



PERSPEKTIEFE 63

WIRTSCHAFT & FINANZPOLITIK

ARBEIT & SOZIALES

STADT- & LANDENTWICKLUNG

UMWELT & DIGITALE WELT

JUGENDPOLITISCHE BILDUNG

Mobilität: Herausforderung für Gegenwart und Zukunft

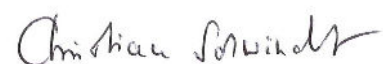
Lasst euch bewegen ...!

Mobilität beschreibt die Bewegung von Menschen und Dingen in Räumen. Auch wenn der Begriff der Militärsprache des 18. Jahrhunderts entstammt („mobile“ im Sinne von „einsatzbereit“), wird Mobilität heute meist als physische, psychische oder soziale „Beweglichkeit“ definiert. Mit solch einer Beweglichkeit ist ja eigentlich etwas Positives verbunden. Von Gelenkigkeit, einer raschen Auffassungsgabe ist dann ebenso die Rede, wie von der Fähigkeit, sich gut und schnell auf andere Personen einzustellen.

Im verkehrstechnischen Kontext ist sie heute ein Problem! Denn der Verkehr, egal ob auf der Straße, in der Luft oder im Wasser, ist nicht nur sinnvoll und nützlich, sondern auch schädlich, da er neben klimaschädlichem CO₂ auch eine Viel-

zahl anderer Substanzen freisetzt (z. B. Ruß, Feinstaub, Schwefeldioxid, Stickoxide und Kohlenwasserstoffe). Vor dem Hintergrund des menschengemachten Klimawandels sind daher kluge Ideen gefragt, die zu mehr Klimaschutz und Nachhaltigkeit im Verkehr führen, ohne dass Regionen abgehängt oder Menschen frustriert werden. Das gilt auch für die EKH. Denn als Flächenkirche ist sie eine sehr mobile Kirche! Grund genug also dem Thema Mobilität in einer perspektiefreie nachzugehen.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre,
Ihr







HINTERGRUND

Verkehrs- und Mobilitätswende im Kontext deutscher Verkehrsentwicklung

von Prof. em. Dr. Heiner Monheim

1. Verkehrsentwicklung im Autozeitalter

Bis in die 1950er-Jahre dominierten in Deutschland die öffentlichen Verkehrsmittel Bus und Bahn sowie Fuß- und Fahrradverkehr. Das Auto spielte eine untergeordnete Rolle. Der ländliche Raum war gut an den Bahnverkehr und das Post- und Bahnbusnetz angebunden. Der Güterverkehr nutzte überwiegend die Bahn. Große Betriebe hatten eigene Gleisanschlüsse. Überall war noch eine gute, wohnungsnaher Versorgung vorhanden, und sei es im „Tante-Emma-Laden“. Entsprechend gering war das Aufkommen an Kfz-Verkehr.

Aber Ende der 1950er-Jahre veränderte sich die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung grundlegend. Die Trümmer waren weggeräumt. Der Neubau folgte neuen Maßstäben des US-amerikanischen Vorbildes. Enge, verwinkelte Straßen waren tabu. Breite Straßen wurden gebaut, wofür oft genug Häuser abgerissen wurden. Im Wohnungsbau ließ man breite Abstände zwischen den Häusern. Das Leitbild der autogerechten Stadt setzte sich durch.

AUTOR

Prof. em. Dr. Heiner Monheim arbeitete 15 Jahre in der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung des Bundesbauministeriums in Bonn, 10 Jahre im Landesverkehrs- und Städtebauministerium NRW in Düsseldorf und 16 Jahre als Prof. für Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier. Seine Arbeitsschwerpunkte sind Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Verkehrsberuhigung, strategische Fragen der Verkehrswende und die Funktionsweise politischer Entscheidungssysteme im Verkehr.

Bus und Bahn wurden aus immer mehr ländlichen Regionen abgezogen. Der Bund investierte vor allem in Fernstraßen. Die Bahn bekam weit weniger Geld und dieses Geld wurde zunehmend monopolisiert für Neu- und Ausbauprojekte der Fernbahn.

Am Stadtrand und im suburbanen Umland konnten sich die Verkehrsplaner „austoben“ für eine maximale private und betriebliche Motorisierung. Auf den vielen freien Flächen wurden entdichtete, zersiedelte Bau- und Verkehrsstrukturen etabliert, mit großen Parkraumangeboten. Allenthalben entstanden großflächige Verbrauchermärkte, Baumärkte und Gartencenter. Die täglich zurückgelegten Entfernungen nahmen schnell zu, ebenso die Staus. Die Folge massenhaften Autoverkehrs waren hohe CO₂-Emissionen mit immer mehr Wetterextremen mit Hitzeperioden, Überflutungen und Sturmereignissen.

Im öffentlichen Verkehr gab es einen komplizierten Tarifiedschungel. Es fehlte ein landesweites Taktsystem. Erst das Deutschlandticket für 49 Euro hat das abschreckende Tarifchaos beendet. Dabei wurde aber auch schmerzhaft klar, wie stark die ländlichen Regionen vom öffentlichen Verkehr vernachlässigt wurden. Der ländliche Busverkehr beschränkt sich weitgehend auf den Schülerverkehr.

2. Mobilität zwischen Zwang, Onlinehandel, Homeoffice und autonomen Fahren

Der Ersatz der wohnungsnahen Versorgung durch suburbane Angebote mit Großparkplatz auf der „grünen Wiese“ führt zu neuen Mobilitätswängen. Ebenso die wachsende Konzentration der Betriebe auf die großen Zentren. Eine weitere Zunahme der Mobilitätswänge ergab sich durch die zunehmende Zentralisierung öffentlicher Versorgungsangebote im Kultur-, Sozial-, Bildungs- und Gesundheitsbereich. Und schließlich haben auch die zunehmenden Wohnungsmarktengepässe mit stark steigenden Mietpreisen zu einer Zunahme der peripheren Wohnungsnachfrage und damit zu immer weiteren Wegen der Betroffenen geführt.

Hinzu kam auch eine starke Zunahme entfernungsintensiver Lebensstile im Freizeit- und Urlaubsverhalten. Der Flugverkehr nahm rasant zu, die Flughäfen wurden massiv ausgebaut, die Billigflieger verstärkten diesen Trend. Der Tourismus wurde so zum größten Verkehrserzeuger überhaupt. Und auch der stark zunehmende Wochenend-, Feiertags- und Ferienreiseverkehr führte zur Zunahme der Staus auf den Autobahnen.

Allerdings gibt es seit der schnellen Verbreitung des Internets auch gegenläufige Tendenzen. Der Onlinehandel boomt. Und macht nun dem kleinteiligen Handel und den Kaufhäusern in den

Zentren schmerzhaft Konkurrenz. Dadurch entfallen viele frühere Einkaufswege. Aber als Kehreseite nimmt der Lieferverkehr mit kleinen und mittleren Lieferwagen stark zu für den Versand von Paketen und Päckchen.

Und ausgelöst durch die Coronapandemie hat inzwischen auch das Volumen von Homeofficeaktivitäten in vielen Berufsgruppen und Betrieben stark zugenommen. Damit entfällt ein Teil der früheren Berufspendelwege.

Unklar bleibt einstweilen, wie weit die Option des autonomen Fahrens den Verkehr „revolutioniert“. Im spurgeführten Schienenverkehr kann man am ehesten auch autonome Fahrweisen einführen, um so das massive Problem des Mangels an Fahrpersonal zu entschärfen. Mit kleinen autonomen Schienenbussen können stillgelegte Schienenstrecken kostengünstig reaktiviert werden. Und auch im ländlichen Busverkehr mit seinen einfachen Straßennetzen ist die Option autonomer On-Demand-Busverkehre mit kleinen elektrischen Mini- und Midibussen am ehesten vorstellbar. Das würde für die Anbindung von Dörfern und kleinen Städten ganz neue Optionen eröffnen.



„Gewinner des Wertewandels und der veränderten Mobilitätsstile ist seit Jahren der Radverkehr. Der Boom der Pedelecs hat die Reichweite, Transportkapazität und Steigungsfähigkeit des Fahrrades erheblich erweitert.“

Prof. em. Dr.
Heiner Monheim

3. Boom beim Radverkehr, Malaise beim Fußverkehr

Gewinner des Wertewandels und der veränderten Mobilitätsstile ist seit Jahren der Radverkehr. Der Boom der Pedelecs hat die Reichweite, Transportkapazität und Steigungsfähigkeit des Fahrrades erheblich erweitert. Inzwischen gibt es auch einen Boom bei Lastenpedelecs. Moderne, intelligente Fahrradverleihsysteme breiten sich weiter aus, auch in ländlichen Tourismusregionen und

Klein- und Mittelstädten. Das durch Fahrradleasing und Leihradssysteme erweiterte Angebot für Betriebs- oder Dienstfahrräder führt zu einer Zunahme der Fahrradnutzung im Berufsverkehr.

Leider hinkt aber die lokale und regionale Radverkehrsplanung diesen Entwicklungen weit hinterher. Überörtliche Radschnellwege sind immer noch selten. Auch die Netze innerörtlicher Fahrradstraßen und Fahrradzonen wachsen nur langsam. Die Autolobby protestiert meistens gegen eine Umverteilung von Verkehrsflächen zu Lasten von Fahrbahnen und Parkstreifen. Trotzdem hat der Fahrradtourismus einen langanhaltenden Boom, vor allem in landschaftlich attraktiven Küstenregionen und Flusstälern.

Wenig erreicht wurde bislang für den Fußverkehr, trotz des kurzen Booms bei Fußgängerzonen und der Verkehrsberuhigung von Wohngebieten. Viele Gehwege sind zu schmal und oft zugeparkt. Die Grünzeiten für den Fußverkehr an Ampeln sind vielfach zu kurz. Wegen fehlender Querungshilfen, vieler Umwege und ungünstiger Ampelschaltungen verliert der Fußverkehr fast die Hälfte seiner Tür-zu-Tür-Reisezeit beim Warten. Allein als wichtiges Ausstattungselement attraktiver Gehwege und als schattenspendendes Mittel gegen die Überhitzung werden viel zu selten gepflanzt, weil die massenhaft abgestellten Autos und die breiten Fahrbahnen den Platz für Bäume blockieren.

4. Die Krise der Bahn(en)

Die Krise der Bahnen dauert nun viele Jahre. Sie betrifft nicht nur die DB AG sondern auch die meisten der 340 sonstigen Bahnunternehmen. Alle sind von der miserablen Qualität des Schienennetzes betroffen. Der Niedergang begann mit den massiven Streckenstilllegungen und Sparprogrammen in der Zeit, als Hartmut Mehdorn Bahnchef war. Er ließ den InterRegio abschaffen und die Hälfte aller Weichen rausreißen sowie 80 Prozent aller Güterbahnanschlüsse kappen. Priorität hatten die Großprojekte bei Neu- und Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecken und einige Großprojekte der Bodenspekulation an Kopfbahnhöfen, allen voran Stuttgart 21. Obwohl ca. 90 Prozent aller Bahnkunden im Nahverkehr unterwegs sind, wurde trotz der Bahnreform mit ihrer sogenannten Regionalisierung der Nahverkehr nicht angemessen ausgebaut. Viele Groß- und Mittelstädte haben keine eigenen S-Bahnssysteme mit attraktiven Taktverkehren. Die meisten ländlichen Bahnstrecken sind nicht elektrifiziert und immer noch eingleisig. Das alles bedingt eine massive Zunahme der Verspätungen. Der für die Verkehrswende und Klimapolitik zwingend nötige Deutschlandtakt im Halbstundenschema bleibt eine ferne Utopie, weil der Knoten- und Kapazitätsausbau nicht vorankommt. ■



INTERVIEW

Mobilität als Herausforderung der Gegenwart und Zukunft

Vier Fragen an Prof. Knut Ringat,
Geschäftsführer und Vorsitzender der Geschäftsführung,
Rhein-Main-Verkehrsverbund



Welchen Auftrag hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und wie wird er umgesetzt?

Wir machen die Menschen zwischen Marburg und Odenwald und Limburg und der Rhön mobil. Denn wir stehen für und hinter dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im gesamten Verbundgebiet. Unser Ziel, das uns tagtäglich antreibt, ist, die Menschen mit guten Fahrtangeboten von Bus und Bahn zu überzeugen. Im RMV gilt: ein Fahrplan, ein Fahrschein, ein Fahrpreis, egal ob per Bus, Regionalzug oder U-Bahn. Wir schauen, wo neue Linien entstehen oder wir Innovationen umsetzen können, immer in Abwägung von Kosten und Nutzen. Denn im ÖPNV werden keine Gewinne erzielt. Im Gegenteil decken die Einnahmen aus Fahrkarten die Kosten bei Weitem nicht.

Wie versuchen Sie, Mobilität sozialverträglich zu entwickeln?

Öffentliche Mobilität ist ein sozial-gesellschaftlich sehr wichtiges Element. Uns liegt es am Herzen, öffentliche Mobilität noch größer zu machen für Mensch, Gesellschaft und Klima; und wir haben die Konzepte dafür.

Das Deutschland-Ticket hat geholfen, die Fahrgäste nach der Coronapandemie wieder zurückzuholen. Denn mit dem für Kundinnen und Kunden unschlagbar preisgünstigen Ticket ist das Reisen mit dem ÖPNV finanziell so attraktiv wie



„Ein attraktives
Fahrtangebot ist
mindestens so wichtig,
um Menschen zur
ÖPNV-Nutzung zu
überzeugen, wie der
Preis.“

Prof. Knut Ringat

nie zuvor. Was ich mir jetzt wünsche, ist Planungssicherheit. Zum einen was den Preis und das Fahrtenangebot angeht, zum anderen, wie wir das mit Bund und Land finanzieren. Denn ein attraktives Fahrtenangebot ist mindestens so wichtig, um Menschen zur ÖPNV-Nutzung zu überzeugen, wie der Preis; das zeigen alle Erfahrungen und wissenschaftliche Untersuchungen.

Wir setzen uns gemeinsam mit unseren Partnern und Gesellschaftern dafür ein, dass möglichst viele Menschen Zugang zum Angebot haben. Das Land Hessen hat beispielsweise im August 2023 den Hessenpass Mobil für Menschen mit geringem Einkommen eingeführt.

Wie fördern Sie Mobilität im ländlichen Raum?

Wir befinden uns mitten im Jahrzehnt des Bauens auf der Schiene, und das zeigt sich nicht nur im Ballungs- sondern auch im ländlichen Raum. Hier haben wir im RMV diverse Vorhaben in der Umsetzung, wie beispielweise die Reaktivierung von Strecken im ländlichen Raum.

Mit Expressbus-Linien in der Region und um Frankfurt herum gibt es im RMV ergänzend zum Schienenangebot auch auf der Straße viele attraktive regionale Verbindungen mit kurzen Fahrzeiten und direkten Fahrwegen.

Als Ergänzung zu Bus und Bahn besonders attraktiv im ländlichen Raum sind „On-Demand Shuttles“. Im RMV ist mit mehr als 150 Fahrzeugen die größte Flotte Deutschlands unterwegs. Flexibel per App buchbar fahren die elektrischen Kleinbusse bereits in zehn unterschiedlichen Gebieten.

Die nächste Ausbaustufe bahnt sich schon an: autonome Fahrzeuge. Ohne Fahrpersonal lässt sich On-Demand-Verkehr perspektivisch ergänzend zu klassischen Linienverkehren anbieten. Deshalb testen wir im RMV gemeinsam mit Projektpartnern autonome Mobilität im ÖPNV, wie derzeit mit dem Pilotprojekt KIRA („KI-basierter Regelbetrieb autonom fahrender On-Demand-Verkehre“).

Inwieweit ist Intermodalität ein Thema?

Die Verknüpfung von Verkehrsmitteln bringt Chancen für mehr geteilte, öffentliche Mobilität. Der RMV treibt das schon seit vielen Jahren voran. In unserer App RMVgo lassen sich Sharing-Angebote anzeigen, von Fahrrädern über E-Scooter bis hin zu Carsharing. Einmal ein passendes Angebot gefunden, zum Beispiel, um mit dem Leihfahrrad zur Bahn zu fahren, braucht es nur einen Klick, um zum Buchungsvorgang zu gelangen. Neben einer Ausweitung des klassischen ÖPNV und neuen Mobilitätsformen wie On-Demand-Angeboten spielt Intermodalität eine zentrale Rolle für die Mobilitätswende. ■



INTERVIEW

„Wir wollen, dass alle Menschen, egal, wo sie leben, ein Nahverkehrsangebot vorfinden, das sie selbstständig und bezahlbar nutzen können, wann immer sie es benötigen“

Seit Anfang des Jahres 2024 gibt es in Hessen das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende. perspektive befragt Anja Zeller, Mitglied des Bündnisses und politische Geschäftsführung des Verkehrsclubs Deutschland, Landesverband Hessen e. V., zu den Zielen und Forderungen des Bündnisses.

Welche Ziele verfolgen Sie mit dem Bündnis?

Der nachhaltige Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz ist längst überfällig. Noch lange nicht eingelöst ist das oft vernommene Versprechen, den Zugang zu nachhaltiger Mobilität allen Menschen in Hessen zu gewährleisten. Das aktuelle Verkehrssystem mit seinem Fokus auf dem privaten Autoverkehr muss so verändert werden, dass es die Lebensqualität und Gesundheit aller Menschen fördert. Dafür müssen dem Fuß- und Radverkehr sowie Bus und Bahn Priorität eingeräumt und entsprechend (Straßen-)Raum und finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Mobilität und Klimaschutz betrifft uns alle. Deshalb ist es wichtig, sich in breiten Bündnissen auf Forderungen und Handlungsempfehlungen zu verständigen. Denn eine Mobilitätswende muss nicht nur ökologisch, sondern auch sozial gerecht sein. Dafür setzt sich seit zwei Jahren das bun-



„Ob in der Stadt oder auf dem Land, mit hohem oder niedrigem Einkommen, jung oder alt, mit oder ohne körperliche Einschränkungen: Alle Verkehrsteilnehmenden müssen bedacht werden. Die einseitige Priorisierung des Pkw muss enden.“

Anja Zeller

desweite Bündnis Sozialverträgliche Verkehrswende ein, in dem sich Gewerkschaften, Umwelt-, Verbraucherschutz- und Sozialverbände und die Evangelische Kirche in Deutschland zusammengeschlossen haben. Ein regionaler „Ableger“ mit den genannten Organisationen ist in Hessen entstanden, bei dem die Evangelische Kirche in Hessen und Nassau beteiligt ist.

Wir betrachten die Mobilitätswende als ganzheitliches Vorhaben: Mobilität als Element der Daseinsvorsorge, als Beitrag zu Gesundheit und Lebensqualität und als wichtigen Wirtschaftsfaktor, der zu unserem Wohlstand beiträgt. Ob in der Stadt oder auf dem Land, mit hohem oder niedrigem Einkommen, jung oder alt, mit oder ohne körperliche Einschränkungen: Alle Verkehrsteilnehmenden müssen bedacht werden. Die einseitige Priorisierung des Pkw muss enden. Außerdem sind die berechtigten Interessen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Mobilitätswirtschaft an fairen Tariflöhnen und Mitbestimmung zu berücksichtigen.

Wie stellen Sie sich den Nahverkehr vor?

Wir wollen die Mobilitätsarmut in der Fläche beseitigen. Dies bedeutet, dass alle Menschen, egal, wo sie leben, ein Nahverkehrsangebot vorfinden, das sie selbstständig und bezahlbar nutzen können, wann immer sie es benötigen. Der ÖPNV soll überall zuverlässig und erreichbar sein. Momentan sind wir in Deutschland und Hessen von einem Angebotsnetz, das alle abholt, weit entfernt. Während man mit dem Pkw bequem seine Ziele erreicht, fehlen gerade im ländlichen Raum Mindestbedienstandards für den Nahverkehr. Das schließt viele Menschen aus oder zwingt sie, zuhause zu bleiben. Ihre gesellschaftliche Teilhabe ist massiv eingeschränkt. Von einem landesweiten attraktiven Umweltverbund würden alle Verkehrsteilnehmenden profitieren.

Sind Sie für das 49-Euro-Ticket als Beispiel für sozialverträgliche Mobilität?

Das 49-Euro-Ticket hat vieles einfacher gemacht, ist aber nicht für alle leicht zu erwerben oder zu bezahlen. Menschen, die keinen Zugang zu Digitalität haben oder sich dessen Abonnement nicht leisten können, sind von dem Angebot ausgeschlossen. Die Erfahrung mit dem vorausgehenden 9-Euro-Ticket hat gezeigt, dass gerade Menschen mit geringem Einkommen nur bei sehr günstigen Angeboten mobil sein können. Das Fehlen solcher Angebote schränkt die Teilhabe stark ein.

Wir fordern ein deutschlandweites Sozialticket, das nicht an Verbund- oder Landesgrenzen Halt macht. Gleichzeitig plädieren wir für eine preisstabile Verstärkung des 49-Euro-Tickets. ■

Mobilität im Ev. Dekanat Vogelsberg



Das Ev. Dekanat Vogelsberg ist mit 1180 km² das größte Flächendekanat der Ev. Kirche in Hessen und Nassau. Knapp 50 000 evangelische Menschen leben in 153 Ortschaften. Sie bildeten bisher 80 Kirchengemeinden. Im Zuge vom Reformprozess EKHN 2030 haben sie sich zu 7 Nachbarschaftsräumen zusammengeschlossen.

von Dr. Dorette Seibert, Dekanin im Ev. Dekanat Vogelsberg

Der Prozess EKHN 2030 sieht eine Reduktion der Pfarrstellen, der Gebäude und einen gemeinsamen Verwaltungsstandort für die Nachbarschaftsräume vor und es ist zusätzlich mit weniger Kirchenmitgliedern und mehr vakanten Pfarrstellen zu rechnen. Die Herausforderungen liegen auf der Hand: Kirche wird sich verändern. Dazu ist ein hohes Maß an Mobilität (= Beweglichkeit) erforderlich: im Denken, im Planen und in der Umsetzung.

Auch wenn ich in diesem Sinne Mobilität sehr grundsätzlich verstehe, möchte ich mich im Folgenden auf die Frage nach Verkehrsmobilität beschränken. Vorausschicken möchte ich dabei, dass Strecken innerhalb der Nachbarschaftsräume oft sehr groß sind (z. T. über 25 km), der ÖPNV nur sehr begrenzt verfügbar ist und die meisten Menschen gewohnt sind, ihre Wege mit privaten Pkws zurückzulegen.

Welche Mobilitätsfragen stellen sich für die Nachbarschaftsräume im Dekanat?

Wenn wir neben den kirchlichen Entwicklungen die ökologischen und ökonomischen Herausforderungen der Gegenwart ernst nehmen, muss das Thema Mobilität umfassend bedacht werden.

- Was findet zukünftig wo statt (Themen, Räume, Frequenz) und wie berücksichtigen wir die Erreichbarkeit?
- Welche Fahrtstrecken und Fahrzeiten müssen für Planung, Durchführung und Teilnahme eingeplant werden? Welche Kosten sind damit verbunden?
- Können wir Synergien nutzen?
- Kann Kirche weiterhin (auch) im Dorf bleiben?
- Wie kommunizieren wir diese Überlegungen?



„Wenn Mobilität selbst zum Thema gemacht wird, hat dies Konsequenzen für unser Kirchliches Handeln.“

Dr. Dorette Seibert

Mit welchen Problemen ist zu rechnen?

- Dass die Bereitschaft, auf rein individuell steuerbare Mobilität zu verzichten, niedrig ist und Menschen, die nicht mehr selbst Auto fahren können, dann eher zu Hause bleiben.
- Dass kirchliches Leben nur noch an zentralen Orten stattfindet und sich z. B. die Menschen an den Rändern der Nachbarschaftsräume „abgehängt“ fühlen.
- Dass Menschen mit eingeschränkter Mobilität (Kinder, Jugendliche, Senior:innen) aus dem Blick geraten.

Welche Lösungsmöglichkeiten kann es geben?

Wenn Mobilität selbst zum Thema gemacht wird, hat dies Konsequenzen für unser kirchliches Handeln. Einige Beispiele:

- Langfristige Planungen für Veranstaltungen sind nötig, damit die Infrastruktur vor Ort (z. B. kommunale Bürgerbusse) mitgenutzt werden kann und Zeit genug ist, um z. B. gemeinsame Fahrten zu organisieren (z. B. zum Konfi-Unterricht).
- Dass Planungen für Veranstaltungen z. B. mit anderen Gruppen/Vereinen/Institutionen koordiniert werden (z. B. städtische Seniorennachmittage mit einem Gottesdienstangebot oder Kinderchorangebote mit dem Nachmittagsprogramm in Kitas oder Schulen).
- Dass „Mobilität“ im Nachbarschaftsraum zum Thema gemacht wird (z. B. auf Veranstaltungshinweisen berücksichtigt, über regionale Mobilitätswettbewerbe ins Bewusstsein gerufen bzw. über die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen beispielhaft umgesetzt wird).
- Dass wir bewusst mit Menschen, die nicht mobil sein können/wollen, gemeinsam überlegen, wie „Kirche“ in ihrer Situation für sie da sein kann.
- Gute Vernetzung, Kommunikation und Stärkung des Ehrenamtes sind unbedingt erforderlich.

Eine weitere Konsequenz wäre, dass wir selbst an der Infrastruktur und Wahrnehmung von Mobilität mitwirken, indem wir:

- z. B. digitale Möglichkeiten (Apps) unterstützen, um Fahrgemeinschaften zu bilden.
- Kirchen und Gemeindehäuser so ausstatten, dass Veranstaltungen gestreamt werden können bzw. digitale Treffen möglich sind.
- E-Ladesäulen für Autos und Fahrräder an möglichst vielen kirchlichen Orten vorsehen.
- z. B. höhere Anreize für das Bilden von Fahrgemeinschaften schaffen.

Insgesamt möchte ich an einer Haltung arbeiten, die gemeinsame Wege auch gemeinsam zurücklegt und wo ein Mensch uns braucht, uns trotzdem kein Weg zu weit ist. ■

Ständig mobil? Von der Lust des Sonntags

„Ich bin dann mal weg“ – so hieß Hape Kerkelings Bestseller, in dem er seine Erfahrungen auf dem Jakobsweg schildert. „Ich bin dann mal weg“ hat mich angeregt darüber nachzudenken, wohin ich weg bin. Zu Terminen im Land oder in der Stadt.

von Pfarrer Dr. Hubert Meisinger,
Referat Umwelt & Digitale Welt, h.meisinger@zgv.info



Mir ist ein altes, aus heutiger Perspektive etwas sexistisches Lied in den Sinn gekommen: Ivan Rebroff's „Mit der Troika in die große Stadt“ – die „Pferdchen laufen wie der Wind“ dorthin – und es möge ihm (und mir, der es hier zitiert) verziehen werden –, „wo die schönen Mädchen sind“. An späterer Stelle heißt es dann „Und das Herz, es springt und lacht, weil das so viel Freude macht. Wenn die Räder schnell sich dreh'n und die Mähnen weh'n“ ([youtube.com/watch?v=jXBdQmvuUHg](https://www.youtube.com/watch?v=jXBdQmvuUHg)). Die pure Lust am Fahren erklingt bei dieser Musik, reißt mich beim Zuhören mit in die Bewegung, in die Freude. Leidenschaft, Mobilität und Erlebnis gehören hier unmittelbar zusammen. Freiheit gelingt unmittelbar „auf dem Weg“, nicht erst an dessen Ziel. Mein Seelsorge-Ausbilder im Theologischen Seminar Herborn, Prof. Hartmann, hat damals, Mitte der 90er-Jahre des letzten Jahrhunderts, ein Buch geschrieben: „Freude am Fahren“. Er wollte der zu dieser Zeit allgegenwärtigen Kritik an den unbegrenzten Möglichkeiten der Mobilität in Deutschland etwas erwidern, zeigen, wie Mobilität auch Freude machen kann. Und darf.

Damit sind wir mitten im Jetzt angekommen. Wieder stellt sich die Frage, ob wir alles, was unsere Mobilität ermöglichen würde, machen dürfen. „Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein“, dichtet Reinhard Mey, „alle

Ängste, alle Sorgen bleiben darunter verborgen“. Auf Wolke 7, im siebten Himmel lässt es sich unbeschwert leben. Der Ausdruck siebter Himmel stammt wohl von Aristoteles. Das siebente Gewölbe, das Empyreum, der siebte Himmel, ist nach ihm jener Bereich, der die Welt mit all ihren Planeten, Sternen, Monden und Sonnen gegen das Nichts abschließt. Manchmal wird es so überliefert: Das Altertum kannte sieben Himmelsphären – sieben Himmel genannt. Hinter dem letzten sichtbaren Planeten Saturn, dem Hüter der Schwelle, endete die materielle Welt, und es kam nur noch die unsichtbare geistige Welt, die Welt der Fantasie, Wünsche und Träume. Wer möchte angesichts der multiplen Krisen, die unsere Neuzeit prägen, nicht dorthin flie(g)hen?

Ich schaffe es nicht, über den Wolken zu bleiben. Sehnsucht danach wachhalten, ja. Aber darüber den Sinn für die Realität verlieren, nein. Die Realität sieht düster aus. Auf dem Weg zu mehr Klimaschutz ist die Mobilität ein Ausreißer. Dem Verkehrsminister will es nicht gelingen, sein Sektorenziel zu erfüllen. Der öffentliche Personennahverkehr wird nicht ausreichend gestärkt, auf dem Land müsste sich viel mehr bewegen. Die „Schiene“ kommt nicht voran, Pünktlichkeit und Verspätungen liegen im Wettstreit. Marode Infrastruktur müsste erneuert werden. Das Geld, das in den Bau neuer Autostraßen gesteckt wird, fehlt für



„Der Zustand unseres Planeten erträgt kein Greenwashing mehr. Kipppunkte rücken näher, die das Klima auf der Erde bleibend verändern werden. Mit unvorhersehbaren Folgen für das Leben in Nord und Süd, in Ost und West.“

Dr. Hubert Meisinger



andere Aufgaben. Das ist erkannt worden im Verkehrsministerium. Doch gleichzeitig wurden in einer Überarbeitung des bundesdeutschen Klimaschutzgesetzes die Sektorenziele abgeschwächt, indem sie miteinander verrechnet werden können. Schönfärberei, „Greenwashing“. Meist wird dieser Begriff als negative Kennzeichnung verwendet. Meines Erachtens trägt er den Charakter eines Kriteriums: Am Umgang mit „Greenwashing“ ist abzulesen, wie ernst es Politik, Gesellschaft, Wirtschaft und Kirche mit Klimaschutz und Nachhaltigkeit meinen. Natur- wie Geisteswissenschaftler*innen sind sich einig: Der Zustand unseres Planeten erträgt kein Greenwashing mehr. Kippunkte rücken näher, die das Klima auf der Erde bleibend verändern werden. Mit unvorhersehbaren Folgen für das Leben in Nord und Süd, in Ost und West. Die Marsmission, von vielen Staaten unserer Welt geplant, mag viel zu spät erst Menschen dahin bringen, wovon schon in den 60er-Jahren des letzten Jahrhunderts geträumt wurde: „Der Weltraum, unendliche Weiten. Wir schreiben das Jahr 2200. Dies sind die Abenteuer des Raumschiffs Enterprise, das mit seiner 400 Mann starken Besatzung 5 Jahre unterwegs ist, um fremde Galaxien zu erforschen, neues Leben und neue Zivilisationen. Viele Lichtjahre von der Erde entfernt dringt die Enterprise in Galaxien vor, die nie ein Mensch zuvor gesehen hat“ (*fernsehserien.de/raumschiff-enterprise*). 2200 – um überhaupt dahin zu kommen, müssen wir es schaffen, das 1,5-Grad-Limit von Paris einzuhalten. Das wir in Deutschland schon gerissen haben. Sind wir nicht vielmehr „Major Tom“, der sich einen Scherz erlaubt und grenzen- und ziellos davonschwebt ([youtube.com/watch?v=KQRaj1vcnrs](https://www.youtube.com/watch?v=KQRaj1vcnrs))? Mobilität weiter ohne Grenzen? „Ärzte“ ja, ohne Grenzen. Auch für unseren kranken Planeten. Nicht aber unsere Mobilität – sie braucht Grenzen. Von der Politik vorgegebene oder von Teilen der Gesell-

schaft sich selbst auferlegte Grenzen. Es war ein mutiger, ein konsequenter Schritt einer zurückliegenden EKD-Synode, ein Tempolimit auf Autobahnen von 100 km/h und auf Landstraßen von 80 km/h zu nennen. Kurz war die Aufregung darüber in und außerhalb „Kirchens“, danach sind alle wieder den alten Pfadabhängigkeiten gefolgt. Immer schneller, immer weiter. Die durchschnittliche Motorleistung neu zugelassener Personenkraftwagen in Deutschland von 2005 bis 2021 kennt grundsätzlich nur eine Richtung: nach oben – von 2021 abgesehen, da ging es um wenige PS nach unten (de.statista.com/statistik/daten/studie/249880/umfrage/ps-zahl-verkaufter-neuwagen-in-deutschland/). Ob das eine Trendwende ist, wage ich zu bezweifeln. Gerade der E-Mobilität fehlen die Normalbürger*innen-tauglichen Fahrzeuge. Nicht nur ein US-Autobauer prahlt mit horrenden PS-Zahlen um die Gunst der Käufer*innen seiner PS-Boliden.

Full-Stop. So geht es nicht weiter. Schneller, höher, weiter muss ein Ende haben. Change by design oder change by disaster? Zu wenig ambitioniertes Design führt immer noch zum Disaster. Wohin wollen wir noch gelangen?

Wie gut, dass es den Sonntag oder den Sabbat gibt. Da hat dieses Schneller, Höher, Weiter ein Ende. Im Idealfall blickt man an diesem Tag auf das Vorhergehende zurück und stellt sich auf das Kommende ein. Und genießt den Augenblick. Nicht faustisch als Vorbote des Todes (*Faust: Eine Tragödie – Kapitel 7, Studierzimmer*), sondern biblisch als Ausruhen und mit sich selbst ins Reine kommen. In Zukunft vielleicht wieder an autofreien Sonntagen, so es neue Sektorziele in der Mobilität erfordern? Prima Idee von Minister Wissing. Bruce Low konnte augenzwinkernd singen: „Am SIEBTEN Tage ruhte der liebe Gott sich aus. Auf einer kleinen Bank vor seinem gold’nen Haus“ ([songtexte.com/songtext/bruce-low/das-kartenspiel-4bc25fa6.html](https://www.songtexte.com/songtext/bruce-low/das-kartenspiel-4bc25fa6.html) / <https://www.youtube.com/watch?v=lfOhnk5xhW8>).

Mut zur Entschleunigung ist das, was mir der Sonntag, der Sabbat ins Gewissen schreibt, Lust am Sonntag: „Hei, lass all Dein Rennen und Laufen um die Siegerkrone sein. Du bist schon längst am Ziel.“ Du BIST. Du BIST DU. Ungeachtet aller Anstrengungen sind wir schon längst Gottes geliebte Geschöpfe. Und mit dieser Liebe gesegnet können wir uns auf den Weg machen, die Welt gerechter zu gestalten. Schöpfungsgemäßer. Klimafreundlicher. Als Einzelne, als kleine und große Gemeinschaft. Als Gemeinde oder Nachbarschaftsraum „durch das Meer der Zeit“ (*EG 604*). In der Hoffnung, dass Gott bei Gottes Schöpfung bleiben wird. Sie erhält und trägt. Gegen alle Schreckensszenarien unserer Zeit. Ja, der „Countdown läuft“.

IMPRESSUM

Verantwortlich:

Zentrum Gesellschaftliche Verantwortung der EKHN
Oberkirchenrat Christian Schwindt
Albert-Schweitzer-Str. 113–115
55128 Mainz

Redaktion:

Dr. Jennifer Achten-Gozdowski,
Margit Befurt,
Dr. Hubert Meisinger,
OKR Christian Schwindt

Telefon: 06131 28744-42

Fax: 06131 28744-11

E-Mail: m.befurt@zgv.info

Realisation:

Design: Holger Giebeler
(www.magascree.com),
Korrektorat: Angelika Fallert-Müller,
Druck: Lautertal-Druck

Auflage: 4.000

Bilder

Seiten in Klammern:
ZGV (1, 7), Mester (3, 8),
Privat (3, 5), Copyright RMV Arne
Landwehr und Holger Peters (4),
Ev. Dekanat Vogelsberg (6)

AdobeStock:

– upixa 254867756 (1)
– Timelynx 329656703 (2)
– ArTo 114548342 (5)
– Irina Schmidt 437731971 (6)
– claudettelthebat 258572473 (7)

Die Perspektiefe erscheint drei Mal im Jahr und ist kostenlos. Sie wird auf Papier mit dem Umweltsiegel Blauer Engel gedruckt.

Wir weisen Sie darauf hin, dass Sie die perspektiefe jederzeit abbestellen können.