



Christian Spieß

„M**obilität** ist teilbar!“ Unter dieses Motto stellt die Missions-Verkehrs-Arbeitsgemeinschaft MIVA ihre Christophorus-Aktion 2019. Beides, MIVA und Christophorus-Aktion, dürften eher zu den Randerscheinungen des kirchlichen Lebens gehören. Events wie Fahrzeugsegnung,

Sternfahrten zu Wallfahrtsstätten oder auch Spenden als Dank für unfallfreies Fahren sind heute zudem aus unterschiedlichen Gründen umstritten. Die MIVA beansprucht aber, mit ihren eher volkstümlichen Aktionen ein Zeichen internationaler Solidarität zu setzen. Als ihre Aufgabe definiert die Organisation in ihrer Selbstdarstellung, „für junge Kirchen und Projekte der Entwicklungszusammenarbeit Fahrzeuge zu beschaffen: je nach Bedarf PKW oder Geländewagen, Motorräder, Fahrräder, Traktoren, landwirtschaftliche Geräte, fallweise auch Boote oder kleine Schiffe, Flugzeuge oder Lasttiere“. Immerhin gelingt es vielleicht, mit dem „Mobilität ist teilbar“-Slogan Aufmerksamkeit dafür zu generieren, dass Mobilität auch ein ethisches Problem und eine moralische Herausforderung darstellt.

Die Zunahme der räumlichen Mobilität – im Sinne der Möglichkeit, Personen und Güter relativ schnell und über weite Strecken zu bewegen – gehört zu den Kennzeichen der Modernisierung und der Industrialisierung. Arbeitsteilung und funktionale Differenzierung erfordern ein hohes Maß an räumlicher Mobilität. Entsprechende technische Entwicklungen – Eisenbahn, Automobil, Flugzeug etc. – gehören zu den typischen Phänomenen moderner Gesellschaften. Das Spektrum der ethischen Implikationen des modernen Mobilitätsschubs ist breit.

## Mobilität als sozial-ethische Herausforderung

Es reicht von der unterschiedlichen Erreichbarkeit (mitunter lebensnotwendiger) Güter über unterschiedliche Formen der Migration bis zu der – im engeren Sinn des Wortes – barrierefreien Umgestaltung des öffentlichen Raums. Die Frage der monetären Kosten der Mobilität, etwa der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, oder die Veränderung von Städten und Landschaften, man denke nur an „Stuttgart 21“, gehört ebenso zu diesem Spektrum ethischer Herausforderungen der Mobilität wie digital-ethische Gesichtspunkte des „autonomen Fahrens“. Im Zentrum der gegenwärtigen Diskurse stehen häufig Fragen der ökologischen Effekte unterschiedlicher Formen der Mobilität. Daneben geraten soziale Folgen erst nach und nach in den Blick. Die Debatte um E-Mobilität zeigt die Komplexität ethischer Urteilsbildung, ist doch die Nachhaltigkeitsbilanz – also die Bilanz der ökonomischen, ökologischen und sozialen Effekte – beispielsweise des batteriebetriebenen Elektroautos (oder auch des E-Scooters) von zahlreichen mehr oder weniger variablen Voraussetzungen abhängig: Wo und wie wird der Strom für die Produktion der Fahrzeuge und anschließend für die Speisung der Akkus erzeugt? Wo und wie werden die benötigten Rohstoffe gewonnen und die verschiedenen Bestandteile der Fahrzeuge gefertigt? Wie verändert eine Umstellung auf (batteriebasierte) E-Mobilität die lokalen und globalen Produktions- und Handelsstrukturen? Die ethische Güterabwägung wird hier schon aufgrund der benötigten Informationen zur Herausforderung und mündet letztlich

im Ausbalancieren von Zielkonflikten. Offenkundig ist auch im Feld der Mobilität die Gefahr gegeben, dass die Lasten der Mobilitätsfortschritte in den „hochentwickelten“ Ländern des globalen Nordens den im globalen Süden lebenden Menschen aufgebürdet werden, dass sich also das Problem einer globalen Spaltung im Hinblick auf Mobilität – ein *global mobility gap* – weiter verschärft.

Die Beiträge des vorliegenden Heftes leuchten verschiedene ethische Herausforderungen der Mobilität aus. Joachim Wiemeyer bietet eine grundlegende „Ethik der Mobilität“, Andreas Knie fokussiert Mobilität auf Aspekte der sozialen Teilhabe im Zeichen des Klimawandels, Christian Holz-Rau diskutiert in besonderer Weise die Konsequenzen des Pariser Klimaabkommens für die deutsche Verkehrspolitik. Nils Stockmann und Antonia Graf zeigen am Beispiel der urbanen Mobilität die Möglichkeiten eines Mobilitätswandels – und die einem solchen Wandel entgegenstehenden retardierenden Momente. Ein *Amos*-international-Interview mit Udo J. Becker, in dem es auch noch einmal in besonderer Weise um den Zusammenhang von Mobilität und sozialer Benachteiligung geht, rundet den Thementeil des Heftes ab.

Die „arts&ethics“-Seite ist dieses Mal dem Kunstwerk „The long road“ von Matvey Slavin gewidmet. Die Besprechungen sozioethischer Neuerscheinungen werden ergänzt durch einen Kommentar zu einem neuen Dokument der vatikanischen Bildungskongregation zur Gender-Thematik.