

Unverkäufliche Leseprobe



Alastair Bonnett

Die seltsamsten Orte der Welt

Geheime Städte, verlorene Räume, wilde Plätze, vergessene Inseln

288 Seiten mit 9 Illustrationen. Gebunden
ISBN: 978-3-406-67492-1

Weitere Informationen finden Sie hier:
<http://www.chbeck.de/14274248>

Alastair Bonnett

Die seltsamsten Orte der Welt

Geheime Städte
Wilde Plätze
Verlorene Räume
Vergessene Inseln

Aus dem Englischen
von Andreas Wirthensohn

Leseprobe
Wir bitten Sie, Rezensionen nicht
vor dem 21.7.2015 zu veröffentlichen.

C.H.Beck

Die Originalausgabe erschien unter dem Titel «Off the Map. Lost Spaces, Invisible Cities, Forgotten Islands, Feral Places, and What They Tell Us About the World»,
Aurum Press, London

Copyright © 2014 by Alastair Bonnett
Illustrationen: Copyright © 2014 by Lauren Nassef

© für die deutsche Ausgabe: Verlag C.H.Beck oHG, München 2015
Druck und Bindung: cpi – Ebner & Spiegel, Ulm
Umschlaggestaltung: Rothfos & Gabler, Hamburg
Umschlagabbildung: © Micah Lidberg
Gedruckt auf säurefreiem, altersbeständigem Papier
(hergestellt aus chlorfrei gebleichtem Zellstoff)
Printed in Germany
Werbemittel-Nummer: 257137

www.beck.de

The Washington Post

Interview mit Alastair Bonnett: Google, wo bin ich?

Vermiest uns die Informationstechnologie das Vergnügen, sich zu verirren?

Wir alle sind heutzutage von der Kartographie besessen. In gewisser Hinsicht ist das großartig, aber es führt auch zu der ungesunden Situation, dass wir, wenn wir mal nicht genau wissen, wo wir sind und in welcher Umgebung wir uns befinden, anfangen, auf unseren Bildschirmen herumzutippen und zu glauben, dass etwas nicht stimmt. Das ist zutiefst entwürdigend, denn es suggeriert, dass wir ohne ständigen Rat von Experten alle im Kreis fahren oder von Klippen stürzen würden. Dementsprechend geht es mir weniger um das Vergnügen, sich zu verirren, als darum, die Zuversicht zu entwickeln, dass wir unseren eigenen Weg finden können und dass sich die Freuden des Reisens – und des glücklichen Zufalls – nicht hochladen lassen.

Es ist einfach, sich vorzustellen, dass es auf der Erde keine Orte mehr gibt, die noch nicht entdeckt sind.

Seit den Photos der Erde von Apollo 17 aus dem Jahr 1972 leben wir unter dem Eindruck, dass uns die ganze Welt – nun auch *Blue Marble* genannt – komplett bekannt ist. Aber eigentlich wird das schon lange behauptet: Bereits 1887 konstatierte Halford Mackinder, die graue Eminenz der britischen Geographie, «Wir

sind dem Ende der Reihe großer Entdeckungen nahe.» Allerdings sind Entdeckungen alles andere als vorbei. In den Meeren und unter dem Polareis gibt es riesige Landschaften, die noch detailliert kartographiert werden müssen. Aber auch auf dem Land tauchen Überraschungen auf. Erst letzten April bestätigten Forscher der Universität Leeds (Großbritannien), dass es in einer abgelegenen Region der Republik Kongo ein Torfmoor von der Größe Englands gibt. Und wir sollten nicht vergessen, dass ein Großteil der Erde nicht Gegenstand einer hochauflösenden Bilddokumentation ist, wie sie in den USA durchgeführt wird. Ich vermute, das ist auch der Grund, weshalb in Afrika Massenentführungen stattfinden können, bei denen die Opfer nicht gefunden werden.

Mir gefällt es, wie Ihr Buch den Leser auf den Gedanken bringt, dass es sich bei Orten, die man normalerweise schlicht übersieht – beispielsweise den Parkplatz des Los Angeles International Airport –, um völlig reale Orte mit eigener Identität handelt.

Orte, die in der Struktur einer modernen Stadt untergehen, faszinieren mich, weil sie geradezu stoisch sind: Sie scheinen zu sagen: «Sogar hier können wir einen Ort entstehen lassen.»

Ein Ort ist an einer bestimmten Stelle, mit seiner eigenen Geschichte und seiner eigenen Identität. Ich denke, das zeigt, dass die Liebe zu einem Ort und das Definieren von Orten, die für uns wichtig sind, grundlegend sind für das, was uns ausmacht und wie unsere Identität mit Orten verknüpft ist. Ich beende das Buch mit Kinderorten, und ich denke, dass es wichtig ist zu wissen, dass es eine unserer frühesten Aktivitäten ist, Orte zu definieren, die wir Höhlen oder Zeltlager nennen.

Kann jeder von uns ein Entdecker sein?

Wir müssen unsere Vorstellung davon ändern, was «Entdeckung» bedeutet. Heutzutage ist es wahrscheinlicher, eine Entdeckung



© Louis Holland

*Alastair Bonnett ist Professor of Social Geography
an der Universität Newcastle*

auf einer Exkursion durch die Ruinen von Detroit zu machen als auf einer Reise durch Thailand; es ist wahrscheinlicher, sie gleich um die Ecke zu machen oder dort, wo wir gerade stehen, als an Stellen, an denen man sie erwartet. Deshalb inspirieren mich die heutigen *urban explorers* so sehr – Leute, die nachts die verborgenen Teile einer Stadt erkunden, die versuchen, unsere geographischen Vorstellungen zu beleben.

*Interviewer: Ron Charles
(© The Washington Post, Style Blog, 10. Juli 2014)*

Interview mit Alastair Bonnett

Pressestimmen

Nicholas Crane (Times Literary Supplement):

«Manchmal hat man beim Lesen das Gefühl, man befinde sich in Jorge Luis Borges' Bibliothek fiktiver Landschaften, die unendlich, zyklisch, unentrinnbar sind. Aber diese Orte hier sind absolut real, sie tauchen bloß nicht auf konventionellen Landkarten auf.»

Emily Brennan (New York Times):

«Im Zeitalter von Google Maps und TripAdvisor kann es einem vorkommen, als ob Reisen mehr das Abhaken einer schwarmgesteuerten To-Do-Liste sei als Erkundung und Entdeckung.

Alastair Bonnetts neues Buch, *Die seltsamsten Orte der Welt*, bietet ein Antidot: Suchen Sie das Beunruhigende, das Profane, das kaum Bekannte, denn es scheint nicht sehenswert zu sein.»

Ron Charles (Washington Post):

«Jetzt, da wir auf unseren Smartphones Karten herumtragen, die sich ständig aktualisieren und unendlich detailliert sind, sollte sich die Welt klein und hell erleuchtet anfühlen, oder?

Nicht doch, meint Alastair Bonnett ... Er hat gerade ein wunderbar verschrobenes Buch mit dem Titel *Die seltsamsten Orte der Welt* geschrieben.»

«Vorsicht: Dies ist keine Kreuzfahrt. «Authentische Topophilie, also Liebe zu Orten, kann niemals allein mit sonnigen Dörfern zufriedengestellt werden», schreibt Bonnett. «Die faszinierendsten

Orte sind oftmals die beunruhigendsten, schrecklichsten und gleichzeitig die verführerischsten.»»

Richard Poplak (National Post):

«Das Buch ist alarmierend, erleuchtend, bewegend, essenziell – es ist ein Akt der Heimkehr.»

«*Die seltsamsten Orte der Welt* ist ein Meisterstück des Sich-treiben-lassens... Bonnett betont, dass wir etwas vergessen haben, das ursprüngliche Primat des Ortes und das menschliche Grundbedürfnis nach einem Ort mit einer eigenen Aura. Es erscheint so was von klar, aber wir sind an erster Stelle lokale Bürger, und erst zuletzt Weltbürger: All unseren tödlichen Auseinandersetzungen liegt das Bestreben zugrunde, unser Zuhause entweder zu verteidigen oder auszuweiten. *Die seltsamsten Orte der Welt* ist ein auf leise Art radikaler Text, der gegen die Wellen des Rationalismus und des «panoptischen Wissens» ankämpft, das Mysterien ausradiert und für Kontrolle plädiert.»

Max Winter (Boston Globe):

«Wenig überraschend werden Leser, die wie ich begeistert von Karten sind, vieles in *Die seltsamsten Orte der Welt* zu schätzen wissen, einem Katalog unkategorisierbarer Orte auf dem ganzen Globus. Was das Buch allerdings zu mehr macht als einer einfachen Sammlung von Neuheiten, ist die Menschlichkeit seines Autors, Alastair Bonnett.»

Geoff Nicholson (L.A. Times):

«Mancher glaubt vermutlich, dass die Welt von sorgsamem Planungen und guten Absichten geformt wird. Bonnett dagegen erklärt, dass die Welt vielmehr durch Gier, Eitelkeit, Naivität geformt wird, und durch etwas, was häufig wie Wahnsinn aussieht.»

Mick Herron (Geographical Magazine):

«Eine faszinierende Expedition zu schillernden Orten, die verschwinden und wieder auftauchen.»

James Reader (The Great Outdoors):

«Vor allem stehen Bonnetts sorgfältige Nachforschungen und faszinierende Theorien zwischen Passagen wunderbar geschriebener Prosa. ... Der Text erinnert den Leser daran, dass der Globus immer noch ein rätselhafter Tummelplatz ist, der niemals ganz entdeckt oder gänzlich verstanden werden wird.»

Oprah Magazine:

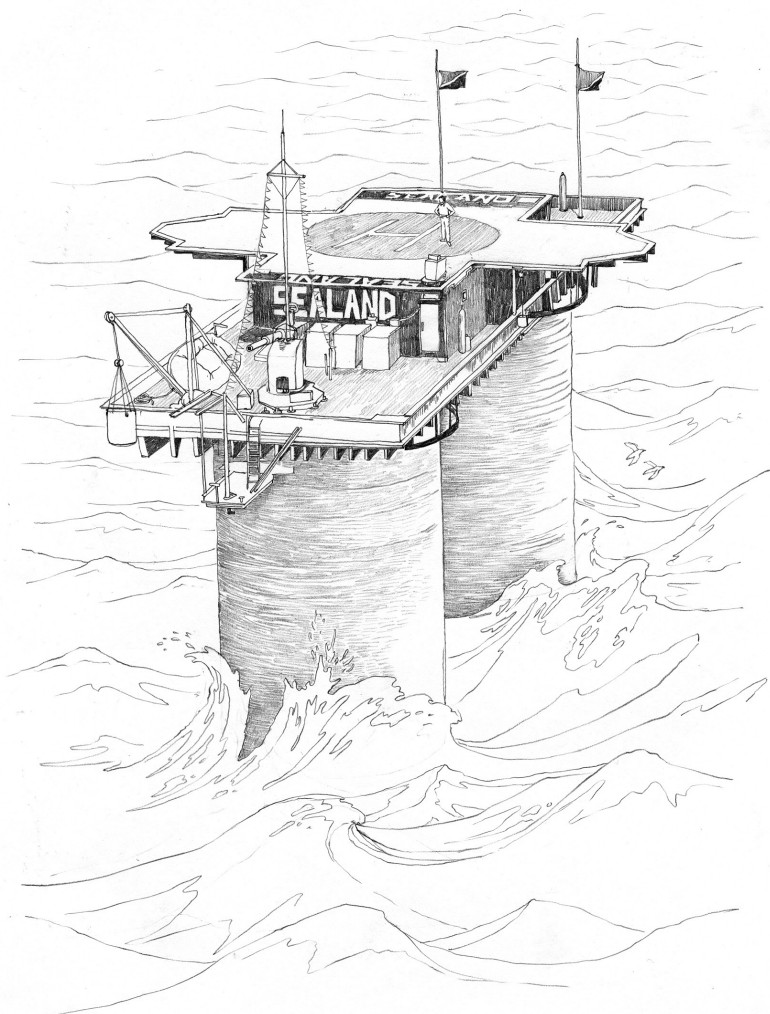
«Erkunden Sie mit diesem wunderbar skurrilen Reisebericht die Geheimnisse der Welt, unterirdische Städte und erotische Landschaften. Ihr Blick auf eine Landkarte – oder vor Ihre Haustür – wird sich grundlegend ändern.»

«In *Die seltsamsten Orte der Welt* untersucht Bonnett unerforschte, unterirdische und unentdeckte Welten. Diese Örtlichkeiten – manche davon abstrakt, manche verloren, manche verschwindend, und manche leicht zu erreichen – sind überall: unterirdisch, überirdisch, und mitten im Ozean. ... Aber alle seine 47 ausgewählten Orte ... dienen einer tieferen Reflexion über die Wechselwirkung von Raum, Geschichte und menschlichen Bewohnern.»

«Mit anderen Worten, es handelt sich hierbei nicht um den typischen Bildband über mysteriöse Orte: So kommen Area 51, das Bermudadreieck oder die Osterinsel nicht vor. *Die seltsamsten Orte der Welt* dreht sich komplett darum, von der Landkarte zu verschwinden, im metaphorischen wie im physischen Sinne.»



LESEPROBE



Inhalt

Einleitung

1. Verlorengegangene Orte

Sandy Island

Leningrad

Arne

Das alte Mekka

New Moore

Time Landscape

Die Aralkum-Wüste

2. Versteckte Geographien

Das Labyrinth

Selenogorsk

Die unterirdischen Städte von Kappadokien

Der Fuchsbau

Der Nordfriedhof in Manila

North Sentinel Island

3. Niemandsländer

Zwischen Grenzposten

Bir Tawil

Nahuaterique

Twail Abu Jarwal

Die Verkehrsinsel

4. Geisterstädte

Wittenoom

Kangbashi

Kijöng-dong

Ağdam

Prypjat

Der archäologische Park des «Incompiuto
Siciliano» (Unfertiges Sizilien)

5. Ausnahmeräume

Camp Zeist
Der Genfer Freihafen
Bright Light, Mures-Straße 4, Bukarest
Der internationale Luftraum
Gutterspaces
Reichlich
Der Berg Athos
Knospen-Farm: Der Quilombo Brotas
Das von der FARC kontrollierte Kolumbien
Hobyö

6. Enklaven und abtrünnige Nationen

Baarle-Nassau und Baarle-Hertog
Chitmahals
Sealand
Das Vereinigte Königreich der Lunda
Chokwe
Gagausion

7. Schwimmende Inseln

Bimssteinflöße und Müllinseln
Die schwimmenden Malediven
Nipterk P-32, Sprüheisinsel
«The World»

8. Vergängliche Orte

Der Rastplatz Hog's Back
Parkdeck am Flughafen von Los Angeles
Nowhere
Stacey's Lane

Schluss: Ode an eine Orte liebende Spezies

Einleitung

Unsere Faszination für ungewöhnliche Orte ist so alt wie die Geographie. In seiner um 200 v. Chr. verfassten Schrift *Geographika* nimmt uns Eratosthenes mit auf eine Reise zu zahlreichen «berühmten» Städten und «bedeutenden» Flüssen. Und die siebzehn Bände von Strabos *Geographie*, die in den ersten Jahren des ersten Jahrhunderts unserer Zeitrechnung für Beamte im Römischen Reich geschrieben wurden, stellen ein erschöpfendes Kompendium von Reisen, Städten und Zielen dar. Mein Lieblingsort bei Strabo sind die Goldminen Indiens, die, so weiß er zu berichten, von Ameisen «nicht kleiner als Füchse» und mit Fellen, «die Pantherfellen ähnlich seien», gegraben würden. So alt unser Hunger nach kuriosen Erzählungen aus fernen Gegenden auch sein mag, so ist doch unser heutiges Bedürfnis nach einer geographischen Wiederverzauberung von ganz anderem Kaliber.

Meine Liebe zu Orten wurzelt in Epping. Das ist eine der vielen Pendlerstädte in der Nähe von London, eigentlich ganz nett, aber im Grunde austauschbar und ortlos. Dort kam ich zur Welt und dort wuchs ich auf. Wenn ich mit der Central Line nach Epping zockelte oder auf der Londoner Ringautobahn dorthin fuhr, hatte ich oft das Gefühl, als würde ich von Nirgendwo nach Nirgendwo reisen. Durch Landschaften zu fahren, die einem einmal etwas – manchmal sogar verdammt viel – bedeutet haben, die aber auf Transiträume reduziert wurden, wo alles temporär und jeder nur auf der Durchreise ist, erfüllte mich mit einem Gefühl des Unbehagens und weckte in mir den Hunger nach Orten, die von Bedeutung sind.

Man muss nicht weit in unsere geronnene Straßenlandschaft hineinlaufen, um zu erkennen, dass wir in den letzten gut einhundert Jahren überall auf der Welt deutlich besser darin geworden sind, Orte zu zerstören als sie zu schaffen. Die Titel einiger Bücher aus jüngerer Zeit – *Real England* von Paul Kingsnorth, *Nicht-Orte* von Marc Augé und *The Geography of Nowhere* von James Kunstler – zeugen von einer zunehmenden Angst. Diese Autoren verleihen einem verbreiteten Gefühl Ausdruck, wonach die Ersetzung einzigartiger und spezifischer Orte durch generische *blandscapes*, also austauschbare, nichtssagende Landschaften, unsere Verbindung zu etwas sehr Wichtigem kappt. Edward Casey, Professor für Philosophie an der Stony Brook University, New York, und einer der weltweit bedeutendsten Theoretiker des Orts, vertritt die Ansicht, die «Ausbreitung einer unterschiedslosen Gleichortigkeit im globalen Maßstab» nage an unserem Selbstempfinden und Sorge dafür, dass sich «das menschliche Subjekt nach Ortsvielfalt sehnt». Mit skeptischem Blick verfolgt Casey die intellektuelle Abkehr vom Nachdenken über den Ort. Im antiken und mittelalterlichen Denken stand er häufig im Mittelpunkt, er war Grundlage und Kontext für alles andere. Aristoteles war der Meinung, der Ort müsse allen anderen Dingen «vorgeordnet» sein, denn er gebe der Welt eine Ordnung. Er «sei das unmittelbar Umfassende für das, dessen Ort er ist», heißt es in der *Physik*. Doch die universalistischen Ansprüche der ersten monotheistischen Religion sowie später dann der Aufklärung machten aus dem Ort etwas Provinzielles, eine prosaische Fußnote im Vergleich zu den großangelegten, aber abstrakten Visionen globaler Einheit. Die meisten modernen Intellektuellen und Wissenschaftler interessieren sich so gut wie gar nicht mehr für den Ort, denn sie halten ihre Theorien für universell anwendbar. Der Ort wurde an den Rand gedrängt und ersetzt, wobei der Aufstieg des etwas pompöseren und abstrakteren geographischen Rivalen, nämlich die Vor-

stellung vom «Raum», seinen Teil dazu beitrug. Raum klingt auf eine Weise modern, wie das für den Ort nicht gilt: der Begriff lässt an Mobilität und an das Fehlen von Beschränkungen denken; er verspricht leere Landschaften voller Verheißungen. Sahen sich moderne Gesellschaften mit der inhärenten Geschäftigkeit und Seltsamkeit des Ortes konfrontiert, so reagierten sie darauf zu meist mit Geradebiegen und Rationalisieren, sie setzten auf Verbindungen und räumten Hindernisse aus dem Weg, denn sie wollten den Ort durch den Raum ersetzen.

In seiner philosophiegeschichtlichen Abhandlung *The Fate of Place* konstatiert Casey eine zunehmende «Geringschätzung des *genius loci*: eine Gleichgültigkeit gegenüber der Besonderheit des Ortes». Wir alle leben mit den Folgen dieser Entwicklung. Die meisten von uns können sie sogar vom Fenster aus beobachten. In einer hypermobilen Welt lässt sich die Liebe zum Ort leicht als überholt abtun, ja sogar als reaktionär. Wo sich menschliche Erfüllung in Flugmeilen bemisst und wo sogar Geographen sich an der Vorstellung erfreuen, dass «Gemeinschaften ihre gemeinsame Grundlage zunehmend im Cyberspace statt auf *terra firma* finden» (so Professor William J. Mitchell vom MIT), wirkt es fast ein wenig pervers, wenn man über den Ort nachdenken will. Doch Ortlosigkeit ist weder intellektuell noch emotional befriedigend. Utopia, der von Thomas Morus gebildete griechische Neologismus, lässt sich als «Nicht-Ort» übersetzen, aber eine ortlose Welt ist keine Utopie, sondern eine dystopische Vorstellung.

Der Ort ist ein vielgestaltiger und grundlegender Aspekt dessen, was es heißt, Mensch zu sein. Wir sind eine Orte schaffende und Orte liebende Spezies. Der renommierte Evolutionsbiologe Edward O. Wilson bezeichnet die angeborene und biologisch notwendige Liebe des Menschen zu lebendigen Dingen als «Biophilie». Er ist der Ansicht, die Biophilie halte uns Menschen als Spezies zusammen und verbinde uns gleichzeitig mit der übrigen

Natur. Ich würde behaupten, dass es eine zu Unrecht ignorierte und gleichermaßen bedeutsame geographische Entsprechung dazu gibt: die «Topophilie» oder Liebe zum Ort. Der Begriff wurde in etwa zur selben Zeit, da Wilson seine Theorie der Biophilie entwickelte, von dem chinesisch-amerikanischen Geographen Yi-Fu Tuan geprägt, und das damit verbundene Konzept steht im Zentrum dieses Buches.

Und noch ein weiterer wichtiger Aspekt zieht sich wie ein roter Faden durch all die hier versammelten Orte – das Bedürfnis zu entfliehen. Dieser Drang ist heute verbreiteter als jemals in der Vergangenheit. Da uns ständig phantastische Urlaubsziele und Lebensstile vor die Nase gehalten werden, überrascht es nicht wirklich, dass viele Menschen mit ihrer Alltagsroutine unzufrieden sind. Das Aufkommen der Ortlosigkeit sowie das Gefühl, dass der gesamte Planet minutiös erforscht und überwacht ist, haben dieser Unzufriedenheit einen radikalen Schub verpasst, wir gieren förmlich danach, Orte zu finden, die ab vom Schuss sind, die irgendwie geheim oder zumindest in der Lage sind, uns zu überraschen.

In seinem Roman *Moby Dick* beschreibt Herman Melville die Heimatinsel von Isaels Freund und Verbündetem, dem Eingeborenen Queequeg, folgendermaßen: «Sie ist auf keiner Karte verzeichnet; die richtigen Orte stehen nie darauf.» Das klingt seltsam, aber ich glaube, es erscheint unmittelbar, instinktiv sinnvoll. Dieses Empfinden rührt an ein Misstrauen, das gleich unter der rationalen Oberfläche der Zivilisation lauert. Wenn die Welt vollständig vermessen und sortiert ist, wenn Ambivalenzen und Ambiguitäten weggewischt sind, so dass wir genau und objektiv wissen, wo sich alles befindet und wie es bezeichnet wird, dann regt sich ein Gefühl des Verlusts. Der Anspruch auf Vollständigkeit sorgt dafür, dass wir der Möglichkeit der Erkundung nachtrauern und endlos über die Hoffnung auf Neuheit und Entfliehen nach-

sinnen. Im Rahmen dieses Kontextes bekommen die namenlosen und verworfenen Orte – solche, die weit entfernt sind, und solche, an denen wir jeden Tag vorbeikommen – eine romantische Aura. In einer vollständig entdeckten Welt hört die Erkundung nicht auf; sie muss nur neu erfunden werden.

Anfang der 1990er Jahre stieß ich auf eine der unkonventionelleren Formen dieser Neuerfindung, nämlich die Psychogeographie. Dabei ging es die meiste Zeit darum, entweder umherzustreifen auf der Suche nach dem, was sich einige meiner Kameraden hoffnungsfroh als okkulte Energien vorstellten, oder sich absichtlich zu verirren, indem man die Karte eines bestimmten Ortes dazu nutzte, um sich an einem anderen Ort zurechtzufinden. Beispielsweise mitten durch eine Kindertagesstätte in Gatheshead zu wandern und dabei eine Karte der Berliner U-Bahn in Händen zu halten ist wahrlich desorientierend. Wir hielten uns dabei für unglaublich kühn, aber was mir rückblickend auffällt bei dem Versuch, die Landschaft um uns herum radikal neu zu entdecken, ist die Tatsache, wie normal und gewöhnlich dieses Ansinnen eigentlich ist. Das Bedürfnis nach Wiederverzauberung ist etwas, das wir alle gemeinsam haben.

Machen wir uns also auf zu einer Reise – einer Reise an die Enden der Welt und auf die andere Seite der Straße, so weit wir eben gehen müssen, um dem Vertrauten und der Routine zu entkommen. Ob gut oder schlecht, unheimlich oder wunderschön: wir brauchen widerspenstige, ungebärdige Orte, die sich Erwartungen verweigern. Wenn wir sie nicht finden, dann schaffen wir sie uns eben. Unsere Topophilie lässt sich niemals auslöschen oder befriedigen.

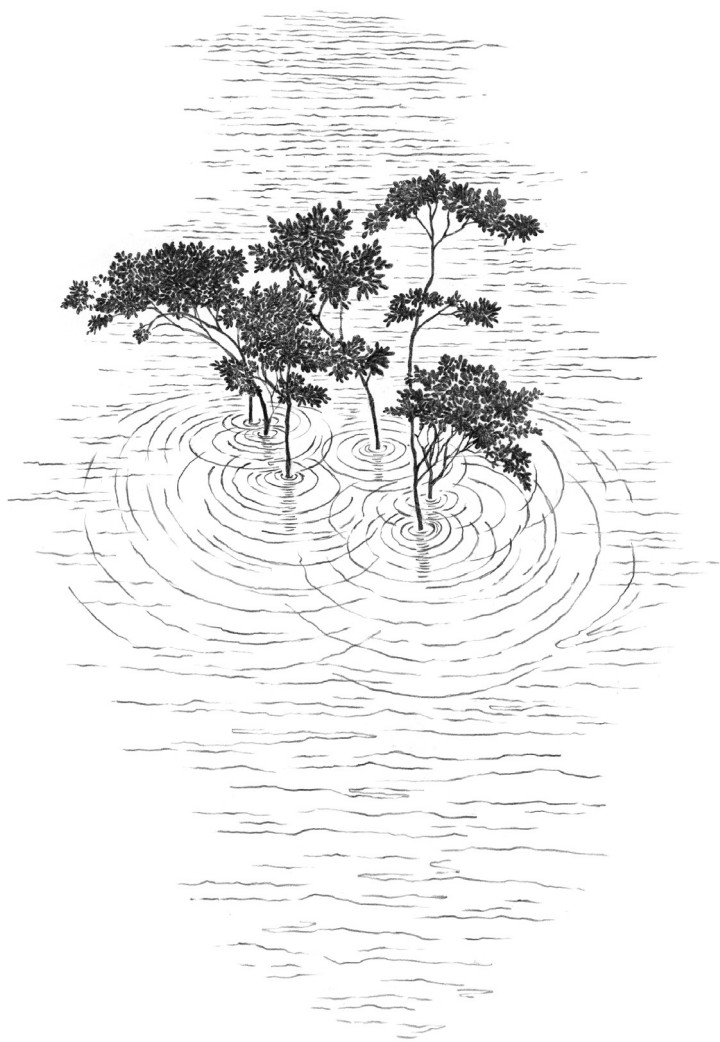
Wir brechen auf in unbekanntes Terrain, an Orte, die sich auf Karten nur selten oder gar nicht finden lassen. Sie sind außergewöhnlich und zugleich völlig real. Dieses Buch handelt von schwimmenden Inseln, toten Städten und verborgenen Königrei-

chen. Beginnen wollen wir mit rauem Terrain und zunächst verlorene Orte erkunden, auf die man zufällig gestoßen ist oder die man freigelegt hat, eher wir uns an Orte aufmachen, die bewusster gestaltet wurden. Das ist keine gemütliche Reise, denn fast alle Orte, denen wir begegnen werden, sind paradox und schwer zu definieren, aber gleichzeitig stoßen wir dabei auf eine Welt von irritierender Fülle. Wie wir rasch merken werden, heißt das nicht, dass uns dabei ein rosafarbener Planet glücklicher Länder erwartet. Wirkliche Topophilie lässt sich nicht mit sonnigen Dörfchen abpeisen. Die faszinierendsten Orte sind oft gerade die, die am meisten verstören, verlocken und erschrecken. Sie sind zudem häufig nur temporärer Art. In zehn Jahren werden die meisten der Orte, die wir hier erkunden, völlig anders aussehen; und viele werden überhaupt nicht mehr existieren. So wie die Biophilie nicht nachlässt, obwohl wir wissen, dass die Natur oftmals grausam und alles Leben befristet ist, so weiß auch echte Topophilie, dass unsere Verbundenheit mit dem Ort nicht bedeutet, die geographische Entsprechung von niedlichen kleinen Kätzchen und Welpen vorzufinden. Hier wie dort handelt es sich um eine leidenschaftliche Liebe, um eine dunkle Bezauberung. Sie reicht tief und verlangt unsere ganze Aufmerksamkeit.

Die siebenundvierzig Orte, aus denen dieses Buch besteht, wurden aufgenommen, weil jeder von ihnen mich auf ganz eigene Weise dazu zwang, das, was ich über Orte wusste, zu überdenken. Sie wurden nicht deshalb ausgewählt, weil sie nur ausgefallen oder spektakulär sind, sondern weil sie die Macht besitzen, zu provozieren und zu irritieren. Das Spektrum reicht von höchst exotischen und grandiosen Projekten bis zu den bescheidenen Ecken meiner Heimatstadt, aber sie sind alle gleichermaßen in der Lage, unsere geographische Vorstellungskraft anzuregen und zu verändern. Gemeinsam sorgen sie dafür, dass die Welt fremder, eigenartiger erscheint, dass sie zu einem Ort wird, an dem Entde-

ckung und Abenteuer sowohl im Nahen wie im Fernen nach wie vor möglich sind.

Hinweis: Wo immer möglich, habe ich die Google-Earth-Koordinaten für das ungefähre Zentrum oder die Lage des jeweiligen Ortes angegeben. Diese Koordinaten sind in sich stimmig, müssen aber nicht unbedingt exakt sein, denn möglicherweise verändern sie sich jedes Mal, wenn Google Earth aktualisiert wird. Für historische Orte oder solche, die beweglich sind, wurden keine Koordinaten angegeben.



Die Aralkum-Wüste

44° 45' 37" nördlicher Breite; 62° 09' 27" östlicher Länge

Die Aralkum-Wüste ist zu neu, zu groß und ihre Grenzen sind zu sehr in Veränderung begriffen, als dass sie auf irgendeiner Karte zu finden wäre. Diese Wüste nannte man früher einmal Aralsee. Der neue Name gewinnt an Beliebtheit, auch wenn er bei weitem nicht so exotisch ist, wie er klingt. «Kum» ist usbekisch und bedeutet schlicht «Wüste».

In der Geographie gilt die «physische Karte» üblicherweise als eher statische Angelegenheit, insbesondere im Vergleich zur «politischen Karte». Bei Letzterer sind wir es gewohnt, dass sie regelmäßiger Aktualisierungen bedarf, während wir gleichzeitig an der Vorstellung festhalten, dass die physischen Umrisse und natürlichen Merkmale des Planeten sich nur ganz langsam verändern oder sogar felsenfest sind. Die Liebe zu «natürlichen Orten» gründet zumindest teilweise in der Überzeugung, dass sie, anders als unsere fragilen Siedlungen und unsteten Grenzen, eigenständig und uralt sind. Diese Sichtweise ist ein wenig veraltet (man denke an → New Moore) und hat die Überzeugung befördert, wonach natürliche Systeme mit Veränderungen stets zurechtkommen; wenn ein Gefüge aus Flora und Fauna ausstirbt, hält eben einfach ein neues fröhlich Einzug. Die Aralkum ist ein natürlicher Ort, eine leere Wüste, aber auch ein unnatürlicher Ort, der zeigt, dass organische Anpassung mit den Eingriffen des Menschen nicht mehr Schritt halten kann.

Sie ist darüber hinaus ein Ort verstörender Erinnerungen. Der Aralsee war einst riesig. Mit einer Länge von 426 Kilometern und einer Breite von 284 Kilometern war er einmal der viertgrößte See

der Welt. Jedes Kind, das mit dem Finger über die Karte Zentralasiens fährt, wird auf ihn stoßen, innehalten und sich fragen, wie so ein riesiges Stück Blau so weit von jedem Meer entfernt entstehen konnte. Man nannte ihn einst das Blaue Meer, und kartographisch erfasst wurde er erstmals 1850. Schon bald ernährte der Aralsee mehrere Fischerflotten und eine ganze Reihe neu entstandener Dörfer; Mitte des vergangenen Jahrhunderts war er von neunzehn Dörfern und zwei großen Städten gesäumt, Aralsk im Norden und Muinak im Süden. Heute liegen die Häfen dieser beiden Städte kilometerweit vom Wasser entfernt.

Gespeist wurde der Aralsee von einem der längsten Flüsse in Zentralasien, dem Amudarja, der – rechnet man seinen Quellfluss Wachandarja noch dazu – rund 2700 Kilometer gen Norden floss und dort in einem mit Inseln übersäten Delta endete. Zusammen mit dem Syrdarja, der von Norden in den Aralsee fließt, gelangte damit jede Menge frisches Gebirgswasser in den See. Sowjetische Planer brauchten nicht lange, um das Potenzial dieser Flüsse für die Bewässerung von Baumwollplantagen und Weizenfeldern zu erkennen. Und so begann man in den 1930er Jahren damit, riesige Kanäle zu bauen, mit denen man Wasser aus dem Amudarja und dem Syrdarja abzweigte und auf Millionen Hektar fruchtbaren Landes verteilte. Professor Agajan Babajew, einer der führenden sowjetischen Desertifikationsexperten, erklärte 1987 in einem Artikel, dass «das Austrocknen des Aral weitaus vorteilhafter ist, als ihn zu erhalten». Noch seltsamer klang seine Schlussfolgerung, wonach «zahlreiche Wissenschaftler, darunter auch ich, überzeugt sind, dass das Verschwinden des Sees keine Auswirkungen auf die Landschaften der Region haben wird». Der Tod des Aralsees wurde also nicht nur prophezeit, sondern aktiv herbeigeführt.

Obwohl der Aralsee in den 1960er Jahren zu schrumpfen begann, wurde die Bewässerung unvermindert fortgeführt, ja die

Menge des aus den Flüssen abgezweigten Wassers erreichte erst in den 1980er Jahren ihren Höhepunkt. Ohne die Frischwasserzufuhr aus den Flüssen wurden viele der immer seichteren Bassins des Sees so salzhaltig wie das Meer. Es entstand eine neue stau-bige und karge Landschaft. Die Luftverschmutzung machte aus der Gegend einen der weltweit ungesundesten Orte, und die Kindersterblichkeit stieg ebenso rasant wie die Zahl der Atemwegserkrankungen. Auch auf das Klima wirkte sich der Verlust des Aralsees aus. Eine derart große Wasserfläche hatte das Umland im Winter erwärmt und im Sommer gekühlt. Mit ihrem Verschwinden traten nun immer extremere und zerstörerischere lokale Wetterphänomene auf.

Seit 1960 hat der Aralsee mehr als achtzig Prozent seiner Fläche verloren, seine Wassermenge ist um neunzig Prozent gesunken. Auf Karten aus jüngerer Zeit schwanken Größe und Form des Aralsees enorm: Mitunter ist er recht exakt dargestellt, nämlich fragmentiert und geschrumpft, doch noch immer wird er gerne in alter Größe und Gestalt präsentiert. Da die Baumwollproduktion in Kasachstan und Usbekistan weiterhin ein wichtiger Wirtschaftszweig ist und in absehbarer Zukunft kaum Aussichten bestehen, dass sich die Situation verbessert, ist es an der Zeit, den Aralsee aus den Weltkarten zu entfernen und an seine Stelle die Aralkum-Wüste zu setzen.

Wer heute den Aral besucht, wird von peitschenden Winden begrüßt, die über die kahle Ebene fegen. Überall liegen ausgebleichte Muscheln und die Überreste ausgeweideter Boote herum; bis zum Horizont ist nichts zu sehen als ausgedörrtes Land. Die Aralkum-Wüste ist gesäumt von Geisterstädten, verlassenen Fischfabriken und rostenden Bootswerften. Barsa-Kelmes, was auf Kasachisch so viel bedeutet wie «Land ohne Wiederkehr», war einst die größte Insel des Aralsees und ein Naturreiservat, das für seine Adler, Hirsche und Wölfe berühmt war. Heute ist es

nichts weiter als ein toter Flecken Land. 1993 gab es nur noch einen einzigen Bewohner dort, der sich zusammen mit ein paar wilden Eseln weigerte, wegzuziehen. Was den ehemaligen Ranger Valentin Skurotskij an die Insel fesselte, war vermutlich die Tatsache, dass seine Mutter dort begraben war. 1998 entdeckte man seine Leiche auf einem Stuhl sitzend, den Kopf in die Hände gestützt.

In Kasachstan und Usbekistan haben die Menschen genug von den traurigen Geschichten und den Schreckensnachrichten über den Aral. In der regionalen Berichterstattung zum Thema ging es in den letzten beiden Jahrzehnten häufig um das Aufstauen und die «Wiedergeburt» des sogenannten Kleinen Aralsees. Das aber funktionierte nur, wenn man den Rest des Aral aufgab und dem Sand überließ. Der neu errichtete Damm, der das Wasser des Syrdarja im Kleinen Aralsee hält, sorgt dafür, dass noch weniger als bisher Richtung Süden weiterfließt. 2008 stand der kasachische Präsident Nursultan Nasarbajew auf einem neuen Damm in der Nähe von Aralsk und verkündete, eines Tages werde das Wasser in den Hafen der Stadt zurückkehren. Mag sein, dass er dank neuer Dämme und Sperren recht behält. Der Wasserspiegel des Kleinen Aralsees jedenfalls ist gestiegen, die Wasserqualität hat sich verbessert. Das ist jedoch ein bescheidener Triumph, wenn man ihn mit dem Verlust des Großen Aralsees vergleicht.

Die Aralkum ist nicht einfach nur eine neue riesige Wüste; sie ist auch ein großangelegtes Experiment, das weltweit größte Beispiel für menschengemachte primäre Sukzession. Gemeint ist damit die Entwicklung von pflanzlichem Leben in Gebieten, in denen es an jeglicher Vegetation fehlt. Klassische Beispiele dafür sind Vulkaninseln wie Surtsey, das 1963 rund dreißig Kilometer südlich von Island aus dem Atlantik auftauchte. Zwei Jahre später fand man die erste Pflanze auf Surtsey, und heute ist ein Großteil der Insel mit Moosen, Flechten, Gräsern und sogar einigen Bü-

schen bedeckt. Dabei handelt es sich um einen natürlichen Prozess, aber gerade der anthropogene, menschengemachte Teil verwandelt ihn in etwas weniger Vorhersehbares. Heutzutage steht hinter den meisten Fällen primärer Sukzession der Mensch, und sie haben nichts mit Vulkanismus oder Gletschern zu tun. Sie treten vielmehr im Gefolge der toten Landschaften auf, die durch Atomversuche geschaffen wurden, auf Abraumhalden oder Schlachtfeldern oder in den Rissen in den Asphalt- und Pflastersteinwüsten unserer Städte.

Diese Pflanzen sind offenbar derart furchtlose Invasoren, dass man vermuten könnte, das Grün werde, wenn genug Zeit dafür ist, stets zurückkehren und die Herrschaft übernehmen. Es ist noch ein wenig zu früh für endgültige Aussagen, aber im Moment hat es den Anschein, als widerlege Aralkum diese schöne Vorstellung. Der salzige, staubige und oftmals giftige Seeboden sorgt dafür, dass die Bedingungen für neues Leben ausgesprochen hart sind. Ein Forscherteam der Universität Bielefeld hat das begrenzte pflanzliche Leben, das dort Wurzeln schlägt, untersucht. Zusammen mit anderen Experten gelangte man zu der Einschätzung, dass sich die Wüste nur begrünen lässt, wenn der Mensch eingreift und Arten anpflanzt, die nicht nur salzresistent sind, sondern auch die extremen Temperaturen und Winde auf dem ausgetrockneten Seeboden aushalten. Siebzig Prozent der Aralkum sind freilich Salzwüste. Sie mit Leben zu erfüllen wäre eine kostspielige, langwierige und vermutlich undankbare Aufgabe. Die Aralkum, so scheint es, führt uns vor Augen, dass die Natur es zumindest kurzfristig nicht schafft. Ein von uns Menschen verursachtes Problem lässt sich nur mit unserer Hilfe lösen, aber bislang übersteigt das offenbar unsere Fähigkeiten. Wir sind es gewohnt, natürliche Orte als Orte zu betrachten, die man schützen und hegen kann, aber die Geschichte des Aralsees verweist auf eine angsteinflößende Herausforderung: Es geht nicht mehr darum, Gebiete

auszuweisen, die bewahrt werden sollen, sondern wir müssen ganze Ökosysteme und Landschaften in riesigen Dimensionen neu aufbauen.

In der Zwischenzeit gibt die neue Wüste ihre Geheimnisse preis. Offenbar ist die Gegend nicht zum ersten Mal völlig ausgetrocknet. Auf dem alten Seegrund haben kasachische Jäger nämlich die Überreste einer mittelalterlichen Grabstätte gefunden mit menschlichen Knochen, Tongefäßen und Mühlsteinen. Auch Satellitenbilder zeigten den Verlauf mittelalterlicher Flüsse, die durch die Wüste mäanderten. Diese Erkenntnisse bestätigen eine lokale Legende, wonach der Aralsee einst Land gewesen ist. Die Folklore der Region hat seither eine Aktualisierung erfahren. Jetzt hoffen die Veteranen auf eine zweite Überschwemmung, auf eine neue Flut, die ihnen ihr Blaues Meer zurückgibt.

Der Nordfriedhof in Manila

14° 37' 53" nördlicher Breite; 120° 59' 20" östlicher Länge

Wer befindet sich weiter fernab, die Lebenden oder die Toten? Die meisten unserer Straßen, Gebäude, Städte und Nationen sind das Werk von Toten und tragen deren Namen. Die Lebenden stolzieren wie Geister durch die Königreiche der Verstorbenen. In einer Zeit, welche die Lebenden zu tatkräftigen Göttern verklärt, die alles, was sie anfassen, verändern und revolutionieren können, ist das eine durchaus unangenehme Situation. Gerade dieses Missverhältnis (und das damit verbundene Unbehagen) zwischen unserer Selbsteinschätzung und dem schleichenden Gefühl wässriger Substanzlosigkeit erklärt sehr gut unsere Schreckensfurcht vor den Toten. Wir verübeln den Toten die Macht, die sie über uns haben, ihre mühelose Fähigkeit, uns auf Schatten zu reduzieren.

Eine Möglichkeit, uns von diesem Grabesneid zu befreien, besteht darin, mit den Verstorbenen einen Kompromiss zu schließen. Wir hören auf damit, vor ihnen Angst zu haben, wenn sie uns Zugang zu ihren Ruhestätten gewähren. Die Lebenden können von einem solchen Ausgleich enorm profitieren, denn er könnte deutlich weniger Angst und deutlich mehr Wohnraum bedeuten. Und damit sind wir beim Nordfriedhof von Manila, der dicht bevölkerten Megacity und Hauptstadt der Philippinen. Der Nordfriedhof dort stellt eine neue Art von urbaner Umgebung dar, den «Lebensfriedhof», auf dem zwischen 3000 und 6000 Menschen im Wortsinne leben, und zwar häufig in ihren großen Familiengrabstätten und darum herum. Die hohen Mieten der Stadt machen den kostenlosen Raum des Friedhofs zu einer attraktiven Option für die Armen, aber hier geht es um mehr als nur Not und Elend. Diese Geschichte handelt auch von einer Neujustierung des räumlichen Verhältnisses, das die Menschen zu den Toten pflegen.

Mit dem Anwachsen der Weltbevölkerung und den zunehmenden Schwierigkeiten, auf dem Land seinen Lebensunterhalt zu verdienen, sind die Städte überall auf dem Globus größer und voller geworden. Angesichts steigender Nachfrage sind die Mietpreise für viele normale Menschen inzwischen oft unerschwinglich. Eine der Lösungen für dieses Problem ist das Leben auf dem Friedhof. In den USA oder in Europa ist es weniger sichtbar, aber es kommt vor. Ich hatte einen Kollegen, der jahrelang in einem Campingwagen auf einem Friedhof in Northumberland lebte. Wenn man den richtigen Platz findet, ist das einer der wenigen Orte, an denen man fast umsonst hausen kann. Doch haftete dieser Wohnform stets etwas Exzentrisches an.

Im fernen Osten dagegen findet man ganze Gemeinschaften, die auf Friedhöfen leben. Es gibt zahlreiche Berichte darüber aus Indien, Pakistan, Tschetschenien und jüngst auch aus dem Liba-

non, wo fast zweihundert Familien auf den al-Ghuraba-Friedhof in Tripolis gezogen sind. Wie die meisten Friedhofsbewohner sind sie bettelarm und können nirgendwo anders hin. Doch der bekannteste und sicherlich größte «Wohnfriedhof», die «Stadt der Toten» in Kairo, belegt, dass diese Orte weitaus mehr als nur Zufluchtsstätten der Verzweifelten sein können.

Mit der Zeit nämlich können dort florierende und vielfältige Ökonomien entstehen. Verstreut über die fünf Friedhöfe, aus denen die Stadt der Toten besteht, leben rund 50 000 Menschen in Grabstätten und eine weitere halbe Million in Behausungen, die sie zwischen den Gräbern errichtet haben. Würde es sich dabei lediglich um einen «Gottesacker» mit gewöhnlichen Grabsteinen handeln, wäre eine solche Gemeinschaft gar nicht entstanden. In Europa sind große Grabstätten eher die Ausnahme und den reichen Familiendynastien vorbehalten; wir anderen bekommen nach unserem Tod kaum mehr als einen Fußabstreifer. Doch ägyptische Friedhöfe waren niemals nur für die Toten gedacht. Traditionellerweise mussten die Trauernden – insbesondere die weiblichen Angehörigen – vierzig Tage bei den Verstorbenen verbringen. Und so wurde das Familiengrab als eine komplexe Anlage entworfen mit zusätzlichen Räumen und einem Innenhof. In Ägypten gelten Friedhöfe überdies seit jeher als Orte, an denen die Lebenden und die Toten zusammenkommen. Tatsächlich betrachtet man die Stadt der Toten eher als ganz normales Stadtviertel. Es verfügt über eigene Geschäfte, Schulen, eine Arztpraxis mit angeschlossener Geburtshilfe sowie über elektrischen Strom und fließend Wasser. Seit man in den 1950er Jahren damit begann, diesen Ort dauerhaft zu bewohnen, sind dort mehrere Generationen zur Welt gekommen, die oft zusammen mit ihren Eltern und Großeltern in der gleichen Grabstätte leben. Die italienische Anthropologin Anna Tozzi di Marco, die sich mit der Stadt der Toten beschäftigt und zu diesem Zweck dort auch einige Zeit zugebracht

hat, wendet sich vehement gegen die Vorstellung, sie sei ein Ort der Verzweiflung. Für sie ist es vielmehr ein Ort mit einer eigenen Klassenstruktur, eine Stadt innerhalb der Stadt, in der die Menschen mietfrei ihren Lebensunterhalt verdienen können.

Die Stadt der Toten in Kairo ist ein voll entwickelter innerstädtischer Stadtteil. Verglichen damit ist der Nordfriedhof in Manila kleiner und stärker spezialisiert. Auch er wurde erstmals in den 1950er Jahren besiedelt und bietet Unterkunft in Grabstätten, wenngleich die meisten nicht annähernd so opulent sind wie die in Kairo. Im Verlauf von sechzig Jahren ist er kräftig gewachsen und verfügt inzwischen über seine eigenen Viertel, von denen einige seit jeher genauso wohlhabend und garantiert sicherer als die Slums außerhalb waren. Der Nordfriedhof bietet darüber hinaus einige Annehmlichkeiten wie mehrere Mini-Märkte, ein Restaurant und Sportstätten. Strom zweigt man illegal von außerhalb des Friedhofs ab. Doch während die Stadt der Toten der ägyptischen Kultur zu entsprechen und aus ihr erwachsen zu sein scheint, ist der Nordfriedhof ein stärker in die Zukunft weisender, grenzüberschreitender Ort. Das katholische Manila verfügt nicht wie Kairo über die islamischen und vorislamischen Traditionen des ausgedehnten Trauerns «unter einem Dach», und insofern betrachten sich die Friedhofsbewohner hier als Regelverletzer und fehl am Platze. Sie müssen enorme Anstrengungen unternehmen, um sich im Alltagsleben auf dem Friedhof nützlich zu machen, indem sie sich um Familiengrabstätten kümmern, als Sargträger arbeiten oder Krypten abdichten. Am 1. und 2. November, den Tagen des Totengedenkens und der Totenverehrung, an denen viele Filipinos zu den Gräbern pilgern, räumen sie das Feld und leben vorübergehend anderswo. Die Friedhofsbewohner, die sich wie eine geschlossene Gemeinschaft von Wärtern verhalten, haben sich eine respektierte, aber auch etwas nervöse Beziehung zu den Lebenden wie den Toten erarbeitet.

Bobby Jimenez, der dort lebt, erklärte gegenüber einem Journalisten: «Gelegentlich wagen wir uns aus den Friedhofsmauern hinaus und wandern durch die Straßen, meistens aber bleiben wir hier drin.» Das prekäre Leben auf dem Nordfriedhof beschreibt er so: «Manchmal gibt es Polizeirazzien, deshalb ist es wichtig, dass wir die Erlaubnis der Familien haben, denen die Grabstätten gehören. Wenn man über ein Stück Papier verfügt oder gar über eine Urkunde der Familie, die bestätigt, dass man hier bleiben darf, dann ist alles in Ordnung.» Selbst jemand wie Clare Ventura, die auf dem Friedhof geboren wurde und selbst ihre drei Kinder innerhalb der Mauern großgezogen hat, sagt: «Ich musste mir erst mühsam beibringen, das Leben hier zu mögen. Immerhin habe ich die Möglichkeit, hier ein bisschen was zu verdienen. Man gewöhnt sich daran, und es ist um ein Vielfaches sicherer als an den meisten Orten draußen.» Andere Grabbewohner wie Boyet Zapata klagen freilich darüber, die ruhelosen Geister der frisch Verstorbenen würden in ihr Leben eingreifen und sich ihres Körpers bemächtigen.

Doch die Bewohner haben sich mit den Dahingegangenen verständigt, und zwar auf der Grundlage von gegenseitigem Respekt und Fürsorge: Sie kümmern sich um die letzten Ruhestätten der Toten, und im Gegenzug lassen die Geister der Verstorbenen sie, zumindest weitgehend, in Ruhe. In den letzten Jahren sind es denn auch weniger die Toten, die den Frieden der Bewohner auf dem Nordfriedhof stören, sondern der Zustrom von Obdachlosen, darunter auch Alkoholiker und Drogensüchtige. Diese Eindringlinge missbrauchen die Gräber, betteln Trauernde aggressiv um Geld an und stören Beerdigungen. Ihr Verhalten erschüttert die besondere Art von Geduld, die es braucht, um den Nordfriedhof zu einem Ort zu machen, der für Lebende wie für Tote gleichermaßen funktioniert. Dieser Zustrom der Unerwünschten hat überdies dazu geführt, dass die Behörden ernsthaft damit drohen,

das ganze Gelände zu räumen. Hinausgejagt zu werden in die feindliche Welt aber würde den Menschen dort schreckliches Unrecht antun, denn sie haben sich über Generationen um diesen Ort gekümmert, doch selbst wenn das geschieht, würden sie und andere mit Sicherheit schon bald wieder einen Weg zurück finden. Wenn die Mieten in der Stadt weiter so hoch und damit für viele Menschen unbezahlbar bleiben, bietet die Verständigung mit den Toten eine der wenigen Möglichkeiten, in der Stadt zu (über-)leben.

Die Verkehrsinsel

54° 58' 52" nördlicher Breite; 1° 36' 25" westlicher Länge

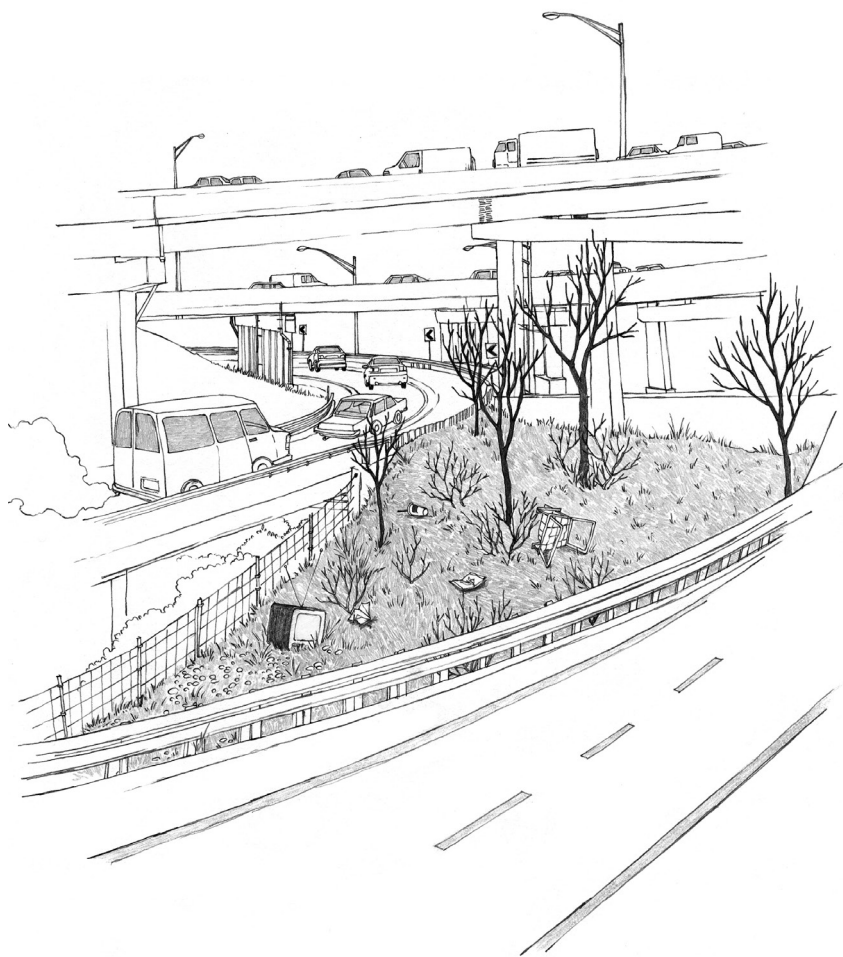
Ich starre auf ein dreieckiges Stück Land, das auf allen Seiten gesäumt ist von stählernen Leitplanken und regem Verkehr. Zwei Ecken sind mit Büschen und Bäumchen zugewachsen, aber sowohl die Mitte als auch das spitzeste Eck, das sich unter einer Überführung befindet, sind steinig und kahl. Diese unerreichbare Verkehrsinsel liegt auf meinem Fußweg zur Arbeit, der ungefähr fünf Minuten lang an einer innerstädtischen Schnellstraße entlangführt. Sie ist durch den Maschendraht hindurch zu erkennen, der die Schnellstraße einzäunt, ein halbgrünes Königreich, das auf keiner Karte verzeichnet ist. Es wirkt fast unberührt – zwei Flachbildschirme, Teppichenden und irgendeinen seltsamen Dreck in einem Plastiksack hat man auf meiner Seite des Zauns ins Gebüsch geworfen, aber auf der anderen Seite, nicht erreichbar, sehe ich nur junge Bäume und Schotter.

Solche Orte finden sich überall, sie gehören zur geographischen Routine von jedem. Man übersieht sie leicht, aber hat man einmal einen von ihnen bewusst wahrgenommen, können sie

eine eigenartige Faszination ausüben. Es ist, als würde man eine Landschaft sehen, die für alle anderen unsichtbar ist, ein geheimes und intimes Königreich, umgeben von lauter Menschen, die es nicht sehen. Die oben beschriebene Landschaft befindet sich in Newcastle im Norden von England, an einer 1,8 Kilometer langen Schnellstraße, der A167(M), die 1975 eröffnet wurde. Die A167(M) kann eine Herausforderung sein, selbst für diejenigen, die die Stadt kennen. Um die dreieckige Insel zwängen sich Autos aus langsamen Auffahrten in den dichten Verkehr, der hier mit bis zu 110 km/h unterwegs ist. Einige der einfädelnden Fahrzeuge müssen dann schon ein paar hundert Meter weiter über drei Spuren wechseln, um die Ausfahrt nicht zu verpassen. Es ist eine Landschaft verbissener Intensität. Hier bleibt keine Zeit, auf etwas anderes zu achten als darauf, dass man mit niemandem kollidiert und niemand mit einem zusammenstößt.

Das Dreieck ist ein Überbleibsel. Über die Straßen hat man nachgedacht, man hat sie sorgfältig geplant und begründet, aber diese Insel ist einfach passiert. Das gilt nicht für alle Grünflächen an Schnellstraßen: Die Verkehrskreisel sind genauso unzugänglich, aber sie wurden geplant und mit Sorgfalt bepflanzt, sie werden gemäht und dienen gelegentlich als Standorte für voluminöse Kunst im öffentlichen Raum. Das Besondere an Orten wie dem Dreieck ist, dass hier jeder erkennbare Wille fehlt, sie zu gestalten oder zu schaffen. Sie haben etwas Verlorenes an sich, aber auch etwas Unabhängiges, etwas Autonomes gegenüber dem motorisierten Ameisenhaufen, der die moderne Stadt ist.

Mein Dreieck taucht nicht in *Diversion* auf, der Zeitung, die Anfang der 1970er Jahre vom Stadtrat von Newcastle herausgegeben wurde, um die örtliche Bevölkerung für die Vorstellung zu gewinnen, dass ihr Viertel schon bald von Schnellstraßen durchzogen sein würde. Der Chefredakteur von *Diversion* war offenbar davon überzeugt, dass die Vorzüge mehrspuriger Schnellstraßen



in Innenstädten für sich sprachen. Die groben Strichzeichnungen von Hochstraßen, welche die Titelseiten des Blattes zieren, wirken gedruckt fast genauso unattraktiv wie in der Realität. Die Versuche der Zeitungsmacher, diesen verheerenden Eingriff abzumildern, hatten allenfalls Alibifunktion: «Tausend neue Bäume werden gepflanzt werden», dazu «22 500 Sträucher der verschiedensten Arten»; und aus der abgetragenen Erde werde man einen Skihang aufschütten. Letzteres Versprechen wurde übrigens wahr gemacht: Ein paar Jahre lang firmierte das, was heute als großer Hubbel in einem nahegelegenen Park übrig geblieben ist, auf Stadtplänen als Skihang. Er wurde allerdings nie für diese Zwecke genutzt, denn damals wie heute liegt in Newcastle eher selten Schnee.

Wie Luftaufnahmen aus den 1960er Jahren zeigen, befanden sich in dem Bereich des heutigen Dreiecks früher einmal ein Schulgelände und lange Reihen georgianischer Häuser. Beides, Schule wie Häuser, ist noch da, aber wie abgeschnitten und endet abrupt an dem auf zwei Ebenen verlaufenden Highway. Die Tatsache, dass der Übergang so gewaltsam und plötzlich erfolgte, erzeugte ein tiefes Verlustgefühl. Die Spaltung zwischen der Vergangenheit und der neuen Welt, die darüber gebaut wurde, ist nie verheilt. Sobald die Stadtautobahn fertig war, entstanden Gemeinschaftsprojekte – und heute Webseiten –, die Bilder, Karten und Erinnerungen an den Ort zusammentrugen, der so brutal beiseite geschoben worden war.

Die Unbenennbarkeit und der willkürliche Charakter moderner Überbleibsel wie des Dreiecks scheinen die alten Straßen zu verhöhnen, aber die Bedeutung dieser Reststücke ist grundsätzlich amorph, sie lassen sich immer wieder neu interpretieren. In einigen Städten ist es gerade schick, die zugänglichsten Varianten solcher Orte mit Namen zu versehen, im Kleinen dort etwas anzubauen oder sie halb zu bewohnen. Das gilt allerdings noch nicht

für Newcastle, eine Stadt, die gegenüber solch bohèmehaftem Gebaren immun ist. Die postindustrielle kreative Vorstellungskraft umkreist diese Fragmente; sie passen zur akademischen Faszination für das transgressive Dazwischensein. Dieser Modetrend hat bei postmodernen Geographen zu einer Unmenge an neuen Begriffen geführt: «tote Zone», «namenloser Raum», «leerer Raum», «Schwellenraum», «urbane Leerstelle», «Terrain vague», «gap-scape» (Lückenlandschaft), «drosscape» (Unratlandschaft).

Es gibt jedoch viel zu viele solcher Orte, als dass man sie alle mittels akademischem Jargon vereinnahmen könnte. Wenn ich über meine dreieckige Verkehrsinsel nachdenke, fällt mir eigentlich nur ein Text ein. J. G. Ballards Roman *Concrete Island* (dt. *Betoninsel*) handelt von einem Mann namens Robert Maitland, der sich nach einem Autounfall an so einem Ort ausgesetzt findet: «Er beschirmte seine Augen vor dem Sonnenlicht und sah, dass er auf einer kleinen Verkehrsinsel verunglückt war, dreieckig und vielleicht zweihundert Meter lang, die in dem Niemandsland zwischen drei zusammenlaufenden Autobahnen lag.»

Betoninsel ist Ballards Reise in die seelischen Verheerungen, die die heutige Landschaft anrichtet, und in die Möglichkeiten, die sie eröffnet. Dabei spielt es keine wirkliche Rolle, dass Maitlands Möchtegernretterin Jane Sheppard keinerlei Schwierigkeiten hat, davonzukraxeln. Maitland steckt fest, weil die Insel in ihm das immer verzweifeltere Verlangen weckt, der Ortlosigkeit einen Sinn zu geben. Er muss bleiben, um Rituale zu schaffen, der Insel einen Namen zu geben und über die verschiedenen Regionen seiner neuen Heimat zu deklamieren wie ein «Priester, der die Eucharistie seines eigenen Körpers vollzog». Schließlich verkündet er: «Ich bin die Insel.»

An anderer Stelle schrieb Ballard einmal: «Statt die Entfremdung zu fürchten, sollten die Menschen sie begrüßen. Sie kann der Zugang zu etwas Interessanterem sein.» Ich allerdings habe

sehr wohl Angst vor der Entfremdung, und das aus guten Gründen. Einer ist mein täglicher Weg an dieser Verkehrsinsel in Newcastle vorbei. Er sorgt für ein Trauma, das tiefer reicht als das vollkommen persönliche, welches in Ballards *Betoninsel* geschildert wird, denn dieser Ort hier wurde von so *vielen* Geschichten leer gefegt. Die abgeschnittenen Terrassen und Felder sehen aus, als seien sie gerade erst malträtiiert worden. Es ist eine verstümmelte Landschaft, ein Ort, bei dem man am liebsten wegschaut, der sich viel leichter ignorieren als würdigen lässt.

Könnte ich Anspruch auf diese Insel erheben, könnte ich inmitten des Getöses für dreißig Minuten zu einem Robinson Crusoe werden? Vielleicht ist das die einzige Möglichkeit, sie aus dem Kopf zu bekommen und dieser vermutlich ungesunden Obsession ein Ende zu machen. Und vielleicht ist ja etwas da, ein verborgenes Gebäude, eine Hütte, etwas, das aus der Vergangenheit übrig geblieben ist. Ein Abstecher dorthin ist also unbedingt notwendig, und ich habe einen relativ ruhigen Spätmittag für meine Pilgerreise gewählt, die einzige Zeit bei Tageslicht, zu der man sich durch den Verkehr schlängeln kann. Die Auffahrt ist nicht schlecht; und die Leitplanke vor der Insel ist an einer Stelle ein wenig verbogen, so dass man in Kniehöhe darüber hinwegsteigen kann. Doch sobald ich drüber und auf der Insel bin, fühle ich mich plötzlich völlig gehemmt. Es gibt hier eine Vielzahl junger Ahornbäume und Erlen und jede Menge Gebüsch, das sich selbst gesät hat. Während der Verkehr mich umströmt, versuche ich so zu tun, als hätte ich hier etwas zu tun, als wäre ich ein Vertreter der Stadt, der die Biodiversität überprüft, der etwas Sinnvolles tut. Schon bald aber merke ich: Es mag andere, einladendere Verkehrsinseln geben, die man erkunden kann, aber diese hier lässt sich vom Menschen nicht wieder in Besitz nehmen. Hier lässt sich keine Eucharistie vollziehen. Vielmehr verspüre ich das starke Verlangen, mich hinzulegen und aus dem Blickfeld zu verschwin-

den. Abgehalten werde ich allein durch das Wissen, dass ich dann sofort als abgelegte Leiche sichtbar werde. Nach fünf Minuten bin ich wieder sicher zurück auf dem Festland, innerlich brodelnd vor nervöser Energie. Ich bin zu dem Schluss gekommen, dass sich diese spezielle Insel nicht benennen oder erfassen und nicht einmal imaginär in Besitz nehmen lässt. Zumindest nicht von mir. Sie behält ihre Würde, während ich die meine irgendwie verloren habe. Es gibt unzählige andere solcher «gapsapes», wo ich vielleicht mehr Glück habe. Die Rekolonisierung der Stadt scheint noch immer eine notwendige Aufgabe zu sein, aber für den Moment will ich nur eines: weg hier. Ich schreite zielstrebig zurück in sichere Gefilde, kurz darauf bin ich weg von der Auffahrt, und schon geht mein Atem deutlich leichter.

Prypjat

51° 24' 20" nördlicher Breite; 30° 03' 25" östlicher Länge

Eine Kehrseite der Verstädterung ist die Vorstellung, dass die Natur eines Tages zurückkehren und der feindliche Beton der Stadt von Blumen übersät sein wird. Doch seit unsere Fähigkeit, den Planeten zu vergiften, zugenommen hat, krankt auch diese Traumlandschaft. Es stimmt: Die Natur ist zurückgekehrt und hat die ukrainische Stadt Prypjat wieder in Besitz genommen. Aber erklären lässt sich das vor allem mit den Strahlenwerten, die so hoch sind, dass alle Menschen evakuiert werden mussten.

Keine drei Kilometer von Prypjat entfernt steht das Atomkraftwerk Tschernobyl. Eines Tages Ende April 1986 verkündete der örtliche Rundfunksender: «Im Atomkraftwerk Tschernobyl ist es zu einem Zwischenfall gekommen. Einer der Kernreaktoren ist beschädigt. Die Betroffenen erhalten Hilfe, und die Regierung hat

eine Untersuchungskommission eingerichtet.» Noch am gleichen Tag wurde die gesamte Bevölkerung der Stadt, immerhin 45 000 Menschen, in eintausend Busse verfrachtet. Zeit, irgendetwas zusammenzupacken, hatten sie nicht. Die Kleider blieben in den Schränken, Spielsachen lagen in leeren Kinderwägen, Haustiere wurden zurückgelassen. Man sagte ihnen, sie würden lediglich für drei Tage weggebracht, doch sie kehrten nie zurück. Selbst die Panzer und Hubschrauber der hier stationierten Armeeeinheit ließ man liegen und stehen. Wie wir heute wissen, hätten die Bewohner von Prypjat schon viel früher weggebracht werden können und müssen. Der Block 4 des Reaktors war drei Tage zuvor explodiert, doch der Unfall wurde geheim gehalten. Die Stadt war dadurch tödlichen Strahlungsdosen ausgesetzt, was für diejenigen, die dort lebten, ebenso tragische Folgen haben sollte wie für nachfolgende Generationen.

Nach 1992 und dem Zusammenbruch der Sowjetunion wurde die Wachmannschaft beim havarierten Atomkraftwerk aufgelöst, und Prypjat fiel in die Hände von Plünderern, die selbst die Leitungen und das Linoleum aus den Häusern rissen. Doch während das menschliche Leben Prypjat verließ, kehrte die Natur in den folgenden Jahren zurück. Heute sind Straßen und Gebäude von den Wurzeln junger Bäume aufgerissen. Moose und Gräser bedecken den Asphalt und den bröckelnden Beton, und da die Kanalisation der Stadt verstopfte, werden nach jedem Frühlingsregen aus geteerten Flächen kleine Seen. Ein Rummelplatz samt Riesenrad, der eigentlich am 1. Mai 1986 eröffnet werden sollte, steht noch immer da und rostet inmitten von Unkraut vor sich hin.

Ein alter Traum ist zurück und gaukelt uns etwas vor. Im Jahr 1890 veröffentlichte William Morris seinen utopischen Roman *News from Nowhere* (dt. *Kunde von Nirgendwo*). Darin prophezeite er, die Londoner würden sich gegen die hässlichen Straßen wenden und «eine sehr schöne Gegend» schaffen, «jetzt, wo die

Bäume Zeit hatten, wieder zu wachsen, nachdem 1955 die Häuser alle abgetragen wurden». Das war eine einflussreiche Phantasievorstellung, und sie nährte sich von dem wachsenden Gefühl einer städtischen Malaise. Als die Welt sich mit immer größeren großstädtischen Agglomerationen überzog, wurde der Wunsch, die Natur möge Rache nehmen, immer aufregender und gefährlicher. Doch Morris, der anti-industrielle Prophet, hätte sich niemals vorstellen können, dass die Rache der Natur so aussehen würde. Denn allgemein geht man davon aus, dass Prypjat erst in gut neunhundert Jahren wieder gefahrlos bewohnt werden kann. Die Strahlenbelastung ist so hoch, dass selbst von Kurzbesuchen abgeraten wird, und die Sperrzone rund um den Ort, die offiziell als Zone der Entfremdung firmiert, umfasst 2600 Quadratkilometer – eine Fläche größer als Luxemburg. Die gefährlichsten Orte befinden sich in den Gebäuden, wo sich kontaminierter Staub und Schutt abgelagert haben. Die amerikanische Journalistin Jill Dougherty erinnert sich an eine Fahrt rund um Prypjat: «Es ist vollkommen still – das ist das gespenstischste Erlebnis, das ich je hatte.» Die Gehsteige «sind überwuchert von Moos und Gestrüpp», und «Häuser verrotten im wahrsten Sinne des Wortes ... Ich konnte hören, wie das Wasser durch die Decken tropfte.»

Als Prypjat errichtet wurde, war es eine sowjetische Modellstadt. Begonnen wurde mit dem Bau am 4. Februar 1970, und in atemberaubendem Tempo entstand eine Heimstatt für verschiedene sowjetische Nationalitäten. Die Straßennamen – es gab beispielsweise eine Straße der Enthusiasten und eine der Völkerfreundschaft – spiegelten die Vielfalt Prypjats wider. Es war eine helle Stadt mit breiten Straßen und modernen Wohnblöcken, die vielfach mit Keramikplatten verziert waren. Das Durchschnittsalter der Bewohner lag bei gerade einmal sechsundzwanzig Jahren, und alljährlich kamen mehr als tausend Kinder zur Welt. Ein ehe-

maliger Bewohner erinnert sich voller Stolz: «Nur in dieser Stadt konnte man eine wahre Parade von Kinderwagen sehen, wenn die Mütter und Väter am Abend mit ihren Kleinen unterwegs waren.»

Eine Zeitlang sah es so aus, als würde nichts den schlimmsten Atomunfall auf der Welt überleben. Unmittelbar nach dem Gau war alles davon betroffen, oft auf seltsame und grauenvolle Weise. Die Embryos von Tieren lösten sich auf, und die Schilddrüsen von Pferden zerfielen im Wortsinne. Ein großer Pinienwald, der dem Fallout ausgesetzt war, bekam den Namen «roter Wald», weil die Bäume die Farbe wechselten und abstarben. Heute freilich ist der Wald wieder grün. Viele Pflanzen passten sich der neuen Umgebung rasch an. Eine vergleichende Untersuchung von zwei Sojaanpflanzungen – eine fünf Kilometer, eine hundert Kilometer vom Reaktor entfernt – hat ergeben, dass Sojabohnen aus der erstgenannten Plantage hochgradig kontaminiert waren und nur halb so viel wogen, wie sie eigentlich sollten, dass sie aber auch eine molekulare Anpassung vollzogen hatten. So enthielten sie beispielsweise dreimal so viel von einem Enzym namens Cystein-Synthase, das gegen Umweltstress schützt, wie nicht betroffene Pflanzen.

Unterdessen wurden die Stadt und die Sperrzone ringsum von einer Vielzahl an Tieren besiedelt. Der Strahlenökologe Sergej Gashak beobachtet, «dass zahlreiche Vögel innerhalb des Sarkophags nisten», also der Betonhülle, die 1986 über den explodierten Reaktorblock gestülpt wurde. Im Epizentrum der Katastrophe hat er «Stare, Tauben, Schwalben, Rotschwänzchen entdeckt – ich sah Nester und fand Eier». Eine Artenzählung in der Sperrzone Mitte der 2000er Jahre ermittelte 280 Vogelarten und 66 Säugetierarten, darunter insgesamt 7000 Stück Schwarzwild, 600 Wölfe, 3000 Stück Rotwild, 1500 Biber, 1200 Füchse, 15 Luchse und Tausende von Elchen. Auch Spuren von Bären hat man entdeckt. Das ist in diesem Teil der Ukraine eine ziemliche Überraschung, denn Bären hat es hier seit vielen Jahren nicht mehr gegeben.

Mary Mycio, deren Buch *Wormwood Forest* eine spannende Naturgeschichte dieses Ortes bietet, ist der Ansicht: «Nach außen hin ist die Strahlung sehr gut für die Wildtiere» – und zwar aus einem ganz einfachen Grund: «Sie zwingt die Menschen, das verseuchte Gebiet zu verlassen.» Mit Blick auf die weitere Sperrzone spricht sie von einer «radioaktiven Wildnis, und die gedeiht prächtig».

Es wäre freilich sonderbar, wenn Prypjat und seine Umgebung nur für die Menschen schädlich wären. Man kann das Gebiet auch als eine Zone mutierender Natur betrachten. Mag sein, dass Flora und Fauna so aussehen, als würden sie «gedeihen», aber das tun sie nur durch eine grobe Zählung im Vergleich zu normalen Städten. Timothy Mousseau, Professor für Biologie an der University of South Carolina, der das Gebiet eingehend untersucht hat, räumt zwar ein: «Eine der großen Ironien dieser speziellen Tragödie besteht darin, dass es vielen Tieren beträchtlich besser geht, als wenn die Menschen da wären.» Gleichzeitig warnt er jedoch auch, daraus den falschen Schluss zu ziehen, sie würden nicht leiden. Tatsächlich zeigen Mousseaus Forschungen, dass die Reproduktionsraten bei lokalen Vögeln deutlich unter dem Durchschnitt liegen, und andere Studien belegen Hormonschäden bei Bäumen, die vielfach auf eigenartige und verbogene Art wachsen. Die Mutation der Wachstumsrezeptoren der Bäume bedeutet, dass sie, wie James Morris, ein Kollege von Mousseau, erläutert, «sich schrecklich schwer tun zu erkennen, wo oben ist». Andere Untersuchungen haben noch seltsamere Reaktionen beobachtet, etwa dass Würmer in Süßwasserseen von der asexuellen zur sexuellen Reproduktion übergegangen sind.

Es ist schwer zu sagen, ob diese Veränderungen Defekte oder Anpassungen oder beides sind, aber sie zeigen uns, dass wir es hier nicht mit einem paradiesischen Garten Eden zu tun haben. Als der damalige ukrainische Präsident Viktor Juschtschenko das Gebiet 2005 besuchte, brachte er den Gedanken eines Natur-

schutzgebiets ins Gespräch. Seither befassen sich die örtlichen Behörden mit der Idee eines Nationalparks Tschernobyl. Eigenartigerweise schlug der Präsident gleichzeitig vor, man könne hier künftig Atommüll lagern. Diese Idee wurde zwar schon bald wieder verworfen, aber sie zeigt doch deutlich, dass die Ukraine bemüht ist, die Speerzone irgendwie ökonomisch zu nutzen. All die «guten Nachrichten» über eine üppige Fauna und Flora sollen suggerieren, dass die Gegend sich erholt und dass tödliche Strahlung und Artenvielfalt sich wunderbar vertragen.

Den Traum von der Stadt, die an die Natur zurückgegeben wird, gibt es schon lange. Je mehr wir verstädtern und je mehr wir uns der Natur entfremden, desto stärker treibt uns diese Vorstellung um. Nicht selten empfinden wir eine eigenartige Freude, wenn wir sehen, dass Baumwurzeln Gehsteige und Gebäude aufbrechen. Genau das geschieht in Prypjat, aber so sollte der Traum nun auch wieder nicht aussehen. William Morris hoffte auf eine ausgewogene Beziehung zwischen Mensch und Natur. 1890 hätte das noch gelingen können, und vielleicht wird es eines Tages auch wieder möglich sein. Bis dahin freilich symbolisieren die zugewachsenen Straßen von Prypjat das Ende dieser Hoffnung. Wir Menschen sollten ursprünglich Teil dieser Geschichte sein: Wir sollten etwas zurückgewinnen, uns mit etwas vereinen, das wir verloren hatten. Die Zukunft, die Prypjat uns vor Augen führt, ist eine andere.

Der Berg Athos

40° 09' 32" nördlicher Breite; 24° 19' 42" östlicher Länge

Der Heilige Berg Athos ist eine fünfzig Kilometer lange Halbinsel, die wie ein Finger in die Ägäis hinausragt. An ihrer Küste befinden sich, steil aufragend und bewehrt, zwanzig griechisch-orthodoxe Klöster. Die meisten von ihnen wurden vor über tausend Jahren gegründet, und ihre dicken Verteidigungsmauern sowie die erhabenen Türme fungierten über die Jahrhunderte als Schutz vor Piraten. Zur Halbinsel gehören auch die mittelalterliche Stadt Karyes, das Dorf Dafni sowie zahlreiche Kirchen und antike Ruinen. Diese wilde und zerklüftete Landschaft ist nur per Schiff zu erreichen, und am südlichen Ende der Halbinsel ragen die Berge mehr als zweitausend Meter in die Höhe.

Für mich ist der Berg Athos nicht ab vom Schuss, aber möglicherweise für Sie. Denn der Athos ist das Extrembeispiel eines Ortes, der qua Exklusion definiert ist. Frauen haben keinen Zugang; selbst neugierige Touristinnen sollen mindestens fünfhundert Meter vom Ufer entfernt bleiben. Falls sie doch an Land gingen, hätten sie Haftstrafen zwischen zwei Monaten und einem Jahr zu gewärtigen. Doch nicht nur Frauen ist der Zutritt verboten, sondern auch weiblichen Haustieren. Eine der wenigen Ausnahmen sind Katzen, die den Mönchen nach eigenem Bekunden durch die göttliche Vorsehung der Heiligen Jungfrau «gegeben» wurden, um das Ungeziefer zu bekämpfen. Besuche der Mönchsrepublik sind nur erwachsenen Männern und «männlichen Jugendlichen in Begleitung ihrer Väter» erlaubt.

Die Sehnsucht nach allein Männern vorbehaltenen religiösen Orten mag anachronistisch erscheinen, doch die Geschichte des

Berg Athos zeigt, dass sie sich recht hartnäckig hält. Glaubt man der Legende, so wurde der Athos der Jungfrau Maria als heiliger Garten geschenkt. Als sie auf dem Weg waren, um Lazarus auf Zypern zu besuchen, wurden Maria und ihr Begleiter, der Evangelist Johannes, von einem Sturm überrascht und an der Ostküste der Halbinsel an Land gespült. Sie landeten in der Nähe eines heidnischen Tempels, der dem Apoll geweiht war. Heute befindet sich dort das Kloster Iviron. Wie es heißt, hätten die «heidnischen Götterbilder» die lokale Bevölkerung herbeigerufen, damit die Menschen Maria willkommen hießen, was sie auch taten, woraufhin sie ihre alten Sitten aufgaben und zum neuen Glauben konvertierten. Vor lauter Begeisterung über die Schönheit der Gegend betete Maria zu Gott, er möge sie ihr schenken. Und Gott sprach zu ihr: «Möge dieser Ort dir gehören, möge er dein Garten und dein Paradies sein, aber auch die Rettung, ein Hafen für diejenigen, die nach Erlösung streben.»

Der Berg Athos ist der Jungfrau Maria gewidmet, und der Großteil der zahlreichen Ikonen sind Darstellungen von ihr. Dennoch bleibt er ein männliches Heiligtum. Wird die Rechtmäßigkeit des Frauenverbots in Frage gestellt, so wird gerne darauf verwiesen, dass man die 335 Quadratkilometer als ein großes Kloster begreifen müsse. «Betrachtet man jedes der zwanzig Klöster auf dem Berg Athos als eine Einheit», so der österreichische Politiker und ehemalige Generalsekretär des Europarats Walter Schwimmer, der zu den säkularen Verteidigern des Heiligen Berges gehört, «dann ist die Verbannung von Frauen aus einem Männerkloster nichts Ungewöhnliches, sondern eine Regel, die gemeinhin akzeptiert wird.» Schwimmers Argumentation beruht auf der Tatsache (und macht darauf aufmerksam), dass die räumliche Exklusion noch immer eine weithin anerkannte Facette religiösen Lebens darstellt. Am stärksten davon betroffen sind nicht selten Nicht-Gläubige. Zwei der meistbesuchten Orte auf dieser Welt,

Mekka und das Zentrum von Medina, sind zugleich zwei der unzugänglichsten Orte: Nicht-Muslime haben keinen Zutritt. Auch Mormonen- und viele Hindu-Tempel sind Nicht-Gläubigen verschlossen, doch eine solche Fokussierung auf den Glauben ist eher die Ausnahme als die Regel. Üblicherweise ist es nicht der Glaube, der über den Zugang zu religiösen Orten entscheidet, sondern das Geschlecht. Mit Ausnahme einiger reformierter christlicher und jüdischer Religionsgemeinschaften zeigen die Weltreligionen eine tiefsitzende Angst vor Frauen. Bis vor nicht allzu langer Zeit war es Frauen verboten, den Altarbereich in einer katholischen Kirche zu betreten, und die muslimische und hinduistische Tradition der Parda sorgt dafür, dass Millionen von Frauen zu Hause sitzen oder durch einen «schützenden» Schleier auf die Welt blicken müssen. In einigen entlegeneren Hindu-Dörfern Nepals hält sich noch immer die Praxis des *chaupadi*. Diese Tradition schreibt vor, dass Frauen während der Menstruation das eigene Haus bis zu sieben Tage lang nicht betreten dürfen. Stattdessen müssen sie draußen leben und schlafen, entweder in Hütten, Höhlen oder im Freien.

Aus traditioneller religiöser Sicht ist die Tatsache, dass Männer und Frauen in Städten und Dörfern Seite an Seite leben, ein Quellendloser Probleme. Diese lassen sich nur dadurch lösen, dass man Rituale der Trennung choreographiert. Auf dem Berg Athos muss man sich darüber nicht den Kopf zerbrechen. Er ist ein utopischer Raum, in dem der Wunsch des zölibatären heiligen Mannes – ein Leben ohne Ablenkung und Versuchung führen zu können – endlich Wirklichkeit geworden ist. Er ist das Beste, was die Erde bis zum Tag des Jüngsten Gerichts zu bieten hat, an dem die Männer endlich ihre sterblichen Körper loswerden.

Von den berühmten «sechstausend Bärten» ist die Zahl der Mönche auf dem Athos auf nur noch zweitausend gesunken. Sie bilden eine selbstverwaltete Gemeinschaft, deren politische Auto-

nomie in der griechischen Verfassung festgeschrieben ist. Dort wird die Halbinsel Athos als «ein Selbstverwaltungsbezirk des griechischen Staates» bezeichnet, «dessen Souveränität über die Halbinsel unberührt bleibt». Der einzige Bischof mit Autorität über den Athos ist der Ökumenische Patriarch von Konstantinopel (das die übrige Welt als Istanbul kennt), wo Kaiser Konstantin IX. Monomachos 1046 den Ausschluss der Frauen vom Athos festlegte.

Das Frauenverbot auf dem Athos hat eine eigene rechtliche Bezeichnung, nämlich Abaton. Als Gesetz kann es, nach seinen eigenen Maßstäben, als Erfolg gelten. Trotz seiner langen Geschichte und der berühmten Schönheit der Gegend ist die Zahl der Frauen, die bekanntermaßen den Athos betraten, sehr klein. Helena von Bulgarien kam hierher, um der Pest im 14. Jahrhundert zu entkommen, aber sie zählt eigentlich nicht, denn ihre Füße berührten niemals den heiligen Boden. Aus Achtung vor den lokalen Sitten wurde sie während ihres gesamten Aufenthalts in einer Sänfte durch die Gegend getragen. Mehr Stehvermögen bewies Maryse Choisy, eine französische Psychoanalytikerin, die einmal bei Freud in Behandlung gewesen war und beschlossen hatte, der Mönchsrepublik einen Besuch abzustatten. Sie klebte sich einen falschen Schnurrbart an und verkleidete sich als männlicher Bediensteter. Sie behauptete überdies, sie habe sich einer beidseitigen vollständigen Brustamputation unterzogen, weshalb sie sich als «Amazone» bezeichnete. Der Einsatz jedenfalls zahlte sich aus, denn sie blieb einen Monat auf dem Athos. In ihrem 1929 erschienenen Buch *Un mois chez les Hommes* (Ein Monat bei den Männern) hat Choisy die folgende interessante Erklärung eines Mönchs vom Kloster Vatopedi zum Verbot von Hennen festgehalten, die als weibliche Tiere draußen bleiben müssen: «Wir müssen irgendwo die Grenze ziehen. Sobald wir eine Henne besitzen, würden einige Brüder dafür plädieren, dass wir auch eine

Katze, ein Mutterschaf (ein sehr nützliches Tier) oder gar eine Eselin akzeptieren sollten. Und von da ist es nur noch ein kurzer Schritt bis zur Frau.» Die Liste der verbotenen Tiere lässt jedenfalls vermuten, dass die Zulassung von Katzen ein noch relativ junges Zugeständnis ist. Empört über die Frauenfeindlichkeit, der sie begegnet, hat Choisy eine wahre Freude daran, den Heiligen Berg bloßzustellen, indem sie die Mönche als faul, begriffsstutzig und verzehrt von homoerotischem Begehren schildert. Ihr Bericht ist voller Spott und Anzüglichkeiten, und vor allem die Ausführungen zu sexuellen Dingen wurden von einigen als rachsüchtige Erfindungen abgetan. Monogeschlechtliche Gemeinschaften eignen sich natürlich wunderbar für solcherlei Gespött. Aber diese anzügliche Neugier verweist auf ein tatsächliches Paradoxon: Mag das Sexuelle an solchen Orten auch abgelehnt werden, so ist es doch ihr Leitprinzip und daher ihre Obsession.

Der Berg Athos wird vermutlich immer wieder von weiblichen Eindringlingen heimgesucht werden. Doch ihren geschlechtsspezifischen Territorialanspruch ziehen die Mönche deshalb keineswegs in Zweifel, im Gegenteil, das Eindringen und das Lächerlichmachen scheinen sie eher noch zu bestärken in ihrem Glauben, an diesem Ort ein heiliges Erbe zu verteidigen. Das Abaton ist nur einer von vielen Aspekten, bei denen der Berg Athos stolz darauf ist, nicht mit der modernen Welt Schritt zu halten. Fremde Besucher werden nur geduldet. Für Nicht-Orthodoxe geben die Mönche nur zehn Genehmigungen pro Tag aus, während es für «Griechen und Orthodoxe» bis zu einhundert sind. Wenn Besucher auf dem Athos an Land gehen, betreten sie im Wortsinne vergangene Zeiten. Zwar übernahm die Griechisch-Orthodoxe Kirche 1924 den Gregorianischen Kalender, nicht aber der Berg Athos. Hier folgen die Mönche nach wie vor dem aus der Antike stammenden Julianischen Kalender (wie das auch einige «altkalendarische» Sekten in Griechenland, Rumänien, Bulgarien und den USA tun).

Infolgedessen hinkt der Athos dem Rest der Welt um dreizehn Tage hinterher.

Das hartnäckige Festhalten an archaischen Verhaltensweisen und die Schönheit der Landschaft wecken bei vielen Menschen so etwas wie Beschützerinstinkte, etwa bei Prinz Charles, der zu den regelmäßigen Besuchern gehört. Doch die Spitzfindigkeit, mit der man das Abaton bis heute rechtfertigt, hat auch etwas beinahe Perfides an sich. Seine Verteidiger befleißigen sich heute der Rede von der Achtung kultureller Differenz. So behauptet Walter Schwimmer: «Wer ein Ende des Frauenverbots auf dem Berg Athos fordert, dem fehlt es schlicht an Respekt vor der Lebensweise, für die sich die Mönche auf dem Athos entschieden haben.» Und schiebt eine offenkundig rhetorische Frage hinterher: «Kann solch fehlender Respekt vor den anderen, der ihre Menschenwürde verletzt, die Grundlage eines ‹Menschenrechts› sein?» Das ist denn doch eine recht fragwürdige Argumentation, die es einem schwer macht, sich für den Athos zu erwärmen. So gesehen nämlich könnte man jedes Menschenrecht allein deshalb leugnen, weil es sich auf die Entscheidungen von jemand anderem auswirkt. Die Verteidigungsstrategie nach dem Motto «respektiere meine Entscheidung, andere zu diskriminieren» erinnert uns freilich auch daran: Betrachtet man die vielfältigen Beispiele religiös bedingter «frauenfreier» Orte auf dieser Welt, so erscheint der Heilige Berg eher als Extrembeispiel einer allgemeinen Entwicklung denn als liebenswerte Ausnahme.

Baarle-Nassau und Baarle-Hertog

51° 26' 20" nördlicher Breite; 4° 55' 56" östlicher Länge

Mein persönliches Verhältnis zu Grenzen ist offen gestanden nicht ganz ungetrübt. Sie machen mir Angst und sie gehen mir auf die Nerven. Immer und immer wieder bin ich durchsucht, schikaniert und aufgehalten worden, nur weil ich es gewagt habe, ein paar Meter Land zu überschreiten. Grenzen sind bürokratische Verwerfungslinien, herrisch und unfreundlich. Kein Wunder also, dass viele sich auf eine Welt ohne Grenzen freuen. Akademische Geographen kritisieren sie gerne und oft als feindliche Akte der Exklusion. Und doch: Wohin könnten wir in einer grenzenlosen Welt fliehen? Wohin lohnte es sich zu gehen?

Die Möglichkeit neuer souveräner Orte hängt von der Errichtung neuer Grenzen ab, wirft jedoch auch Fragen zu deren Sinn und Folgen auf. Das gilt sowohl für die erst im Keim angelegten ethnischen Nationen dieser Welt (das Vereinigte Königreich der Lunda Chokwe; Gagausien) als auch für individualistische Autonomiebestrebungen (Sealand). Die Schwierigkeiten und Segnungen von Trennungslinien lassen sich auch am Schicksal nationaler Enklaven beobachten, von denen einige unter einem Grenzexzess leiden (Chitmahals), während andere dies gerade zu genießen scheinen (Baarle-Nassau und Baarle-Hertog). Denn Grenzen sind weit mehr als nur Ausschlusslinien – ihr Überfluss steht für ganz unterschiedliche politische und kulturelle Entscheidungen von Menschen. Das Paradoxe an Grenzen ist, dass sie die Bewegungsfreiheit einschränken, zugleich aber eine Welt der Wahlmöglichkeit und der Chancen suggerieren.

Bei allen Mängeln und negativen Folgen hat die Art und

Weise, wie Grenzen sich über Territorium schlängeln, hat ihre Macht, der stummen Erde Ideen und Macht aufzuzwingen, etwas Aufregendes. Vielleicht meinte Frank Jacobs (der in der *New York Times* eine hübsche Kolumne mit dem Titel «Borderlines» verantwortet) genau das, als er davon sprach, ihn beschleiche angesichts des Verschwindens von Grenzen ein Gefühl des Verlusts. Jacobs nennt dieses Phänomen «Phantomgrenzentraurigkeit» und beschreibt es als «zarten Anfall von Schmerz angesichts der Überzeugung, dass die Welt mit jeder Grenze weniger auch ein Stück weniger besonders wird». In einem Zeitalter, in dem wir fortwährend dazu gedrängt werden, Hindernisse und Schranken, die uns trennen, niederzureißen, ist das ein gefährlicher Gedanke. Doch Jacobs' exzentrische Nostalgie wirkt seltsam menschlich, denn sie erkennt etwas an, was selten Anerkennung findet: dass Menschen gerne Grenzen ziehen, dass diese Linien sie nicht nur frustrieren, sondern auch in Erregung versetzen und inspirieren.

Baarle-Nassau und Baarle-Hertog sind zwei Dörfer, die in- und nebeneinander liegen. So verteilen sich zweiundzwanzig Stückchen Belgien (Baarle-Hertog, 2306 Einwohner) auf eigenartige Weise in und um die niederländische Stadt Baarle-Nassau (6668 Einwohner), und acht Teile von Baarle-Nassau wiederum liegen innerhalb dieser belgischen Fragmente. Einige bilden große Blöcke, andere hingegen erinnern an spindeldünne Kreaturen, die lange, gekrümmte Fühler ausstrecken. Die größte Enklave in Baarle umfasst 1,54 Quadratkilometer, die kleinste – ein leeres Feld – 2632 Quadratmeter. Von den weltweit 260 Enklaven liegen rund zwölf Prozent in und um Baarle.

Die verwirrende Fülle an Grenzen hat zur Folge, dass Besucher, die in Baarle herumspazieren, nie sicher sein können, in welchem Land sie sich gerade befinden. Eigentlich müsste man also davon ausgehen, dass diese beiden Orte sich den gleichen Raum teilen. Das war jedenfalls meine Erfahrung, als ich an ei-

nem verregneten Septembertag nach Baarle fuhr, auch wenn ich mich bei meinem Besuch am fraktalen Stadtplan der Gemeinden orientierte. Einige Grenzen sind mit weißen Kreuzen auf dem Asphalt gekennzeichnet, aber insgesamt sind es natürlich viel zu viele, als dass man sie alle markieren könnte. Auf einem 160 Meter langen Stück der Kapelstraat, wo Besucher eine große belgische Enklave verlassen, aber gleich darauf die Grenzen zweier nahegelegener rechteckiger Stückchen Belgien passieren, konnte ich binnen weniger als einer Minute fünf nationale Grenzen überschreiten.

Baarle ist ein freundlicher, alltäglicher Ort, und die Bewohner sind in unaufgeregter Weise stolz, das weltweit einzige bedeutsame Überbleibsel mittelalterlicher Grenzprobleme zu sein. Fast überall sonst wurden die Grenzen begradigt und vernünftig gezogen, Anomalien hat man geregelt und vergessen. Die Ursprünge des Durcheinanders von Baarle liegen in einer Zeit, als überall in Europa infolge der Komplexität und Fluidität lokaler Adelsbesitzungen und Territorialansprüche Enklaven entstanden. Eine nicht gerade wohlwollende Beschreibung des französischen Gebiets von Lothringen aus dem 18. Jahrhundert bezeichnet es als «gemischt, durchkreuzt und voller fremder Territorien und Enklaven, die mit voller Souveränität den Fürsten und Staaten Deutschlands gehören». Aus diesem Grund war die vormoderne Welt übersät mit Grenzen. Wie dieses Zitat aber auch zeigt, galten Enklaven im 18. Jahrhundert als Problem. Mittels Grenzverträgen und altmodischer Eroberung versuchte Frankreich, viele von ihnen abzuschaffen. Die rationale Welt der Aufklärung wollte die finstere und unbändige Welt der Enklaven wegwischen. Aus dieser Zeit rührt die Auffassung, die wir bis heute von ihnen haben, dass sie nämlich Kuriositäten sind, die in gewisser Weise die Logik des Nationalstaats demonstrieren, sich ihr zugleich aber entziehen.

Dass Baarle überlebte, war vor allem Glück. Nach einer einge-

henden Überprüfung sämtlicher Ehen, Scheidungen, Konkordatsvereinbarungen und Gebietsansprüche, die im Zusammenhang mit den Enklaven von Baarle stehen, zuckte Professor Brendan Whyte, *der* Experte auf diesem Gebiet, einfach nur mit den Schultern. Baarles «Integration ins napoleonische Frankreich», so erklärt er uns, «hätte leicht zu einer Rationalisierung der Enklaven in Baarle führen können, wie das bei den meisten Enklaven an den nördlichen und östlichen Grenzen Frankreichs der Fall war», aber «aus irgendeinem Grund» ist das nicht geschehen.

Baarle ist eine Ausnahme, es war nie wichtig oder lästig genug, um es bei irgendjemandem ganz nach oben auf die Agenda zu schaffen. Baarle hat überlebt, und so dient es uns heute als lebendiges Laboratorium mittelalterlicher Mikrogrenzen. 1959 stellte der belgische Viehhändler Sooy van den Eynde den Anspruch der niederländischen Stadt Baarle-Nassau auf das, was in seinen Augen historisches belgisches Gebiet war, in Frage. Sein Fall ging bis zum Internationalen Gerichtshof in Den Haag, der zu seinen Gunsten entschied. Daraufhin wurde eine neue, rund zwölf Hektar große belgische Enklave eingerichtet. 1995 verkündete eine Grenzkommision nach fünfzehn Jahren Arbeit, die Grenzen von Baarle seien nun bekannt und festgelegt. Doch die Logik der Fragmentierung lässt sich nicht so leicht bändigen.

In Baarle hat der Anreiz, neue Möglichkeiten zu finden, mit denen sich eine ohnehin bereits komplizierte Lage noch weiter verkomplizieren lässt, eine Belebung erfahren. Diese Dynamik führt auch zu dem beharrlichen Wunsch, die Grenzlinie festzulegen und zu reduzieren. Wie viele Zentimeter breit ist sie? Wo passt sie hindurch? In Baarle war es Sitte, dass ein Grundstück zu dem Land gehört, in dem die Haustür liegt. Was aber, wenn die Grenze genau durch die Tür verläuft? In diesem Fall kam man zu dem unbefriedigenden Ergebnis, dass die beiden Teile des Gebäudes zu verschiedenen Ländern gehören. Diese potenziell heikle Situation

dauerte in Baarle freilich in der Regel nicht lange, denn es gab da noch eine andere lokale Sitte, nämlich dass man an das Land Steuern entrichtet, in dem sich die Haustür befindet. Das hatte natürlich zur Folge, dass Bewohner, die an den zahlreichen Grenzlinien in Baarle lebten, ihre Haustüren ein Stück verschoben, und zwar in das Land, in dem die Steuerlast geringer war.

Das Türenverrücken ist in den letzten Jahren ein wenig aus der Mode gekommen, aber die Erinnerung daran ist noch immer höchst lebendig, zusammen mit einer Vielzahl an Grenzmarkierungen, zu denen auch die sehr hilfreiche lokale Angewohnheit gehört, auf den Schildern mit der Hausnummer die jeweilige Landesflagge zu platzieren. Die beiden Gemeinderäte sind übereinstimmend der Ansicht, die Fülle an Enklaven in Baarle biete die beste Möglichkeit, um Touristen anzulocken. Sie bemühen sich sogar gemeinsam darum, dass die beiden Städte als UNESCO-Weltkulturerbe anerkannt werden. Das ist ohne Zweifel ein zu begrüßendes Ansinnen, aber ich bin nicht sicher, ob Baarle jemals viele Touristen anziehen wird, denn abgesehen von den kuriosen Grenzen gibt es hier nicht viel zu sehen. «Sie sind Tourist?», rief eine Verkäuferin leicht erschrocken aus, als ich ihr erklärte, warum ich hergekommen war. Doch die Freude, die die Menschen in Baarle aus den Grenzen beziehen, ist unübersehbar; sie brauchen gar keine Touristen, um daran erinnert zu werden, dass sie in einer kartographischen Legende leben.

Baarle ist so etwas wie ein «best case scenario» für andere, weniger glückliche Grenzstreitorte. Es zeigt, dass Menschen mit Hilfe von Grenzen ein positives Identitätsgefühl aufbauen können, ohne damit gleichzeitig anderen Menschen das Leben zu vergällen. In einem Interview verkündete Jan Hendriks, der ehemalige Bürgermeister von Baarle-Nassau, vor ein paar Jahren stolz: «Unsere Bürger verkehren mit den Bürgern von Baarle-Hertog, unseren belgischen Nachbarn, aber nicht auf normale Weise.»

Sein Amtskollege in Baarle-Hertog, Jan van Leuven, verwies vor allem auf eines: «Mein Kopf ist, glaube ich, ein wenig niederländisch, doch mein Herz ist flämisch. Niederländer sind im Allgemeinen rationaler. Sie denken. Sie richten ihren Blick gen Norden. Wir Flamen denken auch, aber wir sind emotionaler. Wir sprechen die gleiche Sprache, aber die Wörter haben unterschiedliche Bedeutungen.»

Über solcherart Verallgemeinerungen kann man leicht die Nase rümpfen, nicht zuletzt, weil die Grenzen von Baarle auch deshalb harmlos geworden sind, weil sowohl Belgien als auch die Niederlande der Europäischen Union angehören. Als Frank Jacobs in der *New York Times* sein Loblied auf die Grenzen anstimmte, bekam er von einigen Lesern strenge Post. Ob er denn nicht wisse, dass «Grenzen etwas für Kleingeister sind, die aus Angst und Unwissen Kapital schlagen und versuchen, einer menschlichen Spezies, die keine Grenzen kennt, solche zu setzen»? Habe er denn nicht begriffen, so schrieb ein selbsternannter «professioneller Geographieexperte», was «Geographieexperten» herausgefunden hätten, dass nämlich Grenzen nichts anderes seien als «altmodischer Kolonialismus»?

Zum Glück nicht. Natürlich sind Enklaven in einigen Teilen der Welt ein gravierendes Problem. Tatsächlich erlebten sie in einem kuriosen Rückfall ins Mittelalter in den 1990er Jahren eine Renaissance, als die UdSSR zerfiel und rund zwanzig neue Enklaven entstanden. Und es könnten noch mehr werden. Die Wahrscheinlichkeit einer Welt ohne Grenzen ist nicht besonders hoch, und wenn wir uns eine solche Welt vorstellen – eine Utopie der Gleichförmigkeit, aus der es kein Entrinnen gibt –, überkommt uns vielleicht der Gedanke, ob es sich wirklich um ein erstrebenswertes Ziel handelt. Baarle zeigt, dass die Errichtung von Orten und die Errichtung von Grenzen eng miteinander verwoben sind. Es liefert uns zudem ein Beispiel für das Vergnügen, das man an

Grenzen haben kann, und das hat viel mit der Intimität, der Kleindimensioniertheit dieser territorialen Anomalie zu tun. Solch intime Kartographien sind beileibe keine kuriosen Anachronismen. Sie führen uns vielmehr vor Augen, wie sich in einer topophoben Welt die Begeisterung für Grenzen wiederentdecken und humanisieren lässt.

«The World»

Wann wird ein Schiff so groß, dass es nicht mehr nur ein Beförderungsmittel, sondern ein richtiger Ort ist? «The World» ist ein riesiges privates Kreuzfahrtschiff, das seit 2002 durch die Welt gondelt und für seine Bewohner zu einem Zuhause fern der Heimat geworden ist. Es ist zudem eine schwimmende *gated community*, eine Enklave des Reichtums. Vielleicht ist es aber auch ein exklusives Rettungsboot, voller Menschen, die auf der Flucht vor uns übrigen Menschen sind.

Zuhause habe ich ein paar Minuten Super-8-Film, in denen ich im Alter von drei Jahren mit blütenweißem Hemd, Krawatte und fescher kariert Hose auf dem Oberdeck der SS «Chusan» zu sehen bin. Das war 1967, und meine Familie war via Panamakanal auf dem Weg nach Kanada. Die «Chusan» wurde 1973 verschrottet; sie war einer der letzten Ozeandampfer alten Stils, und ein gutes Jahrzehnt lang sah es so aus, als würde die Seereise vollständig durch das Fliegen ersetzt. Doch die Menschen lieben Schiffe. In den letzten dreißig Jahren hat der Kreuzfahrturlaub einen unglaublichen Aufschwung erlebt, die Menschen sind auf immer größeren Schiffen unterwegs, das größte bietet im Moment Platz für über sechstausend Passagiere. «The World» kann da nicht mithalten, dafür gibt es einmalige andere Annehmlichkeiten. Seine «130 Familien» besitzen jeweils ein eigenes Appar-

tement, ihnen zusammen gehört das Schiff. Kurzurlaub an Bord ist möglich, aber das eigentlich Interessante an dem Schiff ist, dass man mit ihm «die Welt bereisen kann, ohne wegzufahren». Die Idee, dass die Bewohner das Schiff besitzen und kontrollieren, wird noch dadurch verstärkt, dass die Reiseroute «gemeinschaftlich» festgelegt wird.

«The World» ist ein kostspieliges Vergnügen. Die Preise für ein Appartement liegen zwischen zwei und sieben Millionen US-Dollar. Hinzu kommen die jährliche Unterhaltsgebühr, die sechs Prozent des Kaufpreises beträgt, sowie die Ausgaben an Bord. Die Identität der Besitzer wird sorgfältig geheim gehalten, auch wenn wir wissen, dass die australische Milliardärin Gina Rinehart, deren Vater in Wittenoom nach Asbest suchte und fündig wurde, einen Teil ihrer «Auszeit» auf dem Schiff verbringt.

«The World» fährt in privatem und isoliertem Prunk durch die Welt. Es ist das ultimative Abenteuer und zugleich die ultimativ sichere Gemeinschaft und dient damit den beiden scheinbar unvereinbaren Wünschen der Ultra-Reichen: in wohlbehüteter Abgeschildtheit zu leben und ausgiebig das Beste zu genießen, was die Erde zu bieten hat. «The World» löst diesen scheinbaren Widerspruch auf. Die Werbebroschüre verspricht «ein Leben in Spontaneität. Ein berückendes und faszinierendes Leben. Ein leidenschaftliches und abenteuerliches Leben.» «The World» ist Destillat und Vollendung der Kunst, reich zu sein.

Und es scheint zu funktionieren. «Zum ersten Mal habe ich privilegierte Menschen erkennbar glücklich erlebt», berichtet ein französischer Journalist nach einem kurzen Aufenthalt an Bord. Andere Reaktionen auf das gleiche Spektakel fielen erwartungsgemäß kritischer aus. «The World» passt einfach zu gut zu Robert Franks Vorstellung von «Richistan», einem Etikett, das die exzentrischen Eskapaden der Superreichen ironisch auf den Punkt bringt, zugleich aber auch auf etwas viel Wichtigeres verweist,

nämlich deren zunehmende geographische Segregation. Die Soziologen Rowland Atkinson und Sarah Blandy bezeichnen «The World» als «sezessionistischen Wohlstand». Sie sehen das Ganze im Rahmen eines ganzen Spektrums ökonomischer Enklavenbildung, das von kleinen Dingen wie etwa einem SUV von Buick namens «Enclave» bis zur zunehmenden Nutzung von Privatjets und den «mobilen Häusern» reicht, die von Boeing gebaut werden. In den Augen vieler steht die Selbstisolation der Reichen sinnbildlich für alles, was in unserem Zeitalter der öffentlichen Vernachlässigung und des privaten Reichtums schief läuft. Schon kurz nach dem Stapellauf wurde «The World» wegen seiner Exklusivität kritisiert. Eine britische Reporterin, die verdeckt recherchierte, behauptete, das Schiff sei von einer «tiefen Finsternis durchzogen. Die Atmosphäre erinnert an eine Beerdigung; im Vergleich dazu ist an einem Badeort selbst in der absoluten Nebensaison mehr geboten.» Bewohner beschwerten sich bei ihr bitterlich über das urlaubende Gesindel an Bord: «Wie würde es Ihnen gehen, wenn Sie Millionen für ein Appartement ausgeben und Leute für ein paar Hundert Pfund Zugang zu den gleichen Einrichtungen haben wie Sie?» Viele dieser Klagen stammen aus der kurzen Zeit, bevor die Bewohner rebellierten und das Schiff dann 2003 vollständig übernahmen.

Der Aufstieg von «Richistan» mag auf eine drohende gesellschaftliche Katastrophe schließen lassen, aber trotzdem sollte man die Pionierleistung von «The World» anerkennen. Eine der originelleren Einschätzungen stammt von Besuchern vom Seastading Institute, der in San Francisco ansässigen Forschungsgruppe, die sich für schwimmende Städte stark macht und die auch von → Sealand ganz begeistert war. In ihren Augen kommt «The World» eine Vorreiterrolle zu, und sie wollen unbedingt aus den Fehlern dieses Pioniers lernen. Ihr Fazit lautet kurz und knapp: «wunderbar, inspirierend, elegant und verschwenderisch». Be-

sonders irritiert hat die Forscher, wieviel Platz an Bord nicht wirklich gut genutzt wurde: «Unmittelbar neben dem Tennisplatz auf dem Oberdeck stapelten sich haufenweise Vorräte. Es gibt fünf oder sechs Restaurants, aber nur zwei sind jeweils gleichzeitig geöffnet, denn die Nachfrage war einfach zu gering.» Es hat den Anschein, als würde diese «schwimmende Stadt» in einer bescheideneren Ausführung besser funktionieren. Der geringe Belegungsgrad des Schiffes, so die Forscher weiter, störe die Bewohner zwar nicht, aber er lege doch nahe, dass künftige Projekte darauf achten müssten, nicht dem Kreuzfahrtsklischee «je größer, desto besser» zu erliegen.

Um noch einmal auf den Tennisplatz zurückzukommen: «The World» ist das einzige Schiff mit einem Court in regulärer Größe, und mit dieser Besonderheit wird auch kräftig geworben. Doch sie zeigt auch die Vergeblichkeit des Bemühens, aus Schiffen reale Orte zu machen. Denn auf dem Festland ist ein solcher Tennisplatz nun wahrlich keine großartige Sache. Nur dort, wo man sich grundsätzlich beengt fühlt, wird er zu einem Luxus, und das gilt für zahlreiche Einrichtungen an Bord. Die Restaurants, das Theater und der Spa-Bereich werden allein dadurch zu etwas Besonderem und Glamourösem, weil man auf See festsitzt, doch das Tennisspielen wird dadurch nicht toller und die Mahlzeiten schmecken deshalb nicht besser. Das Bemühen, das, was eine Woche lang Spaß machen würde, in einen Lebensstil zu verwandeln, könnte sich als Fehleinschätzung erweisen. Die einzigen anderen Menschen, die lange Zeiträume unterwegs verbringen, sind die, die keine andere Wahl haben: Flüchtlinge, Handelsvertreter, Seeleute. Beengte und oftmals unbequeme Lebensbedingungen sind die unvermeidliche Folge eines Lebens «in Bewegung». «The World» ist ein richtungsweisendes Zuhause, aber es kann niemals ein reales sein.

Es erscheint eher unwahrscheinlich, dass das, was im Grunde immer eine Fortbewegungsart bleibt, jemals ein Gemeinschaftsge-

fühl entwickelt. Man könnte einwenden, dass die ultrareichen Mobilen an so etwas wie Gemeinschaft ohnehin nicht interessiert seien, was sich schon daran zeige, dass sie besonders gerne hohe Mauern zwischen sich und uns hochziehen und in fetten SUVs durch die Gegend fahren. Allerdings sollten sie durchaus ein Interesse daran haben, denn die Alternative ist ein ungebundenes Dasein ohne authentische Geschichten und Beziehungen. Dass einem das Leben auf einem Schiff mit schaukelnden Lüstern und Tennisplätzen so etwas wie einen Kick verschaffen kann, liegt auf der Hand. Doch solche Kähne können einem allenfalls transitorische und bemühte Scheinbilder dessen bieten, was ganz gewöhnliche Orte mühelos schaffen.

Parkdeck am Flughafen von Los Angeles

33° 56' 08" nördlicher Breite; 118° 22' 31" westlicher Länge

Es gab einmal eine Zeit, da waren Verkehr und Ziel ganz unterschiedliche Dinge: Ersterer diente dazu, um an Letzteres zu gelangen. Doch wir haben uns in die Mobilität verliebt, und heute ist oft nicht ganz klar, ob der Verkehr dem Ort dient oder umgekehrt. Die Prophezeiung des britischen Schriftstellers J. G. Ballard von 1997, wonach «der Flughafen die wahre Stadt des 21. Jahrhunderts sein wird», bewahrheitet sich bereits. Man kann in zunehmendem Maße davon sprechen, dass Verkehrsnetze durch Orte gefüttert werden. Das klassische Beispiel ist das Gewuchere entlang der Straßen, all diese Nicht-Orte, diese urbanen Bereiche, die ein komplettes Unterstützungssystem für die Bedürfnisse des Unterwegsseins bieten, diesem jedoch nachgeordnet sind.

Je mehr wir vergessen, was wir einst intuitiv verstanden haben, nämlich den Standort realer Orte, desto leichter gelangen wir

Parkdeck am Flughafen von Los Angeles

zu der Überzeugung, dass Mobilität – also rastlos unterwegs zu sein – per se einen Wert hat: dass es wichtiger ist, an Orte zu fahren als an Orten zu sein. Man könnte einwenden, dass diese geographische Spielart des «Mensch-vs.-Maschine»-Arguments eine nostalgische Reaktion von jemandem ist, der mit dem rasanten Tempo des modernen Lebens nicht mithalten kann. Das mag sein, aber das Gegenargument kann ebenfalls auf ein beträchtliches Alter zurückblicken, es ist ein Rückfall in die glorreichen Tage der Moderne. Denn es wird der Tatsache nicht gerecht, dass diese Sorgen einst Gegenstand von Spekulation und dystopischen Phantasien waren, sich heute aber durch einen schlichten Blick aus dem Fenster bestätigen. Von dort aus nämlich sieht man, dass die Orte veröden und verschwinden, während sich Wege und Straßen breit machen. Das Parkdeck E am Los Angeles International Airport – bekannt auch unter dem Kürzel LAX – erweitert unseren Blick aus dem Fenster noch einmal um ein ganzes Stück. Ein paar hundert Meter vom Ende der Landebahn 25L entfernt hat sich nämlich eine ganz neuartige Gemeinschaft niedergelassen.

Die meisten derjenigen, die in den Wohnmobilen am östlichen Rand von Parkebene E leben, sind nicht dauerhaft und oft nicht einmal die ganze Woche über hier. Sie bilden zusammen eine Pendlersiedlung, die aus Piloten, Mechanikern und Flugbegleiterinnen besteht: Viele von ihnen werden von den Fluggesellschaften zur Arbeit gebracht und legen sich an ihrem Ziel hin, um noch ein wenig zusätzlichen Schlaf zu bekommen. Die Sicherheitsbestimmungen der Fluggesellschaften sehen vor, dass die Crew ausgeruht zur Arbeit erscheint, doch für die Angestellten ist das gar nicht so einfach, wie es klingt. Die meisten Airlines orientieren sich inzwischen an einem Geschäftsmodell, das ihr Personal quer durch die USA und noch darüber hinaus schickt. Das alte System, bei dem man den Menschen eine Versetzung anbot und den Umzug für sie und ihre Familien an einen neuen Ort bezahlte, ist

passé, an seine Stelle ist ein Modell getreten, das deutlich billiger und um ein Vielfaches einsamer ist.

Das Parkdeck, das auf hundert Fahrzeuge begrenzt ist, ist seit 2005 von der Flughafenverwaltung offiziell anerkannt. Die Bewohner zahlen 120 US-Dollar pro Monat, um ihr Wohnmobil dort abstellen zu dürfen, und zusätzlich dreißig Dollar für ihre Autos. Das ist billig, wenn auch nicht besonders hübsch. Auch die paar frisch gepflanzten Rosensträucher können nicht darüber hinwegtäuschen, dass dies der letzte Ort für eine Branche ist, die die Löhne und Arbeitsbedingungen systematisch gedrückt hat. Wie ein Bewohner gegenüber der *Los Angeles Times* erklärte, habe er in zwanzig Jahren keine Gehaltserhöhung bekommen: «Dauernd heißt es: ›Wir müssen die Löhne kürzen, es geht nicht anders, Sie müssen das akzeptieren.‹» Und ein Nachbar bestätigt: «Die Branche ist völlig am Boden. Wir hatten uns das ursprünglich mal ganz anders vorgestellt.»

Der Bericht in der *LA Times* empörte einige Bewohner, weil die Befragten namentlich genannt wurden. Die meisten aber würden gerne anonym bleiben, denn Parkdeck E ist nicht unbedingt ein Ort, auf den sie stolz sind. So erklärte ein Pilot gegenüber einem anderen Journalisten: «Ich hätte nie gedacht, dass ich einmal hierher geraten würde, aber die Lohnkürzungen zwingen uns zur Bescheidenheit.» Und ein Nachbar meint mit verständlicher Verbitterung: «Ziemlich opulent, nicht wahr? Ich persönlich hätte es nicht für möglich gehalten, mal auf einem Parkdeck des Flughafens hier zu landen.» Viele Bewohner klammern sich an die Vorstellung, dass sie eigentlich gar nicht auf Parkdeck E leben, sondern es nur wie einen besseren Umkleideraum benutzen. Ein Pilot, der ein Haus in Texas besitzt, meint, das hier sei nicht mehr als «ein Ort, an den man kommt, um sich für die Arbeit fertig zu machen». Doch wie so viele andere auch steckt er in der geographischen Falle, weit weg von der Arbeit und weit weg von zu

Hause. Was zunächst als vorübergehende und ganz praktische Einrichtung erscheint, wird leicht zu etwas halb oder ganz Dauerhaftem.

Wenn man bedenkt, dass es sich um Angestellte handelt, die bei den US-Fluggesellschaften zentrale Aufgaben erfüllen, dann werden die Bewohner von Deck E ziemlich schäbig behandelt. Der Flughafen stellt weder Strom noch Gas oder Wasser zur Verfügung. Für ihre Grundversorgung müssen die Menschen hier improvisieren und einigermmaßen pfiffig sein. Sie setzen auf Sonnenkollektoren und kleine Generatoren, und geduscht wird im lokalen Fitnessstudio. Man lebt recht spartanisch hier, und hinzu kommen das Dröhnen und die hellen Lichter der Maschinen, die fast auf ihren Köpfen landen. Einige Angestellte empfinden eine fast stoische Freude ob des ganzen Lärms. «Ich liebe es zu sehen, was reinkommt», sagt einer. «Lästig ist das nicht, ich mag das. Es verschafft einem einen gewissen Nervenkitzel.» Und da der Flugverkehr jeden Morgen pünktlich um halb sieben beginnt, braucht man auch keinen Wecker. Aber selbst so viel Galgenhumor kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Lärm fast unerträglich ist. Andere Bewohner sind dazu übergegangen, die Fenster mit Folie und Papier zu bekleben, um den Krach zu dämpfen, oder versuchen ihn mit künstlich erzeugtem Rauschen zu übertönen, also einem dauerhaften Geräuschpegel, der das Gellen der Maschinen zumindest ein wenig abmildert.

Nicht jedem missfällt der Gedanke, auf dem Flughafen zu wohnen, einige sind sogar richtig versessen darauf. John Kasarda, Professor an der University of North Carolina, reist um die ganze Welt, um die Freuden wie auch die Unvermeidlichkeit dessen zu preisen, was er als «Aerotropolis» bezeichnet. Für ihn ist LAX das Stadtzentrum: Der Wesenskern eines modernen Ortes ist Kasarda zufolge die Möglichkeit, irgendwohin zu fliegen. Es gibt freilich gute Gründe, dieser Wiederbelebung von Le Corbusiers Traum-

landschaft für das 21. Jahrhundert, in der rasende Maschinen durch geometrische Räume schwirren, zu widerstehen. Die motorisierten Landschaften, die im 20. Jahrhundert geschaffen wurden, haben uns gelehrt, dass diese Vision nicht den menschlichen Bedürfnissen entspricht und auch keine realen Orte schafft (was letztlich auf das Gleiche hinausläuft). Wir wollen Orte, die es wert sind, dorthin zu fahren, und nicht Nicht-Orte als Nebenprodukte des unablässigen Zwangs, in Bewegung zu sein. Angesichts des Verlaufs der modernen Geschichte haben reale Orte – Orte mit vielfältigen und vielschichtigen menschlichen Geschichten; Orte, an denen Menschen an erster Stelle stehen – widerständigen Charakter gewonnen. Sie geraten in Konflikt mit dem alles verstopfenden, aber stets gierigen Verkehr und stehen vor einer klaren Entscheidung. Es ist ganz offenkundig, dass sich das Machtgleichgewicht wieder weg vom Unterwegssein und hin zum Ort verschieben muss.

Doch dem kulturellen Blutkreislauf scheint ein Gefühl der Unvermeidlichkeit, der Unterwerfung unter den eisernen Willen von etwas, das größer ist als wir, injiziert worden zu sein. Wie anders lässt sich unsere Bereitwilligkeit erklären, mit der wir die endlos wiedergekäute Geschichte glauben, wonach sich «der Sektor» in der «Krise» befindet, und zwar nicht nur der Luftfahrtsektor, sondern alle anderen Wirtschaftsbereiche gleich mit? Wenn wir nicht klein begeben, flexibler werden, Leiharbeit annehmen und in Mietwohnungen fern der Heimat ziehen, dann, so die Mär, werden wir schon bald keine Flugzeuge, keine Autos und keine Jobs mehr haben. Inmitten des Lärms ringsum erklärt einer der Bewohner von Parkdeck E: «Diese Branche steckt mitten in der Stagnation und kämpft vielleicht sogar schon ums Überleben. Kann gut sein, dass es in zehn Jahren hier gar keine Fluggesellschaften mehr gibt. So schlimm ist es bestellt.» Das stimmt, die Lage ist schlecht. Wahr ist aber auch: Wir haben uns so sehr an die

Botschaften gewöhnt, wonach wir uns der «Krise» anpassen müssen, dass die unmenschliche Forderung, wir hätten ein Leben als rastlose Nomaden zu führen, nur schwer in Frage zu stellen ist. Die Normalisierung der «Krise» hat dazu geführt, dass die Menschen Dinge aufgeben, die ihnen wichtig sind, etwa echte Beziehungen und Orte, an die zu fahren sich lohnt. Die Nicht-Orte, die im Zuge dieser unablässigen Bewegung entstehen, nähren den Verkehr und halten die Räder am Laufen. Sie sind der Mobilität jedoch so sehr untergeordnet, dass sie parasitären Geschwülsten ähneln, die sich an einem Wirt festgekrallt haben. Und dem sind sie reichlich egal.

Mehr Informationen zu diesem und vielen weiteren Büchern aus dem Verlag C.H.Beck finden Sie unter: www.chbeck.de