



Editorial	<i>Christian Spieß (Linz)</i> Mobilität als sozialetische Herausforderung Zu diesem Heft	2
Schwerpunktthema	<i>Christian Holz-Rau (Dortmund)</i> Die Konsequenzen des Pariser Klimaabkommens für die deutsche Verkehrspolitik	3
	<i>Nils Stockmann, Antonia Graf (Münster)</i> Nachhaltige urbane Mobilität von morgen zwischen Reproduktion und Deonstruktion von Normen	10
	<i>Joachim Wiemeyer (Bochum)</i> Ethik der Mobilität	17
	<i>Andreas Knie (Berlin)</i> Mobilität: Soziale Teilhabe im Zeichen des Klimawandels	25
Arts & ethics	<i>Matvey Slavin (Berlin/Kopenhagen)</i> „The Long Road“	26
	Interview <i>Udo Becker (Dresden)</i> „Weil man das Rad nicht zurückdrehen kann, müssen wir es immer weiter beschleunigen.“ Interview über die wahren Kosten des Verkehrs und den Wandel zu einer sanften Mobilität	33
Kommentar	<i>Christian Spieß (Linz)</i> Ein Dokument – zwei Handschriften Plädiert die Bildungskongregation für einen Dialog mit den Gendertheorien?	38
Vorgestellt	<i>Claudia Schwarz (Paderborn)</i> Katholische Bischöfe positionieren sich gegen Rechtspopulismus Dem Populismus widerstehen – Arbeitshilfe zum kirchlichen Umgang mit rechtspopulistischen Tendenzen (Arbeitshilfen Nr. 305)	41
Buchbesprechungen	Generationengerechtigkeit und Staatsverschuldung	44
	Die EU als ethisches Projekt im Spiegel ihrer Sicherheitspolitik	45
	Schöpfungsethik zwischen Wunsch und Wirklichkeit	46
	Archive und Demokratie	48
Der Überblick	Summaries	52
	Résumés	53
	Bisherige Schwerpunktthemen und Vorschau	54
Impressum		U2



Christian Spieß

„Mobilität 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.



# Die Konsequenzen des Pariser Klimaabkommens für die deutsche Verkehrspolitik

Mit dem Pariser Klimaabkommen und den Klimaschutzzielen der EU hat sich auch Deutschland zu einer deutlichen Reduzierung der klimarelevanten Emissionen verpflichtet. Im Gegensatz zu den anderen Sektoren sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr aber nicht rückläufig, das Minderungsziel von minus 40 bis 42% für das Jahr 2030 scheint kaum erreichbar. Obwohl die wesentlichen Ansätze zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr auf Bundesebene liegen, bleibt der Bund weitgehend untätig oder verhindert sogar wirksamere Interventionen seitens der EU. Stattdessen delegiert er mit Förderprogrammen die Verantwortung an die Kommunen, die in diesem Bereich nur wenig ausrichten können. Ohne deutlich entschlosseneres Handeln des Bundes werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr im Jahr 2030 etwa auf dem heutigen Niveau liegen.

## Einleitung

Mit dem Pariser Klimaabkommen und den Klimaschutzzielen der EU hat sich auch Deutschland zu einer deutlichen Reduzierung der klimarelevanten Emissionen verpflichtet. Die Bundesregierung wollte darauf gestützt die Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) von 1990 bis 2020 um 40% reduzieren, hat dieses Ziel aber inzwischen aufgegeben. Bis 2014 sanken die THG in Deutschland um 28%, im Verkehrsbereich um 2% (Tab. 1). Seitdem sind sie sogar wieder gestiegen (s. u.). Für 2030 gelten jetzt nach Sektoren differenzierte Ziele. Im Verkehr sollen die THG-Emissionen bis 2030 um 40


bis 42% sinken (Tab. 1). Dabei stellt die vorrangige Strategie der Elektrifizierung keine Reduzierung des Energieverbrauchs dar, sondern eine Verlagerung des Energieverbrauchs in den Sektor der Energiewirtschaft.

Der folgende Beitrag beginnt mit der Frage, wieso in Deutschland der Verkehrssektor im Klimaschutz bisher so erfolglos ist. Im Mittelpunkt stehen hier der Bund und die EU. Anschließend wird der Klimaschutz im Verkehr in den breiteren Kontext einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung gestellt. Im Fokus stehen hier Städte und Gemeinden. Dabei erfolgt keine Detailbewertung der Technologien. Der Beitrag geht vielmehr davon aus, dass es



Christian Holz-Rau

keine wesentliche technologische Alternative zu einer weitgehenden Elektrifizierung zumindest des Landverkehrs gibt.

 Die Elektrifizierung immer größerer Fahrzeuge ist nicht nachhaltig

Einleitend sei betont, dass eine Elektrifizierung immer größerer, schwererer und stärkerer Fahrzeuge keinen nachhaltigen Pfad beschreibt, sondern dass deren hoher Energie- und Flächenbedarf sowie die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer wesentlichen Nachhaltigkeitsprinzipien widersprechen.

Handlungsfeld	1990	2014	2030	2030
	(in Mio. t CO <sub>2</sub> -Äq.)	(in Mio. t CO <sub>2</sub> -Äq.)	(in Mio. t CO <sub>2</sub> -Äq.)	(Minderung in % ggü. 1990)
Energiewirtschaft	466	358	175-183	62-61 %
Gebäude	209	119	70-72	67-66 %
Verkehr	163	160	95-98	42-40 %
Industrie	283	181	140-143	51-49 %
Landwirtschaft	88	72	58-61	34-31 %
<b>Teilsumme</b>	<b>1209</b>	<b>890</b>	<b>538-557</b>	<b>56-54 %</b>
sonstige	39	12	5	87%
<b>Gesamtsumme</b>	<b>1248</b>	<b>902</b>	<b>543-562</b>	<b>56-55 %</b>

Eigene Darstellung nach Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit: Klimaschutz in Zahlen: Sektorenziele 2030.

Tab. 1: Emissionen der in die Zieldefinitionen einbezogenen Handlungsfelder

## Wieso ist der Verkehrssektor bisher so erfolglos?

Die THG-Emissionen ergeben sich als Produkt der Verkehrsnachfrage und der spezifischen Emissionen. So gibt es im Grundsatz zwei Ansätze zu ihrer Reduzierung: Die *Nachfrageoption* (geringere Distanzen, seltenere Nutzung von Pkw, Lkw und Flugzeug – häufig als *Suffizienzoption* bezeichnet) und die *Effizienzoption*, die sich ihrerseits aufteilt in die technische Effizienz (Fahr- und Flugzeuge mit geringeren Emissionen pro Kilometer) und die Effizienz der Fahrweisen (geringere Geschwindigkeiten und geringere Beschleunigungen). Selbstverständlich lassen sich diese Ansätze kombinieren. Für eine wirksame Klimapolitik ist diese Kombination sogar von großer Bedeutung. Die bisherige Erfolglosigkeit im Verkehrssektor lässt sich entsprechend durch drei, miteinander verbundene Linien kennzeichnen, durch die steigende Verkehrsnachfrage, ausbleibende Effizienzgewinne sowie damit verbunden ausbleibende oder sogar teils entgegenwirkende politische Interventionen:

*Die Verkehrsnachfrage steigt.  
Muss das so sein?*

Im Personenverkehr werden immer längere Strecken zurückgelegt. Der Pkw dominiert. Außerdem sinken die

Besetzungsgrade im Pkw. Noch stärkere Zuwächse verzeichnet der Luftverkehr. Im Güterverkehr werden immer

mehr Güter über immer längere Strecken transportiert. Innerhalb Deutschlands dominiert der Lkw. Durch die Globalisierung der Wirtschaft nehmen die Seeschifffahrt und der Luftverkehr besonders stark zu. Begünstigend im binnenländischen Verkehr wirken für Pkw und Lkw niedrige Kraftstoffpreise. Während zwischen 2009 und 2017 24 bzw. 26 der übrigen 29 europäischen Staaten die Steuern auf Benzin bzw. Diesel erhöht haben, in der Mehrzahl der Fälle für Diesel stärker als für Benzin, blieb die Mineralölsteuer in Deutschland seit 2003 unverändert (Kunert 2018: 690f).

Der Pfad der Verkehrsentwicklung bildet eine offene Wachstumsspirale, in der mehrheitlich gewünschte soziale, ökonomische und technologische Veränderungen zu mehr Verkehr geführt haben und wohl auch zukünftig zu mehr Verkehr führen wer-

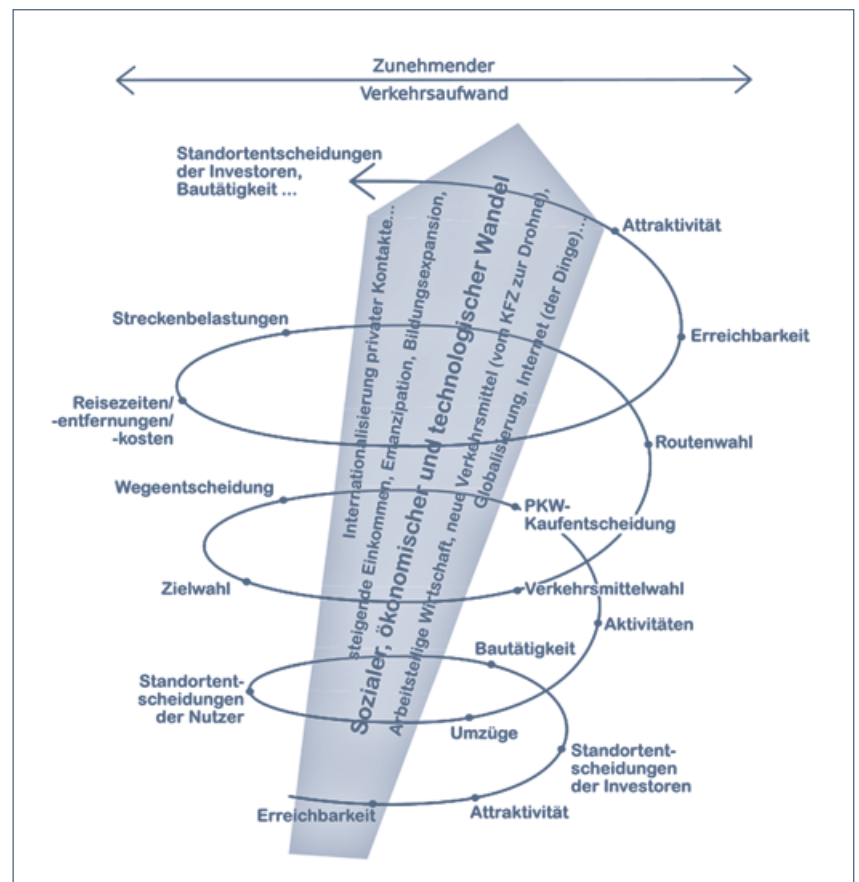


Abb. 1: Soziale, ökonomische und technologische Treiber der Standort- und Verkehrsentwicklung Eigene Abbildung in Anlehnung an Wegener 2004



den (Abb. 1). Mit der Spezialisierung von Ausbildung und beruflicher Tätigkeit nehmen Entfernungen zu Ausbildungsstätten und zum Arbeitsplatz zu. Die zunehmende Frauenerwerbstätigkeit erhöht den Berufsverkehr, verlängert innerhalb von Paarhaushalten die Berufsverkehrsdistanzen und trägt zum höheren Pkw-Bestand bei. Höhere Einkommen und Bildung sind mit größeren Distanzen im Alltag, aber auch mit zusätzlichen privaten wie geschäftlichen Fernreisen verbunden. Die Verkehrsplanung orientiert sich auf allen Ebenen vorrangig an einer hohen Qualität der Verkehrsabwicklung im Pkw- und Lkw-Verkehr. In der Folge nehmen die Distanzen im Pkw- und Flugverkehr zu.

Dabei deutet sich mit der Zunahme des Radverkehrs in vielen Städten, mit CarSharing und anderen Diensten, mit einer Abkehr vom Pkw bei jüngeren Erwachsenen zwar eine reduzierte Bedeutung des Pkw an. Dies bietet, unterstützt durch entsprechende Verkehrskonzepte, Chancen für eine höhere Lebensqualität in den Städten. Mit Blick auf die klimarelevanten Emissionen dominieren aber zunehmende Distanzen im Berufsverkehr und die Zunahme des Fernverkehrs. Dabei spielen gerade die Gruppen eine besondere Rolle, die sich im Alltag mehr oder weniger vom Pkw abwenden (junge Erwachsene mit hohen Bildungsabschlüssen, Multimodale).<sup>1</sup> „Wir Studenten haben kein Auto, weil wir mit dem Auto nicht fliegen können“, so einer unserer ehemaligen Studenten.



### Ein Gegensteuern gegen die Zunahme des Verkehrs ist bisher unterblieben

Wichtig nochmals zu betonen: Die Zunahme der zurückgelegten Distanzen folgt vor allem aus gesellschaftlich erwünschten Entwicklungen. Daher ist ein Gegensteuern bisher unterblieben und ein zukünftig stärkeres Gegensteuern eher unwahrscheinlich. Eines starken Gegensteuerns bedarf

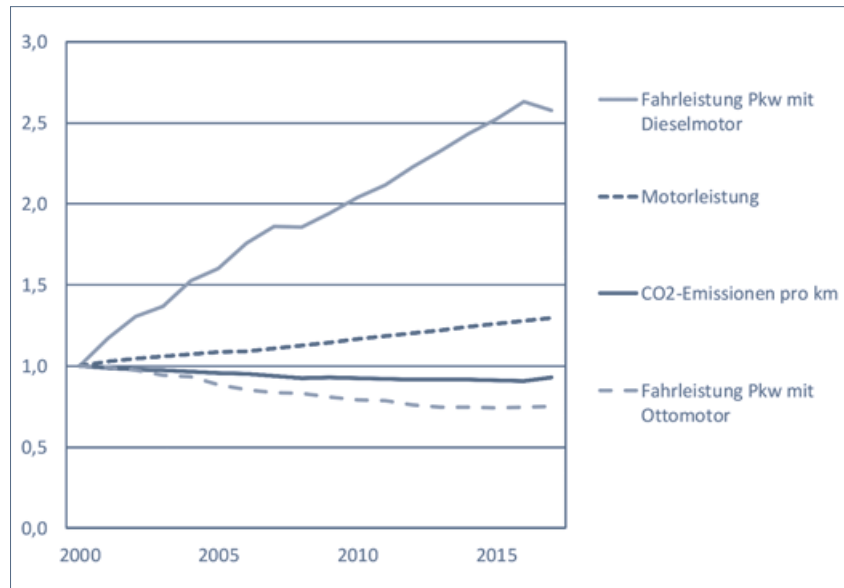


Abb. 2: Entwicklung von Fahrleistung, Motorleistung und spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen (2000 = 1)

es aber, wenn man durch die *Verhaltensoption*, also durch die Reduzierung der Verkehrsnachfrage, zu einer deutlichen Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen kommen will, bis 2050 sogar auf „nahe null“. Was ist also mit der Effizienzoption, zunächst mit der technischen Effizienz?

### Für die Automobilindustrie ist der Klimaschutz kein Geschäftsmodell

Bereits vor 30 Jahren betonte die Enquete-Kommission „Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre“ die Bedeutung sparsamer Fahrzeuge für den Klimaschutz. Trotzdem entwickelte gerade die deutsche Automobilindustrie immer größere, schwerere und PS-stärkere Fahrzeuge, die andere Verkehrsteilnehmer in besonderem Maße gefährden und einen hohen Energieverbrauch haben. Der Standardantrieb dieser Fahrzeuge ist der Diesel. Gleichzeitig setzte sich die Automobilindustrie gegen schärfere Grenzwerte für die THG-Emissionen bei der Bundes-

regierung ein, die dieses Anliegen auf europäischer Ebene erfolgreich unterstützte. Während die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen (g/km) bis 2011 immerhin geringfügig abnahmen, ist dieser Prozess seitdem nahezu vollständig zum Erliegen gekommen (Abb. 2). Demgegenüber gingen die Emissionsprognosen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) noch von einer beschleunigten Effizienzsteigerung in der Fahrzeugflotte ab 2010 aus (BMVI 2014).<sup>2</sup>

### Die Bundesregierung bleibt untätig oder erschwert den Klimaschutz

Seit Jahren sind entgegen erklärter politischer Ziele und entgegen den eigenen Prognosen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr nicht zurückgegangen. Trotzdem hat die Bundesumweltministerin noch vor kurzem die von anderen Mitgliedsstaaten der EU geforderten, strengeren CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw bis 2030 abgeschwächt. Festzuhalten ist – in einem etwas bissigen Ton formuliert:

<sup>1</sup>Noch nicht abgeschlossene Analysen im Rahmen des DFG-geförderten Projektes „Alltagsmobilität und Fernreisen“ (HO 3262/6-1).

<sup>2</sup>Die Verflechtungsprognose und damit auch die Emissionsprognose zum BVWP werden im Auftrag des BMVI erstellt und durch mehrere Büros erarbeitet. Sie werden hier vereinfacht als BMVI (2014) zitiert.



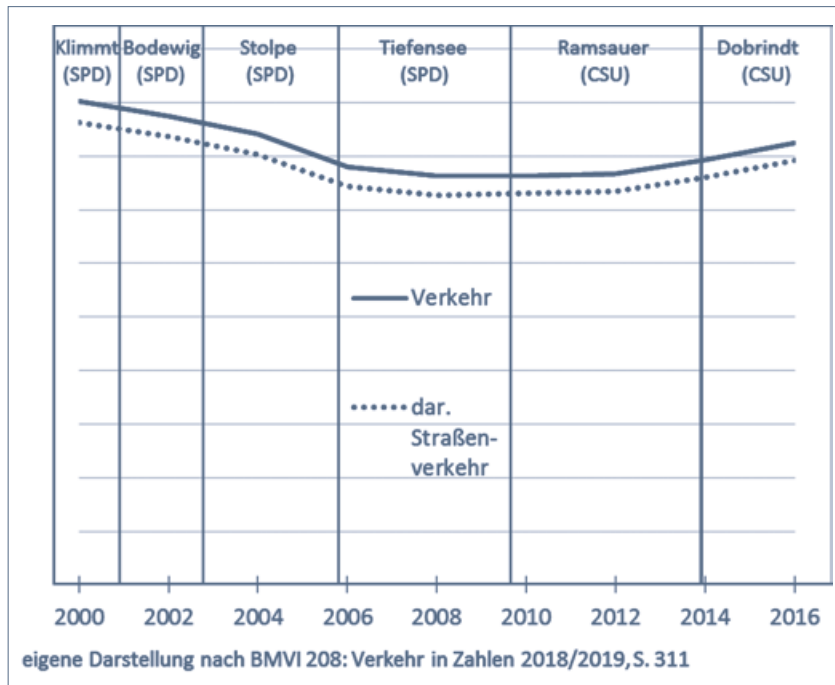


Abb. 3: CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr 2000 bis 2016 (in Mio. t CO<sub>2</sub>/Jahr)

- Die Bundesregierung betreibt eine weitgehend unwirksame Förderung alternativer Antriebe und fördert parallel durch die reduzierte Energiesteuer auf Dieseldieselkraftstoffe die Attraktivität von Fahrzeugen mit hohem Verbrauch und hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die finanzielle Förderung durch das Dieselprivileg ist dabei höher als die Förderung alternativer Antriebe. Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben mit geringem Energieverbrauch werden abgesehen von einer geringeren Kfz-Steuer, die finanziell kaum ins Gewicht fällt, nicht gefördert.
- Aktuell streiten Umwelt- und Verkehrsministerium über eine CO<sub>2</sub>-Abgabe. Bereits der Vorschlag der Umweltministerin bleibt deutlich hinter den im BVWP 2010 verankerten (BMVI 2014), aber nicht umgesetzten Mineralölsteuererhöhungen zurück. Das Ergebnis ist voraussehbar und wird zwischen unwirksam (Vorschlag des Umweltministeriums) und nichts (Gegenvorschlag des Verkehrsministeriums) liegen.
- Tempolimits verstoßen nach der Ansicht des Bundesverkehrsminis-

ters zwar gegen den Menschenverstand, reduzieren aber die CO<sub>2</sub>-Emissionen (Tempo 120 nach Aussagen des Umweltbundesamtes mit der Einführung um 3 Mio. t/a) und erhöhen die Verkehrssicherheit. Ein Tempolimit setzt aber vor allem ein



Ein Tempolimit reduziert die Emissionen und erhöht die Verkehrssicherheit

Signal gegen Fahrzeuge, die mit Tempo 200 und mehr andere Menschen gefährden, schwer verletzen und töten sowie gleichzeitig die Umwelt belasten. Ein Tempolimit unterstützt die Nachfrage nach sparsameren Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, die dann mit kleineren Akkus auskommen würden.

- Eine direkte Emissionsminderung von 3 Mio. t CO<sub>2</sub> ist nicht viel, aber mehr als die Verkehrspolitik der letzten CSU-Verkehrsminister, unter denen die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr von 149 auf 159 Mio. t gestiegen sind (2005 bis 2016, s. Abb. 3).

Vor diesem Hintergrund simulierter Aktivität bei gleichzeitiger Tatenlosigkeit denke ich gern an den Bundesinnenminister Friedrich Zimmermann (CSU) zurück, der von 1982 bis 1986 auch für die Umwelt zuständig war, ab 1984 den Einbau von Katalysatoren förderte und diese ab 1989 in Deutschland vorschrieb. Auf diesen erfolgreichen deutschen Alleingang folgten europaweite Schadstoffgrenzwerte, die der Katalysatortechnik zum Durchbruch verhalfen. Die deutsche Automobilindustrie hatte sich erbittert gegen dieses Vorhaben gewehrt und bot Friedrich Zimmermann nach dem Ausscheiden aus dem Amt des Verkehrsministers keinen lukrativen Posten an.

Dann lieber doch Förderprogramme für Kommunen? Das wird wenig nutzen, denn leider können Städte und Gemeinden, entgegen verbreiteter Hoffnungen, nur wenig für den Klimaschutz im Verkehr tun (s. u.).

*Sparsame Fahrzeuge sind der wichtigste Hebel zum Klimaschutz, aber nicht genug.*

Die Zunahme des Verkehrsaufwandes und die überwiegende Nutzung des Autos und des Flugzeugs sind Folge gesellschaftlicher Veränderungen, die überwiegend positiv bewertet werden. Sie sind aber verbunden mit hohen Emissionen und stehen damit im Widerspruch zu den Zielen des Klimaschutzes.

Daher treffen Ansätze zur Reduzierung der Nachfrage auf Widerstand in Teilen der Politik und Gesellschaft. Und das Ziel weitgehender Klimaneutralität im Jahr 2050 mittels der Verhaltensoption setzte eine Umkehr der Verkehrsentwicklung bis einer Pkw-Nut-



Ansätze zur Reduzierung des Verkehrs treffen auf Widerstand

zung und zu Flügen „nahe null“ voraus und scheint mir gegen alle gesellschaftlichen Trends bis 2050 und auch darüber hinaus ausgeschlossen.

Die Effizienzstrategie ist im Grundsatz weniger konfliktträchtig, aber selbst diese wird politisch nicht konsequent verfolgt. „Nahe null“ ist in der Technikoption für den Landverkehr durchaus zu realisieren: Fahrzeuge mit Emissionen nahe null, wenn möglich bei einem gedämpften Verkehrszuwachs und bei einer vollständig regenerativen Stromproduktion. Zu dieser Technikoption gehört auch ein sparsamerer Umgang mit den Ressourcen in der Produktion und in den Fahrzeugen selbst: kleinere Fahrzeuge, Fahrzeuge mit geringerer Motorleistung, weniger Fahrzeuge im Kontext von CarSharing ... Im Flugverkehr sind die Wachstumsraten noch höher und alternative Antriebe nicht absehbar. Hier könnte die regenerative Erzeugung von Kraftstoffen helfen, auch wenn dieser Weg einen ausgesprochen geringen Wirkungsgrad aufweist.

## Grundlage des Klimaschutzes sind substanziiell wirksame Grenzwerte

Sparsamere Fahrzeuge sind im Landverkehr der wirksamste, wenn nicht der einzige Hebel zum Klimaschutz. Grundlage sind substanziiell wirksame Grenzwerte. Die beschlossene Verschärfung der Grenzwerte fordert um 37,5 % geringere CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte des Jahres 2030 gegenüber 2020. Dies wird in der Größenordnung kaum mehr als die aktuellen Zuwächse des Verkehrs kompensieren. Etwa 40% der Flotte im Jahr 2030 sind bereits heute unterwegs und auch die neueren Fahrzeuge darunter emittieren nicht weniger als der übrige Bestand. Die 60 % Neufahrzeuge werden in den nächsten zehn Jahren schrittweise hinzukommen und erst die Neufahrzeuge des Jahrgangs 2030 werden den Grenzwert erreichen. Optimistisch betrachtet werden die Neuwagen zwischen 2020 und 2030 etwa 25% weniger als die heutige Flotte emittieren. Der Verbrauch der Flotte wird danach bei etwa  $0,40 + 0,75 * 0,6 = 0,85$  des heutigen Wertes liegen. Bei einem Zuwachs des Pkw-Verkehrs wie in den letzten zehn Jahren (2006 bis 2016 plus 9 %) werden die Emissionen um nicht einmal 10 % ( $0,85 * 1,09 = 0,93$ ) sinken. Und dies gilt nur, wenn die Grenzwerte auch tatsächlich eingehalten werden und die Automobilindustrie nicht statt einer Einhaltung der Grenzwerte lieber Strafen zahlt. Und bis 2050 gedacht: Wer im Jahr 2050 CO<sub>2</sub>-Emissionen im Landverkehr „nahe null“ anstrebt, darf ab 2030 keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mehr zulassen oder muss diese mit einer zeitlich befristeten Betriebsgenehmigung bis zum 31.12.2049 versehen.

## Fazit: Nachhaltigkeit und Klimaschutz im Verkehr

Alle mir bekannten kommunalen Klimaschutzkonzepte enthalten Maßnahmen im Verkehrsbereich. In der Regel sind dies Vorschläge zur Radverkehrs- und ÖPNV-Förderung, teilweise zur Verbesserung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr), teilweise auch zur Verflüssigung des Autoverkehrs und zur Senkung der Emissionen der städtischen Flotten. Seltener umfassen die Konzepte auch Einschränkungen des Pkw- und Lkw-Verkehrs. Aber die von der kommunalen Ver-

kehrsplanung betroffenen Wege sind nur für einen geringen Anteil der klimarelevanten Verkehrsemissionen verantwortlich. Zur Verdeutlichung:

44 % der Pkw-Fahrten in Deutschland (in den Städten sogar mehr) sind kürzer als 5 km. Sie liegen also im Bereich des Radverkehrs. Wenn es also gelänge, „nur“ die Hälfte dieser Fahrten auf das Fahrrad zu verlagern – so ein wiederkehrender Vorschlag – würde sich die Anzahl der Pkw-Fahrten um 22% verringern, in den Städten sogar

noch stärker. Diese 44% tragen aber nur mit knapp 7% zum Pkw-Verkehrsaufwand bei (eigene Berechnung anhand von Mobilität in Deutschland 2017). Die CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung läge also unter Anrechnung höherer Emissionen im Kurzstreckenverkehr etwa bei 5% – immerhin mehr als ein Tempolimit auf Autobahnen und die Misserfolge der letzten Jahre. Aber bis 12.000 deutsche Kommunen diesen Weg erfolgreich beschritten haben, ist das Jahr 2030 lange vorbei. Auf der anderen Seite würde aber jede Kommune, die diesen Weg beschreitet, die Lebensqualität vor Ort verbessern, auch wenn dies kaum das Klima entlastet.

## Kommunen sind für vor allem für die Lebensqualität zuständig

Dem Staatsverständnis der Bundesrepublik liegt unter anderem das Subsidiaritätsprinzip zugrunde. Probleme sollen danach dort gelöst werden, wo die entsprechenden Kompetenzen und Ressourcen vorhanden sind oder umgekehrt, jede Ebene soll die Probleme angehen, für die sie die Lösungskompetenzen hat. Danach sind Kommunen im Verkehrsbereich vor allem für die Verbesserung der Lebensqualität vor Ort zuständig. Sie haben dazu die vielfältigen Möglichkeiten einer integrierten Raum- und Verkehrsplanung sowie Raum- und Verkehrspolitik (Holz-Rau, Scheiner 2018). Formulieren wir auf Basis der vorherigen Ausführungen einige abschließende Vorschläge.

### Zwei Wünsche an die Kommunen

- Fördert den Radverkehr und ÖPNV, kümmert Euch um den Fußverkehr und die Barrierefreiheit, schränkt den MIV dort ein, wo dies dazu beiträgt, dass die Luft in Euren Städten sauberer wird, dass es in der Stadt leiser wird. Schafft mit Euren Stadtentwicklungs- und Verkehrskonzepten mehr Flächen für den Aufenthalt, für eine insgesamt hochwertige, aber auch flächenspa-



rende Stadtentwicklung. Schafft lebenswerte statt autofreundlicher Städte, auch wenn dies nur wenig zum Klimaschutz beiträgt.

- Lasst Euch nicht einreden, ihr seid für den Klimaschutz im Verkehr verantwortlich. Ihr könnt ein wenig dazu beitragen. Fordert gemeinsam mit den Ländern, dass der Bund seiner primären Verantwortung für den Klimaschutz im Verkehrsbereich nachkommt. Denn die wesentlichen Hebel liegen in den Emissionsgrenzwerten und den übergreifenden Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung, der Kostenentwicklung im Verkehr vor allem über die Mineralölsteuer oder CO<sub>2</sub>-Abgabe und der großräumigen Verkehrsangebote im Rahmen der Infrastrukturplanung des Bundes.

Die Diskussionen über die Verkehrsplanung und damit auch über den Klimaschutz im Verkehr orientieren sich auf Bundesebene spätestens seit der Pkw-Maut für Ausländer eher nach den Schlüssen des Menschenverstandes und weniger nach Analysen mit Fach- und Sachverstand. Der federführend durch das CSU-geführte Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erarbeitete und interministeriell abgestimmte Bundesverkehrswegeplan war methodisch äußerst komplex und anspruchsvoll (BMVI 2014). Er prognostizierte eine

Abnahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr bis 2030. Die Prognose erwartete gegenüber den aktuellen Entwicklungen eine gedämpfte Verkehrszunahme und eine steigende Energieeffizienz der Neuwagen. Sie war rückblickend vollkommen falsch – wieso?

Der Prognose zugrunde lagen steigende Kraftstoffkosten (rechnerisch bis 2019 gegenüber 2010 um etwa 25 ct/l). Darin enthalten war eine schrittweise Anhebung der Mineralölsteuer um 15 ct/l bzw. von 2010 bis 2030 um 2,3% jährlich. Diese Steuererhöhung sollte bei Ausbleiben von Preissteigerungen auf den Energiemärkten im Sinne der CO<sub>2</sub>-Minderungsziele sogar noch erhöht werden. Die Kraftstoffkosten liegen aber aktuell (Ende 6/2019) auf dem Niveau von 2010. Die Verkehrszunahme ist stärker gestiegen als unter den Rahmenbedingungen der Prognose erwartet. Auch die Effizienzgewinne sind ausgeblieben. Dabei hatte implizit das Bundeskabinett mit dem Beschluss des BVWP eine solche Preispolitik befürwortet. Bundestag und Bundesrat schlossen sich mit dem Beschluss der auf den BVWP gründenden Infrastrukturausbaugesetze an. Die den Gesetzen und der Bedarfsfeststellung zugrunde liegende Mineralölsteuererhöhung wurde nicht einmal weiter diskutiert. Der heutige Bundesverkehrsminister (ebenfalls CSU) lehnt aktuell die Vorschläge der Bundesumweltministerin (SPD) zur Einführung einer CO<sub>2</sub>-Ab-

gabe auf Kraftstoffe ab, obwohl diese deutlich unter den Annahmen im BVWP bleiben. Die Frage an beide: Warum weniger als im BVWP?

### Zwei Wünsche an den Bund

- Auch wenn sich der Verkehrsbereich hervorragend zur Argumentation auf der Ebene des allgemeinen Menschenverstandes und damit zur politischen Polarisierung eignet: Kehrt auf die Ebene von Expertendiskussionen zurück, nehmt diese ernst und vermittelt die Inhalte in die Öffentlichkeit. Der Klimaschutz ist eine zu ernste Angelegenheit.



### Klimaschutz ist zu ernst für politische Polarisierungen

Das Ausbleiben von Preiserhöhungen in den letzten Jahren führte zu einem höheren Verkehrswachstum und dem Ausbleiben von Effizienzsteigerungen. Wer weniger an der Preisschraube drehen will, muss die Grenzwerte stärker schärfen. Ohnehin lassen sich die Ziele 2050 nicht erreichen, wenn nach 2030 noch Fahrzeuge mit fossilem Antrieb neu zugelassen werden.

- Die aktuelle Förderung alternativer Antriebe und der Ausbau der Infrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge werden erhebliche Kosten verursachen. Um dies aus dem Pkw-

## LITERATUR

Holz-Rau, C./Scheiner, J. (2018): Raum und Verkehr – welche Interventionen können zur Reduzierung klimawirksamer Verkehrsemissionen beitragen? In: Straßenverkehrstechnik 62(1), S. 19–28.

Kunert, Uwe (2018): Diesel: Kraftstoff und Pkw-Nutzung europaweit steuerlich bevorzugt, Besteuerung in Deutschland reformbedürftig. In: DIW Wochenbericht 32: 686–695. [https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw\\_01.c.595772.de/18-32-1.pdf](https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.595772.de/18-32-1.pdf).

BMVI (Hg.) (2018): Verkehr in Zahlen 2018/2019. [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen\\_2019.html](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen_2019.html).

BMVI (Hg.) (2014): Verflechtungsprognose 2030. Zusammenfassung der Ergebnisse. Bearbeitung durch Intraplan Consult, BVU Beratergruppe Verkehr+Umwelt, Ingenieurgruppe IVV, Planco Consulting. [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-zusammenfassung-los-3.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-zusammenfassung-los-3.pdf?__blob=publicationFile).

Wegener, Michael (2004): Overview of land-use transport models. In Hensher, D.A. and Button, K.J. (eds.) Transport Geography and Spatial Systems. Handbook 5 of Handbook in Transport, Pergamon/Elsevier Science, Kidlington, pp. 127–146.



System zu finanzieren (alles andere wäre sozial unverträglich), sind entsprechende Einnahmen erforderlich. In einer Übergangszeit können diese aus einer erhöhten Mineralölsteuer oder CO<sub>2</sub>-Abgabe stammen. In relativ kurzer Zeit brechen diese Einnahmen aber ein, da Klimaschutz eben weniger Kraftstoffverbrauch und damit weniger Mineralölsteuereinnahmen bedeutet. Führt eine ehrliche Diskussion über die notwendigen Mittel zur Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur und ihre Finanzierung und über eine gerechte nutzungsabhängige Anlastung – naheliegend im Rahmen einer allgemeinen Straßenmaut. Begreift das aktuelle Urteil des Europäischen Gerichtshofs als Chance.

Eine sozial gerechte, ökonomisch leistungsfähige und ökologisch verträgliche Verkehrsentwicklung ist eine konfliktträchtige Aufgabe, die weit über den engeren Verkehrsbereich hinausgeht. Einen wesentlichen Beitrag leistet eine integrierte Verkehrsplanung als Verknüpfung der strategischen Verkehrsplanung mit der Stadt- und Regionalplanung sowie als enge Kooperation kommunaler und regionaler Institutionen. Eine solche Planung hat

wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsstrukturen vor Ort, auf die Erreichbarkeitsverhältnisse, auf die Verkehrssicherheit, den Flächenverbrauch und die lokalen Immissionen, auf Kosten und Finanzierbarkeit des Verkehrs, auf Lebensqualität und Funktionsfähigkeit unserer Städte und Gemeinden. Diese Zusammenhänge sind äußerst komplex und werden teilweise selbst in Fachdiskussionen stark vereinfacht, wenn z.B. Klimaschutz und Stickoxidbelastungen in einen Topf geworfen werden, wenn die Vorteile eines Konzeptes betont, aber die möglichen Nachteile ausgeblendet werden.

### *Ein Wunsch an uns als Experten*

Bemühen wir uns um eine sachgerechte und möglichst differenzierte Diskussion. Dazu gehören die differenzierte eigene Argumentation, stärker aber noch die Akzeptanz anderer Einschätzungen und die darauf basierende differenzierte Auseinandersetzung miteinander. Diese dann in die politische Diskussion zu transportieren, ist ein schwieriges, aber notwendiges Unterfangen. Nur wenn uns dies aus Fachkreisen in die Politik gelingt, können wir dort eine differenzierte Diskussion erwarten. Und diese brauchen wir im Klimaschutz vor allem anderen.

### KURZBIOGRAPHIE

**Christian Holz-Rau (\*1956)** hat seit 1998 die Professur für Verkehrswesen und Verkehrsplanung an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund inne. Seine Forschungsschwerpunkte sind Verkehrsplanung, Verkehrspolitik, Mobilitätsverhalten, Raumstrukturen und Verkehr. Aktuelle Veröffentlichungen: Holz-Rau, Christian/Scheiner, Joachim (2019): Land-use and transport planning – a field of complex cause-impact relationships. Thoughts on transport growth, greenhouse gas emissions and the built environment. In: *Transport Policy* 74, 127–137. DOI: 10.1016/j.tranpol.2018.12.004; Holz-Rau, Christian/Zimmermann, Karsten/Follmer, Robert (2018): Der Modal Split als Verwirrspiel. In: *Straßenverkehrstechnik* 62(8), S. 539–550; Döring, Lisa/Kroesen, Maarten/Holz-Rau, Christian (2017): The role of parents' mobility behavior for dynamics in car availability and commute mode use. In: *Transportation*. DOI: 10.1007/s11116-017-9823-x.



# Nachhaltige urbane Mobilität von morgen zwischen Reproduktion und Dekonstruktion von Normen



Der vorliegende Beitrag zeigt, in welcher Weise Vorstellungen und Prozesse einer nachhaltigen urbanen Mobilität von morgen durch soziale und kulturelle Normen geprägt sind. Wir machen deutlich, wie sie zu „Lock-Ins“ im Mobilitätssystem führen und dadurch einen nachhaltigen Wandel behindern. Gleichzeitig fordern neue, globale Umwelt- und Klimanormen diesen Status quo allerdings heraus. Sie legen sowohl Gerechtigkeitskonflikte von als auch Gelegenheitsstrukturen für Transformationsprozesse offen, wie abschließend am Beispiel der Superblocks in Barcelona gezeigt wird.



Nils Stockmann



Antonia Graf

## Einleitung

Mobilität in der Stadt von morgen soll gleichzeitig eine sichere, selbstbestimmte, saubere und möglichst auch gesunde Bewegung im Sinne eines sogenannten ‚guten Lebens‘ ermöglichen. Diese Ziele können ohne langes Zögern als breit geteilt beschrieben werden, obwohl feststeht, dass der Transformationsprozess vom Status Quo hin zu einem nachhaltigen urbanen Leben für viele Menschen große Herausforderungen birgt. Insbesondere ein breiter Mobilitätsbegriff, der neben der Fortbewegung im Alltag auch die Teilhabe am sozialen, wirtschaftlichen und politischen Leben thematisiert (Sheller 2018), zeigt, dass diese Herausforderungen unter anderem in impliziten und expliziten Normen begründet sind, die unsere Gesellschaft und unser Handeln tief prägen.

Der Aufruf in naher Zukunft auf das (benzinbetriebene) Auto zu ver-

zichten, sei es aus Fragen der Luftqualität, des Flächenverbrauchs oder des Klimaschutzes, stößt auf bemerkenswerten Widerstand. In Diskussionen um Fahrverbote und Tempolimits werden zum Teil ernst zu nehmende Sorgen hinsichtlich einer potenziellen Immobilität und damit verbundener gesellschaftlicher Exklusion geäußert: Mobilität ist demnach eine zentrale *soziale* Größe. Die Beantwortung von Fragen, die Nutzer\*innen von Mobilität sich stellen, etwa was sie die Realisierung eines Weges kostet und wie sie diese Bewegungen planen können, sind damit zentral für die Akzeptanz und das Gelingen einer so genannten „Verkehrswende“ (vgl. Sonnenberger et al. 2019).

Zum Teil folgt die Argumentation aber auch der Logik bestehender Wirtschaftsmodelle, Machtstrukturen und Identitäten. Innerhalb gesellschaftlicher Prozesse – sei es durch die Proklamation kultureller Ideale bis hin zu po-

pulistischen Positionen – werden stetig Normen reproduziert, die für das Gelingen einer gerechten und nachhaltigen Mobilitätstransformation eigentlich hinterfragt werden müssten. In der Konsequenz führt dies dazu, dass dem Ziel einer starken Nachhaltigkeit im Mobilitätssektor in politischen und gesellschaftlichen Arrangements eine Stimme fehlt und die normative Agenda von anderen, oftmals ökonomischen Akteuren geprägt wird (vgl. Graf 2016). Advokat\*innen eines konsequenten ökologischen Wandels hingegen werden in Gremien, wie etwa der Plattform für E-Mobilität oder der Kohlekommission, nicht in dem Maße gehört, wie es gemäß ihres Expert\*innenstatus eigentlich zu erwarten wäre.

Im folgenden Beitrag wollen wir den Versuch unternehmen, diese Herausforderungen auf dem Weg hin zu einer zukünftigen Mobilität näher zu beschreiben. Wir möchten dafür das Argument ausführen, dass es in poli-



tischen und gesellschaftlichen Prozessen und Strukturen bisher nur unzureichend gelingt, vermeintliche politische und ökonomische Handlungslogiken zu überwinden, sodass bestimmte kulturelle und soziale „Lock-Ins“ des Mobilitätssektors reproduziert und manifes-

tiert werden. Dies äußert sich unserer Ansicht nach in einem verkürzten weil „schwachen“ Verständnis von Nachhaltigkeit und einer damit verbundenen kulturell begründeten Inanspruchnahme von Berechtigungen an bestimmten Arten von Mobilität.

verpackte normative Inhalte anerkannt und schlussendlich auch entpackt werden. In diesem Prozess werden Normen „bestreitbar“ – sie können keine Letztgültigkeit beanspruchen, sondern sind darauf angewiesen sich „im Gebrauch“ immer neu zu rechtfertigen; gerade in der Konfrontation mit anderen, konkurrierenden Normen (vgl. Wiener 2010). Kampagnen wie die ‚Null-Verkehrstote-Strategie‘ (Vision Zero<sup>1</sup>) zeigen, wie sich die (in diesem Beispiel ursprüngliche) Verkehrssicherheitsnorm mit anderen des Arbeitsschutzes verbindet und damit weiter verändert. Auch die Übersetzungen in individuelle Praktiken der Sicherheit können andauern und sich verändern. Nachdem beispielsweise die Gurtpflicht 1993 auch auf Kinder ausgedehnt wurde, sind Sitzerhöhungen und mitwachsende Babyschalen zu alltäglichen Gebrauchsgegenständen geworden. Damit ist die Übersetzung einer Norm niemals ‚fertig‘, sondern es ist eine dauerhafte Situation der produktiven Umstrittenheit zu beobachten, die schlussendlich auch die Möglichkeit, einmal etablierte Normen aufzubrechen, erst eröffnet. Wie sich dieser Übersetzungskontext mit Perspektive auf nachhaltige Mobilität der Zukunft darstellt, soll hier nun weiter beschrieben werden.<sup>2</sup>

## „Wie etwas sein soll“ – das politikwissenschaftliche Konzept von Normen


In einem konstruktivistischen politikwissenschaftlichen Verständnis werden Normen als Werte, Überzeugungen und Regeln betrachtet, die Handlungen von Akteuren bestimmen. Normen beschreiben ‚wie etwas sein soll‘ und haben damit einen auffordernden Charakter mit Blick auf ein erwünschtes zukünftiges Verhalten. Sie können dabei aber nicht von dem „wie etwas zu sein scheint“, also ihrem Entstehungs- und Anwendungskontext, losgelöst betrachtet werden (Björkdahl 2002). Normen können explizit etwa in Form von Gesetzen, religiösen und säkularen Codizes oder internationalen Abkommen existieren. Gleichzeitig sind sie aber auch in Diskursen als Gewohnheiten, Statussymbole und Ideen präsent und reproduzieren auch in dieser Form soziale

stand sozialetischer Überlegungen und Fragestellungen verstanden werden.

„Wie etwas sein soll“ wird dabei oftmals von einer impliziten in eine explizite Norm übertragen, wie etwa ein Gesetz. Der Norm wird damit ein veränderter ontologischer Status zuteil. Als gedachter ‚Wirkungskanal‘ (Graf 2016) verbindet sie mitunter den (rechtlichen) Anspruch mit der konkreten Umsetzung. Eine so kodifizierte Norm ‚reist‘ und ist darauf angewiesen, auf ihrer Reise wieder entpackt, und schließlich in verschiedenen Kontexten *übersetzt* zu werden (u. a. Zimmermann 2017). Beschreibt diese Übersetzung oftmals tatsächlich die Übertragung in eine andere Sprache, ist mit diesem Begriff doch mehr gemeint: Es geht auch um die Übersetzung aus einem Diskurs in eine gesellschaftliche und schließlich individuelle Praxis. Am Beispiel der Gurtpflicht in Deutschland lässt sich zeigen, wie die diffuse Norm der Verkehrssicherheit zunächst in die Anschnallpflicht übersetzt wurde, die nach einer konfliktgeladenen Phase des Entpackens eine routinisierte individuelle Praxis werden konnte. Normenübersetzungen finden immer in einem sozialen Gefüge statt, das bereits von anderen Normen geprägt ist, die maßgeblich beeinflussen, wie sich an die Übersetzung angenähert wird und ob bestimmte zuvor in die Norm

## Freie Fahrt für freie Bürger: Die bestehenden Normen unserer Mobilität

Mobilität ist immer mehr als Verkehr. Neben dem Akt der Bewegung von einem Ort zum anderen müssen auch die vorhandene technische und räumliche Infrastruktur ebenso wie soziale und kulturelle Gewohnheiten in die Betrachtung mit eingeschlossen werden um zu verstehen, warum unsere Mobi-

 Normen sind als Gegenstand sozialetischer Fragestellungen zu verstehen

Wirklichkeiten. Normen sind stets handlungsorientiert und zielen auf geteilte Anerkennung, beispielsweise über bestimmte empfundene Glaubenswahrheiten hinweg, die als intersubjektiv geteilte Werte beschreiben werden können. Normen bekommen auf diese Weise die Funktion von *Vehicle* (Graf et al. im Druck), die Inhalte und Bedeutungen über verschiedene Räume hinweg transportieren können (vgl. auch Wiener 2010). Damit können sie nicht zuletzt auch als Gegen-

<sup>1</sup>Z.B. vom Verkehrsclub Deutschlands (VCD) <https://www.vcd.org/themen/verkehrssicherheit/vision-zero/>

<sup>2</sup>Neben der hier dargestellten Heuristik der Übersetzung gibt es zahlreiche weitere Konzeptionen die Verbreitung und den Wandel von Normen zu erklären, wie etwa das Modell des *Norm Life Cycles* oder der Diffusion (übersichtsartig bei Zimmermann 2017). Für eine detaillierte Darstellung fehlt an dieser Stelle der Raum.



lität so ist wie sie ist. An kaum einem Verkehrsträger wird dies so deutlich wie am *Auto*, das die Fortbewegung als Mittel zum Zweck, aber eben auch als kulturelles Symbol prägt.

Blickt man in die Städte, dann wird deutlich, dass diese auf das Auto als *normales* Fortbewegungsmittel ausgelegt sind. Breite, mehrspurige Straßen sind Koordinaten und Identifikationspunkte von Städten, vormalige Strukturen – baulich wie *naturell* – mussten im Zuge des Aufstieges des Autos ab Beginn des vorherigen Jahrhunderts weichen (Sennett 2018). Ergänzt werden diese Straßen durch weitere, dem Auto zum Parken vorbehaltene Flächen und Anlagen, die für ein Funktionieren dieses Systems sorgen. Andere Formen der Fortbewegung – und des gesellschaftlichen Zusammenlebens – werden an den (Straßen-)Rand gedrängt. Diese im Laufe des 20. Jahrhunderts gewachsenen Strukturen schaffen zunächst einmal technisch-räumliche Fakten, die den Stellenwert des motorisierten Individualverkehrs wortwörtlich zu zementieren scheinen. Dieser Prozess dauert weiter an und ist eng verknüpft mit der Feststellung einer weiteren ökonomischen Beschleunigung. Wie unsere Städte und unsere Verkehrsinfrastruktur darüber hinaus gewachsen sind, ist somit auch Teil geteilter Erfahrungen, die Einfluss darauf nehmen, in welcher Weise über zukünftige Formen von Mobilität nachgedacht werden kann (vgl. Sheller 2018).



## Ohne das ‚Wirtschaftswunder‘ ist das Auto als Norm nicht zu denken

Schaut man sich die die Gründe für diese Erfahrungen und Strukturen in Deutschland näher an, dann ist der Aufstieg des Autos zur Norm nicht ohne das Narrativ des ‚Wirtschaftswunders‘ zu denken. Die wirtschaftliche Konsolidierung und der (verkehrsinfrastrukturelle) Wiederaufbau im Anschluss an den Zweiten Weltkrieg ging mit dem Ausbau des Industriestandortes Deutschlands und der darin zentralen Rolle der

Automobilindustrie für die ‚autogerechte Stadt‘ einher (Götz 2011). Nach den ‚Kübelwagen‘ für die Wehrmacht baut Volkswagen nach dem Krieg massenweise den VW Käfer. Autos deutscher Produzenten wurden zum gefragten Exportgut und halfen, das Label ‚Made in Germany‘ aufzubauen. Durch die sinkenden Preise wurde der private PKW für immer mehr Haushalte erschwinglich. Mobilität war damit nicht mehr nur vermögenden Menschen vorbehalten und die einsetzende Verbreitung individueller Mobilität wird von manchen als Akt der Demokratisierung im Sinne einer ‚symbolischen Überwindung von Klassengegensätzen durch das Auto für alle‘ beschrieben (Grieger 2017). Der Besitz eines privaten Autos wurde ‚normaler‘ und darauf gründen sich Praktiken wie etwa der ‚Ausflug in Grüne‘ oder Urlaubsreisen in das europäische Ausland, die wiederum selbst kulturell und historisch stilisiert werden und Erinnerungen sowie Vorstellungen im Hinblick auf die Zukunft prägen (siehe z. B. Sperling et al. 2018).<sup>3</sup> Das ‚Familienauto‘ fügte sich zudem ins herteronormative Familienbild der 1950er-Jahre ein, das von einem ‚backlash‘ der tradierten Rollenvorstellungen nach dem Zweiten Weltkrieg geprägt war (und ist). Phänomene wie das ‚Führerscheinkonto‘ oder das eigene Auto zum 18. Geburtstag zeigen, wie Erwachsenwerden und wirtschaftliche Eigenständigkeit an Mobilität in Form des Autos geknüpft sind.

Mehr als nur technisch wurde das Auto, damit auch zu einem identitätsbildenden Artefakt (Canzler et al. 2018). Um diese Identität vermeintlich abzusichern wurden – wie bereits beschrieben – räumlich-technische, aber nicht zuletzt auch rechtliche Grundlagen geschaffen. Das Auto und die damit verbundenen Möglichkeiten zur Mobilität

fügten sich damit in einen kulturell-gesellschaftlichen Diskurs des ‚guten Lebens‘ ein und können sinnbildlich mit dem Schlagwort der ‚freien Fahrt



## Das Auto wurde als identitätsbildendes Artefakt abgesichert

für freie Bürger“ verknüpft werden.

Diese schlaglichtartige Betrachtung macht deutlich, dass die Normierung des Autos als zentrales Transportmittel ein Gefüge erzeugt hat, das gesellschaftliche Machtstrukturen inkorporiert und reproduziert. Für die Forschung stellt der Wandel des Mobilitätssystems als künftige Entwicklung damit ein sogenanntes ‚wicked problem‘ dar, das von strukturellen wie diskursiven ‚Lock-Ins‘, d. h. vermacheten Einschlüssen wie beispielsweise der Bedeutung der Autoindustrie für die Wirtschaft, geprägt ist (Graf et al. 2018). Versuche, dieses Gefüge zu verändern, können selbst nur innerhalb dieser vermacheten Strukturen agieren, die durch die Schaffung analytischer Distanz zunächst einmal sichtbar gemacht werden müssen, um in Zweifel gezogen werden zu können. Der vehemente Protest gegen die Sonntagsfahrverbote während der ersten Ölkrise macht beispielhaft deutlich, dass der Themenkomplex von Energie(sicherheit) und Umwelt- beziehungsweise Klimaschutz in besonderer Weise geeignet scheint, die oben skizzierten Erinnerungen und Erwartungen zu gefährden. Klimaschutz, so unser Argument im Folgenden, ist eine Herausforderung der etablierten Normen im Mobilitätssystem und damit in Verhandlung mit dem Entwurf einer Mobilität von Morgen.

<sup>3</sup> Eine ähnliche Systematik ist in den vergangenen Jahren mit Blick auf Flugreisen zu beobachten, die ebenso wie die Urlaubsreise mit dem privaten PKW zur sozialen Norm und damit zum ‚Anrecht‘ stilisiert wurden.



## Globale Nachhaltigkeitsnormen als Herausforderinnen und Katalysatoren auf dem Weg zur Mobilität von morgen

Eine Vielzahl der zuvor dargestellten Normen zu Fragen von Mobilität sind kulturell und gesellschaftlich tief verwurzelt. Wenngleich ähnliche Normen zweifelsohne an verschiedenen Orten der Welt wirksam sind und teilweise auch an andere Orte gereist sind – man denke an das britische „Linksfahrgebot“, das Einzug in die ehemaligen britischen Kolonien hielt – sind diese Normen doch im Allgemeinen nicht mit Normen zu vergleichen, die politikwissenschaftlich als ‚globale Normen‘ beschrieben werden und unter denen Umwelt- und Nachhaltigkeitsnormen einen zentralen Stellenwert einnehmen. Die Norm der *nachhaltigen Entwicklung*, die entscheidende Prozesse wie die UN-Entwicklungskonferenz in Rio (1992), welches die *Sustainable Development Goals* und auch das Pariser Klimaabkommen (beide 2015) maßgeblich prägte, kann als Beispiel dienen. Diese und weitere Umweltnormen tragen bestimmte Annahmen darüber in sich, wie mit der Umwelt umgegangen werden *sollte*, adressieren verschiedene Akteure und rufen diese zu einem bestimmten Verhalten auf. Der wohl wichtigste Bezugspunkt für Umweltnormen ist dabei das Verständnis von Nachhaltigkeit, das sich maßgeblich unterscheidet, je nachdem welcher moralisch-ethische Kompass angelegt wird (vgl. z. B. Honnefelder 1993). Eine dabei viel diskutierte Unterscheidung ist die zwischen einer starken und einer schwachen Nachhaltigkeit: Während schwache Nachhaltigkeit (mindestens) eine Gleichrangigkeit von sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Aspekten beinhaltet, stellen Ökologie und Soziales in der starken Nachhaltigkeit das Primat vor der Wirtschaft. Starke nachhaltige Entwicklung besteht somit auf die absolute Reduktion des Ressourcenverbrauchs, während schwache Nachhaltigkeit sich mit der Substitution von knappen mit weniger knappen Ressourcen oder der Verlage-

rung von schädlichen mit weniger schädlichen Praktiken zufrieden gibt (Davies 2013).

Wenngleich Umweltnormen oft globale Ziele, etwa das Aufhalten des Klimawandels, verfolgen, aus internationalen Verhandlungen heraus entspringen und auch formal von vielen Staaten akzeptiert werden, ist ihre tatsächliche Umsetzung oft an andere politische Ebenen gebunden. Nicht nur treten Umweltfolgen oft sichtbar in regionalen und lokalen Kontexten auf, auch die Lösungen für Umweltprobleme müssen oft lokal gesucht werden: Hierfür stehen zum Beispiel die seit 1992 weltweit entstandenen



### Umweltprobleme fordern Normen auf der lokalen Ebene heraus

Agenda 21-Prozesse. Sie treffen wiederum auf bestehende Normen aus anderen Bereichen wobei genau in dieser Auseinandersetzung die Voraussetzungen für gesellschaftliche Transformation liegen (siehe hierzu den Bericht des WBGU 2016).

So verstanden bildet die Stadt – sowohl verstanden als politische Arena als auch als sozialer Identitätsraum – einen Ort, in dem globale Nachhaltigkeits- und Umweltnormen soziale Realität werden: Beispielsweise mit Blick auf die Frage, wie man sich in der Stadt fortbewegen möchte und kann. Umweltnormen stellen einen Anspruch an die individuelle und kollektive Fortbewegung in der Stadt nach folgender Heuristik: Um die nachhaltige Stadt von Morgen Realität werden zu lassen (Y), müsste Mobilität wie folgt sein (X). Dieses „X“, also die Mobilität die nötig wäre, um soziale, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit zu realisieren, weicht ab von der Mobilität von heute wie sie früher in diesem Text nachgezeichnet wurde. Um „X“ näher zu kommen, müssten be-

stimmte Normen folglich hinterfragt werden. Dieses Hinterfragen, das durch die Konfrontation mit Umweltnormen stimuliert wird, sorgt beinahe zwangsläufig für Konflikte, öffnet aber auch erst Ermöglichungsstrukturen für einen nachhaltigen Wandel. Was nötig scheint, ist ein Perspektivwechsel weg vom Recht auf den privaten PKW hin zu einem Recht auf „Mobilität“. In anderen Worten: Anstelle Fortbewegung als Selbstzweck zu betrachten, sollte es in der mobilitätspolitischen Debatte mehr darum gehen zu fragen, *wofür* sich fortbewegt wird. In diesem Verständnis ist Mobilität ein Mittel der sozialen, ökonomischen oder auch politischen Teilhabe und damit auch an diese Ziele geknüpft.

Die konsequente Vertretung dieses Anspruches hätte maßgebliche gesellschaftliche wie auch individuelle Implikationen. Jede\*r wäre angefragt, ihr/sein eigenes Mobilitätsverhalten daraufhin zu hinterfragen, ob sein/ihr Ziel dahinter auch mit einem anderen, ökologisch und sozial gerechteren Mitteleinsatz möglich wäre. Wo dies nicht der Fall ist oder mögliche Alternativen nicht erkennbar sind, wäre wiederum die Gesellschaft gefragt, alternative Formen von Mobilität technisch und ökonomisch realisierbar zu machen, zugleich aber auch sozial und kulturell zu verankern.



### Das Aufbrechen tradierter Normen im Mobilitätssektor ist eine Herkulesaufgabe

Dies stellt nicht zuletzt politische Akteure vor die Aufgabe eines Brückenschlags zwischen der politischen Ermöglichung und Regelung von Mobilität einerseits und des Erreichens von Umweltzielen wie etwa Emissionsreduktionen andererseits. Dies, so unser Argument wird nur durch das Aufbrechen tradierter Normen und Vorstellungen von Mobilität gelingen.

## Politische Handlungslogiken als Bremser der Mobilitätswende

Für politische, wirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Akteure stellt diese Forderung vor dem Hintergrund der eingangs dargestellten Lock-Ins und Machtstrukturen des Mobilitätssektors eine Herkulesaufgabe dar. Sie wird noch dadurch erschwert, dass sich zahlreiche der moralischen und politisch-ethischen Fragestellungen vor allem auch in einer globalen Perspektive stellen. Die Notwendigkeit einer Mobilitätswende überhaupt, die Überwindung von Lock-Ins und die damit einhergehende Umdeutung von Normen sind folglich an ein globales, intergenerationelles Gerechtigkeitsverständnis gekoppelt. Dieses ist erst vor dem Hintergrund eines starken Begriffs von Nachhaltigkeit sichtbar.

Die Dringlichkeit vor dem Eindruck globaler Problemstellungen im Bereich von Klima und Umwelt zu handeln wird zusätzlich dort zum Dilemma, wo Prozesse von Wandel Zeit benötigen und nicht der Logik politischer Amtszeiten und Zielsetzungen folgen. Indikatoren und „Deadlines“ machen Erfolg oder Misserfolg von politischen Programmen und Maßnahmen sichtbar. Andererseits setzen sie Akteure aber vielerorts auch unter Druck und zwingen scheinbar manchmal dazu, bestimmte Entscheidungen schnell und ohne eine umsichtige Abwägung verschiedener Ansprüche und Empfindungen zu treffen. Prozesse, die geeignet wären, bestimmte bestehende Normen zu hinterfragen und schlussendlich abzulösen, werden vor diesem Eindruck oft nur halbherzig durchgeführt oder gar gänzlich außer Acht gelassen.

Dies wird beispielsweise deutlich, wenn man die Rolle von E-Mobilität und der Förderung des Kaufes von individuellen E-Autos betrachtet. Die politische Maßnahme, die in der deutschen Debatte zur Mobilitätswende einen großen Stellenwert einnimmt, scheint aus politischer Sicht vielversprechend, da vergleichsweise schnell

umsetzbar und außerdem ökonomischen Konsumlogiken folgend.

Außerdem wird die öffentliche Rolle auf die der Ermöglichung, sprich der Finanzierung, reduziert. Es stellt sich für den Staat folglich keine Kapazitätsproblematik (abgesehen von infrastrukturellen Maßnahmen wie Tankstellen). Es ist allerdings anzumerken,



### *Private E-Autos reproduzieren die Norm individueller Mobilität*

dass die Förderung von privaten E-Autos die Norm individueller Mobilität und des Besitzes eines Autos reproduziert. Globale Probleme wie das des Ressourcenverbrauches werden ignoriert oder – mit Blick auf für die Batterieproduktion nötigen Rohstoffe sogar verschärft (siehe Brunnengräber und Haas 2018). Und auch für zahlreiche

### *Ausblick: Wo die ‚Wende‘ bereits zu gelingen scheint – ein Beispiel für die Hinterfragung von Normen*

Gerade wegen der wenig optimistischen Schilderung von Normenreproduktionen im Feld des individualisierten Personenkraftverkehrs auf den vorangegangenen Seiten, wollen wir abschließend darauf schauen, wo eine Normendekonstruktion bereits zu gelingen scheint und eine nachhaltige, zumindest zum Teil autofreie Zukunft bereits Realität wird. Ohne dabei den Anspruch zu erheben, dass dies sich einfach kopieren ließe, möchten wir zeigen, wie durch mutige und zugleich beharrliche Politik und Arbeit Normen von Mobilität mit Normen von Nachhaltigkeit in Resonanz gesetzt werden können. Abseits von der zähen Implementation internationaler Abkommen und dem mühsamen Ringen um Emissionsreduktionsziele tragen findige Initiativen zur Vielfalt und Ausdifferenzierung von nachhaltigen Mobilitätsnormen bei. Dazu gehören

lokale Probleme und Ungerechtigkeiten, etwa die Stauproblematik, ist diese Reproduktion des Primats des Autos keine Lösung.

Zusammengefasst muss daher festgestellt werden, dass eine Vielzahl der aktuell politisch und gesellschaftlich diskutierten Maßnahmen und Programme zur Bewältigung von Problemstellungen und Ungerechtigkeiten am Nexus von Mobilität und Umwelt nicht geeignet sind, eine Mobilitätswende voranzubringen, in deren Verlauf zentrale Normen und Lock-Ins hinterfragt und aufgebrochen würden. Stattdessen wird oft in Rücksichtnahme auf politische Handlungs- und Zeitlogiken innerhalb dieser etablierten Normen gehandelt und diese dadurch reproduziert sowie weiter verfestigt. Machtstrukturen, die diese Logiken im Diskurs zusätzlich verstärken und Nachhaltigkeitsfaktoren gleichzeitig marginalisieren, verstärken diesen Eindruck zusätzlich.

beispielsweise Rad-Aktivist\*innen, die durch die Präsentation ihrer „Critical Mass“ (kritischen Masse) in den Innenstädten verdeutlichen, dass sie das Rad nicht länger am Rand der Straße sehen. Bürger\*innen erheben selbst Emissionswerte und tragen diese in selbstverwalteten Datenbanken zusammen. Unter dem Schlagwort der „Citizen Science“ werden Forderungen nach sauberer Luft selbstbewusst gegenüber der Politik vorgetragen. Hinzu kommen viele private ‚Sharing Initiativen‘, die mit dem Credo ‚Zugang zu Nutzung statt eigenem Besitz‘ beispielsweise auf eine ressourcenbewusste Auslastung von Autos achten, indem sie etwa auf Quartiersebene von mehreren Menschen genutzt werden. Auch auf diese Weise werden tradierte Mobilitätsnormen herausgefordert und gleichzeitig auf positive Effekte wie das „Community Building“ für die Nachbarschaft



verwiesen, sodass auch die soziale Seite im starken Nachhaltigkeitsverständnis Entfaltung findet.

Neben diesen Beispielen auf der Mikroebene, gibt es auch vereinzelt auf städtischer Ebene Beispiele für Transformationen. Als Metropolregion und Zentrum der spanischen autonomen Region Katalonien ist die Stadt *Barcelona* bereits seit langem von Umwelt- und Strukturproblemen betroffen, die sich ganz maßgeblich auch dem Verkehr innerhalb der Stadt zurechnen lassen: Luftverschmutzung, Staus, Unfall-schwerpunkte und Lärm sind hierfür nur die augenfälligsten Beispiele. Innerhalb eines umsichtigen Evaluations- und Planungsprozesses, unter anderem unter Zuhilfenahme verschiedener Programme und Strukturen der EU, gelang es

der öffentlichen Verwaltung in Barcelona in den vergangenen Jahren jedoch verschiedene Strategien zu identifizieren, die nicht etwa einzelne der genannten Symptome der Mobilitätsstrukturen der Stadt adressierten, sondern stattdessen neue Formen des städtischen Fortbewegens und Zusammenlebens entwarfen. Die aktuell wohl am meisten diskutierte dieser Strategien ist die der so genannten *Superblocks*.

Mit Hilfe der Superblocks organisiert die Stadt Barcelona den Verkehr in einzelnen Vierteln grundlegend neu. Anstelle von Straßen, welche allein dem motorisierten Verkehr vorbehalten sind, treten innerhalb bestimmter Blöcke verkehrsberuhigte Bereiche, in denen kein, oder nur noch Verkehr im Schrittempo zugelassen ist. Ein Großteil des moto-

risierten, insbesondere des individuellen Verkehrs wird außen um diese Blöcke herumgeleitet. An den entstehenden Knotenpunkten zwischen einzelnen Superblocks entstehen wiederum verschiedene Einrichtungen, die die intermodale Kombination von Passagieren in die Superblocks hinein ermöglichen (etwa gut organisierte ÖPNV-Stationen mit Radstellplätzen; Verladestationen für Güter etc.). Innerhalb der Superblocks entstehen durch diese Neuorganisation öffentliche Orte, die nicht mehr nur der Fortbewegung, sondern auch anderen sozialen Praktiken offenstehen. Ehemalige verkehrstragende Straßen werden zu Plätzen der Begegnung, des Handelns oder der Kultur (siehe insgesamt Echave 2019). Das Modell der Superblocks ist damit als Manifestierung der

## LITERATUR

- Björkdahl, Annika (2002): Norms in International Relations: Some Conceptual and Methodological Reflections. In: *Cambridge Review of International Affairs* 15 (1), S. 9–23.
- Brunnengräber, Achim; Haas, Tobias (2018): Vom Regen in die Traufe: die sozial-ökologischen Schattenseiten der E-Mobilität. In: *GAIA – Ecological Perspectives for Science and Society* 27 (3), S. 273–276.
- Canzler, Weert; Knie, Andreas; Ruhrort, Lisa; Scherf, Christian (2018): Erlöschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende: soziologische Deutungen. Bielefeld.
- Davies, George R. (2013): Appraising Weak and Strong Sustainability Searching for a Middle Ground. In: *Consilience* (10 (2013)), S. 111–124.
- Echave, Cynthia (2019): Superblocks in Barcelona and Vitoria-Gasteiz. *Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona*. EU Green Week 2019. Brüssel, 16.05.2019.
- Götz, Konrad (2011): Nachhaltige Mobilität. In: Matthias Groß (Hg.): *Handbuch Umweltsoziologie*. Wiesbaden, S. 325–347.
- Graf, Antonia (2016): Diskursive Macht. Transnationale Unternehmen im Nachhaltigkeitsdiskurs. Baden-Baden.
- Graf, Antonia; Glaab, Katharina; Engelkamp, Stephan: Normen und andere Vehikel: Wie untersuchbar gemacht wird, was sich der Beobachtung entzieht. In: *Erscheint in Glaab et al. [im Druck]: Kritische Normenforschung*. Baden Baden.
- Graf, Antonia; Sonnberger, Marco; Alcántara, Sophia; Fanderl, Nora; Feldwieser, Martin; Schick, Carlo (2018): Wissensintegration. Eine inter- und transdisziplinäre Perspektive auf die nachhaltige Gestaltung von Personenmobilität in urbanen Räumen. Erster DynaMo-Werkstattbericht. Münster.
- Grieger, Manfred (2017): Deutscher Erinnerungsort VW Käfer. In: *Geliebt. Gebraucht. Gehasst. Die Deutschen und ihre Autos*. Dresden.
- Honnefelder, Ludger (1993): Welche Natur sollen wir schützen? In: *GAIA – Ecological Perspectives for Science and Society* 2 (5), S. 253–264.
- Sennett, Richard (2018): *Die offene Stadt. Eine Ethik des Bauens und Bewohnens*. München.
- Sheller, Mimi (2018): *Mobility Justice. The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London.
- Sonnberger, Marco; Graf, Antonia; Fanderl, Nora; Feldhoff, Benenike; Gahle, Anne-Kathrin; Leger, Matthias; Stockmann, Nils (2019): *Wissensanwendung. Eine konzeptionelle Betrachtung von Maßnahmen zur Gestaltung urbaner Personenmobilität*. Zweiter DynaMo-Werkstattbericht. Münster.
- Sperling, Daniel; Pike, Susan; Chase, Robin (2018): Will the Transportation Revolutions Improve Our Lives—or Make Them Worse? In: Daniel Sperling (Hg.): *Three Revolutions*. Washington, DC, S. 1–20.
- VOX (2019): *Barcelona's radical plan to take back streets from cars. Introducing „superblocks“*. Washington, DC. Online verfügbar unter <https://www.vox.com/energy-and-environment/2019/4/9/18300797/barcelona-spain-superblocks-urban-plan>.
- WBGU (2016): *Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte*. Hauptgutachten. Berlin.
- Wiener, Antje (2010): Zur normativen Wende in den IB: Triangulation of a Different Kind. In: *Zeitschrift für Internationale Beziehungen* 17 (2), S. 335–354.
- Zimmermann, Lisbeth (2017): *Global norms with a local face. Rule-of-law promotion and norm-translation*. Cambridge.



Norm starker Nachhaltigkeit zu betrachten: Die ökologische Dimension wird zusammengedacht mit sozialen Prozessen.

Erste Evaluierungen der Superblocks zeigen eine große Akzeptanz der Bürger\*innen gegenüber der neuen Struktur ihrer Stadt. Aufgrund dieses Erfolges ist das Konzept aus den aktuellen Debatten zum Thema kaum wegzudenken und erste Städte beginnen bereits mit eigenen Planungen zur Umsetzung ähnlicher Maßnahmen (insb. auch Städte in den USA, vgl. VOX 2019). Zusammenfassend geht Barcelona damit engagiert auf dem Weg hin zu einer „autofreien Stadt“ voran, indem bestehende Normen von Mobilität hinterfragt werden sowie nachhaltige und gleichzeitig soziale Strukturen neu geschaffen werden. Gegenüber anderen öffentlichen Maßnahmen (z. B. die so genannte Congestion Charge in London) sticht das Programm dadurch heraus, dass die Maßnahme nicht in erster Linie über ökonomische Anreize oder Verbote zu funktionieren scheint. Vielmehr wird über das Aufbrechen von Strukturen und den in ihnen manifestierten Normen eine neue Art des Zusammenlebens möglich gemacht und damit ein konstruktives Zukunftsbild gezeichnet.

Das hier genannten Beispiel zeigt, dass der Wandel hin zu einer „autofreien“, nachhaltigen Stadt und damit das dafür nötige Aufbrechen kulturell und sozial gewachsener Normen von Mobilität auf verschiedene Art und Weise möglich ist. Das Konzept der Superblocks ist eingebettet in eine langfristige städti-



### Der Wandel zur autofreien Stadt ist möglich

sche Mobilitäts- und Nachhaltigkeitsstrategie und findet damit innerhalb einer politisch-gesellschaftlichen Gelegenheitsstruktur statt. Andernorts, gerade auch in Deutschland, sind derartige Konzepte noch weitestgehend Produkte zivilgesellschaftlicher Initiativen, die, oft auch gegen einen gewissen öffentlichen Widerstand, eine eigene Vision

von ‚gutem Zusammenleben‘ umzusetzen versuchen. Diese Unterschiedlichkeit verweist bereits auf die zahlreichen, verschiedenen Herausforderungen, vor denen das eine oder andere Transformationsprojekt städtischer Mobilität steckt.

### Fazit

- Die Mobilität von morgen wird oftmals durch lang aufgebaute und immer neu reproduzierte Normen von Mobilität behindert. Die Fundierung mit dem Konzept der starken Nachhaltigkeit und der darin begründeten Gleichwertigkeit von Ökologie und Sozialem zeigt dabei, dass dies nicht nur ein analytisch spannendes Feld ist, sondern dass es auch aus einer ethisch-moralischen Perspektive heraus dringend geboten ist, die sogenannte Stadt von morgen bedarfsgerecht zu gestalten, anstatt „nur“ auf Entwicklungen und Schäden zu reagieren.
- Der Blick zurück auf die Entwicklung des Mobilitätssystems in Deutschland war der Versuch die Bedeutungsdichte und die Tiefe tradierter Mobilitätsnormen aufzuzeigen. Dabei zeigt sich, dass diese Normen einst dabei geholfen haben, Schichtspezifika durch die Demokratisierung von Mobilität zu überwinden. Die infra-strukturellen Begleitumstände dieses Mobilitätssystems mit den baulichen Manifestationen der autogerechten Stadt, den zivilgesellschaftlichen Einrichtungen wie Automobilklubs, Tankstellen, mitgliederstarken Verbänden und dem Einfamilienhaus mit (Doppel)Garage im Vorort verdeutlichen überdies, dass vermachtete Einschlüsse, die sogenannten Lock-Ins, eine Transformation hin zu nachhaltiger Mobilität auch deshalb behindern.
- Globale Umwelt- und Nachhaltigkeitsnormen fordern diesen *Status Quo* vielfach heraus, indem sie inspiriert durch ein starkes Nachhal-

tigkeitsverständnis offenlegen können, dass ein Wandel im Sinne einer starken Nachhaltigkeit nur durch ein Hinterfragen bestehender Normen gelingen kann. Der Leidensdruck in Städten, etwa Parkplatzmangel, Stau, Luft- und Lärmemissionen verdeutlichen den Handlungsbedarf. Es ist daher nicht überraschend, dass Kollisionen von Mobilitäts- und Umweltnormen oftmals in urbanen Räumen stattfinden. Dadurch werden nicht nur Handlungsoptionen unterstrichen; der Aushandlungsprozess umstrittener Normen zeigt gleichzeitig Verteilungskonflikte und Wahrnehmungen von Ungerechtigkeit auf. Einzelne Beispiele wie das der Superblocks in Barcelona zeigen aber, dass die Idee einer nachhaltigen, ‚autofreien‘ Stadt realisierbar sein kann, wenn Herausforderungen ganzheitlich angegangen werden.

#### KURZBIOGRAPHIE

**Antonia Graf (\*1979)**, Jun.-prof'in Dr., ist Inhaberin der Juniorprofessur für Global Environmental Governance am Institut für Politikwissenschaft der WWU Münster und Leiterin der Nachwuchsforschungsgruppe DynaMo.

#### KURZBIOGRAPHIE

**Nils Stockmann (\*1993)**, M.A., ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Politikwissenschaft der WWU Münster und Doktorand in der Nachwuchsforschungsgruppe DynaMo – Mobilität – Energie – Dynamik, die im Programm der Sozial-Ökologischen Forschung (SÖF) durch das BMBF gefördert wird.



# Ethik der Mobilität



Aufgrund seiner zentralen Bedeutung für das individuelle wie das gesellschaftliche Leben bedarf das Verkehrswesen sozialetischer Reflexion. Dabei gibt es ein Spannungsfeld von Gerechtigkeitskriterien, wobei der intergenerationellen Gerechtigkeit Vorrang zukommt. Solche Gerechtigkeitskriterien stehen auch im Konflikt zu anderen gesellschaftlichen Zielvorstellungen wie der weltwirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit. Individualethische Überlegungen zu einem verantwortlichen Verkehrsverhalten runden den Beitrag ab.



Joachim Wiemeyer

## Problemstellung

Sich an verschiedenen Orten aufhalten zu können, ist ein Bedürfnis von Menschen. Sie fühlen sich zwar häufig ihrer Heimat als dem Ort verbunden, in dem sie geboren und aufgewachsen sind, an dem sie prägende Erfahrungen gemacht haben, soweit dort die Lebensumstände angenehm waren. Sie kehren auch gerne dorthin zurück. Menschen sind aber auch neugierig und wollen neue Erfahrungen machen, als Touristen neue Eindrücke sammeln, wollen ihr Wissen (Auswärtsstudium) erweitern, Arbeitsmöglichkeiten finden und/oder an anderen Orten Geschäfte abschließen. Deshalb bewegen sich Personen über weite Strecken hinweg. Seit der Industriellen Revolution ist ein wachsender Teil der Menschheit nicht mehr auf die eigenen Füße, Reit- und Lasttiere wie Pferde angewiesen, noch allein auf Boote, die durch Muskelkraft oder Winde vorangetrieben werden. Seit dem 19. Jahrhundert wird die menschliche Mobilität vielmehr durch Dampfenergie der Schifffahrt und Eisenbahn, später durch Kraftfahrzeug- und Flugverkehr vorangetrieben.

Neben dem Personenverkehr spielt der Güterverkehr eine zentrale Rolle. Für Produktion und Konsum steht üblicherweise in einem nahen Umfeld nur eine begrenzte Menge an Ressour-

cen zur Verfügung. Ohne Arbeitsteilung kann auch nur eine kleine Anzahl an Produkten erzeugt werden. Daher ist intensiver Güterverkehr für die auf Arbeitsteilung als Grundbedingung für Produktivitätssteigerungen beruhende Wohlstandsgesellschaft wichtig. Für Industriegesellschaften sind Verkehrsmittel wesentliche Voraussetzung sowohl des ökonomischen Wohlstands als auch der Produktion wie der Schaffung von Arbeitsplätzen. Verkehrsmittel erlauben Arbeitskräften bei niedriger Entlohnung oder



**Der Verkehr ist eine wesentliche Voraussetzung des Wohlstands**

Arbeitslosigkeit in Räume zu wandern, in denen Löhne weitaus höher und mehr Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Im 19. Jahrhundert spielten Werften, vor allem aber der Eisenbahnbau und -betrieb eine Schlüsselrolle, im 20. Jahrhundert die Automobilwirtschaft gleichermaßen für PKW, LKW und Personentransportfahrzeuge. Ende des 20. Jahrhunderts wurde der Flugverkehr zu einer Wachstumsbranche. Große Städte zeichnen sich durch vielfältige Verkehrsmittel (PKW, Busse, Straßenbahnen, S- und U-Bahnen) aus und sind durch Verkehrsachsen strukturiert.

Verkehr ist einerseits damit für viele einzelne Personen als wesentlicher Ausgabeposten im Haushaltsbudget und im entsprechenden, täglichen Zeitaufwand wichtig, hat andererseits damit in der gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung hohe Bedeutung in der Produktion (Automobil-, Bahn-, Flugzeugindustrie und Werften), in Bau und Erhaltung von Verkehrswegen sowie als wesentlicher Arbeitgeber im laufenden Betrieb. „Mobilität ist das Rückgrat moderner und arbeitsteiliger Gesellschaften“ (Schneidewind 2018, S. 223).

In modernen Industrieländern nimmt damit der Verkehr zunehmend Flächen in Anspruch, verursacht Lärm und Abgase vielfältiger Art, ruft Unfallgefahren hervor. Menschen wie Tiere (Wildunfälle, Durchschneidung von Wanderrouten oder Revieren durch Verkehrsachsen) sind negativ vom Verkehr betroffen. Die Verkehrsentwicklung in Industrieländern hat vielfältige Rückwirkungen auf andere Länder (z.B. durch die Ölförderung bzw. den Import von Biokraftstoffen). Zwischen 20 bis 30% des klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes gehen auf Verkehr zurück.

Organisierte Mobilität hat aber auch für (unmoralische) Aktivitäten wie Kriegsführung, Unterwerfung und Kolonisierung anderer Völker eine wichtige Funktion. Bereits im Römischen

Reich diente der Straßenbau auch den Fortbewegungsmöglichkeiten der Legionen. Der Ausbau von Straßen- und Schienennetzen, Häfen wie Flughäfen hat militärische Bedeutung. Neben speziellen militärischen Verkehrs- und Kampfmitteln (Panzer, Jagdbombern, U-Booten) weisen viele Verkehrsträger eine „dual use“-Komponente auf, wenn man etwa Pickups oder LKW mit Maschinengewehren ausstattet. Militärforschung hat auch die Entwicklung ziviler Verkehrsträger (vor allem im Flugzeug- und Helikopterbau) vorangetrieben.



## Der Verkehr hat eine hohe ethische Relevanz

Wegen dieser umfassenden Bedeutung für Mensch und Gesellschaft hat der Verkehr auch eine hohe ethische Relevanz. Die militärische Dimension des Verkehrs zeigt eindringlich die ethische Ambivalenz von Mobilität. Umso erstaunlicher ist es, dass sich philosophische wie christliche Ethiker – abgesehen von Feldhaus (1998) – kaum

mit Verkehr ausdrücklich auseinandergesetzt haben. Allerdings sind einzelne Dimensionen (z. B. in der Umweltethik) verhandelt worden. Feldhaus (1998) hat die drei normativen Kriterien der Individual-, der Sozial- und Umweltverträglichkeit von Verkehr formuliert. Bemerkenswert ist, dass er viele ethische Herausforderungen des Verkehrswesens wie den Klimaschutz bereits vor 20 Jahren formuliert hat, aber gerade auf diesem Gebiet wenig erreicht wurde (vgl. dazu den Beitrag von Holz-Rau in diesem Heft).

Im Folgenden werden zunächst einige anthropologische Überlegungen zum Verkehr angestellt. Im zweiten Schritt wird „Verkehr“ als sozialetische Problematik behandelt. Im dritten Schritt werden sozialetische Kriterien zum Verkehr aufgezeigt. Dem schließen sich im vierten Schritt Konstellationen des Verkehrs im Verhältnis zu anderen gesellschaftlichen Zielsetzungen an. Im fünften Schritt folgen dann einige individuelle ethische Überlegungen.

## *Mobilität als menschliches Bedürfnis*

Menschen wollen in Freiheit leben, um ihr Leben eigenverantwortlich gestalten zu können. Voraussetzung für ein solches Leben ist die Garantie grundlegender Freiheitsrechte, aber auch materieller Grundbedingungen. Bildung ist eine Voraussetzung dafür, Freiheitsmöglichkeiten zu kennen und sich erschließen zu können. Soziale Sicherheit ist die zeitliche Dimension von Freiheit, indem der Handlungsspielraum in Zukunft nicht abnehmen wird. Selbst dann, wenn Freiheitsrechte garantiert sind, können Menschen, die täglich um ihre materiellen Grundbedürfnisse kämpfen müssen und die in täglicher Angst um ein existenzsicherndes Einkommen und um ihre Gesundheit etc. leben, nicht als frei angesehen werden. Freiheit ist nicht ohne Gerechtigkeit denkbar (Wiemeyer 2015). Da Men-

schen zwar immer unverwechselbare Individuen sind, aber eine freie Entfaltung nur mit anderen gemeinsam in Familie, Gesellschaft und Staat möglich ist, bedarf es Zusammenschlüsse von Menschen, die von ihnen frei gewählt und gestaltet werden können.

Auch im Verkehrsbereich spielt Freiheit eine zentrale Rolle. „Die eigenverantwortliche Entscheidung des Menschen ist Ausdruck einer Gesellschaft, in der der einzelne Mensch mit seinem Entfaltungsanspruch und seiner Schutzbedürftigkeit im Zentrum steht. Jede staatliche und politische Ordnungsentscheidung dient deshalb der freien Entfaltung und dem Schutz des Menschen. In einer freien Gesellschaft erfolgt die gesetzliche Gestaltung von Technik so, dass ein Maximum persönlicher Entscheidungsfreiheit in einer

allgemeinen Entfaltungsordnung mit der Freiheit anderer und ihrer Sicherheit zum Ausgleich gelangt. Die freie Entfaltung des einzelnen Menschen ist in zweierlei Hinsicht begrenzt, nämlich erstens, dass Mitmenschen gleiche Rechte der Freiheitsverwirklichung haben. Freiheit des Einzelnen darf nicht zu Lasten und auf Kosten der Freiheit anderer gehen, sondern muss die gleiche Freiheit diesen auch zugestehen, die man selbst in Anspruch nimmt“ (vgl. Ethik-Kommission, S. 10, Regel 4).

In der Ethik-Kommission des Verkehrsministeriums zum autonomen Fahren wurden weitere Freiheitsbeschränkungen über die Rechte der Mitmenschen hinaus nicht eigens thematisiert. Demgegenüber ist – zweitens – zu betonen, dass menschliches Leben und Wirtschaften immer in Bearbeitung und Beeinflussung der Natur erfolgt. Die natürlichen Lebensgrundlagen sowohl als Ressource durch Rohstoffe für menschliches Wirtschaften, aber auch als Aufnahme- und Selbstreinigungsmedium von Abfällen und Schadstoffen dürfen nicht überlastet werden. Weiterhin kommt der Natur in ihrer Vielfalt als Landschaft, von Gebirgen, Tälern, Ebenen, Flüssen, Seen und Meeren, mit der Fülle von Tier und Pflanzenarten auch eine ästhetische Bedeutung zu. Verkehrswege greifen häufig erheblich in das Landschaftsbild ein. Sowohl die Nutzungsfunktion der Natur wie ihre ästhetische Bedeutung gilt es im Interesse zukünftiger Generationen zu erhalten.

Im christlichen Kontext werden diese Überlegungen dadurch vertieft, dass Menschen von Gott zur Freiheit berufen sind, Mitmenschen als gleiches „Ebenbild Gottes“ – wie man selbst – zu respektieren und die Natur als göttliches Schöpfungswerk und damit Tiere und Pflanzen als „Mitgeschöpfe“ zu achten sind.

Zu den zentralen Voraussetzungen und Möglichkeiten der Freiheitsentfaltung von Menschen gehört auch die Mobilität. Sich innerhalb seines Staates bewegen zu können, gehört zum



Grundrecht der Freizügigkeit. Zu den Menschenrechten zählt auch, den eigenen Staat verlassen zu dürfen. Dies setzt in der Regel das Vorhandensein

### Freizügigkeit ist ein Grundrecht

von Verkehrswegen (Straßen, Schienen) bzw. Verkehrsinfrastruktur (Häfen, Flughäfen) sowie der entsprechenden Verkehrsmittel voraus.

Selbst wenn Personen sich nur in einem eng begrenzten Umfeld bewegen und bei ihnen Personenverkehr nur eine geringe Rolle spielt, kann der Verkehr anderer Menschen für ihr Leben (z. B. Lehrer, Gesundheitspersonal, Politiker) ebenso eine Rolle spielen wie der Güterverkehr. Eigene Einkommens- und Produktionsmöglichkeiten (z. B. durch den Kauf von Maschinen, Rohstoffen und Energie) spielen ebenso eine Rolle wie ein breites Angebot

von Konsumwaren. Ohne Verkehrsanbindung sind Menschen bei Naturkatastrophen, Missernten etc. existentiellen Gefahren ausgesetzt, weil externe Hilfe sie nicht erreichen kann. In vielen Entwicklungsländern stellen bei Naturkatastrophen Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur (Häfen, Straßen, Flughäfen) Hindernisse wirksamer und schneller Hilfe dar.

Möglichkeiten zur Mobilität, der Zugang zu Verkehrswegen, Möglichkeiten zur Nutzung von Verkehrsträgern haben für Menschen eine wichtige Funktion. Eine ökonomische Entwicklung, die zu mehr materiellem Wohlstand führt, ist praktisch überall mit vermehrtem Zugang zu Verkehrsmitteln verbunden. Der Ausbau von Verkehrswegen gehört zu den zentralen Infrastrukturinvestitionen, die überall auf der Welt zu den Grundbedingungen einer ökonomischen und sozialen Entwicklung gehören.

befanden sich diese in einer Konstellation, die die ökonomische Theorie als „Gefangenendilemma“ (Wiemeyer 2015, FN 28, S. 272 f.) bezeichnet. Der einzelne potentielle Autokäufer kalkuliert so: Zur Bekämpfung des Waldsterbens kann ich nur etwas beitragen, wenn alle anderen auch mitziehen. So lange dies aber freiwillig ist, weiß ich nicht, ob die kritische Masse zustande kommt. Wenn ich zu den wenigen gehöre, die ein Katalysatorauto kaufen, wird das dazugehörige bleifreie Benzin erstens nur an wenigen Tankstellen verfügbar und wegen des geringen Umsatzes zweitens dazu noch teurer als bleihaltiges Benzin sein. Wenn es nicht in anderen EU-Ländern auch Autos mit Katalysatoren gibt, wird es dort kaum Tankstellen mit bleifreiem Benzin geben, so dass ich mit dem Auto nicht einmal mehr zum Urlaub ins Ausland fahren kann. Warum soll ich für mein umweltgerechtes Verhalten noch 1000 oder 2000 DM für einen Katalysator mehr ausgeben, während „Umweltsünder“ billiger ein Auto erwerben können?

Diese Dilemmakonstellation konnte damals nur überwunden werden, indem PKW mit Katalysator von der KFZ-Steuer befreit, durch eine Reduzierung der Mineralölsteuer bleifreies Benzin billiger wurde als bleihaltiges, auf der EU-Ebene insgesamt Katalysatoren vorgeschrieben und bleifreies Benzin verbreitet wurde. Die Analogie zur Einführung von Elektroautos in der Gegenwart liegt auf der Hand.

Es gibt aber noch zwei weitere Beispiele aus dem Verkehrsbereich, die die Problematik verdeutlichen können: Wenn man erstens an Autofahrer appelliert ihre Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen freiwillig zu begrenzen, um knappe Ressourcen (Öl) zu sparen, Lärm- wie Abgasbelastungen zu reduzieren und Unfallgefahren zu vermindern, würden durch diejenigen, die diese Appelle beherzigen, vermehrt linke Fahrspuren freimachen. Dieses Verhalten würde aber einer Minderheit von „Rasern“ besser ermöglichen, ihre

### *Die Dominanz von Sozialethik gegenüber der Individualethik*

Wenn Mobilität und die Nutzung von Verkehrsmitteln Ausdruck individueller Freiheit sind, gilt dies besonders für den PKW-Verkehr, mehr noch als für den Kollektivverkehr von Bussen, Straßen- und U-Bahnen, Eisenbahnen oder Flugzeugen. Vor allem der Individualverkehr als persönliche Entfaltung Einzelner und kleiner Gruppen stößt aber an Grenzen der Sozial- und Umweltverträglichkeit. Dem kann man aber nicht durch Appelle an die einzelnen Fahrer abhelfen, etwa die Fahrweise so einzurichten, dass andere nicht gefährdet werden, wegen Lärm- und Umweltbelastung die Geschwindigkeit zu reduzieren, das Auto für kürzere Wege stehen zu lassen und sich Fahrräder oder öffentlicher Verkehrsmittel zu bedienen, emissionsärmere Fahrzeuge zu beschaffen etc.

Der Appell an eine Vielzahl von Einzelnen (vgl. Homann 2014) wird gesamtgesellschaftlich unwirksam bleiben, selbst wenn eine große Zahl von

Menschen die Werte und Zielsetzungen der moralischen Appelle teilt. Nur institutionelle Änderungen durch Gesetze, ökonomische Anreize bzw. Sanktionen etc. sind in der Lage, das ethische Bewusstsein in die Realität des tatsächlichen Verhaltens umzusetzen. Das normativ fundierte individuelle Handeln muss durch das kollektive Handeln auf der Ebene politischer Institutionen untermauert und gefestigt werden. Diese systematische Bedeutung von Sozialethik als der Gestaltung gesellschaftlicher Regeln und Institutionen durch kollektives Handeln lässt sich im Verkehrsbereich exemplarisch zeigen.

Vor 35 Jahren gab es in Deutschland eine Diskussion über das „Waldsterben“ und die Forderung nach Einführung von PKW, die zur Abgasreinigung mit einem Katalysator ausgestattet sind. Der Hinweis auf das Waldsterben reichte aber nicht aus, damit alle Neuwagenkäufer ein entsprechend ausgestattetes Fahrzeug freiwillig bestellten. Vielmehr



Fahrzeuge voll auszufahren. Der umweltbewusstere Fahrer würde sich daher wie der „Dumme“ vorkommen und vermutlich häufiger doch selbst wieder stärker auf das Gaspedal treten. Umweltgerechteres Verhalten tritt dann eher auf, wenn alle mitziehen bzw. verpflichtet werden (durch rechtliche Regelungen).



### Das Gemeinwohl fordert den Beitrag aller

Dies ist nicht zuletzt eine Frage der Gerechtigkeit, da für die Gemeinwohlziele Umweltschonung und Reduzierung der Unfallgefahren alle gleichermaßen einen Beitrag zu leisten haben.

Im Verkehrsbereich weisen zweitens öffentliche Verkehrsmittel günstigere Verbrauchswerte (pro Person und gefahrenen Kilometer) auf als der Individualverkehr. Ein Umstieg, z. B. in eine Buslinie, die mit erneuerbarem Strom betrieben wird, wäre sinnvoll. Solche umweltfreundlichere „Kollektivverkehrsmittel“ bekämen mehr Zuspruch, wenn sie häufiger fahren würden, das Netz dichter wäre. Wenn ein einzelner Autofahrer oder nur wenige umsteigen, werden aber nicht die Taktzeiten verkürzt und die kritische Masse eines Netzausbaus vor allem in ländlichen Regionen und am Stadtrand nicht erreicht. Eine Initialzündung können auch hier nur politische Maßnahmen bieten, die positiv sein können, wie

die Verbilligung des Öffentlichen Personennahverkehrs, oder aber negative Maßnahmen wie die Verteuerung von Parkraum, Sperrung von Innenstädten für den Individualverkehr insgesamt, lediglich für Dieselfahrzeuge bzw. eine Citymaut.

Diesen Beispielen verdeutlichen exemplarisch, dass gesellschaftliche Ziele häufig nicht durch Appelle an individuelles Handeln von Personen, sondern nur durch kollektives Handeln erreicht werden können. Dabei ist aber durchaus ein ethisches Wertbewusstsein der Individuen erforderlich, damit diese in zivilgesellschaftlichen Meinungsbildungs- und demokratischen Entscheidungsprozessen ethische Wertvorstellungen, z. B. durch ihr Wahlverhalten, unterstützen. Deshalb hat hier z. B. die kirchliche Bewusstseinsbildung für das individuelle wie kollektive Handeln im Mobilitätsbereich seine Bedeutung.

Sanktionsbewährte Regeldurchsetzung, positive Anreize (Belohnungen, Subventionen) und negative Belastungen (Zusatzkosten wie CO<sub>2</sub>-Steuern) sind aber Voraussetzung dafür, gesellschaftliche Gemeinwohlziele tatsächlich zu erreichen, indem sie Initialzündungen setzen, gemeinwohlkonformes Verhalten belohnen und Gerechtigkeitsprobleme vermeiden und damit erst kollektive Voraussetzungen gemeinwohlkonformen Verhaltens schaffen.

*mitteln den Vorrang geben muss. Doch werden einige notwendige Maßnahmen nur schwerlich in friedfertiger Weise akzeptiert werden ohne eine wesentliche Verbesserung dieser Verkehrsmittel, die in vielen Städten aufgrund der Menschenmenge, der Unbequemlichkeit oder der geringen Häufigkeit des verfügbaren Nahverkehrs und der Unsicherheit eine unwürdige Behandlung der Passagiere darstellen.“*

Die Deutsche Bischofskonferenz hat im Gefolge von „Laudato Si“ 2019 Konkretionen zur Umsetzung veröffentlicht. In denen heißt es zur Mobilität<sup>1</sup>:

*„Mit Blick auf die ökologischen Auswirkungen der Mobilität ist auch diese klimaschonender zu gestalten. Sowohl für die Wege von und zur Arbeit als auch bei Dienstfahrten ist es sinnvoll, Fahrrädern, Fahrgemeinschaften sowie Bussen und Bahnen den Vorzug zu geben und deren Nutzung zu fördern, sodass die Attraktivität der individuellen PKW-Nutzung sinkt. Die Dienstwagen bzw. die Fuhrparke sollen so umweltgerecht wie möglich gestaltet und Flüge nach Möglichkeit vermieden werden. Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß auszugleichen, können zum Beispiel Umweltprojekte mit weltkirchlichen Partnern gefördert oder Kompensationsangebote genutzt werden. Bei Großveranstaltungen und Wallfahrten und auch in weltkirchlichen Partnerschaften gilt es, entsprechende Mobilitätskonzepte aufzustellen.“* (Schöpfungsverantwortung 2018, Nr. 9).

Die sozialetische Frage zur Mobilität lautet: Wie soll eine freiheitliche und gerechte Gesellschaft ihr Verkehrswesen gestalten? Da in einer solchen Gesellschaft Leben und Gesundheit der Menschen im Mittelpunkt zu stehen haben, hat die Vermeidung von Verkehrsunfällen und der gesundheitlichen Belastungen und Beeinträchtigungen

### Sozialethik des Verkehrs

Zwar nutzt Papst Franziskus symbolisch einen Kleinwagen, aber ebenso wie bei seinen Vorgängern finden sich in der Sozialverkündigung der Kirche parallel zur Christlichen Sozialethik nur wenige Aussagen zum Verkehrsbereich. Eine der wenigen Stellen ist die Nr. 153 in der Enzyklika „Laudato Si“ (2015). Dort heißt es:

*„Die Lebensqualität in den Städten hat viel mit den Verkehrsverhältnissen zu tun, die oft Grund für gro-*

*ße Leiden der Bewohner sind. In den Städten fahren viele Autos umher mit nur einem oder zwei Insassen. Dadurch wird der Verkehrsfluss erschwert, der Grad der Verschmutzung ist hoch, es werden enorme Mengen von nicht erneuerbarer Energie verbraucht, und es wird notwendig, weitere Autobahnen und Parkplätze zu bauen, die das städtische Gefüge beeinträchtigen. Viele Fachleute stimmen darin überein, dass man den öffentlichen Verkehrs-*

<sup>1</sup> Schöpfungsverantwortung als kirchlicher Auftrag. Handlungsempfehlungen zu Ökologie und nachhaltiger Entwicklung für die deutschen (Erz-)Diözesen. Arbeitshilfen Nr.301 (2019), Bonn 2019, Nr. 9.



gungen durch den Verkehr (Lärm, Abgase) eine hohe Priorität.

Dabei hat die dazu notwendige Gestaltungsaufgabe eine Vielzahl an Dimensionen: Dies gilt für die Verkehrsinfrastruktur und damit die Gewichtung der einzelnen Verkehrsmittel, der Kriterien ihrer Zulassung, Auflagen (z.B. Führerscheinpflicht, Versicherungspflicht/Helmpflicht für Motorradfahrer nicht für Fahrradfahrer) bzw. der Zulassung von Verkehrsangeboten (z.B. Taxidienst Uber, E-Scooter). Im föderalen Staat liegt eine Problematik darin, dass bei der politischen Ausgestaltung alle Ebenen des Staates involviert sind und für verschiedene Bereiche Verantwortung tragen (z.B. Tempo-30-Zonen, Öffentlicher Nahverkehr – Städte und Landkreise), regionaler Bahnverkehr (Länder), Autobahnen, Fernzüge (Bund). Darüber hinaus gibt es bei bestimmten Verkehrsträgern (Flug- und Schiffsverkehr) einen Bedarf an überstaatlichen (europäischen bzw. globalen) Regulierungen (vgl. Schneidewind, S. 233–237).

Die Aufzählung zeigt: Es gibt eine hohe Komplexität an Verkehrsträgern, an Zuständigkeiten und an verkehrspolitischen Zielsetzungen, woraus eine Komplexität an verkehrspolitischen Instrumenten erwächst. Aus normativer Sicht stehen dabei die verkehrspolitischen Zielsetzungen und ihre Priorisierungen im Vordergrund. Dies soll nachfolgend unternommen werden, wobei die Situation in Deutschland Ausgangspunkt der Reflexion ist.

Bei normativen Überlegungen sind Gerechtigkeitskriterien in der Gegenwart und Fragen der Gerechtigkeit generationenübergreifend zu unterscheiden. Aus christlich-sozialethischer Sicht haben Menschen nicht das Recht, menschliches Leben auf der Erde mutwillig zu beenden oder die Lebensbedingungen für zukünftige Generationen deutlich zu verschlechtern. Vielmehr haben zukünftige Generationen zumindest gleiche Rechte auf menschenwürdige Lebensbedingungen und die natürlichen Ressourcen, die dazu

erforderlich sind. Dies bedeutet hinsichtlich des Verkehrs, dass Verkehrssysteme so zu gestalten sind, dass zukünftige Generationen menschenwürdige Lebensbedingungen vorfinden werden, wozu auch Möglichkeiten der Mobilität gehören. Dementsprechend haben Fragen der *intergenerationellen Gerechtigkeit* Vorrang vor Gerechtigkeitsfragen innerhalb einer Generation.

Für den Verkehrsbereich bedeutet dies, dass die Schadstoffbelastung durch den Verkehr und der Verbrauch nichterneuerbarer Ressourcen (Öl, Gas) nicht so hoch sein darf, dass die Lebensqualität deutlich beeinträchtigt wird und schlechtere Mobilitätschancen bestehen. Der Verkehr muss daher langfristig ohne CO<sub>2</sub>-Belastung und andere klimaschädliche Gase stattfinden (vgl. Becker 2013, S. 334) und er muss Energieträger nutzen, die praktisch unbegrenzt zur Verfügung stehen (erneuerbare Energien).

## Der Verkehr muss langfristig ohne CO<sub>2</sub>-Belastungen stattfinden

Aber auch innerhalb der jetzt lebenden Generation von Menschen sind verschiedene Gerechtigkeitsvorstellungen zu beachten. Zentral ist zunächst die *Beteiligungsgerechtigkeit*. Sie zielt darauf ab, dass alle Personen mobil sein und sich fortbewegen können (vgl. Becker 2013, S. 335). Dies gilt vor allem für Personen, die sich noch nicht, nicht mehr oder gar nicht am Individualverkehr beteiligen können, weil sie zu jung für einen Führerschein sind, aus Alter, Gebrechlichkeit und Behinderung nicht oder nicht mehr selbst PKW, Fahrrad etc. fahren können. Dazu bedarf es öffentlicher Verkehrsmittel, die leicht erreichbar und tatsächlich zugänglich (alters- und behindertengerecht) sind. Weiterhin darf besonders dieser Personenkreis nicht hohen Gefährdungen durch andere Verkehrsteilnehmer (Fahrrad-, Auto- und Motorradverkehr) ausgesetzt sein. Durch Digitalisierung und autonomes

Verfahren könnten sich Teilhabemöglichkeiten für bisher vom Individualverkehr ausgeschlossene Personenkreise in Zukunft verbessern.

## Verbilligte öffentliche Verkehrsmittel stärken die Bedarfsgerechtigkeit

Für einen Teil der Bevölkerung ist die Teilhabe an der Mobilität deshalb eingeschränkt, weil sie nur über geringe Einkommen verfügen und ihnen daher die notwendige Zahlungsfähigkeit zur Teilhabe am Verkehrsgeschehen fehlt. Staatliche Sozialleistungen sind so zu bemessen, dass darin auch ein Anteil für die Nutzung von Verkehrsmitteln vorhanden ist. Verbilligter Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln kann die *Bedarfsgerechtigkeit* verstärken. Es ist daher problematisch, wenn der für Mobilität vorgesehene Anteil im Regelsatz von Arbeitslosengeld II geringer ist als ein großstädtisches Sozialticket kostet (vgl. Daubitz 2017, S. 57 f.).

Ein weiteres Kriterium ist die *Chancengerechtigkeit*. In einem Flächenstaat wie der Bundesrepublik Deutschland ist wichtig, dass Mobilitätsmöglichkeiten für alle Personen bestehen und die Chancen, sich fortzubewegen, nicht zu stark vom Ort oder der Region abhängen, in der man wohnt. Bei der Verkehrsanbindung sind Ungleichheiten unvermeidbar, weil nicht alle Bürger in der Nähe eines internationalen Flughafens, eines Fernbahnhofs (mit ICE-Verbindung) oder in der Nähe einer Autobahnauffahrt leben können. Es muss aber flächendeckend ein Mindestmaß an Mobilitätsmöglichkeiten bestehen, damit Mobilitätschancen nicht zu ungleich verteilt sind.

Im Mittelpunkt einer marktwirtschaftlichen Ordnung steht die *Leistungsgerechtigkeit*. Im ökonomischen Austausch sollen die Marktteilnehmer für die von ihnen beanspruchten Leistungen auch die vollen angefallenen Kosten entgelten. Ohne eine volle Kostendeckung auf Dauer kann sich nie-

mand im Markt halten. Eine Kostenklarheit und Kostenwahrheit ist aber nicht gegeben, wenn relevante Kostenbestandteile dauerhaft nicht getragen werden müssen, indem sie nicht entgolten oder auf andere abgewälzt werden (Externalisierung).

Im Verkehrsbereich wird nur ein Teil der Kosten monetarisiert, weil z. B. durch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Benzin- und Dieselfahrzeuge die Atmosphäre kostenlos in Anspruch genommen wird. Belastungen wie Lärm und Abgase, die besonders Bewohner von Hauptverkehrsstraßen treffen und negative gesundheitliche Folgen haben, werden von den Betroffenen bzw. der



## Belastungen des Verkehrs werden auf die Gemeinschaft abgeschoben

Gemeinschaft (Gesundheitswesen) getragen. Die Renovierungsbedürftigkeit von Autobahnen, vor allem Brücken, hängt besonders vom Schwerlastverkehr ab, ohne dass dieser die vollen Kosten (auch nicht über die LKW-Maut) trägt. Bei PKW-Nutzern fehlt eine Kilometermaut vollständig, so dass ein großer Teil der Lasten auf andere Räume und andere Menschen verlagert werden können (vgl. Becker 2013, S. 333 bzw. 335f).

Zwischen diesen Gerechtigkeitskriterien bestehen Spannungen. Priorität genießt die intergenerationelle Gerechtigkeit, die fordert, dass Verkehr dekarbonisiert wird und andere natürliche Ressourcen (z. B. Boden) für Verkehrsflächen nur in begrenztem Maße in Anspruch genommen werden. „Das heißt,

## Verkehrsethik im Spannungsfeld zu anderen sozialetischen Zielsetzungen

Eine stärkere Ausrichtung des Verkehrs an den genannten ethischen Kriterien kann zu Konflikten mit gesellschaftlichen Zielsetzungen in anderen zentralen Bereichen führen. So ist ein zen-

trales Anliegen die gleichberechtigte Teilhabe von Mann und Frau am Erwerbsleben möglichst ohne Unterschiede in Bezahlung und Karrierechancen. Je höher viele Paare quali-

dass ab 2050 weder der Antrieb von PKW und LKW noch von Zügen, Schiffen, Flugzeugen auf nichterneuerbaren fossilen Energieträgern beruhen darf“ (Schneidewind 2018, S. 225). Innerhalb der gleichzeitigen Gerechtigkeitskriterien besteht zwischen der Leistungsgerechtigkeit und der Bedarfsgerechtigkeit eine Spannung, weil mehr Kostenwahrheit im Verkehr die Mobilität einkommensschwächerer Personen erschweren kann. Ein verbesserten Personennahverkehr und neue technische Möglichkeiten zur Bildung von Fahrgemeinschaften können aber zu einer Entschärfung führen. Weiterhin sind (Teil-)Kompensationen, etwa die Rückzahlung einer CO<sub>2</sub>-Steuer denkbar. Die moderne Entwicklung der Verkehrstechnik (Digitalisierung, autonomes Fahren) ruft neue und zusätzliche ethische Herausforderungen hervor. Chancen liegen vor allem in einer Reduzierung von Unfällen, weil häufige Ursachen von Verkehrsunfällen wie Fahren unter Drogen- und Alkoholeinfluss wie zu schnelles Fahren entfallen können. Die in der öffentlichen Diskussion zugespitzte Fragestellung von Dilemmakonstellationen (vgl. Ethik-Kommission 2017) in Verkehrssituationen, in denen Unfallopfer unvermeidbar sind, hat demgegenüber nur marginale Bedeutung, die auch durch ein Zufallsprinzip geregelt werden kann, so dass ein Restrisiko für alle, die am Straßenverkehr teilhaben, verbleibt. Der Schutz der Datensicherheit aller, miteinander vernetzter Verkehrsteilnehmer und die Manipulation an Netzen bzw. Empfangsgeräten in Verkehrsmitteln dürften größere Probleme sein.

trales Anliegen die gleichberechtigte Teilhabe von Mann und Frau am Erwerbsleben möglichst ohne Unterschiede in Bezahlung und Karrierechancen. Je höher viele Paare quali-

fiziert sind, desto unwahrscheinlicher wird es aber, dass beide in räumlicher Nähe eine Beschäftigung finden. Daher wird Pendeln zum Arbeitsplatz eher die Regel sein. (vgl. Holz-Rau/Reichert 2018, S. 312). Da manche Berufe, vor allem im Dienstleistungsbereich, Präsenz vor Ort erfordern, kann „Homeoffice“ dies nur partiell kompensieren.

Das zweite Dilemma besteht darin, dass der deutschen, auf Verbrennungsmotoren von Benzin und Diesel beruhenden Automobilindustrie eine Schlüsselrolle für die deutschen Weltmarkterfolge zukam. Im Automobilssektor gilt Deutschland als Hochtechnologieland mit einer Weltmarktführerschaft bei oberen Fahrzeugsegmenten. In Deutschland entwickelte und konstruierte Fahrzeuge werden weltweit produziert. Die Automobilkonzerne gehören nach Umsätzen und Gewinnen sowie gemessen am Börsenwert zu den wertvollsten deutschen Unternehmen. Davon profitierten auch die Beschäftigten die über gutbezahlte Arbeitsplätze verfügen etc. Eine Umstellung auf andere Verkehrssysteme könnte gesamtwirtschaftliches Wachstum mindern und besonders Regionen betreffen, die von der Automobilwirtschaft abhängig sind (vgl. Schneidewind 2018, S. 232 f.).



## Neue Verkehrskonzepte erfordern hohe Investitionen

Das dritte Dilemma besteht darin, dass Entscheidungen über die Wohn- und Siedlungsstruktur wie der Verkehrsinfrastruktur langfristig angelegt sind. Eisenbahnlinien folgen in der Gegenwart noch immer dem Streckenverlauf, der vor 100 oder mehr Jahren angelegt wurde, für Kanäle gilt Ähnliches, ebenso wie für U- und S-Bahnen in Großstädten. Neue Verkehrskonzepte erfordern bei Investitionen in Verkehrswege einen außerordentlich hohen Aufwand. Diese rentieren sich ökonomisch, ökologisch und sozial erst sehr langfristig, wenn Menschen ihr Verkehrsverhalten an-



passen und Investitionen (Firmenansiedlungen wie Wohnungen) gemäß neuer Verkehrsinfrastrukturen getätigt werden.

Das vierte Dilemma besteht darin, dass in der Vergangenheit Investitionen (Anschaffung von Fahrzeugen, Kauf eines Hauses) getroffen wurden, die angesichts damaliger Preisrelationen (Pendeln zum Arbeitsplatz) und gesetzlicher Bestimmungen (Pendlerpauschale) rational waren, aber bei mehr Kostenwahrheit im Individual-

verkehr (z.B. Streichung steuerlicher Pendlerpauschale, Anhebung von Dieselsteuern auf Benzinsteuern, Verteuerung beider) sich als Fehlinvestition erweisen. Dies könnte politische Widerstände gegen die Umsetzung der genannten ethischen Prinzipien mobilisieren. Wenn man hingegen längere Übergangsfristen zur sozialverträglichen Anpassung ermöglicht, können aber dringende ökologische Zielsetzungen nicht erreicht werden.

## Individualethische Gesichtspunkte des Verkehrs

Da eine freiheitliche Gesellschaft den Einzelnen den Umfang der Nutzung von Verkehrsträgern (wenn sie hinreichend zahlungsbereit oder -fähig sind) überlässt und sie die jeweilige Art und den Umfang ihres Mobilitätsverhaltens selbst bestimmen können, ist auch ein individuelles Ethos der Verkehrsteilnahme erforderlich. Die erste Dimension betrifft den Verkehrsteilnehmer selbst. Menschen haben eine Verantwortung für sich selbst, etwa ihre Gesundheit. Daher sollten Verkehrsteilnehmer keine unnötigen Risiken für sich selbst eingehen. Im Verkehrsbereich findet man häufig von Auto- wie Fahrradfahrern risikoreiche Fahrweisen. Das Motorradfah-

ren ist in Deutschland fast ausschließlich auf „Fahrspaß“ angelegt. Andere Gesundheitsgefährdungen können auch in Fernreisen liegen, die mit einem häufigen „jet-lag“ verbunden sind. In christlicher Sicht hat jeder Mensch Verantwortung für sich selbst und sollte sich vor dem Eingehen von Risiken selbstkritisch prüfen, ob der vermeintliche Nutzen (Lustgewinn) die Risiken rechtfertigt.

Manche solcher Risiken sind nicht nur für den Fahrer bzw. Mobilitätssucher selbst, sondern auch für andere mit einer möglichen Gefährdung verbunden. Dies gilt für andere Verkehrsteilnehmer, aber auch für Tiere. Unmoralisch sind Fahrten unter Alkoholein-

### KURZBIOGRAPHIE

**Joachim Wiemeyer (1954)**, Studium der Volkswirtschaftslehre (Dr. rer.pol.) und Kath. Theologie (lic. theol.), Habilitation f. Christliche Sozialwissenschaften, seit 1998 Lehrstuhl f. Christliche Gesellschaftslehre Kath. Theol. Fakultät der Ruhruniversität Bochum. Forschungsschwerpunkte: Wirtschafts- und Unternehmensethik, Politische Ethik, Veröffentlichungen u.a.: Die Kapitalismuskritik von Papst Franziskus in: Stephan Wirz (Hg.) Kapitalismus – ein Feindbild für die Kirchen?, Zürich 2018, S. 23–39. Wirtschaftsethik 4.0. (mit Traugott Jähnichen) Stuttgart 2019 (im Erscheinen).

fluss und einer der Verkehrslage nicht angemessenen Fahrweise. Auch die Nutzung von Fahrzeugen, die technische Mängel (abgefahrte Reifen) aufweisen, ist unmoralisch.

Das eigene Verkehrsverhalten ist auch unter gesellschaftlichen Aspekten zu bedenken. Für manche Personen war z.B. der Besitz von Kraftfahrzeugen einer bestimmten Marke, eines Designs, PS-Zahlen, Extras etc. auch Ausdruck der eigenen Persönlichkeit. Es stellt sich aber die Frage, ob für die Selbstdarstellung einer Person der Besitz und die Präsentation eines Ver-

## LITERATUR

- Becker, Udo (2013), Mobilität und Verkehr, in: Armin Grunwald (Hg.): Handbuch der Technikethik, Stuttgart, S. 332–337.
- Daubitz, Stephan (2017), Mobilität und soziale Exklusion: Ein Plädoyer für ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement, in: Mathias Wilde, u. a. (Hg.): Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie, Wiesbaden, S. 53–64.
- Ethik-Kommission (2017), Automatisiertes und vernetztes Fahren, hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Juni 2017.
- Feldhaus, Stephan (1998), Verantwortbare Wege in eine mobile Zukunft. Grundzüge einer Ethik des Verkehrs, Hamburg.
- Holz-Rau, Christian/Reichert, Alexander (2018), Klimaschutz im Verkehr, Utopie und Wirksamkeit, in: Wirtschaftsdienst 98. Jg., (2018), S. 311–315.
- Homann, Karl (2014), Sollen und Können, Grenzen und Bedingungen der Individualmoral, Wien.
- Schneidewind, Udo (2018), Die Große Transformation. Eine Einführung in die Kunst des gesellschaftlichen Wandels, Frankfurt a. M.
- Schöpfungsverantwortung als kirchlicher Auftrag (2019), Handlungsempfehlungen zu Ökologie und nachhaltiger Entwicklung für die deutschen (Erz-)Diözesen, Arbeitshilfen Nr. 301, hrsg. v. Sekretariat der Deutschen Bischofskonferenz, Bonn.
- Wiemeyer, Joachim (2015), Keine Freiheit ohne Gerechtigkeit, Freiburg.



kehrsmittels jenseits eines funktionalen Fortbewegungsmittels eine richtige Ausdrucksform seiner Persönlichkeit ist. Ebenso kann das Reiseverhalten im Urlaub mit Fernzielen ein Prestigeaspekt enthalten. Ressourcenverbräuche und Umweltbelastungen, die damit verbunden sind, müssen selbstkritisch hinterfragt werden.

## Verkehrsethik als weltweite Herausforderung

Die verkehrsethischen Überlegungen wurden anhand der Situation in Deutschland skizziert. Die generellen anthropologischen Überlegungen, dass Menschen ein legitimes Interesse an Mobilität haben, gelten aber weltweit. Vor allem wegen des Klimawandels besteht die Herausforderung darin, in allen Ländern sowie im überstaatlichen

Verkehr solche Systeme zu schaffen, die Personen Mobilität ermöglichen, den Güterverkehr für abgelegene Regionen erleichtern, ohne gravierende Umweltbelastungen zu annehmbaren Kosten zu ermöglichen. Vor allem für die wachsende Zahl von „Megacities“ in Schwellen- und Entwicklungsländern müssen angesichts der weiter wachsenden Weltbevölkerung neue Verkehrssysteme gefunden werden.



### Einladung zur Subskription

## Burkhard Kämper / Arno Schilberg (Hrsg.) Staat und Religion in Nordrhein-Westfalen

ca. 508 Seiten,  
Subskriptionspreis bis zum Erscheinen  
des Werkes: 29,- €  
späterer Ladenpreis 39,90 €  
ISBN 978-3-402-13404-7

Ein Großteil der rechtlichen Beziehungen von Staat und Kirche bzw. Politik und Religion beruht auf originärem Landesrecht (neben der Landesverfassung z.B. in den Bereichen des Denkmalschutzes, des Friedhofs- und Bestattungswesens, des Krankenhauswesens, von Hochschule, Schule und Kindertageseinrichtungen, Schutz der Sonn- und Feiertage, Rundfunk und Fernsehen) oder auf der Grundlage bundesrechtlicher Rahmenregelungen auf landesrechtlichen Spezialvorschriften (z.B. Kirchensteuer und Kirchenaustritt, Meldewesen und Datenschutz). Dennoch beziehen sich die einschlägigen Lehrbücher weitgehend auf eine bundesweite Gesamtübersicht, wobei landesrechtliche Besonderheiten im Regelfall lediglich exemplarisch in den Blick genommen werden.

An diesen Befund knüpft das neue Buch an: In Ergänzung zu der von ihnen seit 2010 herausgegeben ergänzbaren Rechtsquellensammlung „Staat und Kirche in Nordrhein-Westfalen“ legen die Herausgeber ein Studienbuch zum Verhältnis von Staat und Religion in Nordrhein-Westfalen vor. Als Autorinnen und Autoren konnten einschlägig tätige Fachleute aus der staatlichen Verwaltung, aus den Kirchen und Religionsgemeinschaften sowie aus der kirchlichen Wohlfahrtspflege gewonnen werden.





# Mobilität: Soziale Teilhabe im Zeichen des Klimawandels



Verkehr ist seit einigen Jahren wieder auf der Agenda der Tagespolitik. Es wird sogar über eine „Verkehrswende“ diskutiert. Mehr und mehr rückt ins Bewusstsein, dass mit über 47 Mio. zugelassenen Pkws Grenzen der Belastbarkeit erreicht sind. Doch wie sehen die Alternativen jenseits des privaten Autos aus? Während für viele Jahre die Formel galt, dass der soziale Aufstieg eng mit der Verfügbarkeit von immer größeren und leistungsfähigeren Fahrzeugen verbunden war, hat sich dies in den letzten Jahren verändert: in den urbanen Milieus sinkt die Zahl der Fahrzeuge, während in den Stadtrandlagen mit niedrigen Haushaltseinkommen die Autozahlen steigen. Das Auto wird für Geringverdiener zum Überlebensvehikel und eröffnet damit neue Fragen nach der Gerechtigkeit in der Klimapolitik. Fragen von der Vereinbarkeit der sozialen und räumlichen Mobilität mit den Erfordernissen der Nachhaltigkeit rücken in den Vordergrund.



Andreas Knie

## *Anlass: Verkehr wieder neu auf der Agenda der Politik*


Vordergründig geht es zurzeit in der Tagespresse um Dieselskandal, Fahrverbote, Tempolimit, Tretroller und neue Fahrradwege. Umfragen werden zitiert, die zeigen, dass ein wachsender Teil der Bevölkerung mit der Verkehrssituation insbesondere in den Städten unzufrieden ist und dass eine Mehrheit der Bevölkerung in Deutschland eine „Verkehrswende“ fordert. So befragt beispielsweise das Umweltbundesamt schon seit Jahren einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung nach ihrer Einstellung zum Auto. In den letzten 10 Jahren hat die Akzeptanz von verkehrspolitischen Maßnahmen stark zugenommen, die bisher gewohnte Freiheiten des Autofahrens einschränken; mittlerweile ist eine Mehrheit von deutlich mehr als 60 Prozent sogar dafür. Aber repräsentative Querschnitte sagen in der heutigen individualisierten Welt wenig aus. Bei den Befragten unterhalb von 65 Jahren und bei Menschen, die in Städten

wohnen, sind es mehr als zwei Drittel, die beispielsweise schärfere Grenzwerte für Motoren, mehr Platz für andere Verkehrsmittel wie das Fahrrad und einen deutlich besseren ÖPNV fordern (UBA 2019). Die Verkehrsforschung weiß seit Jahrzehnten, dass zwischen Einstellungen und tatsächlichem Verhalten oft eine Lücke klafft. Dennoch kann auch mit Blick auf die vielen anderen Befragungen (InnoZ 2017, 2018; Canzler/Knie/Ruhrort/Scherf 2018) sehr valide festgehalten werden, dass die überwiegende Mehrheit, die mit der aktuellen Verkehrspolitik unzufrieden ist, weiterhin auf die kontinuierliche Fortschreibung und Festigung des mit Diesel- und Ottomotoren angetriebenen Automobilflotte setzt.

Dabei kommen mehrere Aspekte zusammen: Einmal die Sorge um den Wert und die Funktionstauglichkeit des privaten (Diesel-)Autos, aber auch zunehmender Stress durch immer längere Pendlerwege und eine wachsende Sor-

ge um die Folgen des Klimawandels. Jedenfalls besteht weitgehende Einigkeit darin, dass eine Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik nicht aussichtsreich erscheint (Agora 2017).

Dies ist deshalb erstaunlich, weil in der Nachkriegszeit und viele Jahrzehnte danach, der große gesellschaftliche Konsens darin bestand, dass möglichst alle Menschen sehr viele Autos kaufen können (Flink 1975; Kuhm 1997). Das

 Eine Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik scheint nicht aussichtsreich

Ziel kann mit mehr als 47 Mio. zugelassenen Kraftfahrzeugen im Jahre 2019 als erreicht gelten. Verkehrspolitik hat für eine Vielzahl von Vorteilen gesorgt, wie steuerliche Erleichterung für den Kauf und den Betrieb von Fahrzeugen sowie eine einheitliche Straßenverkehrsordnung mit eingebauter Vorfahrt

# Arts & ethics

## Matvey Slavin: „The Long Road“

Die heutige moderne Gesellschaft ist ständig „on the road“: das Pendeln zur Arbeitsstätte, die Fahrt zum Geschäftstermin, der Schulweg, der Ausflugs- oder Urlaubstrip. Alle diese Wege kann man unter dem Terminus Technicus des „Verkehrs“ und seiner entsprechenden Beförderungsmittel sowie der Koordination derselben zusammenfassen. All diese Verkehrswege laufen tagtäglich und weltweit parallel, überkreuzen sich und kollidieren häufig miteinander, da vermeintlich zu wenig Platz für alle da ist und sich dieser ungleich auf die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer verteilt. Hinzu kommt die Umweltzerstörung und -belastung, die mit dem Bau vieler Verkehrsstraßen verbunden ist. Einem ganz anderen Verkehrsweg widmet sich Matvey Slavin in seinem Bild „The Long Road“. Er bildet einen Waldweg mit Steg in einer romantisch blau eingefärbten Naturidylle ab, der in die Ferne führt und in einem gerahmten Schwarzweißbild weiterläuft. Der Künstler thematisiert hier auf eine poetische Art und Weise den „Weg an sich“ – den Lebensweg, aber auch zusammengefasst, die vielen Wege, die wir tagtäglich absolvieren. Oft unbewusst und mit Scheuklappen, ohne nach rechts und links zu schauen und ohne zu begreifen, dass alle unterwegs sind und man nur gemeinsam und mit Rücksicht aufeinander der Ferne ein Stück näher kommt.

*(Stefanie Lieb)*



### Matvey Slavin

*(\*1987 in St. Petersburg) lebt und arbeitet als freischaffender Künstler in Berlin und Kopenhagen. 2006–2011 Hochschule für Angewandte Wissenschaften (Illustration) in Hamburg; 2011–2015 Hochschule für bildende Künste in Hamburg (Klasse Prof. W. Büttner); 2013–2014 Austauschsemester Akademie der bildenden Künste in Wien (Klasse Prof. D. Richter). Stipendien: 2013 Erasmus Stipendium Wien 2014–2015 Arbeitsstipendium Bösenberg-Stiftung Künstlerhaus Meinersen (Katalog), 2016 Arbeitsstipendium Künstlerhaus im Schlossgarten Cuxhaven (Katalog), 2018 Arbeitsstipendium Katholische Akademie Schwerte (Katalog). Zahlreiche Ausstellungen in Deutschland und Dänemark u. a. 2012 Altonaer Museum, Hamburg; 2013 Möllner Museum; 2014 Kunstverein Barsinghausen; 2014 Museet på Koldinghus, Kolding; 2016 Museen im Kulturzentrum, Rendsburg; 2016 Huset I Asnæs; 2017 Kunstverein Schwedt; 2018 Katholische Akademie Schwerte.*





The Long Road  
Acryl und Stifte auf Plane, 120×90 cm, 2018

für das Auto und vor allen Dingen das Recht auf freies Parken auf öffentlichen Flächen. Es scheint zwar eine Art „Naturrecht“ zu sein, sein Auto auf öffentlichen Plätzen abzustellen, tatsächlich ist das aber erst durch die Nationalsozialisten 1934 eingeführt worden. Vorher konnte man ein Auto nur dann erwerben, wenn man auch einen Stellplatz nachweisen konnte (Klenke 1995).

Doch während die einseitige Privilegierung des privaten Verbrennungsfahrzeuges, die viele Jahrzehnte ja den Kern der Verkehrspolitik überhaupt darstellte, auf breite Kritik stößt, besteht Uneinigkeit darüber, welche neuen Ziele in der Verkehrspolitik ausgegeben werden können und wie die Maßnahmen aussehen sollen, um diese dann auch zu erreichen. So wird heftig über die Zukunftsfähigkeit der deutschen Automobilwirtschaft gestritten, die mit mehr als 800.000 hoch bezahlten Industriearbeitsplätzen immer noch den industriellen Kern der deutschen Volkswirtschaft darstellt und die von der aktuellen bundesdeutschen Verkehrspolitik in ihrem beharrlichen Festhalten am Bestehenden unterstützt wird. Zaghafte Ausgründungen für die Entwicklung und Vermarktung neuer digitaler Geschäftsfelder wie das Gemeinschaftsunternehmen „Now“ von Daimler und BMW oder das vom VW Konzern lancierte Ridepooling Angebot „Moja“ werden durch restriktive Auslegungen der entsprechenden ge-

## *Zwischenbefunde: Der alte Traum vom Eigenheim mit Auto ist verblasst*

Hintergründig geht es daher nicht nur um Grenzwerte, City-Maut oder CO<sub>2</sub>-Bepreisung, sondern auch um ganze Lebensentwürfe und gesellschaftliche Reformperspektiven. Die Moderne lässt sozusagen deutlichere Schleifspuren erkennen als bisher vermutet und die vordergründige Frage, wie viele Autos es denn sein dürfen, rührt an die Grundfesten gesellschaftlicher Verständigung und Selbstverständnisse. Denn

setzlichen Grundlagen („Personenbeförderungsgesetz“) im Ansatz schon eingebremst, so dass erst gar keine geschäftlichen Perspektiven möglich erscheinen. Vielmehr ist das private Auto als fester Bestandteil vom Traum des guten Lebens weiterhin in der Bundespolitik ganz fest verankert (Canzler/Knie 2016; Canzler/Knie/Ruhrort/Scherf 2018).

Welche anderen Perspektiven könnten denn wirksam werden? Die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Steuer wird seit dem Sommer 2019 heftig diskutiert, um dann doch wieder vom Bundeskabinett verworfen zu werden. Parallel kommt der Gedanke der City Maut auf, der für die Nutzung öffentlicher Straßen und Parkflächen je nach Größe des Autos und der zurückgelegten Entfernungen eine Bepreisung vorsieht.



## Mit der Dominanz des privaten Autos kann es nicht weitergehen

Doch auch hier blieb eine schnelle Einigung einstweilen noch aus. Konsens herrscht also darin, dass es mit der politisch hergestellten Dominanz des privaten Automobils nicht weitergehen kann, dass aber offenkundig die vielfachen Verstrickungen ins Bestehende immer noch so stabil sind, dass eine rasche Reformperspektive nicht erkennbar ist (Canzler/Knie/Ruhrort/Scherf 2018).

jahrzehntelang galt: Wer beruflich und sozial vorankommen will, der braucht ein Auto. Je erfolgreicher jemand war, desto größer war das Gefährt und desto schicker und exklusiver auch die Marke. Die gesellschaftlichen Differenzierungen hatten im Fahrzeugpark der Deutschen sozusagen ihren direkten materiellen Niederschlag.

Das ließ sich auch direkt messen. Mit der Einkommenshöhe eines Haus-



## Mit dem Einkommen steigen die zurückgelegten Kilometer

haltes stiegen auch die Personenkilometer. Das obere Drittel der Gesellschaft ist bis heute für mehr als die Hälfte des Verkehrsaufkommens und damit auch der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich (infas, DIW 2018).

Das eigene Fahrzeug war aber nicht nur ein berufliches Fortbewegungsmittel. Mit dem Auto eröffneten sich in Deutschland ganz neue Residenzperspektiven. Man konnte die Enge der Großstadt verlassen und gleichsam in den freien Raum hinein siedeln. Hier waren Grundstücke billig, die Luft sauberer und mit Hilfe des Autos konnte in Supermärkten günstig eingekauft, in der Stadt das Kulturleben genossen und natürlich auch zur Arbeit gefahren werden. Die überwiegende Mehrheit der Deutschen lebt in diesen Formationen. Städte wurden entkernt, Zersiedelungen erzeugt. Das Ruhrgebiet sowie die Rhein-Main Gegend sind nur die spektakulärsten Beispiele. Es sind keine Städte mehr zu erkennen, sondern maximal noch Stadtlandschaften mit einem Leben wie in der Stadtrand-siedlung. Damit stiegen aber ganz still und leise auch die Abhängigkeiten von den Fahrzeugen an. Neben dem klassischen männlichen Haushaltsvorsteher hatten mehr und mehr auch die Frauen, die älteren Kinder und dann auch später die Großeltern jeweils ein oder auch mehrere Fahrzeuge. Auch diese Entwicklungen lassen sich gut messen: Deutschlands Fläche ist zu mehr als 60 Prozent ländlich zersiedelter Raum und hier sind mittlerweile mehr als 800 Fahrzeuge pro 1000 Einwohner zugelassen (Canzler/Knie/Ruhrort/Scherf 2018).

Aus dem Optionsraum, mit dem Auto alles zu können, ist eine Verpflichtung geworden, mit dem Auto auch alles machen zu müssen! Die Lust hat sich zu einer Last transformiert. Wenn alles mit dem Auto unternommen wird,





bleibt kein Raum für Alternativen. Der Bus fährt – wenn überhaupt noch – die Schulkinder zur Schule und bietet in einer autozentrierten Siedungslandschaft weder für berufliche Fahrten noch für Freizeitaktivitäten Optionen.

Mit jeder beruflichen Veränderung steigen in der Regel die Pendlerwege, mehr als die Hälfte aller Fahrten zur Arbeit überschreiten die Gemeindegrenzen, die Zahl der Fernpendler mit mehr als 50 Kilometer Wegstrecke

## Die Zahl der Fernpendler steigt

steigt und liegt bei einem Viertel aller Beschäftigten. Wenn am Wochenende dann alle ins Auto steigen um einzukaufen, dann staut sich der Verkehr selbst in kleinen Städten (InnoZ 2016, 2017, 2018).

Kein Wunder, dass die bereits erwähnten Umfragen ein deutliches Missbehagen dieser Situation anzeigen. Seit Jahren sind daher deutliche Absatzbewegungen aus dieser Autofalle zu erkennen. Zunächst waren es die Menschen, die nach einem erfolgreichen Berufsleben und langen Erfahrungen im ländlichen Raum wieder zurück in die Stadt zogen. Waren die Kinder aus dem Haus, war der Platzbedarf geringer und es reichte nun auch eine Wohnung.

Durch Hausverkauf oder angespartes Vermögen konnten sich diese Menschen auch die mittlerweile hohen Mieten oder Quadratmeterpreise leisten. Mittlerweile versuchen auch mehr und mehr junge Menschen nach der Beendigung der Ausbildung in den Städten zu bleiben, selbst wenn Kinder kommen. Innenstädte haben in den letzten Jahren als neue urbane Räume enorm an Strahlkraft gewonnen. Alte Brachen oder Industrieareale wandelten sich zu attraktiven Einkaufsmalls, in Gründer- und Innovationszentren und sogar zu schicken Wohngebieten. Frankfurt, Düsseldorf, Köln sind solche Beispiele, die vor allem dadurch bestechen, dass die Vormachtstellung des Autos

gebrochen, mehr Raum fürs Flanieren und für nicht motorisierte Verkehrsmittel geschaffen wurden. Autos gibt es immer noch, aber sie sind in Tiefgaragen versteckt oder in Außenanlagen abgedrängt, insgesamt stagniert die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge in diesen urbanen Gebieten, denn die Alternativen sind durch eine kompaktere Raumplanung als Fußwege oder mit Fahrten in Bussen oder Straßenbahnen verfügbar, das städtische Leben bietet mehr Optionen.

Die Neuerfindung der Stadt als verdichteter Raum ist aber offenkundig zurzeit nur um den Preis der sozialen Exklusion zu haben, dennoch wird eine neue soziale Dynamik erkennbar. Während früher die Zahl der Fahrzeuge der Indikator für Wohlstand war,

## Die Innenstädte gewinnen enorm an Strahlkraft

scheint sich dies mehr und mehr zu verschieben. Denn auf dem Land oder dort wo Siedlungen am Stadtrand entstanden sind, dort steigt die Zahl der Autos bis heute weiter an. Wer bereits den Stadtrand gesucht hat und wer sich keine teuren Wohnungen in der Stadt leisten kann oder will, muss ausweichen und braucht zur Sicherung der gesellschaftlichen Teilhabe, also für den Beruf, die Schule, die Ausbildung und für die Kultur, immer noch das Auto (vgl. Helbig, Jähnen 2018). Beweglichkeit wird also nur mit und über das Auto definiert, andere Optionen scheinen gar nicht mehr zu existieren. Die Grundlagenstudie Mobilität in Deutschland (MiD) mit einer Erhebung in über 150.000 Haushalten zeigt den Befund, dass die Beteiligung am Alltagsverkehr bei Kindern und Jugendlichen und insbesondere in ökonomisch unterdurchschnittlich situierten Haushalten seit 2017 rückläufig ist. Gleichzeitig steigen die mit dem Pkw absolvierten Entfernungen weiter an. Umgekehrt wiederum ist in den Stadtteilen mit erhöhtem Armutrisiko die Zahl der Pkws in den Haushalten steigend.

Vergleichbare Ergebnisse liegen aus ähnlichen Studien in den USA und Großbritannien vor. So ist in den USA wie in Deutschland vor allem die Kinder-Mobilität in ökonomisch benachteiligten Familien auf das bisher tiefste Niveau gesunken – vermutlich mit deutlichen Auswirkungen auf ihre soziale Einbindung (infas/DLR 2019).

## Kinder-Mobilität in benachteiligten Familien sinkt

Vorsichtig formuliert heißt dies, dass die gesellschaftlichen Veränderungen fortgeschrittener sind als geahnt oder noch drastischer ausgedrückt: Tradierte soziale und räumliche Mobilitätsmuster erodieren, klassische Milieus wie die Arbeiter und Angestellten in festen Familienverbänden verschwinden und werden mehr und mehr durch temporäre Partnerschaften abgelöst. Messbar beispielsweise in der Zahl der Scheidungen (im letzten Jahrzehnt zwischen 40 und 50 Prozent), der Zahl der Einpersonenhaushalte (im letzten Jahrzehnt steigend auf weit über 50 Prozent) oder die der Alleinerziehenden (im letzten Jahrzehnt bei 20 Prozent, stark steigend, in Städten wie Berlin bereits bei 40 Prozent) (Statista 2019). Eine hohe Lebensqualität scheinen dabei die Städte zu entwickeln, die eine sehr hohe urbane Verdichtung schaffen, also die Vielfalt der gesellschaftlichen Unterschiede in kompakten Räumen. Sie bezahlen diese aber mit der schleichen Gefahr sozialer Ausgrenzungen. Einzelhandelsumsätze steigen in diesen urbanen – autoentlasteten – Gebieten deutlich stärker als in den auto-affinen klassischen Shoppingmalls. Der frühere Traum vom guten Leben mit Reihenendhaus, Familie und eigenem Wagen scheint zu verblassen, er entfernt sich mehr und mehr von den Stadtkernen und ist nur noch um den Preis immer höheren verkehrlichen Aufwandes möglich. Wer sich fragt, warum insbesondere die Sozialdemo-

kraten so stark in der Wählergunst verloren haben, findet hier seine Antwort. Das gute Leben, für das die Sozialdemokraten gekämpft haben, gibt es gar nicht mehr oder es ist zu einer wenig attraktiven Lebensform abgesunken, die mehr und mehr als Ersatz für eigentlich Besseres empfunden wird, gleichsam als schlechte Kopie des neuen, besseren urbanen Lebens. Das Auto war mit der entsprechenden Infrastruktur so lange gut, so lange die Familienverbände noch fest, die Berufskarrieren langfristig angelegt und sicher waren und es vor allen Dingen nichts anderes gab. Es ist auch plausibel, dass sich die politischen Repräsentationen dieser Menschen nicht mehr in den Volksparteien ausdrücken und es ist auch offensichtlich, dass sich diese Milieus in Stadtrandsiedlungen mit steigendem Verkehrsaufwand bei geringeren Einkommenszuwächsen mehr im Osten als im Westen finden. Und es scheint auch plausibel, dass in diesen Milieus eine CO<sub>2</sub>-Steuer, die das Benutzen des Personenwagens deutlich verteuert, auf wenig Gegenliebe stößt. Zu stark scheint das private Fahrzeug in die Lebensentwürfe eingebaut zu sein, als dass schnelle Alternativen zur Hand wären.

## *Auswege: Rückkehr zu kompakter Raumgestaltung*

Nun sind diese urbanen Lebensstile bereits häufig beschrieben („Die Muttis vom Prenzlauer Berg“) und noch fast häufiger kritisiert als ein Leben voller Privilegien und Scheinheiligkeiten. Denn weniger Verkehrsaufwand und bessere Ernährung werden hinsichtlich der Klimabilanz durch die vielen Flüge nach La Gomera schnell mehr als kompensiert.

Die Klimabilanz sieht also viel schlechter aus und leisten können sich dieses Leben nur Besserverdienende. Aber die oben angedeuteten Befunde machen auch klar: Es scheint sich um hoch attraktive Lebensformen zu

Das Auto war das Vehikel in die Freiheit, in ein neues Leben. Das Auto wird mehr und mehr zur Last; dieses in die Jahre gekommene Modell



### Das Auto wird mehr und mehr zur Last

aufrecht zu halten, und das Leben mit weniger Auto und kürzeren Wegen ist seit Jahren deutlich in der Gunst der Menschen steigend. Wenn die Schule mit dem Fahrrad, der Biomarkt fußläufig um die Ecke und die Arbeit im Co-Working-Space mit der Straßenbahn zu erreichen ist, dann entwickeln diese Lebensformen mittlerweile eine deutlich höhere Attraktivität als ein Leben im eigenen Haus und Garten, dass aber für Ausbildung, Einkaufen, Arbeiten und Vergnügen das Auto benötigt. Es sind nicht mehr nur die Singles, die Urbaniten oder die „Ökos“, die hier den Trend ausmachen. Die digital ermöglichte „Multioptionalität“ scheint mehr zu bieten als die Ruhe des Stadtrandlebens. Der Traum vom Guten Leben hat sich geändert und das private Auto hat dort nicht mehr den zentralen Stellenwert, sondern wird durch eine breite Vielfalt abgelöst und scheint für mehr und mehr gesellschaftliche Schichten ein erstrebenswertes Leben zu sein.



### Weniger Verkehrsaufwand können sich nur Besserverdienende leisten

handeln, die jedenfalls dem ursprünglichen autofixierten Aufstiegsmodell offenbar sind. Zentrale Zugangsvoraussetzung ist nicht mehr das Auto, sondern den bezahlbaren Wohnraum zu finden.

Hier schließt sich der Kreis. Das Leben am Stadtrand im Grünen oder in der Großsiedlung mit eigener Garage wurde ja nur deshalb so attraktiv, weil die Städte keine Perspektive boten. In

den 1920er-Jahren war nicht der urban verdichtete Raum das Leitbild, sondern die gelockerte und gegliederte Stadt galt als Richtschnur für die Stadtplanung. „Licht, Luft und Sonne“ war das zentrale Motto, dass auf die miserable Wohnsituation in dieser Zeit referenzierte. Was heute als „Kreuzberger Mischung“ romantisiert wird, waren schlicht dunkle Löcher, die während der rasanten Industrialisierungsphase zum Ende des 19. und des beginnenden 20. Jahrhunderts überall in Deutschland entstanden waren. Mit einer „Wohnung kann man Menschen töten“, so formulierte Alexander Mitscherlich den damaligen Zustand treffend und der Wohnungsbau wurde nicht zufällig zu dem zentralen Politikfeld sozialdemokratischer Kommunalpolitik. Die Stadtplaner jener Tage dachten daher größer und formulierten mit der „Charta von Athen“ ein Planwerk, das bis heute noch prägend für die Stadtgestaltung ist: Wohnen, Arbeiten und Vergnügen sollten räumlich auseinander gezogen und mit einem dichten Straßenband verbunden werden. Damit glaubte man eine hohe Qualität zu schaffen, die mit dem privaten Automobil immer und überall erreichbar war. Die Kehrseite dieses Ansatzes ist weltweit überall zu besichtigen. Städte wurden zu Transiträumen, eingebettet in funktionale Raumkonzepte, die weniger auf Aufenthaltsqualität gepolt waren als auf schnelle Durchfahrt. Man kann heute nur schwer erahnen wie hoch diese klassische Moderne auch als attraktive Perspektive für Viele angenommen wurde. Bis heute erzählen die ersten Bewohner des nach diesen Vorgaben entstandenen neuen Stadtviertels Berlin-Marzahn, wie stolz sie waren hier wohnen zu dürfen und wieviel Komfort und Lebensqualität es im Vergleich zu den Mietskasernen des Prenzlauer Bergs gab. Doch nun scheint das Pendel wieder umzuschlagen. Städte haben sich erholt und als Ort der Begegnung neu erfunden, während die einstigen Reformsiedlungen im wahrsten



Sinne im Autostau steckengeblieben sind (Canzler/Knie/Ruhrort/Scherf 2018).

Die Diagnose lautet also: die Mobilitätsgrundlage der klassischen Wohlstandsgesellschaft erodiert, neue urbane Milieus haben sich gebildet, die Stadtrandgesellschaft als vermeintliche Normalität verliert an Strahlkraft. Das alte Modell, die Freizügigkeit von Mensch und Gut maximal zu erhöhen und die Widerständigkeit des Raumes zu minimieren, um ein hohes Maß an persönlicher Freiheit und volkswirtschaftlicher Prosperität zu genießen, funktioniert in der alten Form nicht mehr. Es geht also nicht mehr nur um die Frage, wer welches Verkehrsmittel nutzt. Es geht um mehr:

- Wie und wo wollen wir zukünftig arbeiten und wohnen,
- wie wollen wir den dafür notwendigen Verkehrsaufwand bewältigen
- und wie können die Folgen des Klimawandels gerecht bewältigt werden,
- sind sozial benachteiligte Gruppen von räumlicher Mobilität damit auch von gesellschaftlicher Teilhabe ausgeschlossen
- und zwar in einer Form wie es bislang nicht bekannt war?

Denn der klassische Traum vom Guten Leben mit Eigenheim und Auto scheint die Zugänge nicht mehr abzusichern und schlicht auch nicht mehr die Freude zu vermitteln, wie es ursprünglich

einmal geplant war. Es geht also um den Gegenentwurf zur klassischen Auto-Gesellschaft. Wie sehen neue „post-automobile“ Lebens- und Arbeitsentwürfe in der Stadt, am Stadtrand und auf dem Land aus, wie lautet das Narrativ dazu?

In einem ersten Schritt geht es um die Erfassung und die Analyse des gesellschaftlichen Mobilitätshandelns in seiner historischen und aktuellen Entwicklung sowie um Fragen der räumlichen Arbeitsteilung, um *spatial justice* und um das „Medium“ räumliche Mobilität als Mittel zur laufenden Restrukturierung der Gesellschaft. Im Weiteren geht es um die Diagnose der „Schleifspuren“, der Erosion des alten „Privatautomobilmodells“: wo finden

## LITERATUR

- Agora Verkehrswende (2017). 12 Thesen, Berlin (<https://www.agoraverkehrswende.de/12-thesen>, 25.5.2018).
- Becker, Udo (2016). Grundwissen Verkehrsökologie, München: oekom.
- Canzler, Weert/Knie, Andreas (2013). Schlaue Netze. Wie die Energie- und Verkehrswende gelingt, München: oekom.
- Canzler, Weert/Knie, Andreas (2016). Die Digitale Mobilitätsrevolution. Vom Ende des Verkehrs, wie wir ihn kannten, München: oekom.
- Canzler, Weert/Knie, Andreas (2018). Taumelnde Giganten. Gelingt der Autoindustrie der Neuanfang? München: oekom.
- Canzler, Weert/Knie, Andreas/Ruhrort, Lisa/Scherf, Christian (2018). Erlöschene Liebe zum Automobil? Bielefeld: transcript.
- Deutscher Städtetag (2018). Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht. Positionspapier des Deutschen Städtetages Berlin/Köln, Juni 2018 ([www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/mat/positionspapier-nachhaltige-staedtische-mobilitaet.pdf](http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/mat/positionspapier-nachhaltige-staedtische-mobilitaet.pdf), 25.06.2018).
- Flink, James J. (1975). The Car Culture, Cambridge/Massachusetts: MIT Press.
- Helbig, Marcel/Jähnen, Stefanie (2018). Wie brüchig ist die soziale Architektur unserer Städte? Trends und Analysen der Segregation in 74 deutschen Städten, WZB Discussion Paper P2018-001, Berlin (<https://bibliothek.wzb.eu/pdf/2018/p18-001.pdf>, 26.07.2018).
- Infas/DLR (2010, 2019). Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht, Bonn/Berlin online: [https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008\\_Abschlussbericht\\_I.pdf](https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf) (12.07.2018).
- InnoZ (2016). Mobilitätsmonitor Nr. 2 Berlin. In: Internationales Verkehrswesen, Jg. 68, Ausg. 2, April 2016, S. 49–68 (bearb. von Brehm, Frank et al.), ([https://www.innoz.de/sites/default/files/innoz-mobilitaetsmonitor\\_nr-3\\_nov-2016.pdf](https://www.innoz.de/sites/default/files/innoz-mobilitaetsmonitor_nr-3_nov-2016.pdf), 29.06.2018).
- InnoZ (2017). Mobilitätsmonitor Nr. 5 Berlin (bearb. von Scherf, Christian et al.) ([https://www.innoz.de/sites/default/files/innoz-mobilitaetsmonitor\\_nr-5\\_nov-2017.pdf](https://www.innoz.de/sites/default/files/innoz-mobilitaetsmonitor_nr-5_nov-2017.pdf), 05.07.2018).
- InnoZ (2018). Mobilitätsmonitor Nr. 6 Berlin (bearb. von Damrau, Lena et al.) ([https://www.innoz.de/sites/default/files/innozmobilm-monitor-6\\_vorabfassung.pdf](https://www.innoz.de/sites/default/files/innozmobilm-monitor-6_vorabfassung.pdf), 07.07.2018).
- Klenke, Dietmar (1995). „Freier Stau für freie Bürger“. Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik, Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- Knie, Andreas (1997). Eigenraum und Eigenzeit: Zur Dialektik von Mobilität und Verkehr. In: Soziale Welt, 47. Jg., Heft 1, S. 39–55.
- Kuhm, Klaus (1997). Moderne und Asphalt – Die Automobilisierung als Prozeß technologischer Integration und sozialer Vernetzung, Pfaffenweiler: Centaurus-Verlagsgesellschaft.
- Statista (2018). Pendler nach Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte in den Jahren 1996 und 2012 (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/70404/umfrage/pendler-nach-entfernung-zwischen-wohnung-und-arbeitsstaette>, 28.06.2018).
- UBA (Umweltbundesamt) (2017). Klimabilanz 2016: Verkehr und kühle Witterung lassen Emissionen steigen. Pressemitteilung Nr. 09/2017 vom 20.03.2017.
- UBA (Umweltbundesamt) (2019). Umweltbewusstsein in Deutschland: UBA.



sich diese objektiv und auch subjektiv?

Es ist nicht nur eine Frage des Verkehrsmittels oder des Wohnens, sondern es geht auch um die zukünftigen Formen des Arbeitens:

- Wie wichtig sind in der Zukunft noch eine geregelte Arbeitszeit und ein definierter Arbeitsort?
- Wie verhält es sich mit dem Schutzgut von Arbeitnehmerrechten?
- Wie kann eine soziale Teilhabe auch jenseits privater Automobilität organisiert und wie können wertvolle Ressourcen eingespart werden?
- Wie kann der Diskurs um die Folgen des Klimawandels „demokratisiert“ und im Sinne einer breiteren Teilhabe und einer gerechteren Lastverteilung entwickelt werden?

Und ganz schlicht: Wenn die neue Stadtgesellschaft das Maß der Dinge für einen multioptionalen Lebens- und Berufsstil ist, wie lassen sich ausreichend Plätze für Bewohner, sprich Wohnungen sichern?

## Das Auto ist nicht mehr der Schlüssel zum Glück

Zusammengefasst ist jedenfalls das Auto nicht mehr der Schlüssel zum Glück, weil die damit verbundenen Lebensentwürfe der „Stadtrandgesellschaft“ gerade im Vergleich zu städtischen Wohnformen an Bedeutung verloren haben: sie sind schlichtweg zu aufwendig geworden, die Vielfalt und Zugänglichkeit im Raum ist nur um einen hohen Preis ansteigender Personenkilometer zu erreichen, die Jüngere nicht mehr bereit sind ohne weiteres zu zahlen. Der ehemalige Fluchtort Stadt gewinnt dagegen an Attraktivität, ist aber nicht mehr für alle zugänglich oder muss praktisch neu erschlossen werden.

Wenn man sich nun an die eingangs erwähnten Reformvorschläge zurück erinnert, dann wird die soziale Kurzatmigkeit deutlich. Wenn sich das bereits jetzt als beschwerlich geltende Leben in der Siedlungslandschaft deutlich verteuert, steigt das Unbehagen weiter an, ohne dass Alterna-

tiven parat sind. Verteuerte Preise auf Ressourcen haben ja nur dann einen Sinn, wenn auch eine Lenkungswirkung erzielt wird. Die Frage ist aber: wohin? Am Ende des Tages geht es im Zeitalter des Digitalen um kurzfristige, optionale und flexible Modelle, die in einer Stadtgesellschaft möglicherweise besser gelebt werden können. Die Perspektive, die eine soziale und räumliche Mobilität in eine neue Eintracht mit den Zielen der Nachhaltigkeit bringt, scheint in der Zurückgewinnung von „Dichte“ zu liegen und damit gewinnt nicht nur eine kompakte Raumplanung, sondern auch ein entsprechendes Wohnungsbauprogramm eine mobilitätspolitisch höchst wichtige Bedeutung. Keine wirklich neue Erkenntnis, zumal diese Forderung schon seit den 1970er-Jahren in den Kanon der kritischen Raumplaner gehört. Es scheint aber, dass neuerdings immer mehr Menschen den alten Traum nicht mehr so recht leben wollen, weil er durch die damit zwangsläufig einhergehende Autofixierung eine zu große Last geworden ist.







# „Weil man das Rad nicht zurückdrehen kann, müssen wir es immer weiter beschleunigen.“


Interview über die wahren Kosten des Verkehrs und den Wandel zu einer sanften Mobilität

In den vergangenen Jahrzehnten gab es unter Verkehrsplanungsprofessoren einen Wandel weg von der Dominanz des Straßenbaus zugunsten des Automobils hin zu einem Ansatz, der sanfte Mobilität priorisiert und viel Mobilität für alle mit möglichst wenig Verkehr verbindet. Es müssen Klimaschutzmaßnahmen eingeleitet werden und die externen Kosten für Lärm und Abgas internationalisiert werden. Dadurch entstehen kostenwahre Preise, die Konzerne zu mehr Effizienz und Verbraucher zu einem anderen Verhalten bewegen. Derzeit leiden vor allem die sozial schwachen Personengruppen unter den Verkehrsproblemen, die sie nicht verursacht haben; sanftere Mobilitätsformen würden ärmere Bevölkerungsgruppen daher nicht benachteiligen, sondern ihnen zu Gute kommen. Um Nachteile für den ländlichen Raum zu vermeiden, müssen auch dort neue Strukturen geschaffen werden, die den Menschen eine autoreduzierte Mobilität ermöglicht.

**Amosinternational** Herr Prof. Becker, Sie sind studierter Wirtschaftsingenieur. Als Sie 1994 Ihren Lehrstuhl für Verkehrsökologie an der TU Dresden angetreten haben, waren Sie da in Ihrem Kollegenkreis eher ein Exot, oder haben Ihre Forschungen in der Autofahrernation Deutschland sofort Anklang gefunden?

**Becker** Da gab es beides. Also erstens: Aufgrund meiner Ausbildung, meiner Assistententätigkeit und meiner Zeit, als ich in der Wirtschaft tätig war, kannte man mich ein bisschen. Aber die Einstellungserwartung war auch, dass ich als Verkehrsökologe die Höhe der Lärmschutzwand bestimmen soll

und man damit dann Verkehr ungestört weiter wachsen lassen kann: Also nachsorgender Umweltschutz. Die Überraschung kam, als ich dann sagte: Entschuldigung, Leute, aber wir wollen an die Ursachen ran, wir wollen die Verkehrsmenge reduzieren! Natürlich gab es da auch Widerstand.

 Immer nur ewig weiterbauen kann keine tragfähige Lösung sein

**Amosinternational** Hat sich das gewandelt, dass Ihre Kollegen mittlerweile wissen: Verkehr einigermaßen umweltgerecht zu gestalten kann nicht nur heißen, dass



Udo Becker

man irgendwo mal auch einen Fahrradweg anlegt, sondern dass man da grundlegend Weichen anders stellen muss?

**Becker** Natürlich, völlig klar, weil die ganze Gesellschaft sich da bewegt hat. Die Situation hat sich aber nicht dadurch geändert, dass die Verantwortlichen gesagt hätten, sie sähen ein, was sie bisher falsch gemacht hätten. Einstein wird das Zitat zugeschrieben, dass unterschiedliche Positionen in der Wissenschaft nicht etwa durch Diskussion und Einsicht, sondern durch das Aussterben der Vertreter einer Meinung gelöst werden. Ich bin 1957 geboren, aber wenn ich früher zur Welt gekommen

wäre und vielleicht noch die zerbombten deutschen Städte gesehen hätte, alle Brücken über den Flüssen gesprengt, dann hätte ich auch gedacht: Bauen ist richtig und gut! Aber das gilt natürlich immer nur bis zu einem gewissen Punkt, und ab dann muss man neu nachdenken: Immer nur ewig weiterbauen kann keine tragfähige Lösung sein.

Der Wandel zeigt sich jetzt bei den Professoren sehr deutlich. Die Verkehrsplanungsprofessoren (und -professorinnen) treffen sich ab und zu, und natürlich wissen wir alle, dass ein Tempolimit auf Autobahnen Menschenleben retten würde, alle unsere Forschungen belegen das. Und natürlich reduziert das Tempolimit auch Abgas und Lärm und die Umweltschäden, es spart sogar den Autofahrern viel Geld, denn man muss weniger Benzin oder Diesel kaufen, und es spart insgesamt sogar den Autofahrern Zeit: Denn die Kapazität der Strecken erhöht sich, Unfallanzahl und Unfallschwere reduzieren sich und die wirklich großen Staus nach den Unfällen reduzieren sich deutlich. Also: Das Tempolimit muss zwingend her, aber bei welcher Höchstgeschwindigkeit: Das darf und muss politisch ausgehandelt werden.

**Amosinternational** Das ist ja ein hoch aktuelles Thema. Die Evangelische Kirche in Mitteldeutschland hat mit einer umstrittenen Petition für Tempo 130 auf der Autobahn für Diskussionen gesorgt. Zum einen gibt es dieses zivilgesellschaftliche Engagement, gibt es Papst Franziskus, der ganz klar sagt: Wir müssen umdenken im Umweltbereich. Auf der anderen Seite geraten die Kirchenführer regelmäßig aufgrund ihrer hochpreisigen und hochgerüsteten Dienstlimousinen in die Schlagzeilen. Nehmen die Kirchen da eine glaubwürdige Rolle ein?

**Becker** Ich will zunächst einmal sagen, dass Angst vor Veränderung zu tiefst menschlich ist. Wir Menschen müssen jeden Morgen aufstehen und den Tag beginnen: Und da sind alle

unsere Handlungen antrainiert, erfolgen ohne nachzudenken: Wir nennen das „habitualisiert“. Das gilt in fast allen Bereichen: Was wir gewohnt sind und was funktioniert hat, das wollen wir beibehalten. Wenn ich jetzt in eine Welt hineingeboren wurde, in der es immer so war, dass die Reichen, Guten, Mächtigen schwere und schnelle Autos fahren und andere eben nicht, dann erscheint uns das völlig normal: Man hinterfragt das auch nicht. Das dann wirklich zu ändern ist mühsam. Wenn wir Änderungsvorschläge im Verkehr machen, dann wehren sich zunächst fast alle dagegen, selbst wenn wir das gut begründen und belegen können, sogar wenn die Veränderung wirklich allen helfen würde. Genauso beim Tempolimit: Mit dem gleichmäßigeren, homogeneren Verkehrsfluss auf Autobah-



**Ein Universitätsrektor oder ein Landesbischof im SUV, im Mercedes oder im Audi A8: Tut mir Leid, das ist für mich nicht nachvollziehbar**

nen kommt man sicherer, ausgeruhter, umweltschonender und praktisch nicht wirklich später am Ziel an, denn die Stauprobleme lösen sich. Aber dann kommen Abwehrhaltungen: Die Chefs der Autofirmen fürchten um ihre wirklich großen Gewinne, und die Mitarbeiter fürchten um die Jahresprämie, denn die beruht vor allem auf den SUV-Verkäufen. Also sind auch CDU und SPD oft dagegen, und aus den Wirtschafts- und Verkehrsministerien kommt die Nachricht, dass man sich ein anderes Deutschland als das Autoland Deutschland gar nicht vorstellen kann oder will. Und das zeigt sich auch in der Bevölkerung; ich schließe da alle ein, auch die Bischöfe und mich!

Um das zu lösen, muss man nochmal grundsätzlich überlegen: Was wollen wir denn eigentlich? Gibt es ein unveränderliches Menschenrecht auf unbegrenzte Höchstgeschwindigkeit? Oder gibt es ein grundsätzliches Menschenrecht auf sichere Ankunft am

Ziel? Gibt es vielleicht ein Recht darauf, dass ein Kind von der rechten Straßenseite sicher auf die andere kommen darf? Gibt es ein Recht auf 480 PS oder eher darauf, dass alle Menschen in Schule, Kindergarten, beim Arzt, in der Apotheke, im Laden und auf der Arbeit ankommen können? Ich denke, es gibt kein Recht auf großvolumige Motoren, aber es gibt sehr wohl ein Recht, sicher leben zu können, als Kind spielen zu dürfen.

Beim Treibhauseffekt zeigt sich das ganz eindeutig: Wir leben heute auf Kosten anderer Menschen, anderer Länder, anderer Generationen – und jeder weiß das! Also muss es geändert werden, in einer Marktwirtschaft kann das nur dadurch sinnvoll erfolgen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen Geld kosten: Wir müssen die Schäden heute einpreisen. Was ich überhaupt nicht verstehe ist, dass Maßnahmen gegen den Klimawandel so bekämpft werden. Es ist völlig unstrittig: Wir haben sehr bald ohne Benzin, Diesel und Kerosin auszukommen, also ohne fossile Brennstoffe. Jetzt müsste man erstens als Politiker vorangehen, zweitens auch als Professor und als Bischof. Ich sage allen denen, die mehr Macht und mehr Verantwortung besitzen, dass man dadurch auch die Pflicht besitzt, mehr Klimaschutz umzusetzen: Ich erwarte Unterstützung für Klimaschutzmaßnahmen und eine Vorbildfunktion. Ein Universitätsrektor oder ein Landesbischof im SUV, im Mercedes oder im Audi A8: Tut mir Leid, das ist für mich nicht nachvollziehbar.



**Umweltschutz ist vor allem Menschenrecht, vor allem Schutz Schwächerer**

**Amosinternational** Sie sehen da durchaus die sozialethische Komponente?

**Becker** Unbedingt, denn Umweltschutz ist vor allem Menschenrecht, vor allem Schutz Schwächerer. Und Vorbilder sind ganz, ganz wichtig. Papst Franziskus hat das auch klar gesagt. Es kann nicht sein, dass wir heute




in Deutschland die Zukunft der Menschen in Bangladesch und auf Samoa verfahren – im wahrsten Sinne verfahren. Das ist pure Ethik: Das ist zu ändern. Und wenn man in unserer Welt weniger CO<sub>2</sub> haben will, muss das einen Preis kriegen, der hoch oder sehr hoch sein muss, also gerne einen Aufschlag von vielleicht einem Euro auf den Liter Kraftstoff, langfristig gerechnet. Allerdings geht das in unserer Welt nicht so gleich von heute auf morgen, denken Sie an die Bewohner der sehr ländlichen Räume: Die müssen buchstäblich für alles Auto fahren!

Was kann man da tun? Zwei Dinge: Erstens hat die Politik klar und ehrlich zu sagen, dass sich das ändern muss und wird: Die CO<sub>2</sub>-Abgabe wird also bald kommen. Aber zweitens müssen wir auch dafür sorgen, dass etwa die Leute im ländlichen Raum ganz viele Umgehungsmöglichkeiten dafür bekommen, dass sie die Abgabe dann NICHT bezahlen müssen. Also: Wieder Schulen und Läden in die Dörfer, Infrastrukturen für Elektroräder und Fahrräder, Busse alle 20 Minuten, schnelles Internet, Förderung kleinräumiger Strukturen. Wir müssen Akzeptanz schaffen bei allen Mitgliedern der Gesellschaft für die Veränderungen, indem wir ihnen Ausweichmöglichkeiten schaffen: Die sollen die CO<sub>2</sub>-Abgabe möglichst nicht bezahlen müssen!

**Amosinternational** Jahrzehntlang wurden die Städte autogerecht umgebaut, hat man darauf hingearbeitet, dass eingekauft wird auf der grünen Wiese, dass die Kinder zu allen möglichen Aktivitäten gefahren werden, dass die Menschen zur Arbeit pendeln. Da sagen natürlich viele Leute: Man kann jetzt gar nicht mehr dieses Rad zurückdrehen und zu den Familien sagen: Ihr müsst jetzt umsteigen, weg vom Auto, hin zur Nutzung von Rad und ÖPNV.

**Becker** Ja! Und was folgt daraus? Weil wir so angefangen haben, müssen wir immer so weitermachen? Wir haben 40 Jahre das gemacht, was uns in die Sackgasse geführt hat. Wir haben jetzt


aber nicht weitere 40 Jahre Zeit, das zu ändern. Es wird in die andere Richtung gehen müssen, und dabei muss es schnell schneller gehen! Wir könnten in vielen Städten eine City-Maut einführen. Wir könnten wieder mehr Einzelhandel in der Nähe der Wohnorte ansiedeln. In dem Moment, in dem wieder ein kleiner Nachbarschaftsladen aufmacht, brauche ich nicht mehr diese vielen Autofahrten zum Einkaufszentrum auf der grünen Wiese. Dann kann man kleinere oder Zwergschulen eröffnen, zu denen man zu Fuß hingehen kann. Wir können in der Schulstraße morgens und nachmittags den Verkehr sperren. Irgendwann sehen die Leute dann: Ach, das funktioniert ja, ich habe es überlebt, die Welt ist nicht untergegangen! Es klappt ja sogar viel besser als früher, da jetzt mein Kind zur Schule radeln kann und es bessere Noten gibt. Das können wir wiederum sehr gut beweisen: Wer als Kind immer nur zur Schule gefahren wird, hat tendenziell schlechtere Noten. Wer zur Schule geht, ich denke immer an 30 Minuten hin und 30 Minuten zurück, der ist fitter, hört besser zu, hat ceteris paribus die besseren Noten. Mein Lieblingssatz, den mir mal jemand gesagt hat, lautet: Herr Becker, was uns jetzt am meisten geholfen hat, das hätten wir ja damals aus lauter Angst fast verhindert.

 **Das Bundesverkehrsministerium müsste sich eigentlich umbenennen in ein Bundesmobilitätsministerium**

**Amosinternational** Abseits solcher Erfolgserlebnisse auf kommunaler Ebene: Wie bewerten Sie die Situation auf Ebene der nationalen Politik?

**Becker** Teilweise verheerend: Schauen Sie sich einmal den Bundesverkehrswegeplan an. Der ist auf eine Zunahme des LKW-Verkehrs bis zum Jahr 2030 um 39 Prozent hin konzipiert und sieht entsprechende Baumaßnahmen

vor. Das ist Unsinn: Es ist kein gesellschaftliches Ziel, 39 Prozent zusätzlichen LKW-Verkehr zu erzwingen! Unser Ziel sollte lauten: Wir möchten heute und morgen, dass die Menschen in Deutschland dorthin kommen, wo sie ihre Bedürfnisse abdecken können: Also zum Einkauf, zur Apotheke, zur Arbeit, zur Schule, ins Kino. Aber das soll effizient erfolgen, also mit möglichst wenig Lärm, wenig Abgasen, wenig Geld, wenig Unfällen, wenig Lärm, wenig Energie: Also mit möglichst wenig Verkehr! Wir wollen eigentlich viel Mobilität für alle mit möglichst wenig Verkehr. Konkret: Das Bundesverkehrsministerium müsste sich eigentlich umbenennen in ein Bundesmobilitätsministerium, das Verkehrspolitik nicht nur unter dem Aspekt des Straßenbaus versteht.

 **Wir leben mit unserem Kurs des Wachstums auf Kosten künftiger Generationen**

**Amosinternational** Sie fordern eine ganzheitliche Sichtweise auf Mobilität?

**Becker** Logisch, geht ja nicht anders. Alle wissen: Wir leben mit unserem Kurs des Wachstums auf Kosten künftiger Generationen. Die Regierung hat aus ethischen wie aus ökonomischen wie aus ökologischen und sozialen Gründen dafür zu sorgen, dass wir im Bereich der Verkehrspolitik endlich das Verursacherprinzip beachten – Stichwort Kostenwahrheit. Auf diesem Planeten gibt es im Verkehr definitiv keine echte Marktwirtschaft und keine einzige Entscheidung, die heute bei diesen lügenden, unwahren Preisen effizient, sinnvoll und ökonomisch korrekt wäre: denn wir verlagern große Teile unserer Kosten auf andere Menschen, andere Länder, andere Generationen. Seit 2011 haben sich die europäischen Staaten übrigens mehrfach zur Kostenwahrheit bekannt. Es gibt das Weißbuch Verkehr der Europäischen Union aus diesem Jahr, in dem



sich jedes Land verpflichtet hat, dass Verkehr fair und effizient werden soll. Fair gegenüber anderen Generationen und effizient, indem jeder nur die Fahrten macht, die sinnvoll und gut sind. Bis zum Jahr 2016 sollten in einer ersten Phase die Preise und Abgaben im Verkehr so strukturiert werden, dass die echten Kosten abgedeckt werden. Bis 2020 hat sich die EU verpflichtet, dass **vollständig und zwingend** die externen Kosten für Lärm und Abgas internationalisiert werden. Tolle Ziele, sinnvoll: Und passiert ist fast nichts! Wenn ich heutzutage mit dem Auto fahre, genieße ich alle Vorteile, während die Menschen an den Ausfallstraßen meine Abgase einatmen und die Küstenstädte in Bangladesch irgendwann überflutet werden. Wir brauchen also Abgaben auf den Autoverkehr, die so strukturiert sind, dass die echten Kosten abgedeckt werden, dass die externen Kosten internalisiert werden, zwingend: Sonst ist das alles hier eben keine Marktwirtschaft!

**Amosinternational** Wie argumentieren Sie, wenn den Menschen die vielen Arbeitsplätze in der Autoindustrie im Zweifel wichtiger sind als die Küstenstädte in Bangladesch?

**Becker** Verstehe ich: Es ist absolut menschlich, dass man die Party hier und heute haben will – sollen doch die Zeche andere morgen zahlen. Aber das geht aus ethischen Gründen nicht. Eine Gesellschaft, die das zulässt, ist einfach nur rücksichtslos, dumm und ruiniert sich selbst, sie vergeudet. Derzeit machen unsere Autohersteller Milliarden Gewinne, vor allem mit den schweren und schnellen Fahrzeugen: Aber der Planet verträgt das eben nicht! Also werden früher oder später solche Autos nicht mehr durchsetzbar sein. Da wäre es viel schlauer, wenn wir die Unternehmen langfristig sichern. Denn Firmen, die etwas dafür tun, dass Menschen hierzulande und anderswo dorthin kommen, wo sie Bedürfnisse ab-

decken, die brauchen wir auch in Zukunft. Die Frage ist nur, wie man ans Ziel kommt: In der Nähe, laufend oder mit dem Fahrrad, in der Stadt der kurzen Wege, leise und sauber und energiesparend? Oder in einer zersiedelten Welt, in der sie für jedes kleine Bedürfnis sehr weit mit einem Auto oder einem autonomen Lufttaxi reisen müssen?



**Ärmere Leute wohnen dort, wo es viel Dreck gibt, wo es viel Abgas, Lärm und Unsicherheit gibt. Das muss sich ändern**

**Amosinternational** Kommen wir zurück auf die Klimaabgaben im Verkehrsbereich. Diese würden hohe Kosten für die Verbraucher verursachen. Welche Rolle messen Sie dem sozialen Faktor bei?

**Becker** Unverzichtbar. Entscheidend. Denn wir haben uns um die Schwächeren, Älteren und Langsameren zu kümmern. Ich höre oft: „Autofahren darf nicht teurer werden, sonst dürfen ja nur noch die Reichen Auto fahren.“ Ich antworte dann: „Ach, die wirklich Schwächeren, die haben doch schon lange gar kein Auto mehr – aber sie wohnen an den lauten Straßen, weil dort die Miete billiger ist.“ Gerade diese Menschen verursachen also keine Umweltschäden, aber die kriegen viel Lärm und Abgase ab und deren Kinder haben Asthma. Die schwächeren Personengruppen leiden unter Problemen, die sie nicht verursachen. Wir haben das für das Bundesland Berlin untersucht, haben Lärm- und Abgasbelastungen für alle Wohnorte untersucht. Es ist völlig klar: Ärmere Leute wohnen dort, wo es viel Dreck gibt, wo es viel Abgas, Lärm und Unsicherheit gibt. Das muss sich ändern.

Das ist deshalb so unsinnig, weil wir jeden in Deutschland besser stellen könnten, wenn wir diese Schäden nicht produzieren, nicht bezahlen müssen. Dann wäre es nicht notwendig, dass

wir so viel Geld für Lärmschutzwände und noch viel mehr für Krankenkassen ausgeben. Ich will, dass die Leute gar nicht erst krank werden. In dem Moment, wo die externen Kosten internalisiert werden, fahre ich nicht mehr so oft. Dann mache ich mehr Home-Office oder ziehe sogar wieder in die Stadt zurück. Dann gehen natürlich die Krankmeldungen zurück. Gerade die Problematik der Stickoxide in den Städten ist ungelöst. Die Menschen mit den unteren Einkommensschichten würden bei gleichem Bruttogehalt mehr Netto herauskriegen, weil die Krankenkassenabzüge kleiner wären, und sie wären gesünder, und sie würden doch alle ihre Ziele erreichen: Weil sich dann ganz andere Verhaltensweisen und Raumstrukturen rechnen.

**Amosinternational** Es gibt Vorreiterstädte wie Kopenhagen, von denen sich deutsche Verkehrsplaner inspirieren lassen könnten. Doch der Eindruck, dass besonders viele Kommunen oder Bundesländer sich auf einen ähnlichen Weg machen, drängt sich nicht auf.

**Becker** Stimmt – aber langsam geht es doch voran! Manche Stadträte fahren nach Holland, nach Kopenhagen oder in die Schweiz, und dann sehen sie: geht ja! Oft herrscht aber auch in den Städten die Angst, dass man dann abgewählt wird. Das ändert sich, aber eben langsam.

Unsere Studierenden müssen aber heute wissen, was externe Effekte sind, wo der Unterschied zwischen Verkehr und Mobilität liegt und wie viel Kerosin und CO<sub>2</sub> beim Urlaubsflug entsteht. Und wir wissen: So etwa um 2050 herum wird damit Schluss sein, Null-Emissionen sind angesagt. Ich erwarte also, dass die jüngeren Leute hier sehr viel engagierter vorgehen werden.

**Amosinternational** Der Marsch durch die Institutionen hat also begonnen?



**Becker** Nö, ich würde sagen, er ist beendet. Und zwar so weit, dass der Marsch durch die Köpfe und auch durch die Lehrinhalte fast abgeschlossen ist. Ich denke, es gibt in Europa keinen Wissenschaftler mehr, der gegen eine klug gemachte Internalisierung externer Effekte wäre. Der letzte Professor, der solche Positionen vertreten hat, ist vor wenigen Jahren in Rente gegangen.

**Amosinternational** Es gibt immer mehr Initiativen aus der Bevölkerung, die zum Wandel aufrufen, etwa den Volksentscheid Fahrrad in Berlin. Wie bewerten Sie die Aussichten darauf, dass es wirklich zu Veränderungen kommen kann?

**Becker** Das hilft sehr, na klar. Dass diese weitreichenden Forderungskataloge sofort umgesetzt werden, ist natürlich unmöglich: Aber jetzt muss man etwas tun! Gerade sagte ich, die Politiker hätten lange gedacht, wenn sie etwas im Verkehr verändern, werden sie sofort abgewählt. Jetzt sieht man, dass man vielleicht abgewählt wird, wenn man nichts zu Verkehrswende und Klimaschutz sagt! Jetzt gerade bei der Europawahl sind Parteien auch deshalb bestraft worden, weil sie überhaupt nichts zum Thema Klimawandel zu sagen haben. Solche Initiativen wie der Volksentscheid Fahrrad bereiten Diskussionen. Und dann kann irgendwann ein Politiker sagen: Na ja, manche Leute wollen am besten gar nichts ändern, aber immer mehr Menschen wollen sehr viel ändern: Also dann springe ich mal am besten in die Mitte!

**Amosinternational** Aber ist es nicht gerade so ein Trend, der vielleicht ein paar Jahre anhält, dass alle über den Klimawandel reden, in ein paar Jahren aber kaum mehr jemand?

**Becker** Ich würde Ihnen zustimmen, wenn das Klima eine Mode wäre, über die nach zwei Jahren keiner mehr redet! Leider muss ich Ihnen sagen, dass

dieses Problem nicht weggehen wird, wenn wir es ignorieren: Es wird von Jahr zu Jahr härter, dramatischer und heißer, aber eben auch manchmal kälter und stürmischer: Mit größeren Schwankungen eben. Fragen Sie mal die Physik: Einmal eingeleitete Klimaveränderungen werden Sie vielleicht 10.000 Jahre lang begleiten. Also das ist definitiv kein Modethema!

**Amosinternational** Das heißt, dass sich vermutlich ein Sammelsurium an leichten Fahrzeugen vom Tretroller bis zum E-Bike durchsetzen wird?

**Becker** Ich habe keine Ahnung, was sich da im Einzelnen durchsetzen wird, denn das zeigt sich ja erst, wenn wir effiziente, kostenwahre Preise haben werden. Es gibt schon heute ganz viele tolle Lösungen, die aber heute keine Chance haben, weil die Preise so lügend sind: Also kaufen Firmen über das Dienstwagenprivileg schnelle und schwere Diesel-Autos. In dem Moment, wo das nicht mehr so ist, denken alle um. Die Preise müssen für Effizienz sprechen und nicht dagegen.



**Erdbeeren an Weihnachten und der Flug nach Bali werden teurer sein**

**Amosinternational** Wo sehen Sie die deutschen Städte in einigen Jahrzehnten?

**Becker** Es wird sicherer auf den Straßen sein, leiser, sauberer, lebenswerter. Aber Erdbeeren an Weihnachten und der Flug nach Bali werden teurer sein. Dafür aber werden Urlaube in der Nähe und lokale Produkte viel billiger und attraktiver sein

Es wäre eine andere Welt. Wir würden nicht mehr so viele T-Shirts aus Malaysia importieren, wir hätten aber wieder ein paar mehr Arbeitsplätze in der Nähe. Und Bauern in der Nähe hätten sichere Absatzmärkte! Ich erwarte definitiv mehr Lebensqualität.

#### KURZBIOGRAPHIE

**Prof. Dr.-Ing. Udo J. Becker (Jahrgang 1957)** studierte Wirtschaftsingenieurwesen an der Universität Karlsruhe und an der Ohio State University. Er war Wissenschaftlicher Angestellter am Karlsruher Institut für Verkehrswesen, Projektleiter im Bereich Verkehr bei dem Schweizer Beratungsunternehmen Prognos AG sowie Dozent für Verkehrsökonomie an der Universität Basel, bevor er 1994 Professor für Verkehrsökologie an der TU Dresden wurde. Er ist Mitglied im wissenschaftlichen Beirat des alternativen Verkehrsclubs Deutschland VCD e.V. Sein Lehrstuhl forscht zu den Wechselwirkungen zwischen Umwelt und Verkehr bei allen Verkehrsträgern. Schwerpunkte sind Energieverbrauch, Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, nachhaltige Verkehrsentwicklung, langfristige Ausrichtung und Veränderbarkeit der Verkehrssysteme, verkehrserzeugende Faktoren, wegebauinduzierter Verkehr, Kostenwahrheit, Internalisierung externer Effekte, Verkehrsplanung und Bewertungsverfahren, Öko-Bilanzen sowie Lebenszyklusanalysen.

**Amosinternational** Das ist visionär, dennoch würden das viele Menschen wohl als Bedrohung empfinden, weil es ja schon bequem ist, für ein paar Tage zum Shoppen nach New York zu fliegen.

**Becker** Was soll daran so bequem sein, wenn ich weiß, dass ich damit andere Menschen, Länder und andere Generationen in ihrer Existenz bedrohe? Das ist nur bequem, wenn man nicht nachdenkt, nur unter den heutigen, verzerrten Bedingungen. Ich fordere andere Bedingungen! Sie werden sehen: Die kommen, und sie werden die Lebensqualität erhöhen!

*Das Interview führte der Journalist Michael Merten, Trier*



# Ein Dokument – zwei Handschriften

## Plädiert die Bildungskongregation für einen Dialog mit den Gendertheorien?

Am 10. Juni 2019, dem Pfingstmontag, hat die vatikanische Kongregation für das Katholische Bildungswesen ein Dokument über den Umgang mit Gendertheorien veröffentlicht. Es geht darin zum einen um Fragen des Umgangs mit Genderfragen in Bildungseinrichtungen, zum anderen aber auch um eine allgemeine Positionierung des Vatikans in Bezug auf das Thema Gender. Papst Franziskus hat sich bekanntlich wiederholt gegen die „Gender-Ideologie“ gewendet. Auch jene Aussagen, in denen der Papst eine besondere Wertschätzung gegenüber Frauen zum Ausdruck bringt und für eine größere Anerkennung der Autorität der Frauen in Kirche und Gesellschaft wirbt, sind von der Annahme einer klaren Geschlechterdichotomie geprägt: „Die Frau sieht die Dinge mit anderen Augen, die das Denken der Männer ergänzen.“<sup>1</sup> Vor diesem Hintergrund und angesichts der Bedeutung der Gendertheorien in wissenschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Debatten (und zwar nicht zuletzt bezogen auf den Bereich der Bildung) ist ein klärendes kirchliches Dokument an der Zeit.

Nach Aussage des Präfekten der Bildungskongregation, Giuseppe Kardinal Versaldi, habe die Kirche einen „dialogischen Ansatz“ entwickelt, der einem methodischen Dreischritt folgt: zuhören, nachdenken, Vorschläge machen.<sup>2</sup> Auch im Dokument selbst ist wiederholt von einem Dialog die Rede, an anderen Stellen allerdings wer-

den von Beginn an scharfe Zurückweisungen platziert: Bereits im zweiten Satz wird die Herausforderung der vom Vatikan wahrgenommenen Bildungskrise auf eine Anthropologie zurückgeführt, die „dem Glauben und der rechten Vernunft widerspricht“ (Nr. 1, mit Verweis auf Benedikt XVI.)<sup>3</sup>. Verantwortet wird diese Anthropologie „von unterschiedlichen Formen einer Ideologie, die als ‚Gender-Theorie‘ bezeichnet wird“ (Nr. 2). Diese Ideologie „leugnet den Unterschied und die Reziprozität in der Natur des Mannes und der Frau, plant eine Gesellschaft ohne Geschlechterdifferenzen und eliminiert dabei die anthropologische Grundlage der Familie. Diese Ideologie führt zu Erziehungsprogrammen und zu rechtlichen Verordnungen, die die persönliche Identität und emotionale Intimität radikal von der biologischen Differenz von männlich und weiblich trennt. Folglich

wird menschliche Identität zum Gegenstand der Wahl des Individuums, so dass man die Identität im Laufe der Zeit auch wechseln kann.“ (Nr. 2)<sup>4</sup> Ob ein derartig selbstreferentielles Vorgehen in einem Dokument, das überdies gleich eingangs feststellt, dass die Positionen des Dialogpartners der rechten Vernunft widersprechen, als „dialogischer Ansatz“ bezeichnet werden kann, sei dahingestellt.

Tatsächlich aber konkurrieren in dem Dokument zwei Handschriften miteinander. Auf der einen Seite begegnet immer wieder eine tatsächlich an Differenzierung und Gedankenaustausch orientierte Sprache. So wird etwa darauf hingewiesen, dass zwischen einer ideologischen Spielart und wichtigen gesellschaftspolitischen Impulsen der Gendertheorien unterschieden werden müsse. Während die ideologische Spielart dazu neige,

<sup>1</sup> „La donna sa vedere le cose con altri occhi che completano il pensiero degli uomini.“ So bei der Generalaudienz am 15. April 2015, online unter: [https://w2.vatican.va/content/francesco/de/audiences/2015/documents/papa-francesco\\_20150415\\_udienza-generale.html](https://w2.vatican.va/content/francesco/de/audiences/2015/documents/papa-francesco_20150415_udienza-generale.html); vgl. auch *Amoris laetitia* nr. 54–56.

<sup>2</sup> Giuseppe Versaldi, La questione del gender nell’ambito educativo. Documento della Congregazione per l’educazione cattolica, in: *L’Osservatore Romano* vom 10. Juni 2019.

<sup>3</sup> Angaben im laufenden Text in Klammern beziehen sich stets auf das Dokument: Congregation for Catholic Education (for Educational Institutions), „Male and female He created them“. Towards a Path of Dialogue on the Question of Gender Theory in Education, Vatican City 2019; Übersetzungen ins Deutsche vom Autor.

<sup>4</sup> Im Wesentlichen handelt es sich bei dieser Passage um ein Zitat aus *Amoris laetitia* Nr. 56, die Papst Franziskus wiederum aus der *Relatio finalis* der Familiensynode übernommen hat.

<sup>5</sup> Zur aktuellen theologischen und sozialetischen Diskussion der Gendertheorien siehe auch die Beiträge in der Ausgabe 1 (2017) „Sozialetik der Lebensformen“ der Internet-Zeitschrift „Ethik und Gesellschaft. Ökumenische Zeitschrift für Sozialetik“ sowie der Ausgabe 3 (2019) „Vielfalt familialer Lebensformen der Zeitschrift „Theologisch-Praktische Quartalsschrift“.



„sogar vorzuschreiben, wie Kinder zu erziehen sind“, führten andere Genderstudien zu einem tieferen Verständnis etwa der Geschlechterdifferenz in der Pluralität unterschiedlicher Kulturen (vgl. Nr. 6). Allerdings sei nur mit der zweiten Variante der Genderforschung ein Dialog möglich, weil die erste (ideologische) Variante aufgrund ihres Wahrheits- und Absolutheitsanspruchs einen Dialog von vornherein unmöglich mache. Nun ist aber auch der katholischen Kirche ein Wahrheits- und Absolutheitsanspruch nicht ganz fremd; und er wird über weite Strecken des Gender-Dokuments recht wuchtig ins Spiel gebracht. Tatsächlich wechselt sich in diesem Dokument der Bildungskongregation ein scharf vorge-tragener anthropologischer und normativer Wahrheitsanspruch mit der Betonung der Dialogbereitschaft ab. Mitunter sind die Übergänge schroff.

Ein Beispiel für die „Dialog-Handschrift“ ist der Auftakt zum „Hören“-Abschnitt, mit dem sich das Dokument zunächst auf die Geltungsansprüche der Gendertheorien zubewegt. Das 20. Jahrhundert habe neben anderen anthropologischen Theorien auch die Gendertheorie (im Text meist Singular: „gender theory“) hervorgebracht. Neben einer Betonung der individuellen Freiheit sei dabei auch eine Hervorhebung der äußeren Bedingungen der Geschlechterdifferenz und deren Einfluss auf die Formung der Persönlichkeit in den Vordergrund getreten. Geschlechtsidentität und Geschlechterdifferenz seien nicht mehr als natürliche oder biologische Tatsachen interpretiert worden, sondern als soziale Konstruktionen (Nr. 8). Im Hinblick auf zwischenmenschliche Beziehungen und vor allem im Hinblick auf Familie und Nachkommenschaft seien natürliche Voraussetzungen als notwendige Grundlagen unserer Handlungen „geleugnet“ worden (Nr. 9). Die Familie als unseren subjektiven Präferenzen vorgeordnetes Modell sei substituiert worden zu Gunsten einer Vision von Ehe und Familie, die von einer rein

subjektiven, freiwilligen, quasi vertraglichen Übereinkunft zwischen Individuen ausgeht. Seit den 1990er-Jahren sei diese Tendenz ausgebaut worden, bis zuletzt eine Gesellschaft ohne Geschlechterdifferenzen als Ziel einer humanen Entwicklung vor Augen geführt worden sei (Nr. 10). Diese gendertheoretische Weiterentwicklung wird im Dokument dann stark über die drohenden zersetzenden Folgen für das überkommene Verständnis von geschlechtlicher Bipolarität, sexueller Identität, sexueller Orientierung und (familialen) Lebensformen definiert. *Gender* löse sich zunehmend von *sex*, oder die Konzepte verflüssigten sich sogar vollständig (Transgenderism, Queer-Theory; vgl. Nr. 11 f.). Weil die Dualität der Beziehung zwischen Mann und Frau im Widerspruch zur Idee der Polyamorie stehe, fordere man – so die Interpretation der Bildungskongregation, nun zunehmend im Duktus normativer Zurückweisung (Nr. 13) – völlige Flexibilität hinsichtlich der Dauer und Verbindlichkeit von zwischenmenschlichen Beziehungen, entsprechend den wechselnden Begierden der Individuen. Dies zerstöre die Verantwortlichkeiten und Verpflichtungen, die mit Vaterschaft und Mutterschaft verbunden sind. Was im Hinblick auf die Gestaltung von Beziehungen allein „zählt, ist die absolut freie Selbstbestimmung jedes Individuums“ (Nr. 13). Es handelt sich hier wohlgerne immer noch um die allgemeine Darstellung dessen, was nach Auffassung des Vatikans die Gendertheorien in den vergangenen gut fünfzig Jahren hervorgebracht haben. Man kann in den Ausführungen gewiss zum einen Anspielungen auf eine frühe, im Feminismus der 1950er- und 1960er-Jahre verortete Unterscheidung von biologischem und sozialem Geschlecht erkennen und zum anderen Hinweise auf die spätere Relativierung der Unterscheidung von *sex* und *gender* zu Gunsten einer komplexeren Betrachtungsweise der kulturell (bzw. historisch, sozioökonomisch etc.) bedingten Interpretation des Phäno-

mens Geschlechtlichkeit. Die Zuspitzung aber, dass dies alles „in der Behauptung einer völligen Emanzipation des Individuums von jeglicher *a priori* gegebenen geschlechtlichen Bestimmung“ kulminiere (Nr. 12), lässt sich ganz sicher nicht so pauschal halten oder auf die Gendertheorien insgesamt ausdehnen. Bezeichnenderweise wird für diese gesamte Darstellung kein einziger Hinweis auf einen bestimmten Text oder eine konkrete Schule des Feminismus oder der Gendertheorien angeführt, sondern nur eine einzige Belegstelle: *Amoris laetitia* von Papst Franziskus, also ein Text, der – bei allem Respekt – kaum als besonders gediegene Auseinandersetzung mit den Gender Studies gewertet werden kann.

Die Bildungskongregation würdigt durchaus „Points of Agreement“ zwischen kirchlichem Lehramt und (Teilen der) Gendertheorie. Das Dokument lobt etwa Versuche gendertheoretisch fundierter Bildungsprogramme, ungerechte Diskriminierungen zu bekämpfen. Solche Diskriminierungen gebe es auch in der Kirche und sie seien verbunden mit religiösen Motiven (Nr. 9). Auch dass Kinder und Jugendliche im Respekt vor der Unterschiedlichkeit und Besonderheit jedes einzelnen Menschen zu erziehen sind, sei ein Punkt der Übereinstimmung zwischen kirchlicher und gendertheoretischer Bildungsarbeit. Genannt werden aber auch Motive, die zwar in älteren differenzfeministischen Schulen ähnlich gesehen worden sein mögen, die aus der heutigen gendertheoretischen Perspektive aber in der Regel eher als sexistisch denn als in irgendeiner Weise emanzipatorisch identifiziert werden dürften. Da ist die Rede von den „Werten der Weiblichkeit“ (Nr. 17), von einem besonderen Vermögen der Frau in Bezug auf andere Menschen, von ihrem besonderen Blick auf das Konkrete (im Unterschied zur sonst verbreiteten Neigung zur Abstraktion), schließlich von den besonderen Leistungen der Frauen – „über die Familie hinaus“ – im Bereich der Pflege, der Erziehung, der



Bildung, der sozialen Dienstleistungen etc. Für diese Ausführungen zu den „weiblichen Werten“ bringt das Dokument ungewöhnlich viele Belege und Zitate, und zwar aus Texten von Johannes Paul II. und Texten der Glaubenskongregation zur Zeit des Pontifikats von Johannes Paul II. Dass in der Annahme solcher besonderen „weiblichen Werte“ tatsächlich „Punkte der Übereinstimmung“ zwischen Kirche und Gendertheorien liegen, erscheint fragwürdig.

Auch die im Kapitel „Reasoning“ vorgetragene „rationale Argumente im Lichte der Vernunft“ (Nr. 24) sind, lehramtsgehistorisch betrachtet, weitestgehend im Pontifikat Johannes Pauls II. verortet. Hier wird nicht mehr, wie noch an vielen Stellen zuvor, mehr oder weniger zurückhaltend erwogen, in welchem Verhältnis Natur und Kultur zueinander stehen, ob Natur ganz in Kultur aufgehe oder was die Gendertheorien etwa über die kulturelle Interpretation der Natur lehren könnten. Hier wird klar und ohne Zögern festgestellt, dass in Fällen einer unklaren sexuellen Identität eines Menschen die Medizin zu entscheiden und nach neuesten therapeutischen Erkenntnissen in der einen oder anderen Richtung zu intervenieren habe, und zwar „auf der Basis objektiver Parameter, um die für eine Person konstitutive Identität herzustellen“ (Nr. 24). Dem

## Fazit

1. Die Stellungnahme der vatikanischen Bildungskongregation zu Genderfragen stellt ein denkwürdiges lehramtliches Dokument dar, weil sie in theologisch-ethischer Hinsicht ein in Stil und Inhalt fraktioniertes Lehramt zeigt: Auf der einen Seite das Bemühen um Dialog und ein Ringen um Verständnis zumindest einiger gendertheoretischer Impulse; auf der anderen Seite die Rückkehr zu einer mit einem starken ontologisch-metaphy-

gegenüberstehende Konzeptionen eines dritten Geschlechts oder von Intersexualität und Transgender verschleierte letztlich nur die Tatsache, dass das Geschlecht (sex) einer Person deren männliche oder weibliche Identität determiniere (Nr. 25). Die Frage, inwieweit all diese Überlegungen normative Verbindlichkeit gewinnen, wird mit Verweis auf die menschliche Natur und mit dem eigenen Wahrheitsanspruch beantwortet: Es gehe darum, die ontologisch-metaphysische Wahrheit reflexiv auf die konkrete Situation des Menschen zu beziehen (Nr. 29, mit Verweis auf Texte Benedikts XVI. und der Glaubenskongregation aus der Zeit des Präfekten Joseph Ratzinger).

Dieser Stil und diese Position werden auch im Kapitel „Proposing“ überwiegend fortgesetzt. Das Dokument wechselt fast vollständig in eine naturrechtliche Argumentationsform. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf anthropologische Überlegungen im Allgemeinen (Nr. 30–35) und im Hinblick auf die Familienethik im Besonderen (Nr. 36–38). In Bezug auf die Schule (Nr. 39–42) und die Gesellschaft (Nr. 43–46) wechselt die Argumentation dann zumindest teilweise wieder in die dialogische Form. In den „Conclusions“ (Nr. 52–57) schließlich tritt der Dialog dann noch stärker in den Vordergrund.

sischen Wahrheitsanspruch bewehrten Naturrechtsethik.

2. Beide Tendenzen werden nicht zu einer Kompromisslinie verbunden, sondern stehen mehr oder weniger isoliert nebeneinander und sind von Absatz zu Absatz relativ gut abgrenzbar. In einer

gewissen Hinsicht enthält das Dokument zwei unterschiedliche lehramtliche Positionen zu den Gendertheorien.

3. Gemeinsam ist den beiden lehramtlichen Tendenzen die Apologie des katholischen Familienmodells, wie es vor allem im 19. und 20. Jahrhundert im Anschluss an das bürgerliche Familienmodell entwickelt wurde. Insgesamt entsteht der Eindruck, dass gendertheoretische Überlegungen vor allem als Angriff auf die auf Nachkommenschaft ausgerichtete lebenslange Partnerschaft zwischen einem Mann und einer Frau wahrgenommen werden.

4. Es wird nicht immer klar, auf welche gendertheoretischen Konzeptionen sich das Dokument jeweils bezieht. Gendertheorien werden ausschließlich aus der Perspektive des Lehramts referiert. Wenn die Gendertheorien vom Lehramt in dem Sinne ernst genommen werden, dass Wissenschaften als *locus theologicus alienus* auch ein theologiegenerativer Ort sein können, wäre es gut, wenn die jeweiligen Theoriestränge benannt werden – insbesondere da der Text an Akteure in Bildungseinrichtungen adressiert ist, die der Sache vielleicht auf den Grund gehen möchten.

5. Dass weiterhin die Ausdrucksweise „Genderideologie“ verwendet wird, schadet der Glaubwürdigkeit des Dialogangebots. Den Ideologieverdacht, den die Bildungskongregation gegenüber der „Genderideologie“ vorträgt, müsste sie angesichts der eigenen Begründung (Absolutheitsanspruch und Wahrheitsanspruch) zumindest auch gegen sich selbst richten.<sup>5</sup>

Christian Spieß

<sup>5</sup> Zur aktuellen theologischen und sozialetischen Diskussion der Gendertheorien siehe auch die Beiträge in der Ausgabe 1 (2017) „Sozialetik der Lebensformen“ der Internet-Zeitschrift „Ethik und Gesellschaft. Ökumenische Zeitschrift für Sozialetik“ sowie der Ausgabe 3 (2019) „Vielfalt familialer Lebensformen der Zeitschrift „Theologisch-Praktische Quartalsschrift“.





# Katholische Bischöfe positionieren sich gegen Rechtspopulismus

Dem Populismus widerstehen – Arbeitshilfe zum kirchlichen Umgang mit rechtspopulistischen Tendenzen (Arbeitshilfen Nr. 305)

## Worum geht es?

Das Erstarken rechtspopulistischer Tendenzen in der Gesellschaft fordert auch die Kirchen heraus. Die katholischen Bischöfe in Deutschland sind in Sorge angesichts der „Verletzungen, die der Populismus bei den Angegriffenen und Ausgegrenzten nach sich zieht“ (5).

Vor diesem Hintergrund hat die Deutsche Bischofskonferenz am 25.06.2019 das Heft „Dem Populismus widerstehen – Arbeitshilfe zum kirchlichen Umgang mit rechtspopulistischen Tendenzen“ vorgestellt. Die Arbeitshilfe richtet sich an Gemeinden, kirchliche Verbände und Gruppen. Sie will dazu anregen, sich mit dem Phänomen des Rechtspopulismus auseinanderzusetzen und zum Dialog ermutigen.

Die Arbeitshilfe analysiert auf mehr als 70 Seiten, was Populismus ist und welche Strategien und Inhalte rechtspopulistische Bewegungen verfolgen. An vier Themenbereichen werden zunächst die rechtspopulistische Argumentationsweise und anschließend die christliche Haltung durchbuchstabiert: Flucht und Asyl; Islam und Islamfeindlichkeit; Familie, Frauen und Geschlechterverhältnisse; Identität und Heimat. Praxisbeispiele zivilgesellschaftlicher Initiativen sind diesen

Kernthemen jeweils zugeordnet und zeigen verschiedene Formen möglichen Engagements auf. Die abschließenden „Pastoralen Anregungen“ ermutigen ehren- und hauptamtlich Engagierte, sich gegenseitig den Rücken zu stärken, den Dialog zu suchen und nach Versöhnung und gemeinsamen Lösungen zu streben.

Hinter der Arbeitshilfe stehen, neben zahlreichen Autorinnen und Autoren verschiedener Universitäten und kirchlicher Organisationen, drei Bischöfe zusammen mit den von ihnen geleiteten Kommissionen: Erzbischof Stefan Heße aus Hamburg für die Migrationskommission, der Osnabrücker Bischof Franz-Josef Bode für die Pastoralkommission sowie Bischof Stephan Ackermann aus Trier für die Deutsche Kommission *Justitia et Pax*.

Sie berufen sich in ihrer Einführung zuallererst auf die Hoffnungsbotschaft des Evangeliums, die Solidarität, Nächstenliebe und Geschwisterlichkeit proklamiert. Sie ergänzen dies durch Dokumente des Zweiten Vatikanischen Konzils (*Gaudium et spes*, *Nostra Aetate*), die für Religionsfreiheit, gerechtes Miteinander und Gleichheit aller Menschen plädieren. Die Arbeitshilfe liest sich zudem als Fortsetzung einer Li-



nie kirchlicher Äußerungen wie dem „Wort der deutschen Bischöfe zur Hilfe für Flüchtlinge (2015)“, der Grundsatzrede von Papst Franziskus im September 2018 zu „Fremdenhass, Rassismus und Populismus im Zusammenhang mit weltweiter Migration“ sowie seiner jährlichen Botschaften zum Welttag des Migranten und Flüchtlings.

Verwiesen sei in diesem Zusammenhang auch auf das Sozialethische Arbeitspapier „Grundpositionen der



Partei ‚Alternative für Deutschland‘ und der Katholischen Soziallehre im Vergleich. Eine sozialetische Expertise“ (2017) des Instituts für Christliche Sozialwissenschaften (ICS) der Katholischen-Theologischen Fakultät der WWU Münster. Dieses Arbeitspapier liest sich als gute Ergänzung zur Arbeitshilfe, die die AfD namentlich nicht erwähnt, sich jedoch inhaltlich mit deren Aussagen auseinandersetzt. Die Studie des ICS bietet eine fundierte Analyse der Positionen der AfD im Verhältnis zu den Haltungen der Katholischen Kirche anhand der Kernthemen Familie, Gender, Religion, Zuwanderung, Europa und Ökologie. Neben dieser inhaltlichen Auseinandersetzung erfolgt auch eine Analyse der Kommunikationsweisen der AfD, insbesondere in den Sozialen Medien.

Vor dem Hintergrund der genannten Quellen versteht die Arbeitshilfe Populismus als fundamentalen Widerspruch zu der christlichen Menschennähe und Zugewandtheit zu den Armen und Bedrängten. Lokal wie global gefährde er ein friedliches und gerechtes Miteinander der Menschen. (4) „Der von rechtspopulistischen Bewegungen verfolgten Politik der Exklusion und Abwertung bestimmter Gruppen tritt die Kirche deshalb entgegen“ (32), heißt es im Dokument.

### Was ist das „Volk“?

Die Arbeitshilfe liefert eine Analyse des schillernden Begriffs „Populismus“ und beschäftigt sich mit der Frage, wer oder was „das Volk“ eigentlich ist. So gäben Populisten vor, sich auf den Willen des Volkes zu berufen. Ein einheitlicher, homogener und sich auf „Ethnie“ berufender Volkscharakter werde vorausgesetzt. Auf Grund der Unterschiedlichkeit aller Menschen sei in einer demokratischen Gesellschaft „das Volk“ jedoch nur im Plural zu haben. Es brauche eine Verfassung, Mehrheitsbeschlüsse sowie Wahlen. Im Kern

sei der Rechtspopulismus daher antidemokratisch.

Für Christen hat der Volksbegriff dem Arbeitspapier zufolge noch eine andere Dimension: Sie verstehen sich als pilgerndes Volk Gottes, das Exil- und Migrationserfahrungen gemacht hat und aus Menschen unterschiedlicher Herkunft besteht.

Obwohl Populismus keine einheitliche Strömung beschreibe, gibt es laut Arbeitshilfe Elemente, die allen populistischen Tendenzen gemeinsam sind: eine anti-pluralistische Haltung, ein rein symbolischer Alleinvertretungsanspruch für den Willen des Volkes, ein Misstrauen gegen alle Etablierten (Anti-Elitarismus) sowie gegen Institutionen repräsentativer Demokratie. In der Kommunikation dominieren Emotionalisierung und demagogischer Stil, Ressentiments und Tabubrüche sowie Verschwörungstheorien und Bedrohungsszenarien. In Konflikten suchen sie nicht den Konsens, sondern die Verschärfung der Auseinandersetzung. Die eigene Identität wird durch Abgrenzung definiert. Ausdruck dessen ist eine gruppenbezogene Menschenfeindlichkeit, die sich als Rassismus, Antisemitismus oder Islamfeindlichkeit äußern kann.

Die Kirche dagegen trete ein für ein „Mehr an Miteinander, Zugehörigkeit und Teilhabe“ (31) und lehne eine „von rechtspopulistischen Bewegungen verfolgten Politik der Exklusion und Abwertung bestimmter Gruppen“ (32) strikt ab. Die Arbeitshilfe postuliert die Verteidigung der Demokratie gegen den Rechtspopulismus. Dies geschehe nicht nur in den Parlamenten; auch Gemeinden könnten „Orte erlebbarer demokratischer Alltagskultur sein“ (27).

### Wie gegen Rechtspopulisten argumentieren?

An verschiedenen Kernthemen analysiert die Arbeitshilfe rechtspopulistische Deutungs- und Denkmuster. Im

Anschluss daran beleuchtet sie das jeweilige Thema aus christlicher Sicht.

Rechtspopulisten haben, der Analyse des Arbeitspapiers zufolge, verschiedene Feindbilder. Sie versuchen demnach auch, ein rechtsextremes und antisemitisches Publikum anzusprechen, indem sie Formen der Erinnerungskultur karikieren („Denkmal der Schande“) oder Gräueltaten der Nazis relativieren („Vogelschiss“). Aus Sicht der Kirche müsse jeder Form des *Antisemitismus* und seiner Instrumentalisierung entgegengetreten werden.

Die Arbeitshilfe betrachtet *Migration* weltweit als „Zeichen der Zeit“. Der Begriff „Flüchtlingskrise“ sei in Deutschland jedoch zu einem Schlagwort geworden, der ein vielschichtiges Problem auf eine einfache Formel reduziere. Oft gehe diese Rede einher mit Begriffen wie „unkontrollierte Einwanderung“ oder „unaufhaltsame Überfremdung“. Dagegen formuliert die Arbeitshilfe mit Papst Franziskus' Worten eine „Globalisierung der Nächstenliebe“. Das Gebot, den Fremden zu schützen, sei dabei bereits in der Exils- und Migrationserfahrung des Volkes Israel verwurzelt.

Das Papier diagnostiziert für die deutsche Gesellschaft „stark ausgeprägte islamfeindliche Tendenzen“ (47). Rechtspopulisten hätten besonders durch anti-muslimische Parolen Erfolge. Der *Islam* werde als Feindbild konstruiert, von dem es sich abzugrenzen gelte. Ein Bedrohungsszenario vom „Untergang des Abendlandes“ werde entworfen. Die Kirche betone dagegen das Recht auf religiöse Vielfalt, die Gemeinsamkeiten zwischen Christentum und Islam sowie die Wichtigkeit christlich-muslimischer Beziehungen.

Auch wenn es in Bezug auf das *Familienbild* Überschneidungen zwischen christlichen und rechtspopulistischen Ansichten gebe, falle die Begründung dessen völlig unterschiedlich aus. Anders als der Kirche, gehe es den Rechtspopulisten um ein Wachstum des „homogenen Volkes“, indem „Fremde“ ausgegrenzt werden – eine Haltung, die mit

dem katholischen Familienbild nicht vereinbar sei. Fast im gleichen Atemzug finde eine Abwertung und Bekämpfung von allem statt, was zum Feindbild „Gender-Ideologie“ stilisiert werde. Die Kirche dagegen betone die Bedeutung von Geschlechtergerechtigkeit als sozialetischer Kategorie. Aufgrund der menschlichen Würde sei es eine christliche Pflicht, Ungerechtigkeiten auf Grund des Geschlechts anzuprangern.

An den Themen *Identität und Heimat* entzündeten sich der Arbeitshilfe zufolge Diskussionen um Zugehörigkeit. Der Zuzug von Menschen mit anderen

## Was ist konkret zu tun?

In der Arbeitshilfe finden sich 19 sogenannte Praxisbeispiele, die jeweils thematisch verschiedenen Kernthemen zugeordnet sind. Eine kleine Auswahl soll hier genannt werden: Das „Demokratie-Mobil“ der Initiative „Farbe bekennen“ bietet auf seiner Tour durch Baden-Württemberg eine Diskussionsplattform zu gesellschaftspolitischen Themen. Der Caritasverband des Bistums Essen engagiert sich mit dem Projekt „Sach wat! Tacheles für Toleranz 2.0“ gegen Diskriminierung und Stammtischparolen. Durch die Initiative „Ich bin ein Viernheimer“ sind schon über 100 Tandem-Paten-schaften zwischen Viernheimern und Geflüchteten entstanden. Die „Stadtteilmütter und -väter“ in Köln-Me-schenich fördern die soziale und kulturelle Teilhabe bedürftiger Menschen vor Ort. Die Beispiele zeigen auf, was möglich ist und sollen im Idealfall andere dazu motivieren, selbst aktiv zu werden.

Vier Pastorale Anregungen stehen am Ende der Arbeitshilfe. Zuallererst steht eine Ermutigung an alle Ehrenamtlichen in der Flüchtlingshilfe, sich weiter einzusetzen. Gleichzeitig wird die Forderung an Hauptamtliche in der Kirche gestellt, die Engagierten zu begleiten und ihnen den Rücken zu stärken.

Sitten, Bräuchen und Religionen empfänden Rechtspopulisten als bedrohlich. Als Folge daraus lehnten und werteten sie Fremde offensiv ab. Spaltung, Ausschluss und Verdacht dominierten somit den Diskurs um Identität und erschweren ihn dadurch. Die Botschaft des Evangeliums hingegen fordere Christen dazu auf, Dialog zu ermöglichen, auf anderen zuzugehen und statt der Angst vor Identitätsverlust neue kulturelle Synthesen zu schaffen – eine Haltung, die den Übergang von Fremdheit zu Vertrautheit ermögliche.

Unter dem Stichwort „Dialog ermöglichen“ werden Gemeinden dazu ermutigt, ihre Räume für echte Begegnung und den Austausch mit Menschen verschiedenster Hintergründe und Ansichten zu öffnen. Ziel sei dabei, eine „echte Empathie für den Anderen zu wecken“ (71). Dadurch werde eine Atmosphäre geschaffen, in der die Würde jedes Dialogpartners geachtet werde.

In „Die Geister unterscheiden“ geht es um die gemeinsame Suche nach Lösungen, nach Versöhnung und Zusammenwachsen. In Auseinandersetzung mit rechtspopulistisch gesinnten Menschen sind die Gemeinden dazu angehalten, „Räume des Vertrauens und der Geduld“ (72) anzubieten.

In einem vierten Schritt wird auf die Rolle von Emotionen in Auseinandersetzungen eingegangen. Sachliche Argumente spielen laut Arbeitshilfe bei Menschen mit rechtspopulistischen Einstellungen oft eine geringere Rolle als Gefühle. Diese Gefühle gelte es ernstzunehmen, ohne sie überzubewerten. Ein Klima der Barmherzigkeit und des Vertrauens schaffe die Möglichkeit, umzukehren und sich von schädigenden Emotionen zu befreien.

## Fazit

1. Die Autorinnen und Autoren nehmen eine klare Haltung gegenüber dem Rechtspopulismus ein und zeigen deutlich dessen Unvereinbarkeit mit christlichen Werten und Überzeugungen.
2. Das Dokument bietet eine Definition des schillernden Begriffs „Populismus“ sowie seiner Inhalte und Strategien und erleichtert so die Orientierung.
3. Anhand von Kernthemen werden rechtspopulistische Deutungsmuster und Kommunikationsweisen konkret analysiert und aus christlicher Perspektive widerlegt.
4. Die Pastoralen Anregungen sowie die zahlreichen Praxisbeispiele ermutigen ehrenamtlich und hauptamtlich Engagierte auf wertschätzende Weise zum Handeln und zum Dialog.

Claudia Schwarz



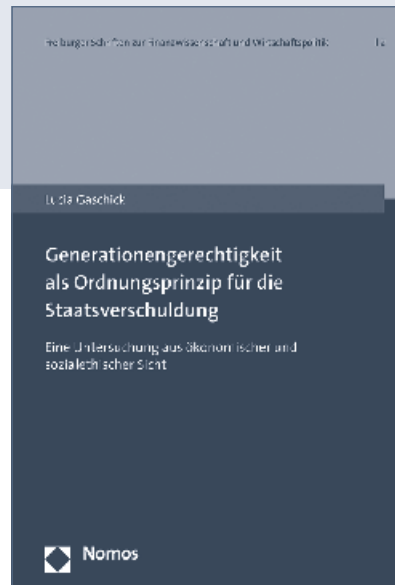


## *Generationengerechtigkeit und Staatsverschuldung*

Gaschick, Lucia: *Generationengerechtigkeit als Ordnungsprinzip für die Staatsverschuldung. Eine Untersuchung aus ökonomischer und sozialetischer Sicht*, Baden-Baden: Nomos 2018, 399 S., ISBN 978-3-8487-5545-5.

Es war schon einmal besser bestellt um den interdisziplinären Austausch zwischen christlicher Sozialethik und Volkswirtschaftslehre. Die Verantwortung dafür liegt durchaus auf beiden Seiten. Seit den 1970er-Jahren hat sich in den Wirtschaftswissenschaften zunehmend das Paradigma einer isolierenden Ökonomik durchgesetzt, die sich weitgehend darauf beschränkt, die inneren Mechanismen des Funktionssystems Wirtschaft zu analysieren und in mathematisch-formalen Modellen abzubilden. Und ebenfalls seit den 1970er-Jahren hat sich der sozialetische Diskurs in der Theologie zunehmend zu der Perspektive Politischer Theologie hin verschoben, der es vor allem um Sozialkritik in der biblisch-prophetischen Tradition geht. Nicht zufällig ist die Zeitschrift, in der diese Rezension erscheint, nach dem Propheten Amos benannt.

Zweifellos haben sowohl die isolierende Ökonomik als auch die Politische Theologie in ihren jeweiligen Fächern sehr wichtige Impulse gesetzt, aber sie haben eben auch dazu beigetragen, den interdisziplinären Dialog zwischen Volkswirten und Theologen weitgehend zum Erliegen zu bringen. Denn wenn der gesellschaftliche und der kulturelle Kontext von Wirtschaft gar nicht mehr im Blickfeld ökonomischer Forschung liegen, dann stellen sich auch keine ethisch-normativen Fragen mehr. Und wenn sich Theologie und Kirche auf eine pauschale Kapitalismuskritik zurückziehen, dann



werden auch auf dieser Seite keine im eigentlichen Sinne wirtschaftsethischen Fragen mehr gestellt und diskutiert.

Insofern stellt Lucia Gaschicks Studie eine bemerkenswerte Ausnahme dar, indem sie das Thema Staatsverschuldung sowohl aus ökonomischer als auch aus sozialetischer Sicht untersucht. Dabei stellt sie – und das ist ihre wirklich innovative Forschungsleistung – diese beiden Perspektiven nicht einfach nebeneinander, sondern verknüpft sie konsequent miteinander. Das heißt, sie bereitet nicht nur die ökonomischen Daten zur Staatsverschuldung auf und diskutiert diese dann unter dem sozialetischen Begriff der Generationengerechtigkeit, sondern ihr Anspruch ist, diese sozialetische Perspektive auch innerhalb des ökonomischen Paradigmas operationalisierbar zu machen, also in einem Modell darzustellen und auf diese Weise Generationengerechtigkeit mit Blick auf unterschiedliche Verschuldungspolitiken messbar zu machen.

Das ist ein ambitioniertes Vorhaben, aber in diesem Fall stimmt der Satz: Wer wagt, gewinnt. Denn die Autorin löst ihren Anspruch auf beeindruckende Weise ein. Sie tut das in vier Schritten bzw. Kapiteln. In dem ersten Kapitel setzt sie sich mit den für ihre Arbeit zentralen Begriffen (Staatsverschuldung, Generationengerechtigkeit, Soziale Marktwirtschaft) auseinander und legt dabei auch die eigenen normativen Voraussetzungen offen. Als Volkswirtin rechnet sie sich zur Freiburger Schule der Ordnungsökonomik, als Theologin versteht sie sich als Ordnungsethikerin in der Tradition etwa eines Joseph Höffner. Das zweite Kapitel befasst sich mit der ökonomischen Problematik der Staatsverschuldung. Auf der Grundlage einer sowohl theoretischen als auch einer empirisch deskriptiven Analyse zeigt die Verfasserin auf, dass die Verschuldungspolitik in Deutschland in der Tat ein intergenerationalles Belastungsgefälle erzeugt. Dieses Ergebnis der ökonomischen Analyse wird im dritten Kapitel sozialetisch aufgegriffen und mit der Diskussion um den Begriff der Generationengerechtigkeit konfrontiert. Ziel ist es, Generationengerechtigkeit als ein sowohl ökonomischen wie auch sozialetischen Ansprüchen genügendes Ordnungsprinzip Sozialer Marktwirtschaft zu begründen und zu entfalten. Dabei geht die Autorin von dem aristotelischen Gerechtigkeitsbegriff aus und versucht, jede der Teilgerechtigkeiten im Hinblick auf die Frage intergenerationaler Gerechtigkeit zu konkretisieren. Die Tauschgerechtigkeit verbindet sie dafür mit dem Pay-as-you-use-Prinzip des Ökonomen Richard Musgrave, für die Verteilungsgerechtigkeit greift sie auf das Differenzprinzip von John Rawls zurück und für die Geset-





zueingerechtigkeit auf das Pareto-Kriterium der Wohlfahrtsökonomik. Aus diesen Elementen entwickelt die Verfasserin das angezielte Ordnungsprinzip der Generationengerechtigkeit, welches in dem vierten und letzten Kapitel in einem ökonomischen Modell aufbereitet wird. Dafür übersetzt sie die drei erarbeiteten Teilaspekte ihres Begriffs intergenerationeller Gerechtigkeit in mathematische Formeln, und auf dieser Grundlage untersucht sie

für sechs verschiedene Szenarien in einer Modellrechnung die Auswirkungen verschiedener Verschuldungspolitiken, unter anderem auch die der vor zehn Jahren eingeführten Schuldenbremse.

Die Autorin stellt klar, dass das von ihr entwickelte Modell „trotz der Eindeutigkeit der Indikatoren keine Anleitung nach ‚Schema F‘ zur Herstellung generationengerechter Verschuldungspolitiken sein soll“ (S. 360). Es gehe – wie bei allen

Ordnungsprinzipien Sozialer Marktwirtschaft – um eine Orientierungshilfe, aber die Herausforderung verantwortungsvoller politischer Abwägungs- und Entscheidungsprozesse bleibe bestehen. Der Welt wäre eine Menge Ärger erspart geblieben, wenn sich alle Ökonomen der Möglichkeiten und Grenzen ihrer Profession im Blick auf Politikberatung immer derart bewusst gewesen wären.

Arnd Küppers, Mönchengladbach

## Die EU als ethisches Projekt im Spiegel ihrer Sicherheitspolitik

Alexander Merkl/Bernhard Koch (Hrsg.), *Die EU als ethisches Projekt im Spiegel ihrer Außen- und Sicherheitspolitik*. Münster: Aschendorff / Baden-Baden: Nomos 2018. 381 Seiten, ISBN 978-3-8487-4861-7 (Studien zur Friedensethik Band 63).

Inzwischen hat sich der Hype der vergangenen Monate um die Europawahl am 26. Mai 2019 gelegt – mit der Bilanz, dass es etwa in Deutschland eine signifikant höhere Wahlbeteiligung als bei der letzten Wahl 2014 gab. Dennoch sollte das Thema Europa nicht mit der Wahl zum europäischen Parlament für längere Zeit erledigt sein. Im Gegenteil: Aus ganz unterschiedlichen Gründen ist es unverzichtbar, den Diskurs zu Europa und zur EU im engeren Sinne aufrechtzuerhalten und auszubauen. In diesen wichtigen interdisziplinären Diskurs ist auch der Sammelband von Alexander Merkl und Bernhard Koch einzuordnen, in dem es in erster Linie darum geht, allgemeine und grundsätzliche ethische Themen und Aspekte hinsichtlich der EU und sodann insbesondere mit Blick auf das, was allgemein als Außen- und Sicherheitspolitik der EU bezeichnet wird, erkundend und diskursiv ins Spiel zu bringen.

Der Band gliedert sich in zwei Schwerpunktbereiche, die als „Sinnblöcke“ ausgewiesen werden. Im „Sinnblock I“ geht es um Grundlagenreflexionen, die aus unterschiedlichen Perspektiven der Frage nachgehen, inwiefern sich die EU als



ethisches Projekt verstehen und deuten lässt. Im „Sinnblock II“ steht die europäische Außen- und Sicherheitspolitik und insbesondere die im Jahr 2016 etablierte offizielle „Globale Strategie“ der EU im Fokus der Aufmerksamkeit.

Zunächst also zum „Sinnblock I“: Wer über die Europäische Union nachdenkt, wird nicht umhinkommen diese als Friedens und Versöhnungsprojekt auszuzeichnen. Dieser Aufgabe kommen insbesondere die Beiträge von *Herbert Schlägel* und *Michael Geller* nach. Mit Blick auf die Europäische Union und Europa insgesamt ist immer wieder die Rede von der europäischen Wertegemeinschaft. Der Frage, inwiefern sich

diese Begrifflichkeit als ethisch-normative Grundlage der Europäischen Union eignet oder nicht, geht Christof Mandry nach, der bekanntermaßen für die Auseinandersetzung mit dieser Frage die erste Adresse schlechthin ist. Aufgrund ihrer langjährigen Tätigkeit in der *European Group on Ethics in Science and New Technologies* (EGE) ist es naheliegend, dass Hille Haker sich mit Fragen der Bioethik aus einer europäischen Werteperspektive befasst. Dass auch die katholische Kirche etwas zu Europa und der Europäischen Union zu sagen hat, wird in den Beiträgen von Kerstin Schlögl-Flierl und Michael Kuhn/Friederike Ladenburger deutlich: Zum einen wird nach den Impulsen der Päpste Johannes Paul II., Benedikt XVI. und Franziskus zur europäischen Thematik gefragt, zum andern werden Einblicke in die Arbeit der *Commission of the Bishops' Conferences of the European Community* (COMECE) gegeben.

Der „Sinnblock II“ hat einen besonderen Fokus auf die sogenannte „Globale Strategie“ der Europäischen Union, die 2016 eingeführt wurde, sowie auf aktuelle außen- und sicherheitspolitische Herausforderungen der EU. Die Beiträge von Annegret Bendiek sowie von Ulrich Franke/Ulrich Roos führen – zumindest teilweise – grundlegend in die Thematik der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik sowie in die Globale Strategie ein.

Darüber hinaus zeichnet sich dieser zweite Hauptteil des Bandes insbesondere



durch – im weitesten Sinne friedensethische – Überlegungen und Beiträge aus. Hier sind vor allem jene Aufsätze hervorzuheben, die Sicherheit als Leitbegriff der Europäischen Union befragen (Regina Ammicht Quinn), die dem „Mode-Begriff“ der Resilienz im Kontext der Globalen Strategie analytisch und ethisch nachgehen (Jochen Sautermeister), die die ethischen Wegmarken einer Flucht- und Migrationspolitik erkunden (Marianne Heimbach-Steins), die die Frage nach Abrüstung, Atomwaffen und nuklearer Abschreckung kritisch bedenken (Thomas Hoppe) oder auch den Klimawandel als Herausforderung im europäischen Kontext thematisieren (Andreas Lienkamp).

Keine Frage: Der Band besticht durch seine thematische Vielseitigkeit und die damit verbundenen, ganz unterschiedlichen Erfahrungs- und Reflexionskontexte und wissenschaftlichen Zugänge sowie die Vielzahl an ethischen Erkundungen und Perspektiven, die sich für den Europa-Diskurs insgesamt ergeben. Man wird nicht umhinkommen, zu konstatieren, dass die Themenfelder Frieden und Versöhnung, Wertegemeinschaft oder auch kirchliche Verkündigung etablierte und gewissermaßen klassische Themen der (sozial)ethischen Reflexion auf Europa sind und in dieser Hinsicht Vertrautes und Bekanntes zum Inhalt haben. Zum anderen werden aber mit den Thematisierungen von Sicherheit, Resilienz, Atom-

waffen oder Klimawandel zentrale Herausforderungen in den Blick kommen, bei denen es um wesentliche Zukunftsfragen der europäischen Gesellschaften und Europa insgesamt geht. Hier wird gewissermaßen das zukunftsrelevante Diskursfeld prospektiv abgesteckt.

„Die EU als ethische Projekt im Spiegel ihrer Außen- und Sicherheitspolitik“ ist somit ein unverzichtbarer Beitrag zum ethischen Diskurs um die Europäische Union sowie um deren Globale Strategie. Der Band gibt einen guten Überblick zu den Themen, die sich aus ethischer, genauerhin theologisch-ethischer und sozialetischer Perspektive aufgreifen und reflektieren lassen. Die großen Schlüsselbegriffe sind hier Frieden, Versöhnung, Wertegemeinschaft, Sicherheit, Resilienz, Migration, Terrorismus und Klimawandel. Wer sich zu diesen Themen aus europäischer Perspektive mit ethischem Interesse informieren und orientieren möchte, wird gerne auf die entsprechenden Beiträge in diesem (geradezu wörtlich zu nehmenden) Sammelband zurückgreifen.

Zwei kritische Anmerkungen seien dennoch gestattet: Irritierend und nicht schlüssig (ja eigentlich unsinnig) ist die Überschrift der beiden Hauptteile mit „Sinnblock I & II“ und sodann die nicht einheitliche formale Ausgestaltung der Beiträge – konkret: Nur einmal findet sich eine willkommene und hilfreiche Zusam-

menfassung, die dem Beitrag vorangestellt ist; sodann ist die Gliederungskultur der Beiträge etwas uneinheitlich, insofern in dem einen Beitrag mit Zifferngliederung gearbeitet wird, in einem anderen Beitrag nur Zwischenüberschriften erscheinen.

Da der sozialetische Diskurs nicht gerade von einer Reichhaltigkeit bezüglich der Auseinandersetzung mit Europa und europäischen Themen gesegnet ist, ist zu hoffen, dass mit dem von Merkl und Koch herausgegebenen Band nun endlich ein Durchbruch zu einem fortwährenden Diskurs gelungen ist. Eine ganze Reihe der im Band behandelten Themen ist, wie bereits zuvor angedeutet, höchst zukunftsrelevant und lädt infolgedessen zu weiterem Diskurs und vertiefter Forschung ein. Es wäre zu wünschen, dass die thematischen Bälle, die nun bildlich gesprochen in die Luft geworfen sind, weiter im Spiel bleiben und sich vor allem auch im Bereich der sozialetischen Nachwuchswissenschaftlerinnen und Nachwuchswissenschaftler Forschungsinteressen an diesen europäischen Themen entzünden können. Zu wünschen ist selbstverständlich auch, dass die in der Sozialethik und Moraltheologie bzw. Theologischen Ethik Lehrenden auf diesen Band und seine Texte in ihren einschlägigen Lehrveranstaltungen zurückgreifen.

*Johannes Frühbauer, Heidelberg*



## Schöpfungsethik zwischen Wunsch und Wirklichkeit

Lederhilger, Severin (Hg.): *Gärten in der Wüste. Schöpfungsethik zwischen Wunsch und Wirklichkeit*, Regensburg Pustet 2018, 208 S., ISBN 978-3-7917-7211-0.

Der vorliegende, von Prof. Dr. Dr. Severin Lederhilger OPraem herausgegebene Sammelband veröffentlicht die Vorträge der 19. Ökumenischen Sommerakademie, die vom 12. bis 14. Juli 2017 in Kremsmünster stattfand und sich mit der Thematik „Schöpfungsethik zwischen

Wunsch und Wirklichkeit“ beschäftigt. Enthalten ist auch eine Predigt des Linzer Bischofs Dr. Manfred Scheuer. Die drei Autorinnen und zehn Autoren der in diesem Sammelband vorliegenden Aufsätze beschäftigen sich aus verschiedenen weltanschaulichen, fachwissenschaftlichen und theologischen Perspektiven mit der Thematik; so finden sich nicht nur Beiträge aus dezidiert katholisch-theologischer Sicht, sondern es kommen neben Vertretern und Vertreterinnen der Volkswirtschaftslehre, des Ingenieurwesens

und der Meteorologie auch orthodoxe und protestantische Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen sowie eine Islamwissenschaftlerin zu Wort.

Neben dem gemeinsamen Bezug auf ökologische Fragen und auf die Schöpfungsethik bilden für viele Autorinnen und Autoren die 2015 erschienene Enzyklika „Laudato Si“ von Papst Franziskus sowie die 17 Sustainable Development Goals, welche die Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen umfassen, eine Referenzgröße. So beschäf-

tigt sich beispielsweise der Heidelberger Volkswirt und Beauftragte der EKD für Umweltfragen Hans Diefenbacher in seinem Beitrag „Die Verantwortung der Christen für Natur und Umwelt“ mit der Ökologie als Wesensmerkmal christlicher Verantwortung. Dabei stellt er die Frage nach ethischen Kriterien im Umgang mit den natürlichen Lebensgrundlagen, da die Umwelt im christlichen Verständnis als Schöpfung Gottes nicht beliebig zur Verfügung steht. Der sich insgesamt stark mit dem Engagement der Kirchen auseinandersetzende Beitrag legt zudem einen Schwerpunkt auf die Frage der Verhältnisbestimmung zwischen Gerechtigkeit und Umwelterstörung bzw. Nachhaltigkeit; dies ist nach Diefenbacher nicht nur rückblickend zu erheben, sondern durchaus relevant für die Gegenwart und die Zukunft, da die Schöpfung als *creatio continua* weiterwirkt.

Während sich die emeritierte Meteorologieprofessorin Prof. Dr. Helga Kromp-Kolb in ihrem Aufsatz „Klimawandel – eine Glaubensfrage?“ mit der Klimagerechtigkeit und der daraus resultierenden Verantwortung für den Menschen und die gesamte Schöpfung als ethische Frage beschäftigt, bezieht sich Prof. Dr. Michael Rosenberger in „Wenn ich wüsste, dass morgen die Welt untergeht ... – Christliche Schöpfungsspiritualität zwischen Angst und Hoffnung“ explizit auf die Enzyklika „Laudato Si“ von Papst Franziskus. Hiervon ausgehend zeigt er auf, dass das maximale Engagement für den Umweltschutz als Ausdruck des Gottvertrauens zu verstehen ist. Auf der Basis der Unterscheidung der Geister sind Handlungsansätze und -möglichkeiten angesichts der drohenden Katastrophen zu entwickeln.

Der Beitrag der Islamwissenschaftlerin und Religionspädagogin Dr. Ursula Fatima Kowanda-Yassin „Gottesdienst und Aktionismus. Die grüne Seite des Islam“ stellt von einem islamischen Menschenbild her sechs umweltethische Grundsätze vor: die Einheit der Schöpfung, den Menschen als mit der Natur harmonisierendes Wesen, die Sachwalterschaft des Menschen, die Erde als ein anvertrau-



tes Gut, die Dienerschaft des Menschen und die Bewahrung des Gleichgewichts der Schöpfung. Aus diesen heraus lassen sich nach Kowanda-Yassin umweltethische Prinzipien mit Relevanz für Ökologie und Nachhaltigkeit ableiten; letztere sind das Vermeiden von Übertreibungen, das Einhalten der Gesetze, die Demut gegenüber dem Schöpfer und seinen Geschöpfen, das Bewahren der Natur, die Sparsamkeit, die Sauberkeit sowie die Barmherzigkeit mit allen Geschöpfen. Der serbische orthodoxe Theologe und Bischof Andrej Ćilendžić stellt in „Schöpfungsethik – ein gemeinsamer Lernweg. Der Beitrag der orthodoxen Theologie zur ökologischen Verantwortung“ Überlegungen zu Solidarität und Diakonie in den Mittelpunkt. So steht für ihn im Zentrum einer Schöpfungsethik eine anthropologische Basis, die bei allen Umweltproblemen auszumachen ist. Daher muss die Haltung des Menschen gegenüber der Natur angefragt, überdacht und neu in Wort und Bild gebracht werden.


Der Agraringenieur Heinz Hödl, langjährig in kirchlichen Entwicklungsorganisationen leitend tätig, geht in seinem Aufsatz „Erfahrungen ökologischer Aufbrüche. Ökologische Aufbrüche, Engagements, Ermutigungen und Enttäuschungen“ vom Klimawandel als dem schwierigsten Problem der Menschheits-

geschichte aus und fordert auf Grundlage von *Laudato Si'* eine ökologische Umkehr, die eine Hinwendung zu globaler Solidarität, den Schutz der Schöpfung, eine gerechte, weltweite Steuerpolitik sowie nachhaltige Wirtschaft beinhaltet. Um einen solchen notwendigen und geforderten Wandel und damit auch die Eindämmung der Folgen des Klimawandels, die er z. B. in Flucht und Migration ausmacht, herbeizuführen, sind für ihn eine gerechte Verteilung und begrenzte Nutzung weltweiter Ressourcen, demokratische Regierungsstrukturen sowie eine Ausrichtung auf Gemeinwohl und Solidarität unabdingbar.

Blickt man insgesamt auf den ein breites Spektrum an vielfältigen Perspektiven abdeckenden Sammelband, so liegen dessen Stärken in der interdisziplinären, interkonfessionellen und auch interreligiösen Betrachtung der Themen Schöpfung, Schöpfungsethik sowie Klimawandel. Die Leser\*innen erhalten einen breiten Einblick in Herangehensweisen, Herausforderungen und Lösungsansätze für die entsprechenden Fragestellungen – eine Einladung, sich intensiver und umfassender mit den vielfältigen Aspekten der Schöpfungsethik zu befassen. Kritisch bleibt anzumerken, dass Sichtweisen der jüdischen Theologie fehlen, die das Bild komplettiert hätten. Außerdem ist bedauerlich, dass die vorgebrachten Lösungsansätze, die vorgestellten Initiativen und die benannten Desiderate sich oftmals ausschließlich auf die Situation in Österreich beziehen; eine Ausweitung auf den gesamten deutschsprachigen Raum wäre wünschenswert gewesen.

*Regina Meyer, Eichstätt*



 *Archive und Demokratie*

*Helge Kleifeld: Archive und Demokratie. Demokratische Defizite der öffentlichen Archive im politischen System der Bundesrepublik Deutschland, Essen: akadpress 2018, 301 S., ISBN 978-3-939413-55-4.*

Archive sammeln, ordnen sowie erschließen Informationen und machen diese nutzbar, sie erfüllen Dienstleistungsaufgaben gegenüber Verwaltung, Wissenschaftlern und Bürgern und sie betreiben selbst Forschungs- und Bildungsarbeit. Ins breitere Blickfeld der Öffentlichkeit treten sie oft erst dann, wenn Vorwürfe der Aktenvernichtung die Runde machen oder sich verschiedene Institutionen um politisch brisante Nachlässe streiten. Der vorliegende Band verweist u. a. auf die Beispiele der Aktenvernichtung im Bundeskanzleramt beim Regierungswechsel 1998 oder auf das Gerangel um den Nachlass Helmut Kohls zwischen dessen Erben, der Konrad-Adenauer-Stiftung und dem Bundesarchiv.

Die jüngere Geschichte der Demokratie in Deutschland zeigt, wie das politische System unter einen „Partizipationsdruck“ geraten ist. Dieser hat unter anderem im Informationsfreiheitsgesetz von 2005 Ausdruck gefunden; dieses regelt den Rechtsanspruch auf Zugang zu amtlichen Informationen von Bundesbehörden. Die Archive in Trägerschaft des Bundes und der Länder haben mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten, so Helge Kleifeld in seiner politikwissenschaftlichen Dissertation, mit der er 2018 an der Universität Marburg promoviert wurde.

Demokratiedefizite resultierten nicht allein aus den archivarischen Zugangsregeln, insbesondere den allgemeinen Schutzfristen. Der Verfasser, der als Stadtarchivar in Mönchengladbach tätig ist, macht darüber hinaus auch ein strukturelles Problem aus. Innerhalb der deutschen Verwaltungsstruktur sind Archive Teil der unmittelbaren Staatsverwaltung innerhalb der Exekutive – mit gravierenden Folgen: Ihre rechtliche Unselbständigkeit erzeuge eine politische, rechtliche



und wirtschaftliche Abhängigkeit vom jeweiligen Verwaltungsträger. Zwar seien diese, z. B. Ministerien, verpflichtet, ihre Aktenbestände den Archiven anzubieten, doch könnten letztere bei Zuwiderhandlung diesen Anspruch auf dem Rechtsweg kaum durchsetzen – etwa weil die Ministerien zugleich Verwaltungsträger der Archive seien. Auch die Stasiunterlagenbehörde sei keine eigene Rechtspersonlichkeit und unterliege der Rechtsaufsicht durch die Bundesregierung. Eine paradoxe Situation ergebe sich auch im Fall der retrospektiven Kontrollfunktion, die Archive erfüllen sollten: Es „entsteht eine Art ‚Selbstkontrolle‘ der Exekutive [...]“ (S. 215).

Kleifelds Überlegungen basieren auf einer empirischen Studie, bei der die Mitglieder des Bundestagsausschusses für Kultur und Medien sowie zentrale Archive auf Bundesebene und in den Ländern befragt wurden. Auf diese Weise sollte geklärt werden, inwieweit die Vertreter der Legislative sowie die Archivinstitutionen als „die Gesetzesausführer auf operativer Ebene“ die demokratietheoretisch aufgewiesenen Probleme auch tatsächlich als solche wahrnehmen. Partizipations- und Kontrolldefizite würden durchaus wahrgenommen, so der Verfas-

ser in seinem Fazit. Zugleich gibt er sich aber pessimistisch, was künftige Veränderungen angeht: Die Exekutive werde aufgrund des zu erwartenden Macht- und Kontrollverlusts schwerlich Veränderungen herbeiführen. In der Legislative gebe es bisher nur wenige Experten innerhalb der Fraktionen, die sich der Tragweite des Themas und des normativen Demokratiedefizits im Archivwesen bewusst seien.

Gerade an dieser Stelle zeigt sich der Wert der vorliegenden, gut lesbaren Arbeit, die damit auch sozial- und politikethisch interessant ist: Erstmals werden die Aufgaben, welche Archive im freiheitlich-demokratischen Rechts- und Verfassungsstaat erfüllen, einer politikwissenschaftlichen und demokratietheoretischen Beurteilung unterzogen. Das Thema ist allerdings alles andere als randständig. Angesichts veränderter Partizipationsansprüche – sowohl was ein inklusives Recht auf Information als auch ein datenschutzbezogenes Recht auf Vergessenwerden betrifft – sind die Ergebnisse durchaus brisant, wie der Verfasser selber andeutet, wenn er der eigenen Zunft eine „indifferente und zudem latent forschungsfeindliche Haltung“ (S. 217) attestiert. Die mangelnde Bereitschaft der Archive, ihre Aufgaben in der Demokratie selbstkritisch zu reflektieren, „kann als durchaus politisch gedeutet werden“ (ebd.).

Lösungsvorschläge liefert die Studie nicht mehr, aber Kleifeld deutet an, in welche Richtung weiter gedacht und geforscht werden sollte: In der modernen Demokratie seien Archive nicht mehr Hüter von Ansprüchen der Herrscher, sondern Orte „der Informationssicherung und Transparenz von staatlichem Handeln für den Souverän, den Bürger“ (S. 2). Als solche bräuchten die Archive aber notwendige Unabhängigkeit und eine eigene Rechtsfähigkeit. Vorbilder wären etwa die Datenschutzbeauftragten, öffentlich-rechtliche Sendeanstalten, Rechnungshöfe oder die Bundesbank.

*Axel Bernd Kunze, Waiblingen (Rems)*





Ansgar Hense / Markus Schulten (Hg.)  
**Für immer geheiligt?**  
Konversion kirchlicher Gebäude  
und Liegenschaften  
166 Seiten,  
kart. 24,80 EUR  
ISBN 978-3-402-24625-2



Die christlichen Kirchen verlieren fortwährend Mitglieder. Das verfügbare haupt- und ehrenamtliche pastorale Personal wird zunehmend älter, es fehlt an Nachwuchs. Nach aktuellen Prognosen ist ein signifikanter Einbruch der Kirchensteuereinnahmen nur noch eine Frage der Zeit. Verbunden mit dem Phänomen eines nachlassenden, in einigen Regionen Deutschlands nahezu völlig ausbleibenden Gottesdienstbesuchs, stellen sich erhebliche Anfragen an die Zukunft von Kirchengebäuden und weiteren kirchlichen Liegenschaften. Nicht selten wird die Freude über die kulturhistorische und spirituelle Bedeutung einer Kirche getrübt über die steigenden Unterhaltskosten. Die katholischen (Erz-)Diözesen sind ebenso wie die evangelischen Landeskirchen mit der heiklen Frage konfrontiert, ab wann sich der Unterhalt einer Kirche pastoral und wirtschaftlich „nicht mehr lohnt“. Dabei verkennen die christlichen Kirchen nicht, dass kirchlichen Gebäuden eine besondere Sakralität innewohnt, die durch das tatsächliche Nutzungsverhalten der Christgläubigen nicht gemindert wird. Doch wie lange muss eine Kirche offen gehalten werden? Kann sie – wenn ja, unter welchen Voraussetzungen – entweiht werden? Gibt es Beschränkungen hinsichtlich einer neuen Nutzung? Dürfen Kirchen ohne weiteres verkauft werden? Mit diesen und anderen Fragen hat sich eine Studienwoche des Instituts für Staatskirchenrecht der Diözesen Deutschlands vom 24.-26. April 2017 befasst. Dieser Tagungsband dokumentiert die Fachbeiträge und die wesentlichen Ergebnisse.

 **Aschendorff**  
Verlag



### **Christian Holz-Rau: The Consequences of the Paris Climate Agreement for German Transport Policy**

With the Paris Climate Agreement and the EU goals for climate protection, Germany has committed itself to a substantial reduction of climate-relevant emissions. In contrast with the other sectors CO<sub>2</sub>-emissions in the transport sector are not falling, the reduction of minus 40 to 42 per cent for the year 2030 seems hardly obtainable. Although the essential approaches towards a reduction of CO<sub>2</sub>-emissions in transport are a federal issue, the government remains passive and even prevents more effective interventions by the EU. Instead, the federal government delegates responsibility to the councils, who in turn can accomplish only little. Without more determined action by the federal authorities the CO<sub>2</sub>-emission in transport will in 2030 still be on today's level.

### **Nils Stockmann, Antonia Graf: Tomorrow's Sustainable Urban Mobility between Reproduction and Deconstruction of Norms**

This contribution shows how perceptions and processes towards a future-orientated urban mobility are determined by social and cultural norms which impede sustainable change and cause 'lock-ins' within mobility systems. At the same time, new and global environmental and climate norms challenge this status quo. They lay open conflicts of justice as well as windows of opportunity for transition processes as shown using the example of Barcelona's Superblocks.

### **Joachim Wiemeyer: The Ethics of Mobility**

Because of its pivotal importance for individual as well as social life, transport requires social-ethical contemplation. There is an area of conflict as regards criteria of fairness, inter-generational fairness here deserving priority. Such fair-

ness criteria are also in conflict with other social objectives, such as global economic competitiveness. Individual-ethical deliberations on a responsible traffic behaviour complete this paper.

### **Andreas Knie, Mobility: Social Participation in the Context of Climate Change**

For some years now transport has been back on the political agenda. There is even a discussion about a "transport change". More and more the awareness increases that with over 47 million cars the limits of resilience have been reached. But what are the alternatives beyond the private car? While for many years the rule was that social advancement was equivalent with the availability of increasingly larger and more powerful cars, this has changed over the last year: in urban milieus the number of cars recedes, while in suburban areas with lower household incomes that number increases. For low-income employees the car has become a vehicle for survival and thus provokes questions of fairness in climate politics. Questions of compatibility of social and spacial mobility with the necessity for sustainability come to the fore.

### **Interview with Udo Becker, „Because you can't Turn the Wheel back, We must Keep Spinning it Faster.“**

Over the past decades, there was a change among transport planning professors away from the dominance of building new roads for automobiles towards an approach that prioritizes soft mobility and combines a growing mobility with as little traffic as possible. Climate change measures have to be introduced and the external costs of noise and exhausts have to be internationalized. Thus, transparent-cost prices develop, which guide corporations to more efficiency and consumers to different behaviour. Today, mostly the socially weak groups suffer from transport problems

that they have not created; softer forms of mobility would therefore not discriminate against poorer groups but would benefit them. To avoid disadvantages for the rural areas, new structures have to be created there, which offer a car-reduced mobility to the people.



### **Christian Holz-Rau : Les conséquences de l'Accord de Paris sur le Climat pour la politique des transports de l'Allemagne**

Avec l'accord de Paris sur le climat et les objectifs de l'UE en matière de protection du climat, l'Allemagne s'est également engagée à réduire sensiblement les émissions ayant un effet sur le climat. Toutefois, contrairement aux autres secteurs, les émissions de CO<sub>2</sub> provenant des transports ne diminuent pas ; l'objectif de réduction de 40 à 42 % de moins pour l'année 2030 est difficilement réalisable. Bien que les principales approches visant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> provenant des transports se situent au niveau fédéral, le gouvernement fédéral reste largement inactif, voire empêche des interventions plus efficaces de la part de l'UE. Au lieu de cela, par le biais de programmes d'aide, il délègue la responsabilité aux communes qui, dans ce domaine, ne peuvent guère faire grand-chose. Sans une action beaucoup plus déterminée de la part du gouvernement fédéral, les émissions CO<sub>2</sub> provenant des transports se situeront en 2030 à peu près au même niveau qu'aujourd'hui.

### **Nils Stockmann, Antonia Graf : La mobilité urbaine durable de demain entre reproduction et déconstruction de norms**

Cette contribution indique comment les idées et les processus sur la voie de la mobilité dans la ville du futur sont façonnés par des normes sociales et culturelles qui entravent le changement durable et conduisent à des « Lock-Ins » dans le système de mobilité. En même temps, toutefois, de nouvelles normes mondiales en matière d'environnement et de climat remettent en question ce statu quo. Elles révèlent à la fois des conflits de justice et des structures d'opportunité pour les processus de transformation, comme le montre l'exemple concluante des Superblocks en Barcelone.

### **Joachim Wiemeyer : L'éthique de la mobilité**

En raison de leur importance majeure pour la vie tant individuelle que sociale, les transports exigent une réflexion d'éthique sociale. Entre les différentes critères de justice en question, il existe tout un champ de tension. La priorité revient à la justice intergénérationnelle. Les critères de justice entrent également en conflit avec d'autres objectifs sociaux tels que la compétitivité économique au niveau mondial. Des considérations d'éthique individuelle concernant le comportement responsable des usagers de la route complètent la contribution.

### **Andreas Knie, Mobilité : participation sociale sous le signe du changement climatique**

Depuis quelques années, les transports sont de nouveau à l'ordre du jour de la politique. Il est même question d'un tournant en matière de transports. On se rend de plus en plus compte qu'avec plus de 47 millions de voitures particulières immatriculées, les limites de la « chargeabilité » sont atteintes. Mais quels sont les alternatives au-delà de la voiture particulière ? Alors que, pendant de nombreuses années, la formule était que la réussite sociale était étroitement liée à la disponibilité de véhicules toujours plus grands et performants, les choses ont changé ces dernières années : dans les milieux urbains, le nombre de véhicules diminue, tandis que dans les zones périurbaines à faible revenu de ménage, le nombre de voitures est en hausse. Pour les personnes à faible revenu, la voiture est en train de devenir un véhicule de survie, ce qui soulève de nouvelles questions sur la justice dans la politique climatique. Les questions concernant la compatibilité de la mobilité sociale et spatiale avec les exigences de la durabilité passent au premier plan.

### **Interview de Udo Becker : « Comme on ne peut pas faire marche arrière, il faut continuer à accélérer. »**

Au cours des décennies passées, de nombreux professeurs qui s'occupaient de la planification de la circulation sont passés de la prédominance de la construction routière en faveur de l'automobile à une approche qui privilégie une mobilité douce et combine le plus de mobilité pour tous avec le moins de circulation possible. Des mesures de protection du climat doivent être engagées et les coûts externes liés au bruit et aux émissions de gaz d'échappement doivent être internationalisés. Il en résultera des prix plus vrais sur les coûts qui encourageront les sociétés à être plus efficaces et les consommateurs à se comporter différemment. Actuellement, les groupes socialement vulnérables souffrent en particulier des problèmes de circulation qu'ils n'ont pas causés. Des formes de mobilité plus souple ne désavantageraient pas les groupes sociaux les plus pauvres, mais leur seraient bénéfiques. Afin d'éviter des désavantages pour les zones rurales, il faudrait, là aussi, créer de nouvelles structures, qui permettraient aux gens de réduire le recours à la voiture.



## SCHWERPUNKTTHEMEN DER BISHER ERSCHIENENEN HEFTE

4/2006	Markt für Werte (vergriffen)	3/2013	Geschlechtergerechtigkeit
1/2007	Lohnt die Arbeit?	4/2013	Altern und Pflege
2/2007	Familie – Wachstumsmittel der Gesellschaft?	1/2014	Ressourcenkonflikte
3/2007	Zuwanderung und Integration	2/2014	Solidarität in Europa
4/2007	Internationale Finanzmärkte (vergriffen)	3/2014	Die Würde der Tiere ist antastbar
1/2008	Klima im Wandel	4/2014	Freihandel
2/2008	Armut / Prekariat	1/2015	Transnationale Steuerung
3/2008	Gerüstet für den Frieden?	2/2015	Kirche und Geld
4/2008	Unternehmensethik	3/2015	Ethik in der Stadt
1/2009	Wie sozial ist Europa?	4/2015	Laudato si'
2/2009	Hauptsache gesund?	1/2016	Soziale Ungleichheit
3/2009	Caritas in veritate	2/2016	Korruption und Compliance
4/2009	Wende ohne Ende?	3/2016	Inklusion und Behinderung
1/2010	Gerechte Energiepolitik	4/2016	Umstrittener Pluralismus
2/2010	Steuern erklären	1/2017	Was darf Leben kosten?
3/2010	Neue Generation Internet – grenzenlos frei?	2/2017	Europa und Afrika – Partnerschaft auf Augenhöhe?
4/2010	Agrarpolitik und Welternährung	3/2017	Ökumenische Sozialethik
1/2011	Zivilgesellschaft	4/2017	Konsumethik
2/2011	LebensWert Arbeit	1/2018	Digitalisierung gestalten
3/2011	Wohlstand ohne Wachstum?	2/2018	Terrorismus und Terrorismusbekämpfung
4/2011	Soziale Marktwirtschaft für Europa?	3/2018	Wohnen
1/2012	Religionspolitik	4/2018	Steuergerechtigkeit
2/2012	Was dem Frieden dient	1/2019	Politik der Transformation – Transformation der Politik
3/2012	Finanzmärkte und Staatsschulden	2/2019	Demokratie neu stärken
4/2012	Stark gegen Rechts	3/2019	Ethik der Mobilität
1/2013	Bevölkerungswachstum		
2/2013	Menschenrechte interreligiös		



## VORSCHAU

### Heft 4/2019

Schwerpunktthema: Nationalstaat und nationale Identitäten

### Heft 1/2020

Schwerpunktthema: Sozialethische Ansprüche an die Kirchenreform

### Heft 2/2020

Schwerpunktthema: Gesellschaftliche Aspekte der Pflege