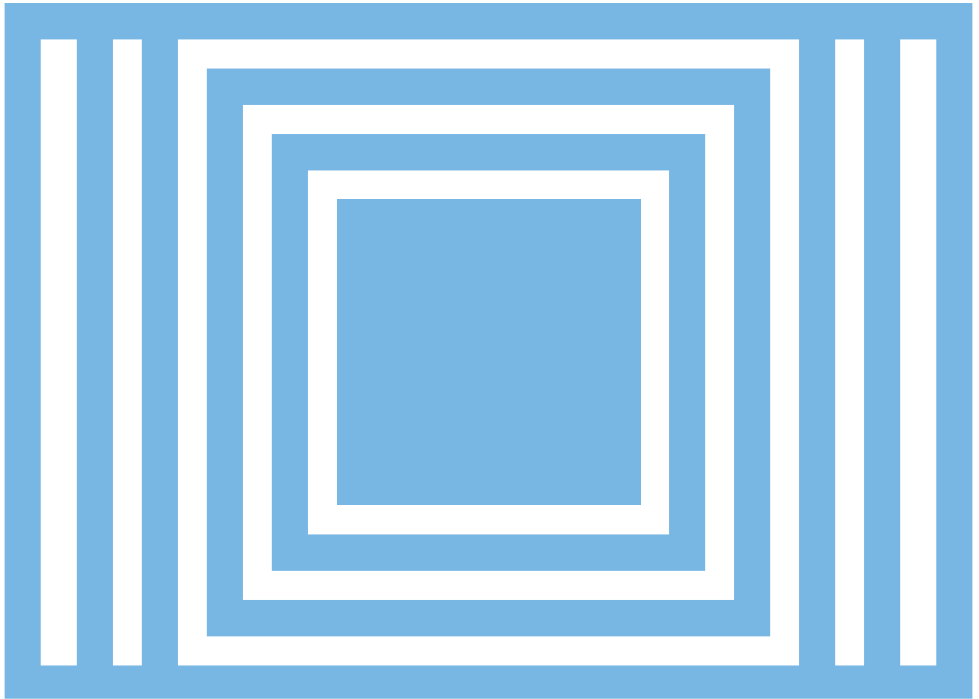


Verantwortbare Mobilität

Ethische Orientierungen für den Übergang
in eine postfossile Verkehrsgestaltung



Inhalt

Vorwort	1
I. Die Ausgangslage	2
II. Ethische Leitlinien für eine verantwortbare Mobilität	5
1. „Gutes Leben“ zwischen Handlungszwängen und ethischer Verantwortung	5
2. Ethische Grundsätze einer verantwortbaren Mobilitätsgestaltung	7
2.1 Die Notwendigkeit einer gesamtgesellschaftlichen Perspektive	7
2.2 Leitbild der nachhaltigen Entwicklung	8
2.3 Private und gesellschaftliche Verantwortung	8
3. Lebensqualität jenseits der Beschleunigung: Ein neuer Umgang mit Raum und Zeit	9
3.1 Regionalisierung als Chance für eine ressourcenschonende Mobilität und kulturelle Identität	9
3.2 Kritik an der Nonstop-Gesellschaft als Voraussetzung für eine Wende der Verkehrspolitik	11
III. Konsequenzen und Folgerungen für eine verantwortbare Mobilität: 17 Forderungen	11
IV. Ausblick	16
Literatur	17

IMPRESSUM

Verantwortlich für die Herausgabe: Landeskomitee der Katholiken in Bayern, Geschäftsführer Dr. Karl Eder, Schäfflerstraße 9, 80333 München, Telefon 089 2137-2800 oder -2801, Telefax 089 2137-2802, E-Mail: info@landeskomitee.de, Internet: www.landeskomitee.de.

Redaktion: Thomas Jablowsky, Mattias Kiefer, Dr. Andreas Netzler, Dr. Franz Prast, Prof. Dr. Markus Vogt und weitere Mitglieder des Sachausschusses „Arbeit – Wirtschaft – Umwelt“ im Landeskomitee der Katholiken in Bayern. Der Bund katholischer Unternehmer, ebenfalls mit einem Mitglied im Sachausschuss „Arbeit-Wirtschaft-Umwelt“ vertreten, trägt diese Veröffentlichung nicht in allen Punkten mit.

Bitte beachten Sie die Hinweise zur Bestellung dieser und früherer Ausgaben aus der Reihe Zeitansagen auf der hinteren Umschlagseite.

Vorwort

Der Mensch ist von Natur aus mobil. Der Austausch von Waren und Gütern, aber auch Ideen und Kultur hat zur Entwicklung des Menschen wesentlich beigetragen. Das Leben vieler Menschen ist dadurch besser, einfacher und komfortabler geworden. Dabei ist Mobilität auch ein Ausdruck von Freiheit und individuellem Streben nach Begegnung mit anderen. Mobilitätswänge wie Hungersnöte, politische Unruhen oder wirtschaftliche Probleme begegnen uns schon in der Heiligen Schrift. Die damit verbundenen Veränderungen für Menschen waren nicht immer offensichtlich und von vorneherein auf eine Verbesserung der Lebensumstände ausgerichtet.

Mobilität, wie wir sie heute in unserer modernen Gesellschaft entwickelt haben, ist aber gefährdet. Zuallererst durch schwindende Ressourcen, die für eine Mobilität unter heutigen Voraussetzungen nötig sind. Dann auch durch die negativen Folgen, die nicht mehr zu leugnen sind: Gefährdung der Schöpfung, Umweltschäden an der Natur, aber auch Schäden am Menschen durch Stress, Lärm und direkte Gefährdungen von Leib und Leben.

Somit zeigt sich neben der gefährdeten Dimension von Mobilität auch die gefährdende. Der Mobilitätswang beispielsweise zum Arbeitsplatz zerreißt Familien von Wochenendpendlern; lässt Alte und Pflegebedürftige zurück, wenn es zum Umzug weg aus der angestammten Heimat der Kinder kommt; gefährdet die traditionelle Struktur lokaler Vereine und ehrenamtlicher Strukturen, die auf die ganze Gesellschaft zurückfällt.

Gesellschaft braucht Mobilität und Menschen brauchen Nähe, Verlässlichkeit, Beziehungen. Um diese Spannung nicht zu überdehnen, müssen sich in der Gesellschaft Einstellungen,



Dr. Albert Schmid

Lebensstile, auch Ansprüche verändern. Das Landeskomitee der Katholiken in Bayern legt dazu einige Überlegungen vor. Der Leitgedanke dabei ist immer der Mensch in der Komplexität seiner Bedürfnisse: Ökonomisch, emotional, kulturell, sozial, im Drang nach Wirkung, in der Sehnsucht nach Ruhe und im Bewusstsein seiner Verfallenheit und Gefährdung aufgrund der irdischen Endlichkeit.

Oft wird der Mensch nur noch unter dem ökonomischen Anspruch von außen wahrgenommen. Dann ist er Arbeitskraft, Konsument, Steuerzahler. Unter diesem Aspekt ist der Mensch berechenbar, kann seine Leistung, kann der Mensch selbst in Zahlen ausgedrückt werden. Aus christlicher Perspektive ist der Mensch aber zuerst von Gott geliebt, weniger religiös ausgedrückt: Der Mensch ist ein Beziehungswesen.

Damit dies gelingt, organisiert sich die menschliche Gemeinschaft auf verschiedenen Ebenen. Und dort wird auch die Möglichkeit von notwendiger Mobilität bedacht, diskutiert, organisiert. Für die Diskussion um die gefährdete und die gefährdende Mobilität möchte das Landeskomitee einen Beitrag leisten.

Neben der Analyse steht eine Begründung für eine verantwortbare Mobilität. Verantwortung muss heute immer auch global gedacht werden. Schließlich sollen 17 Forderungen mit je unterschiedlichem Gewicht der Diskussion der zukünftigen Ausgestaltung der Mobilität in Verantwortung gegenüber der Welt und zukünftigen Generationen dienen.

Dr. Albert Schmid
Vorsitzender des Landeskomitees
der Katholiken in Bayern



Ethische Orientierungen für den Übergang in eine postfossile Verkehrsgestaltung

I. Die Ausgangslage

Mobilität kennzeichnet die moderne Gesellschaft. Waren und Güter werden über weite Strecken transportiert. Erwerbstätige pendeln täglich oder wöchentlich oft über weite Strecken, der Wechsel des Arbeitsortes wird erwartet. Ohne Auto kann man in ländlichen Regionen kaum mehr leben: Einkauf, gesellschaftliche Teilhabe, Wege zum Arzt oder zu Schule, Sport und Kultur – um nur Beispiele zu nennen – erfordern ein hohes Maß an Mobilität. Die Wirtschaft lebt auch von denen, die in ihrer Freizeit, ihrem Urlaub nach Bayern kommen. Viele Menschen haben Freude am Reisen, auch an Fernreisen.

Schon dies zeigt, wie abhängig wir – gerade in einem Flächenstaat wie Bayern – von einer hohen, funktionsfähigen Mobilität sind. Dem Landeskomitee der Katholiken in Bayern liegt daran, mit dieser Zeitansage die Frage der Mobilität nicht allein auf technische Überlegungen oder verkehrsorganisatorische Strategien zukünftiger Verkehrsströme und alternative Möglichkeiten zu verkürzen. Weitergehende Lösungsansätze, wie eine zukünftige Gesellschaft unter den sich verändernden Bedingungen gestaltet sein sollte, sind nötig: Was ist unser ethischer Kompass für nachhaltige Lebensfreude, die notwendige und auch

gewollte Mobilität mit Verantwortung, Achtung und Rücksichtnahme verbindet? Mobilität muss auch ethisch bedacht werden, denn sie gibt nicht nur Chancen, sondern bedeutet auch Belastungen für andere, für kommende Generationen. Welche Mobilität ist im Blick auf die Generationengerechtigkeit, den Umweltschutz, die Bewahrung der Schöpfung und die globalen Bezüge verantwortbar? Mobilität berührt Fragen des Klimawandels, der Lebensgrundlagen ganzer Regionen, der heutigen und künftigen Ressourcenverfügbarkeit (fossile Brennstoffe, Flächen), der Emissionen und der Gesundheitsgefährdung. Und schließlich reicht die Frage nach der Mobilität bis hinein in die Familien. Fehlt ein Elternteil die Woche über, weil es zur Arbeit fernpendelt? Sind Freizeitangebote für Kinder auf dem Land nur mit hohem Mobilitätsaufwand der Eltern wahrzunehmen?

Familien als Mobilitätsverlierer

Die moderne Arbeitsgesellschaft fordert von den Erwerbstätigen ein hohes Maß an zeitlicher Flexibilität und räumlicher Mobilität. Jeder fünfte Erwerbstätige in Deutschland ist derzeit im Arbeitsalltag mobil und jeder zweite hat schon Mobilitäts Erfahrungen gemacht, d.h. etwa 13 Millionen der Erwerbstätigen. Etwa 19% der Erwerbstätigen zwischen 25 und 54 Jahren sind mobil, also 4 Millionen der Erwerbstätigen. Dazu zählen Fernpendler, Übernachteter, Umzugsmobile und Multimobile (mindestens in zwei Formen mobil)¹.

Dabei gibt es große Unterschiede innerhalb von sozialen Gruppen: Es sind mehr junge als alte Menschen mobil, Personen mit Hochschulabschluss sind am mobilsten. Das Geschlecht und die Familiensituation beeinflussen die Mobilität: Männer sind mobiler, Alleinstehende

sind ebenso mobiler als Menschen mit Familie. Mobilität verändert auch das Verhalten und Entscheidungen: Mobile Frauen schieben eine Familiengründung oft auf. Dem könnte Arbeit, die zu den Menschen kommt, entgegenwirken. Die Arbeitswelt müsste so verändert werden, dass es – ohne wirtschaftliche Notwendigkeiten aus den Augen zu verlieren – den Menschen besser geht.

Mobilität wirkt sich auf soziale Beziehungen aus, insbesondere auf Familien: die Pflege der älteren Generation wird überwiegend von Familienmitgliedern wahrgenommen, Generationen begegnen sich in Familien, Partnerschaften sind bei Distanz der Partner massiv bedroht. Mobilität hat über die Familie hinaus Auswirkungen auf Freundschaften, das Ehrenamt und das Engagement für die Gemeinschaft in Kirchen, Parteien und Vereinen, weil sich Sozialräume verändern. Bei der Sozialraumgestaltung müssen diese Entwicklungen mitbedacht werden.

Prognose

Die Mobilität wird weiter wachsen: Das Verkehrsaufkommen (d. h. die Anzahl der Fahrten) im gesamten **Personenverkehr** (einschließlich der nichtmotorisierten Fahrten) wächst laut Mobilitätsprognose des bayerischen Wirtschaftsministeriums bis 2025 von 15,4 Milliarden auf 16,7 Milliarden Fahrten oder um 8,5 %. Der motorisierte Verkehr nimmt um 12,2 %² zu.

Die Verkehrsleistung in Personenkilometern erhöht sich aufgrund des überproportional wachsenden Fernverkehrs und steigender Fahrtweiten wahrscheinlich deutlich stärker von 240 Milliarden Personenkilometern auf 292 Milliarden, also um 21,8 %. Der motorisierte Verkehr wächst um 22,5 %.

¹ | Daten von Silvia Ruppenthal, Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, aus der Studie „Job Mobilities and Family Lives in Europe“ von 2007

² | Alle Zahlen zur Prognose aus „Verkehrsprognose 2025 als Grundlage für den Gesamtverkehrsplan Bayern“, Abschlussbericht August 2010, erstellt von Intraplan, München

Damit liegt Bayern – als Flächenstaat mit einer erst nach 2021 langsam schrumpfenden Bevölkerung – beim Wachstum der Verkehrsleistung (sowohl beim gesamten Personenverkehr als auch beim motorisierten Personenverkehr) um etwa vier Prozentpunkte höher als die deutschlandweite Entwicklung.

Bei der Verkehrsleistung im Bereich „motorisierter Individualverkehr“ wird aufgrund zunehmender mittlerer Fahrtweiten ein um 18,5 % stärkeres Verkehrsaufkommen erwartet. Dies bedeutet eine Ausweitung an der motorisierten Verkehrsleistung von 8,4 % auf 10,4 %.

Die Transportleistung im **Güterverkehr**, gemessen in Tonnenkilometern, erhöht sich laut Prognose des Bayerischen Wirtschaftsministeriums aufgrund des überproportional wachsenden Fernverkehrs und steigender Transportweiten von 146,2 Milliarden Tonnenkilometer auf 224,0 Milliarden Tonnenkilometer oder um 53,2 %. Der Straßengüterverkehr wird demnach seine dominierende Stellung insgesamt noch ausbauen. Sein Verkehrsanteil steigt bei der Transportleistung auf 73,6 %. Das Güterverkehrsaufkommen in Bayern wird zum größeren Teil vom Transitverkehr bestimmt. 2007 waren 12,1 % Binnenverkehr, 38,1 % Verkehr zwischen Bayern und dem übrigen Bundesgebiet sowie dem Ausland und 49,8 % Transitverkehr (Deutschland – Deutschland, Deutschland – Ausland, Ausland – Ausland).

Für den **Luftverkehr** wird das mit Abstand stärkste Wachstum (plus 92,1 % beim Verkehrsaufkommen) prognostiziert.

Die Basis der heutigen Mobilitätspraxis, Erdöl, wird absehbar schwinden. Lange vom wissenschaftlichen und politischen Mainstream belächelt, ist die so genannte **peak-oil-Theorie**, also die Annahme, dass die globale Ölförderung ein Maximum erreichen wird bzw. bereits erreicht hat, inzwischen mehrfach von wissenschaftlicher und administrativer Seite

bestätigt worden³. Die Internationale Energieagentur IEA stellt z. B. in ihrem World Energy Outlook 2010 lapidar fest, dass die weltweite Förderung von so genanntem crude oil, der gängigsten Sorte Öl, bereits 2006 ihren Höhepunkt überschritten habe. Neue Explorations-techniken (Tiefseebohrungen, Teersandausbeutung, Fracking) erschließen zwar neue Quellen, sie gehen aber nicht nur mit erheblichen Umweltbelastungen einher, sondern sind zudem technisch aufwändig, sehr teuer, und es bestehen Zweifel, ob und wie lange sie in der Lage sein werden, die zurückgehenden Fördermengen an konventionellem Öl auszugleichen.

All dies bedeutet nicht, dass die Welt schlagartig mit weniger Öl auskommen muss, sondern dass in einem langsamen Prozess Öl immer teurer werden wird: zu wertvoll zum Verbrennen in Motoren, zu teuer für die meisten Bürger, insbesondere in wohlstandsschwächeren Weltregionen. Die technischen Alternativen zum Verbrennungsmotor im PKW-Bereich sind nach wie vor für den Massenmarkt keine wirklichen Optionen, und für die Gütermobilität in absehbarer Zeit schlichtweg nicht vorhanden.

Mobilität bleibt notwendig

Die Suche nach einem angemessenen Maß für Mobilität in Raum und Zeit muss berücksichtigen, dass moderne Gesellschaften ohne ein funktionierendes Verkehrssystem nicht denkbar sind. Das Ziel ist eine verantwortbare Mobilität mit weniger umweltbelastendem Verkehr. Dazu braucht es Ideen und – noch mehr – die Bereitschaft zu intelligenten Verkehrskonzepten, zu einer räumlichen Verdichtung und einem Ausbau attraktiver Ziele statt bloßer Vergrößerung des Aktionsradius, auch für

³ | vgl. z. B. das US-amerikanische Wissenschaftsmagazin *Nature* in seiner Januar-Ausgabe 2012 „Oil's tipping point has passed“

technische Innovationen mit z. B. neuen Antrieben (Wasserstoff getriebene Flugzeuge, Elektroautos usw.). Aber alle technischen Maßnahmen werden nicht weiterhelfen, wenn sich nicht auch das Verhalten, die zugrundeliegenden Wertmuster und die Bereitschaft der

Verantwortung zu folgen ändern. Sonst wird die ökologische Entlastung neuer Technologien – wie in vielen Bereichen seit Jahrzehnten erfahrbar – durch das Wachsen des Anspruchsniveaus an die Mobilität kompensiert, oft sogar überkompensiert.

II. Ethische Leitlinien für eine verantwortbare Mobilität

1. „Gutes Leben“ zwischen Handlungszwängen und ethischer Verantwortung

Gerade im Verkehrsbereich ist die Gefahr groß, in unrealistische Wunschträume und Visionen einer anderen Welt zu flüchten, die nicht mit den wirtschaftlichen Entwicklungen und rechtlichen Bedingungen in Europa rückgekoppelt sind. Wer dies vermeiden will, sollte die gesellschaftlichen Bedingungsbeziehungen des Verkehrs kennen. Ethische Probleme des Verkehrs sind vor allem die hohen ökologischen, gesundheitlichen und sozialen Belastungen. Insbesondere der Lärm ist eine Belastung, die erst in jüngster Zeit stärker ins Blickfeld tritt. So sind in Deutschland etwa zwölf Millionen Bürger verkehrsbedingt einem Lärmpegel ausgesetzt, der das Risiko für Herz- und Kreislauferkrankungen erheblich erhöht (65 Dezibel tags, 55 Dezibel nachts). Junge Menschen sind weit überproportional von Unfällen und Belastungen betroffen. Manche Mobilität kostet unmittelbar Leben, das mit einem anderen Mobilitätsverhalten erhalten werden könnte. Aufgrund der hohen Zuwachsraten ist der Verkehr einer der wesentlichen Gründe für die Verfehlung der Klimaschutzziele in allen Industrienationen. Daraus ergibt sich, dass Visionen für eine verantwortbare Mobilität heute einen ökosozialen Akzent haben müssen, für Christen der Auftrag zur Bewahrung der Schöpfung. Möglichst billig und effizient die Transportbedürfnisse zu befriedigen, ist ethisch unzureichend.

Die enormen sozialen und ökologischen Kosten, die der Bereich der Mobilität mit sich bringt, zeigen, dass das moderne Fortschrittsmodell „schneller, höher, weiter“ an seine Grenzen stößt. Wir brauchen einen verantwortungsvolleren „Fortschritt“. Es kann nicht mehr um die beschleunigte Überwindung von Raum und Zeit gehen, sondern um Lebensqualität im Rhythmus ökologischer, sozialer und geistiger Prozesse.

Alternativen zu den gegenwärtigen Mobilitätsformen sind demnach nicht allein auf der Ebene der Verkehrspolitik erreichbar, sondern sie erfordern letztlich die Suche nach neuen Lebensstilen und Leitwerten der gesamten Kultur. Hier ist eine tiefe Ambivalenz unverkennbar: Einerseits wird die Mobilität immer weiter gesteigert. Andererseits wächst bei vielen die Sehnsucht nach „Entschleunigung“, nach einem anderen Umgang mit Raum und Zeit, nach Aufwertung regionaler Zusammenhänge. Bisher dominiert jedoch der äußere und innere Druck zur weiteren Beschleunigung. Die Balance zwischen beiden Bewegungen muss gefunden werden, alles hat seine Zeit (vgl. Buch Kohelet in der Heiligen Schrift). Wer tragfähige und attraktive Alternativen zum heutigen allgemeinen Lebensstil formulieren will, muss auch die hinter dem ständigen Unterwegssein des postmodernen Menschen stehende Sehnsucht, die ebenfalls zur Beschleunigung beiträgt, verstehen, aufgreifen und auf sinnvolle Wege umlenken.

Eine Ethik des Verkehrs muss den Alltag und heutige Wünsche bedenken, zugleich über diese hinausdenken und neue Überlegungen in die Handlungsspielräume politischer Gestaltung als tatsächlich gangbare Wege einbringen.

Verantwortung ist dabei der Schlüssel für die notwendigen Interessenabwägungen. In den komplexen Beschleunigungsprozessen der Globalisierung, deren Ursache und Folge die wachsende Mobilität wesentlich ist, wird es zunehmend schwierig, konkreten Menschen den Begriff „Verantwortung“ zuzuordnen. Gerade der Verkehr wird weitgehend als Bereich von Handlungszwängen wahrgenommen, in dem jeder mehr reagiert als agiert. Soll der Ruf nach Verantwortung hier nicht im Leeren verhallen, müssen die Handlungsspielräume, Zuständigkeitsbereiche und Entscheidungskriterien der unterschiedlichen Akteure klar abgegrenzt werden.

Verantwortungsethik geht davon aus, dass es in der pluralen Gesellschaft Interessenkonflikte gibt, die nicht auflösbar sind, und schließt deshalb im Raum der politischen Entscheidungen die Bereitschaft zu Kompromissen als „Ernstfall der Ethik“ ein. Der Verkehrsbe- reich ist besonders von einer Vielfalt unterschiedlicher Interessen und Konflikte geprägt. Zudem wird das eigene, persönliche Verhalten gerade bei der Mobilität oft nur ein „Tropfen auf einen heißen Stein“ sein, der durch das Verhalten anderer Menschen – insbesondere in weniger entwickelten Weltregionen – vermutlich durch eine gesteigerte Mobilität mehr als kompensiert wird. Gerade die möglicherweise geringe Wirkung eigenen vorausschauenden Handelns auf andere Menschen kann ein Grund sein, dass Verantwortung nicht zum Zuge kommt, weil sie als letztlich „ergebnislos“ vermutet wird – auch bei denen mit der heute höchsten Mobilität. Ein weiterer Konflikt sind die vielfältigen Funktionen des Verkehrs. Insbesondere die grundlegenden wirt-

schaftlichen Funktionen müssen bei Reformen berücksichtigt und gegebenenfalls durch alternative Mobilitätsformen kompensiert werden.

Das globale Zusammenwachsen der Märkte und Kulturen, das die gegenwärtige Entwicklung der Weltgesellschaft wesentlich prägt, ist auch ein Produkt der sehr leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Angesichts der absehbaren Folgekosten der Globalisierung ist es heute jedoch nicht mehr angemessen, Mobilität unbesehen als Indikator für hohe, wachsende Lebensqualität zu werten: Ein auf lange Sicht „Gutes Leben“ braucht einen sparsameren Umgang mit den für Mobilität eingesetzten Ressourcen gerade bei den „Mobilitätsreichsten“ zu Gunsten „Mobilitätsärmerer“.

Lebensqualität oder ein „Gutes Leben“ lassen sich jedoch nicht rechtlich verordnen. Gerade im Verkehrsbereich zeigt sich deutlich, dass die Durchsetzung zukunftsfähiger Mobilitätsformen eine Veränderung der individuellen Leitwerte und der Vorstellungen von Lebensqualität voraussetzt. Die jahrzehntelange Ausblendung dieser Qualitätsdiskussion – was braucht ein gutes Leben in Verantwortung für spätere Generationen, für das Gemeinwohl, für andere Bürger dieser Welt, für die Schöpfung insgesamt – ist eine wesentliche Ursache für die Orientierungslosigkeit der Verkehrspolitik im Umbruch der Moderne.

Vorstellungen des guten Lebens können nicht vorschnell auf die politische Ebene übertragen werden. Um hier Konsens zu erreichen, sind zivilgesellschaftliche Prozesse der Information, Bildung und öffentlichen Diskussion notwendig. Nur so können die individuellen Einzelinteressen in der Gestaltung des Verkehrs (und vieler anderer Bereiche) einfließen und kann das „Gemeinwohl“, das für Christen über die menschliche Gemeinschaft hinausreicht und die gesamte Schöpfung umfasst, als eine inhaltlich qualifizierte Leitgröße neu ins Gespräch gebracht werden.



2. Ethische Grundsätze einer verantwortbaren Mobilitätsgestaltung

2.1 Die Notwendigkeit einer gesamtgesellschaftlichen Perspektive

Die Bewältigung des expandierenden Mobilitätsbedürfnisses ist ein Schlüsselfaktor für wirtschaftliche Entwicklung, ökologische Tragfähigkeit und soziale Gerechtigkeit. Die hohen Steigerungsraten der CO₂-Emission im Verkehrsbereich erhöhen den Druck auf die Umwelt sowie auf die Gesundheit und das Lebensumfeld des Menschen in einem Maß, das eine neue Abwägung zwischen Kosten und Nutzen des Verkehrs nötig macht.

Technische Innovationen können die problematische Gesamtentwicklung nicht grundlegend ändern. Da der Verkehr wesentlich abhängig ist von gesellschaftlichen Bereichen wie z. B. Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur, kann er auch nicht ohne diese ethisch bewertet

werden. Verkehrspolitik braucht ethische Leitvorstellungen zu unserem Umgang mit Raum und Zeit, zur Siedlungs- und Wirtschaftspolitik oder auch mit der Schöpfung.

Der auf das Tagesgeschehen und die unmittelbare Zuständigkeit der Verkehrspolitik gerichtete Blickwinkel reicht nicht aus für eine zukunftsfähige Gestaltung des Verkehrs.

2.2 Leitbild der nachhaltigen Entwicklung

Gerechtigkeit kann in einer zunehmend globalisierten Welt nicht national und kurzfristig begrenzt gedacht werden: Zu sehr sind die Lebenschancen der Menschen in anderen Kontinenten sowie der künftigen Generationen aufgrund der tiefen Eingriffe in die Natur zu einer abhängigen Variable der gegenwärtigen Lebens- und Wirtschaftsweise geworden.

Im Verkehrsbereich bedeutet dies, dass künftigen Generationen die Möglichkeit zur Mo-

bilität erhalten bleiben muss – selbst wenn wir heute künftige Technologien noch nicht kennen. Gerade der Verweis auf heute unbekannte künftige Technologien als Begründung, sich heute in der Mobilität nicht ressourcenschonend zu verhalten, ist eine Form der Verantwortungsverweigerung: Wo die Zukunft unbekannt ist, muss man von der heute bekannten Gegenwart ausgehen. Denn anders ist Verantwortung nicht wahrnehmbar: Man zieht sonst einen unverantwortlich großen „Kredit“ auf eine vage Zukunftshoffnung zur Bereicherung heute mobilitätsreicher Länder und Generationen. Zugleich muss Mobilität auch den Menschen in den Entwicklungsländern zugestanden werden. Von nachhaltiger Mobilität kann man nur dann sprechen, wenn es sich um ein Modell handelt, das global nachahmungsfähig und langfristig ökologisch tragfähig ist.

Individuelle Wünsche und Interessen, soziale Erfordernisse, ökologische Bedingungen und die globale Entwicklungsdynamik treten hier in einen unlösbaren Widerstreit. Die Perspektive der Nachhaltigkeit begreift Mobilität deshalb als eine sektorübergreifende Querschnittsaufgabe und als gesamtgesellschaftliche Herausforderung.

Dabei müssen vor allem drei Strategien in eine ausgewogene Balance gebracht werden:

- Effizienzsteigerung, z. B. in der Motorentechnik und den Verkehrssystemen, um mit weniger Kraftstoff, Verkehrswegen oder Lärm mehr Transportleistung zu erbringen.
- Substitution, z. B. von fossilen Treibstoffen durch regenerative Antriebe, um die klimaschädliche Wirkung des Verkehrs zu reduzieren.
- Suffizienz, z. B. durch eine Stärkung regionaler Strukturen, um insgesamt den Bedarf an Transportleistungen zu reduzieren. Das heißt auch Verantwortung im Lebensstil,

durchaus auch gegen die Verlockungen der Marktwirtschaft in den reichsten Gesellschaften: Welche Mobilitätsform schon am meisten Ressourcen, welche Mobilität ist vertretbar?

2.3 Private und gesellschaftliche Verantwortung

Politische Einschränkungen der individuellen Mobilitätsbedürfnisse sind in einem Rechtsstaat ethisch nur dann rechtfertigungsfähig, wenn sie nach dem Prinzip der Erforderlichkeit unvermeidbar sind: Jede Freiheitsbeschränkung erfordert ein übergeordnetes Interesse, aus dem heraus sie einzuschränken notwendig ist. Lösungsmöglichkeiten ohne Freiheitsbeschränkung sind vorrangig. Zuvor müssen die Möglichkeiten technischer und organisatorischer Optimierungen für eine möglichst umwelt- und sozialverträgliche Befriedigung des expandierenden Mobilitätsbedarfs ausgeschöpft werden.

Diesewenigkonfliktträchtigen Mobilitätsreserven sind in den mitteleuropäischen Ländern jedoch weitgehend ausgeschöpft: Es ist eine Schwelle erreicht, jenseits derer eine weitere Beschleunigung und Fernverflechtung oft mehr Kosten als Gewinne für die eigene Lebensqualität erbringt. Vielfach sind individuelle Mobilitätsbedürfnisse Ausdruck von Mobilitätszwängen. Diese müssen aufgedeckt und vermindert werden, was zum Teil jedoch nur langfristig möglich ist (z. B. Gestaltung der Siedlungsstrukturen mit ihren Auswirkungen auf Familien).

Dabei folgt das Verkehrsverhalten keineswegs nur rationaler Optimierung der Raumüberwindung. Motorisierter Individualverkehr genießt als bevorzugte Ausdrucksform individueller Mobilität und Freiheit eine hohe gesellschaftliche Attraktivität, die nur bedingt von der Rationalität der Transportleistung und Raumüberwindung her zu verstehen ist (Feldhaus



© Axel Buecker/Fotolia

1998, 98f): Mobilität ist auch Freiheit und Lebensvielfalt. Darüber hinaus spielen für die Akzeptanz die mit dem Mobilitätsbedürfnis verbundenen Sekundärbedürfnisse eine große Rolle (Auto als Statussymbol, Freude an der Technik et cetera). Einer Politik, die dies nicht beachtet, sind aufgrund mangelnder Berücksichtigung von Interessen enge Durchsetzbarkeitsgrenzen gesetzt. Deshalb müssen ordnungspolitische Maßnahmen mit Initiativen der Bewusstseinsbildung und der Verkehrserziehung verbunden werden, damit eine verantwortungsvollere Mobilität möglichst ohne wesentliche Interesseneinschränkung realisierbar ist.

Um Mobilität nachhaltiger gestalten zu können, sind Veränderungen der persönlichen Verhaltensweisen genauso erforderlich wie Veränderungen der Erwerbs- und Siedlungsstruk-

tur. Isolierte moralische Appelle an den Einzelnen bleiben unzureichend. Denn die individuellen Handlungsmöglichkeiten zur Realisierung von Mobilität sind weitgehend gesellschaftlich vorstrukturiert bzw. vorinterpretiert, Reisen selbst ist für viele ein Gut: Durch Siedlungs- und Infrastruktur, durch Arbeitsorganisation, durch Konsummuster und durch Freizeitgewohnheiten. Von tugendethisch motivierten Korrekturen an den individuellen Verhaltensweisen der Verkehrsteilnahme ist nur ein relativ geringer Entlastungseffekt zu erwarten. Deshalb müssen sich bewusstseinsbildende Handlungsansätze, die auf eine Veränderung der individuellen Mobilitätsstile zielen, mit gesellschaftlichen und politischen Initiativen zur Veränderung der Anreizstrukturen verbinden.

3. Lebensqualität jenseits der Beschleunigung: Ein neuer Umgang mit Raum und Zeit

3.1 Regionalisierung als Chance für eine ressourcenschonende Mobilität und kulturelle Identität

Das Leitbild „immer schneller und immer weiter“, das die Verkehrspolitik jahrzehntelang bestimmt hat, ist unter den heutigen Bedingungen nicht mit dem ethischen Prinzip der Nachhaltigkeit – der Verantwortung für die Zukunft und andere Weltregionen – vereinbar. Der Begriff des Fortschritts bedarf einer neuen inhaltlichen Bestimmung. Nachhaltige Verkehrsgestaltung bedarf beispielsweise einer neuen Wertschätzung regionaler Ressourcen. Diese können oft anders, aber ebenso gut, bisweilen auch besser für die spezifischen sozioökonomischen, politischen und kulturellen Gegebenheiten genutzt werden.

Als politische und wirtschaftliche Idee ist „Regionalisierung“ ein noch relativ junges Konzept mit vielen Gesichtern: Einerseits ermög-



© thomaslechnerphoto/fotolia

licht die Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe und Kommunikationswege einen sparsamen Umgang mit Transportressourcen sowie einen gewissen Schutz kultureller Identität. Andererseits ist das Voranschreiten der Internationalisierung in wesentlichen Bereichen sinnvoll und unvermeidlich. Es kommt also auf eine Differenzierung zwischen unterschiedlichen Organisationsebenen, Produkten und Kommunikationswegen an, um Regionalisierung und Internationalisierung nicht gegeneinander auszuspielen. Anzustreben ist eine Art „verschachtelte Mehrebenenpolitik“, die es den Individuen und Gruppen ermöglicht, auf verschiedenen Ebenen eine jeweils angemessene Zugehörigkeit und Interaktion zu entfalten.

Eine in diesem Sinn offene Regionalisierung vermag Wohlbefinden und Lebensqualität zu

steigern, insofern sie dazu beiträgt, dass man sich in der jeweiligen sozialen und natürlichen Umwelt heimisch, zugehörig und sicher fühlt. Das Verkürzen der Wege spart Zeit und Ressourcen. Zugleich erhöht es die Teilhabechancen am kulturellen und sozialen Leben.

Aus kirchlicher Sicht kann man hier vor allem an die alte klösterliche Tradition der „*stabilitas loci*“ (Benediktregel 58) anknüpfen, mit der Benedikt in der Zeit der Völkerwanderung am Ende der Antike örtliche Beständigkeit als Voraussetzung des Wachstums von Kultur und Gemeinschaft empfohlen hat, ohne dadurch seine europäische und universale Gesinnung zu schmälern. Solche Konzepte lassen sich nicht unmittelbar in die Verkehrspolitik einer säkularen Gesellschaft übertragen. Sie können jedoch durchaus selbstkritisch den schwindenden Nutzen wachsender Mobilität reflektieren.

3.2 Kritik an der Nonstop-Gesellschaft als Voraussetzung für eine Wende der Verkehrspolitik

„Mobil sein ist alles“ ist zum Motto einer weltumspannenden Ökonomie geworden, in deren Schlepptau sich die Verkehrspolitik seit Jahrzehnten entwickelt. Sie ist Ausdruck und Vollzugsmedium des Leitkonzepts der Moderne, das Fortschritt als Überwindung von Zeit und Raum definiert und in Grenzen vor allem zu überwindende Barrieren sieht, nicht aber ihre Verantwortung für alle Folgekosten.

Unseren Lebensstil, unsere Interessen und unsere Zufriedenheit haben wir durch eine zunehmende Abhängigkeit von unseren technischen Hilfsmitteln erkaufte. Das Nonstop-Prinzip setzt manche unserer naturverbundenen und sozialen Balancesysteme, die auf Nähe, Vertrautheit und persönlicher Beziehung aufbauen, außer Kraft. Wenn es um die Gestaltung unserer Zukunft geht, dann ist dieser

Preis der Beschleunigung und Unstetigkeit in die Kalkulation mit einzubeziehen. Entscheidend hierfür ist eine veränderte Wahrnehmung und Wertschätzung von Grenzen: „Einen Ort haben heißt, nicht überall sein, und Zeit haben heißt, nicht für alles Zeit haben“ (Geißler/Adam 1998, 20). Wer die Bindung an einen bestimmten Ort und eine bestimmte Zeit als wertvolles Element von Lebensqualität entdeckt, wird zum potentiellen Revolutionär der Mobilitätsmuster.

Eine verantwortbare Mobilität entfaltet sich als Teil eines nachhaltigen Lebensstils. Eine „Ökologie der Zeit“ als Kunst, mit der Natur und den Mitmenschen vor Ort zu leben, bietet einen reichhaltigen Schatz der Inspirationen für ein Mobilitätsverhalten, das sich von dem Diktat rastloser Beschleunigung befreit. In der christlichen Tradition wird der Sonntag als Unterbrechung und Tag der Entschleunigung seit vielen Jahrhunderten gepflegt, was sich auch auf die weltliche Alltagskultur ausgewirkt hat.

III. Konsequenzen und Folgerungen für eine verantwortbare Mobilität: 17 Forderungen

Verantwortbare Mobilität muss in Zukunft so gestaltet werden, dass trotz zu erwartender Einschränkungen eine hochwertige Lebensqualität bestehen bleibt. Dies gilt für ländliche Räume ebenso wie für Ballungszentren, obwohl die Ausgangsbedingungen dort sehr unterschiedlich sind.

Nachhaltigkeit mit den drei Dimensionen der Ökonomie, der Ökologie und des Sozialen muss auf allen politischen Ebenen mehr als bisher zur Querschnittsaufgabe gemacht werden. Bayern kann nicht alles alleine regeln, aber in seinen Möglichkeiten auf die Bundes- sowie die Europaebene einwirken.

1. Das bayerische Wirtschaftsministerium erwartet im Güter- und Personenverkehr hohe Zuwächse (vgl. Abschnitt I). Dabei muss das Verkehrswachstum vom Wirtschaftswachstum durch Schaffung weniger transport- und beförderungintensiver Strukturen in Wirtschaft und Städtebau abgekoppelt werden. Die Arbeit muss wieder mehr zu den Menschen kommen. Dies entlastet Familien, entlastet aber auch den einzelnen Arbeitnehmer. Um dieses Ziel zu erreichen, können unterschiedliche Maßnahmen ergriffen werden: Technische Innovationen der Kommunikationstechnik erlauben Telearbeit im Verwaltungs- und Dienstleistungsbereich. Gleichzeitig müssen verstärkt produ-

zierende Betriebe wieder in der Fläche angesiedelt werden. Ähnliches gilt für die Bereiche Einkaufen und Freizeit, die heute viele Verkehrsbewegungen verursachen.

Das städtebauliche Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ erfordert die Abkehr vom Modell der Funktionstrennung und somit den Ausbau der autofreien Bereiche in den Innenstädten mit gleichzeitigem Angebot attraktiver Beförderungsmöglichkeiten (zum Beispiel in Berchtesgaden kostenlose Elektrobusse) oder die Substitution von Verkehr durch elektronische Medien (physischen Verkehr durch virtuellen Verkehr ersetzen ohne die Mitarbeiter durch ständige Erreichbarkeit zu überfordern).

Bewusstseinswandel und Verhaltensänderung bei allen Akteuren der Wirtschaft und des öffentlichen Lebens dienen dem Ziel der Ver-

kehrsvermeidung. Hilfreich dafür können auch Dezentralisierung und Regionalisierung sein.

2. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird in Zukunft wichtiger werden müssen als die individuelle Mobilität insbesondere im eigenen PKW. Der Personenverkehr insgesamt muss auf Bahn und Bus umgelenkt werden, dazu braucht es geeignete Anreize, sonst verliert auch Deutschland erheblich an Mobilität. Die Verantwortung des Staates ist gefragt, nicht das Warten auf ein marktwirtschaftliches, individualmobilitätschaotisches Chaos. Der Ausbau eines feinmaschigen Bahnnetzes muss Priorität haben. In Ballungsräumen müssen etwa S-Bahn, Bus-Netze (E-Bus) und Straßenbahnen die gängigen Verkehrsmittel sein. Fahrpläne sollten besser vernetzt werden und Leih-(Elektro)-Fahrräder angeboten werden so-



wie Abstellflächen an Bahnhöfen ausgebaut werden. Die mobile Informationstechnologie muss in die Mobilität integriert werden, z. B. bei der Fahrplangestaltung, Abruf von Bussen, Erfassung von Mobilitätsbedarf et cetera.

Ländliche Gebiete dürfen dabei nicht außer Acht bleiben: Sie sind teils nicht ausreichend an die Ballungsräume angebunden. Es können nicht alle Menschen in größeren Städten leben, das ländliche Umland von Ballungszentren gewinnt in Bayern zunehmend an Bedeutung.

3. Güterfernverkehr wird aktuell weit mehr über LKW als über die umweltfreundlichere Schiene abgewickelt. Im Bereich der City-LogistikwerdennachhaltigeMobilitätskettenaufgebaut werden müssen. Dazu braucht es intelligente Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern. Der Netzausbau der Schiene muss mit diesem Ziel neu strukturiert werden. Außerdem muss ein Schienennetz für den Güterverkehr aufgebaut werden, das möglichst unabhängig vom Personenverkehr betrieben werden kann. Dazu müssen auch Bahnstrecken aus- und neugebaut sowie die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern optimiert werden.

4. Verkehrsbedingte Emissionen von Schadstoffen, insbesondere von CO₂, sind zu hoch. Technische und organisatorische Innovationen zur Befriedigung der steigenden Mobilitätsnachfrage ohne Ausweitung der verkehrsbedingten Versiegelung von Flächen müssen gefördert werden, ohne die Bezahlbarkeit für Einkommensschwächere in Frage zu stellen. Eine Technik zur besseren Ausnutzung vorhandener Ressourcen durch den Abbau der Engpässe auf den Straßen könnte die Unterstützung der Verkehrsorganisation durch Telematik-Systeme werden, insbesondere dort, wo der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur an Grenzen stößt.

5. Die verkehrsbedingte Gefährdung von menschlichem Leben und menschlicher Gesundheit aus Gewinninteresse einiger Geldanleger ist nicht weiter hinzunehmen. Wo beispielsweise die Zahl der Verkehrstoten und Nötigungen im Verkehr mehr als nur unwesentlich reduziert werden kann, sind Maßnahmen insbesondere von Bund und Ländern zu ergreifen, wie etwa das Absenken der Promillegrenze sowie eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen auf maximal 130 km/h. Ein Tempolimit könnte effektiv zum Senken des Gesamtverbrauchs an Treibstoffen beitragen und damit auch relative Preisentlastungen für Einkommensschwächere und Familien bewirken.

6. Eine Alternative zu den mineralischen Treibstoffen sind Treibstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen, wie Ethanol oder Biodiesel, nur in Nischenbereichen, nicht für die Masse des Individual- oder Lastverkehrs. Auf die unmittelbare Treibhausgasbilanz bezogen ist Bio-Ethanol, das entweder dem Benzin beigemischt wird oder wie etwa in Südamerika direkt als Treibstoff verwendet wird, durchaus positiv zu bewerten. Unter dem Aspekt der Konkurrenz zwischen Energie- und Nahrungsmittelpflanzen und der dafür jeweils benötigten Flächen ist Agro-Treibstoff in Entwicklungsländern und Ländern mit wenig freien Grünflächen jedoch kritisch zu sehen. Ein Energiepflanzenausbau darf sich auch in Deutschland nicht negativ auf die Preise für Nahrungsmittel auswirken.

Deutschland darf gegebenenfalls den Agro-Treibstoffverbrauch nicht zu Lasten anderer Länder, insbesondere den klimatisch benachteiligten im Süden, steigern. Aufgrund der Flächenkonkurrenz zwischen Anbauflächen für Nahrungsmittel und für Energiepflanzen, bekannt unter dem Begriff der „Teller-Tank“-Diskussion, dürfen die Mobilitätsprobleme aufgrund teurer Rohstoffe nicht oder nicht



© motorradclub/fotolia

weiter in Entwicklungs- und Schwellenländer verschoben werden.

Die Bewirtschaftung mit Energiepflanzen in Deutschland muss unter den Kriterien der Nachhaltigkeit geschehen und Nebeneffekte berücksichtigen, wie z. B. den Erhalt der Biodiversität oder den Einsatz von Stickstoffdünger. Dabei muss zwischen Ethanol, ob pur oder beigemischt, sowie Rapsöl und so genanntem Biodiesel unterschieden werden. So hat Rapsölkraftstoff das höchste Treibhausminderungspotential von allen derzeit eingesetzten Agrokraftstoffen. Außerdem ist er als Nischenprodukt aufgrund seiner hohen biologischen Abbaubarkeit und der geringen Ökotoxizität für Böden und Gewässer für den Eigenverbrauch im Fuhrpark der Land- und Forstwirtschaft geeignet. Allerdings ist

es eine Kapazitätsfrage, inwieweit die bestehende Mobilität mit einheimischer Produktion bei Wegfall der Ressource Erdöl ersetzt werden kann. Das Problem besteht letztlich im Bodenverlust bzw. Bodenqualitätsverlust durch industriellen Anbau nachwachsender Rohstoffe, der sich mittelfristig auch auf die Nahrungsmittelproduktion auswirken wird.

7. Die Zukunft liegt in Antriebsformen, deren Energie ausschließlich aus regenerativen Energien kommt (z. B. Solarenergie, Windkraft, Geothermie). Von der Industrie muss erwartet werden, dass sie künftig einen nicht unerheblichen Teil ihres Gewinns in die Entwicklung neuer Antriebstechnologien steckt.

Neben der Rohstoffverknappung im Bereich der Treibstoffe muss für die Zukunft auch eine

Verknappung der für die Produktion von Fahrzeugen notwendigen Erze und anderer Ressourcen, wie etwa Wasser, mitbedacht werden.

8. Zur Effektivität und Effizienz der Elektromobilität muss noch weiter geforscht werden, um hier tatsächlich Nachhaltigkeit zu gewährleisten. Beispielsweise ist durch die aktuelle Batterietechnik der E-Mobilität ebenso eine Ressourcengrenze gesetzt wie den Verbrennungsmotoren. Es ist noch zu früh für eine generelle Befürwortung von Elektroantrieben in Autos. So müssen auch erst noch einheitliche Technologiestandards für den Ausbau der E-Mobil/Hybrid-Infrastruktur vereinbart werden, die alltagstauglich sind.

9. Die Ziele für den Klimaschutz liegen viel zu weit in der Zukunft, so dass die jetzige Regierung dafür keine Verantwortung übernehmen muss. Deshalb müssen jährlich nachprüfbar festgelegte Ziele gesetzt werden, also etwa zwei Prozent weniger CO₂ pro Jahr, damit eine höhere Chance besteht, die langfristigen Ziele zu erreichen

10. Die Einführung einer PKW-Maut für Fernstraßen könnte steuernde Wirkung haben, eine streckenbezogene Maut könnte Verkehrsflüsse reduzieren. Die Gefahr sozialer Ungerechtigkeit und die dadurch eingeschränkte Mobilitätsteilnahme dürfen dabei nicht vernachlässigt werden; die Benzinpreis-Entwicklung stellt schon jetzt ein erhebliches Problem für Einkommensschwächere dar: Mobilität darf kein Privileg Einkommensstarker werden, dazu hat sie zuviel Bedeutung für Teilhabe und Wohlstand. Gleichzeitig müssen die gesellschaftlichen Kosten der Autoproduktion (Rohstoffverbrauch, Entsorgungsproblem, Wasserverbrauch bei der Herstellung, Gesundheitskosten, etc.) mehr in den Blick genommen werden.

11. Der Markt für Pkws mit günstiger Ökobilanz kann noch weiter erschlossen werden,

wie etwa durch gezielte Information für besonders ökologische Fahrzeugvarianten oder Zusatzschulung der Mitarbeiter für soziale und ökologische Fragen. Entscheidend ist die Senkung des Flottenverbrauchs (derzeit ca. 9 Liter/100 km), nicht der niedrigere Verbrauch einzelner Autos.

12. Modelle wie Car-Sharing oder Mobilitätsgenossenschaften müssen ideell und finanziell gefördert werden. Verkehr wird schon immer in vielfältiger Weise versteckt oder offen staatlich oder durch die Wirtschaft subventioniert, etwa durch Straßen- oder Schienenbau oder den Defizitausgleich im ÖPNV. So gesehen rechnet sich „Mobilität“ nie.

13. Im Flugverkehr steckt noch viel Potential für eine verantwortungsvolle Ressourcenschonung. Hier könnten emissionsabhängige Start- und Landegebühren einen technischen Innovationsschub auslösen, ohne beispielsweise urlaubsbedingte Wenigflieger in ihrer Freiheit einzuschränken. Außerdem muss weiter die Einführung einer Flugbenzinsteuer gefordert werden. Ausbau von Verkehrsinfrastruktur hat bisher mittelfristig immer zu einer Zunahme von Verkehr geführt. Die Abwahl der dritten Startbahn des Münchner Flughafens durch die Münchener Bürger könnte ein Signal für eine Trendwende gegen die sonst zuverlässige Bürgerzustimmung zum Ausbau von Verkehrsinfrastruktur – sofern dieser nicht das eigene Umfeld betrifft – sein.

14. Der Ausbau des Radwegenetzes über den touristischen Bereich hinaus muss unter funktionalen und Sicherheitsaspekten vorangetrieben werden, weil das Fahrrad in seiner Bedeutung als Transportmittel zunehmen wird. In vielem kann die Fahrradrenaissance an Traditionen anknüpfen, die erst zwei bis drei Generationen zurückliegen. Gleichzeitig hat sich die Fahrradtechnik weiterentwickelt, sodass Fahrradmobilität heute eigentlich leichter als

vor 60 Jahren ist. Betriebe, also auch die Kirche als Dienstgeber, könnten Dienstfahrräder zu Verfügung stellen, die alternativ zu anderen energieintensiven Dienstgängen mit relativ kurzen Wegen zum Einsatz kommen könnten.

15. Kirchen sollten Rahmenverträge für ein klimaschützendes Fahrzeug kostengünstig für Dienststellen und Mitarbeiter abschließen. Es muss eine gleiche Bezuschussung aller Mobilitätsmittel bei Dienstfahrten geben, etwa in Form einer Entfernungspauschale.

16. Der Dienstwagen muss steuerlich „neutralisiert“ werden, das heißt, Dienst-PKW und Privatauto werden steuerrechtlich gleich behandelt. Dies betrifft nicht Transportfahrzeuge,

wie etwa den Transporter des Handwerkers, also Fahrzeuge, die Betriebsmittel im engeren Sinn sind.

17. Die Anhebung der Pendlerpauschale wegen der gestiegenen Kosten kann unter ökologischen Aspekten ein falsches Signal sein. Die Pendlerpauschale fördert in ihrer jetzigen Form keine Innovationen und Veränderungen. Die Pendlerpauschale als staatliche Leistung entbindet Betriebe in ihrer Planung auf die Bedürfnisse von Arbeitnehmern und deren Familien Rücksicht zu nehmen. Eine Flächennutzungsplanung und die Regionalentwicklung müssen in Zukunft auch die Verkehrsvermeidung als Leitidee beinhalten. Verkehrsvermeidend oder -entlastend sind auch Heim- oder Telearbeitsplätze.

Ausblick

Gesellschaftliche Initiativen zur Umkehr des Trends steigender individueller Mobilitätsbedürfnisse sollten angestoßen werden. Voraussetzung ist aber beispielsweise auch eine attraktive wohnraumnahe Freizeitinfrastruktur. Hier sind besonders die Kommunen gefordert, Anstöße zu geben. Voraussetzung ist auch eine Wohnraumpolitik, die erschwingliche und attraktive Wohnräume in der Nähe von Ballungsräumen und Betriebsstätten schafft, um Pendlerströme langfristig zu vermindern. Auch hier sind besonders die Kommunen gefordert.

Zudem sind Lebensstiländerungen im Bezug auf Mobilität unerlässlich, die sich am Prinzip der Verantwortung, also an der Ressourcenschonung und der Bewahrung der Schöpfung orientieren, auch wenn hier kaum konkrete Forderungen an den je Einzelnen gestellt werden können, wie dieser „neue“ Lebensstil jeweils auszusehen habe. In Zusammenarbeit mit Bildungseinrichtungen, Umweltverbänden und anderen gesellschaftliche Gruppen können die Kirchen sinnvolle Alternativen zur

boomenden großräumigen Freizeitmobilität in den regionalen Nahräumen erschließen – beispielsweise durch eine Begegnungskultur des Sonntags als Tag der „räumlichen Ruhe“, der Bildung und der Pflege der familiären, gemeindlichen und nachbarschaftlichen Beziehungen. Dabei sollte die Kirche nicht als Spaßbremse erscheinen, sondern darauf achten, dass es Angebote gibt, die auch für Jüngere und Aktive attraktiv sind. Nur wenn eine Pflege der sozialen Beziehung vor Ort und eine Kultur der „Lebensqualität durch Nähe“ positiv vermittelt wird, kann es gelingen, das wachsende Bedürfnis nach Mobilität auf ein ökologisch und human angemessenes Maß zu begrenzen.

So könnte weniger Mobilität eine Steigerung der Lebensqualität bedeuten, wenn etwa Fahrzeiten wegfallen, die für Nahraum-Aktivitäten genutzt werden können. Es muss mehr Angebote geben, die zu einem Umstieg auf alternative Mobilitätsformen motivieren. Denn die Kopplung von Mobilität und Freiheit wird weiter bestehen, egal womit die Menschen mobil sind.

Literatur

Feldhaus, Stefan: *Verantwortliche Wege in eine mobile Zukunft. Grundzüge einer Ethik des Verkehrs, Hamburg. (1998)*

Höhn, Hans-Joachim:

Zeit-Diagnosen. Theologische Orientierung im Zeitalter der Beschleunigung, Darmstadt 2006

King, Vera; Gerisch, Benigna, Hrsg.:

Zeitgewinn und Selbstverlust. Folgen und Grenzen der Beschleunigung, Frankfurt 2009

Rosa, Hartmut:

Weltbeziehungen im Zeitalter der Beschleunigung. Umriss einer neuen Gesellschaftskritik, Berlin 2012

Rüger, Heiko; Micheel, Katharina; Skora, Thomas; Ruppenthal, Silvia:

Sind berufsbedingte räumliche Mobilität und freiwilliges Engagement miteinander vereinbar? Befunde der zweiten Erhebungswelle der Studie „Job Mobilities and Family Lives in Europe“. In: Bevölkerungsforschung Aktuell, Wiesbaden 2012, 33,6: 2-9

Ruppenthal, Silvia; Lück, Detlev:

Jeder fünfte Erwerbstätige ist aus beruflichen Gründen mobil. Berufsbedingte räumliche Mobilität im Vergleich. In: Informationsdienst Soziale Indikatoren 2009, 42: 1-5

Schindler, Jörg; Held, Martin:

Postfossile Mobilität. Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil, Bad Homburg 2009

Abschnitt II basiert auf dem Beitrag von

Vogt, Markus:

„Lebensqualität und Verkehr – Mobil sein für/gegen gutes Leben“, erschienen in: Karl Golser (Hrsg.): Brixen 2007, Seite 83-115

**Aus der Reihe Zeitansagen sind derzeit
folgende Ausgaben verfügbar:**

Zeitansagen 4

**Ehrfurcht vor Gott – Die obersten Bildungsziele der
Bayerischen Verfassung als fortdauernder Auftrag** (1988)

Zeitansagen 5

Familie – Schnittpunkt individueller und sozialer Probleme (1991)

Zeitansagen 6

Caritas in der Zukunft (1992)

Zeitansagen 7

**Politik in Bayern, Deutschland und Europa –
Christliche Orientierung** (1994)

Zeitansagen 10

**Vom Ausländer zum Mitbürger – Zuwanderung, Integration,
Zugehörigkeit** (1999)

Zeitansagen 11

**Tatkräftig – Engagiert – Überzeugend: 50 Jahre Landeskomitee
der Katholiken in Bayern;**

mit Beiträgen von Tomás Halík, Hans Maier und Bernhard Sutor (2001)

Zeitansagen 13

Für eine Kultur der Gesundheit

Ethische Orientierungen für die Gesundheitspolitik (2009)

Zeitansagen 15

Kirche im säkularen Staat

Dokumentation einer Expertentagung des Landeskomitees der
Katholiken in Bayern am 24. September 2012 (2013)

Zeitansagen 16

Verantwortbare Mobilität

Ethische Orientierungen für den Übergang in eine
postfossile Verkehrsgestaltung (2014)

Sie können das vorliegende Heft und die früheren Ausgaben
beim Landeskomitee der Katholiken in Bayern, Schäfflerstraße 9,
80333 München, Telefon: 089 2137-2800 oder -2801,
Telefax: 089 2137-2802, E-Mail: info@landeskomitee.de,
Internet: www.landekomitee.de bestellen.
Die Schutzgebühr beträgt 0,50 € pro Stück.