



Kapitän S. am Steuer des Bildungswesens

Von Heinz Bachmann

Sie kennen Kapitän S.? Sicher! Er hat vor rund zwei Jahren sein mit modernster Technik ausgestattetes Kreuzfahrtschiff wenige Meter vor der Hafeneinfahrt von Giglio auf Grund gesetzt. Dabei wollte er gar nicht in den Hafen einlaufen, sondern lediglich so knapp wie möglich an der Insel vorbeifahren, um Passagiere und Beobachter gleichermaßen zu beeindrucken. Kapitän S. ist zum Symbol für Selbstgefälligkeit und Hochmut geworden. Er hat einfach ignoriert, dass ein paar ordinäre Granitfelsen seinen gefährlichen Ego-trip stoppen könnten.

Nach dem «S.-Muster» agierende Kapitäne treffen wir in vielerlei Führungspositionen an. Als Taktgeber der Finanzindustrie haben sie den Zusammenbruch der globalen Finanzsysteme ausgelöst, indem sie eine simple ökonomische Grundregel ignorierten: Man kann nicht mehr verteilen, als erwirtschaftet wird. Lohnempfänger werden zwar jeden Herbst mit Nachdruck auf diesen Sachverhalt hingewiesen, die Anleger aber wollte man nicht mit schnöden ein bis zwei Prozent Rendite enttäuschen. Also liess man Kapitän S. ans Steuer, um das Investmentbanking neu zu erfinden. Er designte ein innovatives Finanzprodukt. Um es zu verbreiten, bediente er sich einiger bewährter Tricks der Unternehmensführung und Kommunikation: Bestehendes Schlechtreden («die Renditen herkömmlicher Kapitalanlagen sind ungenügend»), Zusammenhänge vernebeln, undurchschaubare Strukturen schaffen, Entscheidungen weit weg von der Basis treffen, Neuerungen schönreden («wir haben für Sie neue Finanzprodukte geschaffen, welche ihre Renditeerwartungen erfüllen»).

So trimmte Kapitän S. aus der sicheren Distanz der globalen Konzernleitung seine Unternehmungen auf Innovation. In einer regionalen, überschaubaren Wirtschaft hätte so etwas niemals funk-

tioniert. Welche lokale Bank hätte einkommensschwachen oder sogar erwerbslosen Bürgern Hypotheken für Wohneigentum gewährt, wo doch absehbar war, dass sie die Zinsen nicht würden bezahlen können? Also wurden faule Hypotheken durch mehrmaliges Umpacken in erstklassige Wertschriften umgestylt. Anleger, angelockt von überdurchschnittlichen Gewinnversprechungen, konnten nicht erkennen, welche realen Werte den wohlklingenden Namen ihrer Investitionen zugrunde lagen. Ratingagenturen unterstützten den Hype mit unrealistischen Bewertungen, Aufsichtsbehörden sahen tatenlos zu. Fast alle wollten an der wundersamen Geldvermehrung teilhaben, die Börsenkurse stiegen – bis die Blase platzte. Man kann eben auf Dauer auch in der Finanzwirtschaft nicht mehr verteilen, als in der realen Wirtschaft «erarbeitet» wird.

Historiker haben Wirtschaftskrisen analysiert und eine Gemeinsamkeit gefunden: Allen Crashes gingen Neuausrichtungen in der Finanzindustrie voraus, welche darauf abzielten, die Kapitalgewinne so zu «optimieren», dass sie deutlich über dem tatsächlich erzielten Produktivitätsfortschritt hätten liegen sollen.

Sie kennen den Leistungsausweis von Kapitän S. und seine Vorgehensweise. Es kann sein, dass Sie sich als Lehrperson im Zusammenhang mit Reformprojekten des Öfteren an ihn erinnert fühlen: Wenn beispielsweise, um den Reformbedarf des Bildungssystems zu begründen, Bestehendes pauschal als «nicht zukunftstauglich» schlechtgeredet wird. Oder wenn Sie auf schwer durchschaubare Strukturen mit wenig transparenten Entscheidungswegen stossen. Player auf den unterschiedlichsten Ebenen nehmen Einfluss: EDK, D-EDK, PHs, Bildungsräume, Bildungskommissionen, Stabsstellen, Ämter, Projektleitungen. Gemeinsamer Nen-

ner der Akteure ist die grosse Distanz zu den realen Herausforderungen in den Klassenzimmern und ein gewisses Mass an oftmals ideologisch motiviertem Veränderungsdrang.

Reformprojekte im Stile von Kapitän S. versprechen Dinge, die sie nicht halten können. Eindrücklich illustriert dies das Beispiel HarMoS. Nach der Umsetzung wird sehr viel Geld verbraucht worden sein. Von der versprochenen Harmonisierung jedoch wird das Bildungswesen in vielen Bereichen weiter entfernt sein als vor Beginn der Übung, was sich am Offensichtlichsten anhand der Fremdsprachen-Thematik erkennen lässt.

Der Lehrplan 21 veranschaulicht uns die erwähnte Vernebelungstaktik. Seitdem der Entwurf nach jahrelanger Geheimniskrämerei zur Konsultation freigegeben wurde, hagelt es von allen Seiten Kritik. Jeder versteht unter Kompetenzen etwas anderes. Wie kompetenzorientierter Unterricht gestaltet und wie Leistungen auf dieser Basis beurteilt werden sollen, ist ein gutes Jahr vor der Einführung absolut unklar. Die Baselpolizei Regierung weist den vorliegenden Entwurf des Lehrplans 21 zwar entschieden zur Überarbeitung zurück, hat aber den Beginn der Umsetzung desselben auf das Schuljahr 2015/16 hin bereits beschlossen und will jetzt mit der Ausbildung von Expertinnen und Experten dafür beginnen. Da regiert das Prinzip Hoffnung.

Gleichzeitig schiessen überall an den Schulen Projekte, welche sich auf HarMoS und den Lehrplan 21 beziehen oder dies zumindest vorgeben, ins Kraut. Oft wird an den Kollegien vorbei geplant, wie die ominöse Broschüre «Pädagogische Kooperation» beweist, welche die Arbeitsbedingungen der Lehrpersonen massiv zu verschlechtern droht und als Kollateralschaden die Sozialpartnerschaft erheblich belastet. Auch ein halbes Jahr nach dem

Druck des Schriftstücks ist weiterhin unklar, wer in dieser Angelegenheit wem wann weshalb welchen Auftrag erteilt hat und welcher Stellenwert von BKSD-Seite her dem Dokument beigemessen wird.

Vergessen wir nicht: Kapitän S. ist auf ein Felsband aufgelaufen und hat sein Kreuzfahrtschiff versenkt. Die «Costa Concordia» steht jetzt, notdürftig aufgerichtet und jämmerlich verbeult, vor dem Hafen von Giglio. Allein die Kosten der Bergung sollen sich nach Angaben der Reederei auf über 600 Millionen Euro belaufen. Vielleicht sollte man das Schiff als Mahnmal vor Giglio stehen lassen, statt es zur Verschrottung ans Festland zu schleppen?

Was mit Sicherheit gesagt werden kann, ist dies: Figuren wie Kapitän S., auch wenn sie als hochdekorierte Change Manager, Bildungsgurus oder Lernforscher auftreten respektive verkauft werden, sind nicht dazu geeignet, auf der Kommandobrücke den Kurs des Bildungswesens festzulegen.

Übrigens: Fast exakt 100 Jahre vor der Havarie der «Costa Concordia» befahl ein anderer Kapitän S. als Krönung seiner eigenen Karriere ein damals als unsinkbar geltendes Luxuspassagierschiff auf dessen Jungfernfahrt von Southampton in Richtung New York. Jener Kapitän S., damals immerhin der höchstbezahlte Schiffsführer der Welt, wählte für die Überfahrt über den At-

lantik die nördliche Route – eine verhängnisvolle Entscheidung. Da die gutbetuchten Passagiere emsig Grüße an die Daheimgebliebenen sendeten, fanden eingehende Eiswarnungen bei den Funkern kaum Beachtung. Nachdem ein profaner Eisberg es schliesslich mitten in der Nacht gewagt hatte, den Rumpf des Luxusliners aufzureissen, überblickte Kapitän S. die Situation nicht und verlor kostbare Zeit. Viel zu spät erteilte er den Befehl, Notsignale zu morsen. Der Rest der tragischen Geschichte ist bekannt.

