält, ist seine Frage.

Aus dieser Perspektive erweist sich die Maschine als eine Bedingung der Philosophie, die diese immer wieder hat verdrängen müssen, um ihre Ordnungsansprüche geltend zu machen. Die Logik dieser Selbstermächtigung ist dabei nach Burckhardt stets dieselbe: In ihren historisch verschiedenen Ausprägungen habe sich die Philosophie das metaphorische und konzeptuelle Potential des jeweils aktuellen Maschinentyps angeeignet, indem sie die in ihm akkumulierte, gleichsam anonyme Form von Rationalität begrifflich verallgemeinerte. Diese Operation habe letztlich in eine Verdrängung des konkreten Artefakts gemündet, das zu einem bloßen Derivat des jeweils aufgestellten metaphysischen Prinzips herabgewürdigt wurde.

Derart konnte Platon behaupten, dass die lebendige Schrift in der Seele der materiellen Schrift vorausgehe, während doch allererst das griechische Vokalalphabet – eine universale symbolische Maschine – in seiner Loslösung von jedem Weltbezug des Zeichens, in seiner reinen Idealität, den platonischen Ewigkeitsglauben ermöglicht habe Und so wie Descartes, ausgehend von den Räderwerkautomaten seiner Zeit, eine maschinelle Metaphysik entwirft, orientierten sich auch viele Forscher heute am Computer, wenn sie das Gehirn auf eine informationsverarbeitende Maschine reduzieren.

Dieser diagnostizierten „metaphysischen Selbstverzauberung" setzt Burckhardt ein „Bewusstsein der Geschichtlichkeit" entgegen. Die Wahrheiten der Philosophie sollen aus dem Ideenhimmel zurück auf den Boden der technischen Revolutionen geholt werden. Dennoch beschränkt sich dieses Vorhaben keineswegs auf eine reine Technikgeschichte. Die Maschine ist für Burckhardt kein materielles Objekt, mithin nichts Gerätehaftes, sondern zuallererst ein symbolisches, ja phantasmatisches Dispositiv, ein „Möglichkeitsraum", dessen Metamorphosen es in zunächst eher unerwarteten Gebieten wie Religion, Mythologie und Geschichte nachzuzeichnen gilt.

Der Vorteil der Maschine, so meinte einmal Oswald Wiener, bestehe darin, exakt definierbar zu sein. Burckhardt plädiert demgegenüber für einen unscharfen, „ausflockenden" Maschinenbegriff, der ein möglichst großes Spektrum unterschiedlicher Mechanismen, Praktiken und Institutionen von der griechischen Antike bis in die Gegenwart umfasst. Der Denker einer Philosophie der Maschine – und damit meint Burckhardt offenbar sich selbst – müsse sich in das historische „Gedankenlabyrinth" wagen.

Labyrinthisch sind Burckhardts Wege in der Tat. Metallurgische Verfahren, in denen sich die Unterscheidung zwischen Form und Materie anbahnt, werden von ihm ebenso behandelt wie die Anfänge des griechischen Alphabets, das die sprachlichen Laute erstmals in distinkte, kombinierbare Elemente zerlegt. Den Effekten dieser Abstraktionsleistung geht er in der antiken Pädagogik und Naturphilosophie, im Heereswesen Spartas und der pythagoreischen Esoterik nach. Im Entkörperlichungsstreben der Gnosis und des frühen Christentums sieht er sie noch einmal radikalisiert. Die Automaten des Mittelalters und das Dogma der unbefleckten Empfängnis, Jacquards Webstuhl und die elektrischen Experimente des Abbé Nollet, Charles Babbages Rechenmaschine und die Boolesche Logik sind nur einige der weiteren Etappen, denen Burckhardt oft überraschende, mal mehrere Seiten umfassende, mal aphoristisch zugespitzte Einzeldeutungen widmet.

Was diese zunächst disparat scheinenden Themen und Motive miteinander verbindet, ist die symbolische Überwindung der Welt zugunsten eines ewigen, körperlosen Seins. Diese Bewegung komme bereits in der ursprünglichen Wortbedeutung der Maschine zum Ausdruck. Sie ist eine List, ein Betrug an der Natur. Ihr letztes Ziel: die Weltvernichtung.

In diesem Sinne bezeichnet Burckhardt die Kultur als „Engelmacherin". Damit sich die Gedanken engelsgleich in den Himmel erheben können, muss die unreine Materie abgetrieben werden. Dies ist für ihn zugleich der Punkt, an dem die Jenseitssehnsüchte der Philosophie mit der zunehmenden Miniaturisierung, ja Verflüchtigung der Schaltkreise zusammenfallen. Indem sie das philosophische Phantasma eines reinen Denkens realisiert, wird die Maschine zu einer zweiten Natur, deren vermeintlichen Gesetzen und Sachzwängen nur durch den Verweis auf ihre Künstlichkeit zu entkommen ist.

Darin besteht die aufklärerische Pointe dieser enzyklopädisch angelegten, von großer Gelehrsamkeit zeugenden Philosophie der Maschine. Nicht allen Analogien, die Burckhardt zwischen bisweilen weit entfernten Phänomenen herstellt, wird man gleichermaßen zustimmen wollen. Auch mag die Gewichtung einzelner Epochen und Denker Anlass zu Fragen geben: Für die Herausbildung der modernen Logik entscheidende Philosophen des Mittelalters wie Duns Scotus oder Ramon Llull werden übergangen, Leibniz nur am Rande, Theoretiker der Maschine wie Gilbert Simondon oder Friedrich Kittler gar nicht erwähnt.

Dabei hätten sie sich gut in das von Burckhardt gezeichnete Panorama eingefügt, das zuletzt dem Leser die Antwort überlässt, ob die Herrschaft der Maschine zu einem Verschwinden des Menschen oder zu einer ungeahnten Steigerung des von allem Irdischen befreiten Denkens führen wird. MAXIMILIAN GILLESSEN

Martin Burckhardt: „Philosophie der Maschine".

Matthes und Seitz Verlag, Berlin 2018. 358 S., geb., 28,– €.

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt. Alle Rechte vorbehalten. Zur Verfügung gestellt vom Frankfurter Allgemeine Archiv