

Zukunftsfähige Mobilität

Lukas Vischer

Warum ist das Thema für die Kirchen dringlich?

Der Grund ist offensichtlich. Weil sich die ständig wachsende Mobilität immer deutlicher als Gefahr und Unheil für die Zukunft der Menschheit herauszustellen beginnt. Was vor einigen Jahrzehnten als Traum begann, verkehrt sich immer mehr in einen Albtraum. Die Mobil-Machung der Menschheit fordert einen Preis sowohl für die Gegenwart als auch vor allem für künftige Generationen, der in den Anfängen nur von wenigen vorausgesehen wurde. Statt in die erhoffte Freiheit werden wir durch die zunehmende Entgrenzung des Raums in eine neue Form von Gefangenschaft geführt. Wie kann dieser Entwicklung Einhalt geboten werden? Wie kann sie in verantwortbare Bahnen geleitet werden?

Für den Ökumenischen Rat der Kirchen trat die Gefahr vor allem durch die Auseinandersetzung mit der *Klimafrage* ins Bewusstsein. Es ist inzwischen jedermann klar, was zur Vermeidung der drohenden Erwärmung der Atmosphäre getan werden muss. Der Ausstoss von Treibhausgasen, vor allem von Kohlendioxid, muss drastisch gesenkt werden. Der Strassen- und Luftverkehr gehört zu den hauptsächlichen Ursachen der Belastung. Die heute praktizierte Mobilität ist also allein unter diesem Gesichtspunkt eindeutig nicht 'nachhaltig'. Und doch kommt es zu keiner Wende. Ungeachtet der offensichtlichen Schäden und drohenden Gefahren, die sie mit sich bringt, nimmt die Mobilität weiter zu. Trotz der auf der UNCED in Rio de Janeiro gegebenen Versprechen, den Ausstoss von CO₂ bis zum Jahre 2000 auf das Mass von 1990 zurückzuführen, scheuen sich die Industrienationen nicht, sie weiter - zum Teil sogar wesentlich weiter - ansteigen zu lassen. Können wir dieser Entwicklung untätig zusehen? Sind wir ihr gegen besseres Wissen hilflos ausgeliefert?

Der Ökumenische Rat der Kirchen erhofft sich von der Tagung in Bad Boll eine *Klärung der Probleme*, die durch die Forderung nach 'zukunftsfähiger Mobilität' aufgeworfen werden. Wie können die Kirchen verantwortlich an der öffentlichen Debatte über das Thema der Mobilität teilnehmen? Damit sie sich aktiv in die Diskussion einzuschalten vermögen, braucht es so etwas wie eine Wegleitung. In einzelnen Ländern befassen sich die

Kirchen schon seit einiger Zeit mit dem Thema, in andern ist seine Dringlichkeit noch kaum erkannt. Um ein wirksames gemeinsames Zeugnis ablegen zu können, muss es darum zu einem ökumenischen Austausch zwischen den Kirchen kommen. Vor allem muss der Horizont auf die Entwicklungsländer ausgedehnt werden. Wie können die Kirchen dieser Länder zur Verwirklichung tragfähiger Modelle in ihrem eigenen Umkreis beitragen? Während die Aufgabe in den Industrienationen vor allem darin besteht, der Mobilität Grenzen zu setzen, geht es hier vor allem darum, die Entwicklung aufgrund verantwortlicher Kriterien zu steuern.

Mobilität war für die Kirchen lange Zeit kein *vorrangiges Thema*. Die Kirchen nahmen die neue Entwicklung mit allen Veränderungen, die sie mit sich brachte, gelassen hin und sahen keinen Grund, sie zu hinterfragen. Gewiss, es gab Theologen, die die Einführung des motorisierten Verkehrs grundsätzlich in Frage stellten. Eine der bedeutendsten Stimmen war Leonhard Ragaz (1868-1945). Mit der ihm eigenen Hellsicht setzte er sich in den Zwanzigerjahren dafür ein, dass in seinem Heimatkanton Graubünden das 1900 von der Regierung dekretierte Autoverbot nicht aufgehoben werde. "Man kann ja sehr wohl gerade durch Reaktion gegen gewisse Zeiterscheinungen dem Fortschritt dienen. Wenn es irgendein Merkmal dafür gibt, was man als Fortschritt gelten lassen darf, so doch gewiss dies, ob durch eine Sache der Mensch mehr zum Menschen werde oder umgekehrt. Nun kann man sich nicht leicht etwas Unmenschlicheres denken als das Automobil in seiner jetzigen Verwendung. Es bedeutet die vollendete Rücksichtslosigkeit gegenüber dem Menschen, seiner Gesundheit, seinen Nerven, seiner Sicherheit, ja seines Lebens, um von allem Aesthetischen zu schweigen; es ist die verkörperte Brutalität des Maschinenzeitalters." So schrieb er 1925. Zweimal entschied das Volk in Graubünden in allgemeinen Abstimmungen gegen den motorisierten Verkehr; erst 1927 fand sich eine Mehrheit für die Freigabe der Strassen.

Aufs Ganze gesehen betrachteten die Kirchen aber die *neuen Formen der Mobilität* vom Auto bis zum Flugzeug als neutral und stellten einzig die Frage, wie und in welchem Masse sie den Zielen der kirchlichen Arbeit zugeordnet werden konnten. Christen machten sich die neuen technischen Mittel verhältnismässig rasch zu Eigen. Ihre Lebensgewohnheiten unterscheiden sich darum heute kaum von

denjenigen der Allgemeinheit. Sie fahren ihren Wagen, sie unternehmen, wenn sie es sich finanziell leisten können, weite Reisen und stellen den weiteren Ausbau des Projektes Mobilität nicht grundsätzlich in Frage. Wenigstens in einem Bereich geht die Aneignung der neuen Formen der Mobilität sogar darüber hinaus. Der internationale Luftverkehr ist sowohl für die Mission als auch für die ökumenische Bewegung lebensnotwendig geworden. Christliche Missionare und Ökumeniker gehören zu den treuesten Klienten der Luftreisegeellschaften. Ja, die Kirchen haben ihre Reisegesellschaft gegründet. Die RAPTIM - Abkürzung für „Römische Gesellschaft für den Transport von reisenden Missionaren“ - war die erste und auf lange Zeit einzige römische Institution, die nach dem Zweiten Vatikanischen Konzil ökumenisch erweitert wurde! Darüber hinaus hat sich in den letzten Jahrzehnten die Meinung immer mehr durchgesetzt, dass die internationale ökumenische Bewegung nur lebendige Wirklichkeit werden könne, wenn die Kontakte auch von Basis zu Basis stattfinden. Die professionelle ist durch eine touristische Ökumene ergänzt worden.

Die Kirchen stehen darum vor einer schwierigen Aufgabe. Sie können sich den Problemen der Mobilität nicht unbefangen zuwenden. Sie sind selbst mit dem Projekt der Mobilität zutiefst verhängt und können sich neuen Perspektiven und Lösungen nicht ohne weiteres zuwenden. Um zu einem angemessenen christlichen Zeugnis vorstossen zu können, bedarf es einer *Neuorientierung*.

Zu klären sind in und durch die Kirchen meines Erachtens Fragen wie die folgenden:

1. Inwiefern gehört Mobilität zu den *Grundrechten des Menschen*? Im März 1996 wurden auf einer von der OECD organisierten Konferenz acht Prinzipien über Sustainable Transportation formuliert. Der erste dieser Sätze heisst: „People are *entitled* to reasonable access to other people, places, goods and services.“ So unverfänglich die Formel auf das erste Hören lautet, steckt sie bei näherem Besehen doch voller offener Fragen. Alles hängt davon ab, wie das Wort ‘reasonable’ interpretiert wird. Gewiss sollte der Kontakt zwischen Menschen nicht aus irgendwelchen ideologischen oder politischen Gründen behindert werden. Darf aber wirklich von einem *Recht* auf Zugang zu Menschen und Gütern auf dem ganzen Planeten gesprochen werden? Das Mass

Vortrag an der Tagung des Ökumenischen Rates der Kirchen „Sustainable Mobility Worldwide“, Bad Boll 24.3.1997

der Rechte muss in Einklang gebracht werden mit den Ressourcen, die uns in Gottes Schöpfung zur Verfügung stehen. Ansprüche können nicht über das hinausgehen, was sich im Rahmen der Schöpfung für *alle* Menschen verwirklichen lässt.

2. So unerlässlich es ist, auf die Unhaltbarkeit der gegenwärtigen Entwicklung im Allgemeinen hinzuweisen, kann es doch dabei nicht bleiben. Die Kirchen müssen den Versuch wagen, sich in die Debatte *über mögliche Wege aus dem heutigen Dilemma* einzubringen. Wie müssen die Prioritäten in der Verkehrspolitik gesetzt werden? Welche Modelle können vorgeschlagen werden, durch die wenigstens die schlimmsten Exzesse vermieden werden? Wie können der Energieverbrauch und die damit verbundenen Emissionen gesenkt werden? Welche technischen Mittel stehen dafür zur Verfügung? Wie können Transportwege für Personen und Güter verkürzt werden? Wie können Transportmittel gefördert werden, die weniger oder keine fossile Energie benötigen? Welche Anreize braucht es, um neue Modelle durchzusetzen? Welche Rolle können dabei äussere Anreize wie die Erhöhung des Treibstoffpreises oder andere Lenkungsabgaben spielen? Die Antworten werden von Situation zu Situation unterschiedlich sein müssen. Um an der Debatte in je ihrem Land teilnehmen zu können, ist es aber wichtig, dass die Kirchen mit dem ganzen Arsenal möglicher Schritte vertraut werden.
3. Verkürzung der Wege? Allein diese Forderung zeigt, dass die Forderung nach nachhaltiger Mobilität unausweichlich zu einer Auseinandersetzung mit dem gegenwärtigen gesellschaftlichen System führt. Die Verkürzung der Wege setzt voraus, dass sich das menschliche Zusammenleben so weitgehend als möglich in kleineren überschaubaren Einheiten vollzieht. Der gegenwärtige Trend geht aber in genau die umgekehrte Richtung. Sowohl die industrielle Produktion als auch vor allem der internationale Handel werden immer grossräumiger und führen zu immer mehr Mobilität. Lässt sich daran noch etwas ändern oder sind wir auf den gegenwärtigen Kurs auf Gedeih und Verderb festgelegt? Haben vielleicht gerade die Kirchen die Aufgabe, zu Fürsprechern kleinerer Lebenseinheiten zu werden?
4. Können die Kirchen zu einer *Kultur* beitragen, die sich von der Überschätzung der Mobilität zu befreien beginnt? Dass es zu einem

solchen Beitrag kommt, würde eine neue 'Hierarchie von Werten' erfordern. Wie hoch ist letztlich das Gut des raschen und immer rascheren Ortswechsels einzuschätzen? Was ist gewonnen durch die Beschleunigung der Kommunikation? Der Gewinn, den die Mobilität mit sich bringt, darf gewiss nicht unterschätzt werden. Die Kontakte und Erfahrungen, die sie ermöglicht, sind von unschätzbare Bedeutung. Die Frage ist aber, in welchem Augenblick das Mass überschritten ist und die Fähigkeit, Kontakte und Erfahrungen einzuordnen, aufhört. Mobilität ist kein Wert in sich selbst. Sie muss dem Aufbau der menschlichen Gemeinschaft im Rahmen der in der Schöpfung verfügbaren Ressourcen untergeordnet bleiben. Können wir in den Kirchen beginnen, eine verantwortliche Mobilität zu praktizieren - selbst gegen den allgemeinen Trend?

5. Der *Ökumenische Rat der Kirchen* befindet sich, wie wir bereits gesehen haben, in einer besonders delikaten Situation. Er ist für seine Aktivitäten auf internationale Mobilität angewiesen. Zu klären ist, inwieweit der ökumenischen Bewegung alternative Wege offenstehen. Internationale Reisen und Konferenzen sind unvermeidlich. Können aber andere Formen der Kommunikation gegenüber dem persönlichen Kontakt aufgewertet werden? Können in gewissen Situationen längere Aufenthalte mehr ausrichten als mehrere kurze Besuche? Können Reisen und vor allem Konferenzen durch sorgfältigere Vorbereitung fruchtbarer gestaltet werden? Kann das Bekenntnis zur Universalität der Kirche vielleicht vermehrt auch im Rahmen der Regionen zum Ausdruck kommen? Wie immer, die ökumenische Bewegung steht heute ohne Zweifel vor der Aufgabe, sich über die angemessene Manifestation der Universalität der Kirche neu Gedanken zu machen.
6. Die Wende muss in den Köpfen beginnen, ist in der Literatur über nachhaltige Mobilität gelegentlich zu lesen. Ist das wirklich so? Müssen wir nicht eher umgekehrt sagen, dass die Wende in der Regel in den Köpfen aufhört? Die Krise, in die die heute praktizierte Mobilität führt, wird in weiten Kreisen diskutiert. Ihre verschiedenen Dimensionen sind bekannt und werden durch zahlreiche Studien und Berichte belegt. Das Problem ist eher, dass *die Einsicht in den Köpfen nicht in die Praxis übertragen werden kann*. Tief eingesessene Vorstellungen und Gefühle stehen der Übertragung im Wege und sorgen dafür, dass die erforderlichen Schritte unterbleiben. Wie kann diese Ebene berührt

werden? Wie können die Symbole, die den grossen Traum der Mobilität nähren, in Frage gestellt, durchbrochen und ersetzt werden? Die Wende ist letztlich eine geistliche Herausforderung. Wie verstehen wir unser Verhältnis zur Welt? Sind wir dazu bestimmt, sie zu erobern? Oder sind wir im Gegenteil dazu bestimmt, in Gemeinschaft mit ihr zu leben? Die neuen Formen der Mobilität erwecken den Eindruck, dass sich der Mensch über die Begrenzung durch Raum und Zeit zu erheben vermag. Die heute praktizierte gesteigerte Mobilität ist der Ausdruck menschlicher Macht und Herrschaft. Die Überwindung der Distanz wird als eine Art von Befreiung erfahren. Jagen wir damit aber vielleicht einer Illusion nach? Haben wir die Grenze zu einer Lebensweise gesprengt, die grundlegende Dimensionen des Menschlichen ausser Acht lässt? Mobilität und Stillstand stehen in einer unauflöselichen Proportion zueinander. Die vernachlässigten Symbole des Stillstehens müssen aufgewertet werden.

Das gilt sicher auch für die *Theologie*. Die biblische Tradition ist voll von Bildern des Aufbruchs, des Exodus und der Sendung in die Ferne. Sie sind in der christlichen Spiritualität zutiefst verankert und wirken sich unbewusst auf unseren Umgang mit der Mobilität aus. Gehet hin! Der Auftrag Jesu an die Jünger scheint in die Ferne zu weisen. Er hat im Laufe der Geschichte unzählige Menschen zum Aufbruch getrieben. Bewegung scheint darum auf den ersten Blick ein Merkmal des Jüngers. Die Kirche ist auf dieser Erde ein wanderndes Volk. Die Schrift ist aber zugleich voll von Bildern, die in die entgegengesetzte Richtung weisen. Um ein ausgewogeneres Verständnis der Mobilität zu erreichen, müssen sie heute bewusst ins Spiel gebracht werden.

- a) Zunächst ist es der immer wiederkehrende Hinweis auf Bewegung als Flucht vor Gott. So sehr Gott seine Diener sendet und Grenzen überschreiten lässt, wird in der Schrift auch deutlich, dass es selbstgewählte Bewegung gibt. Um Gottes Auftrag auszuweichen, flieht der Prophet Jona in ferne Lande; er hofft, sich in der Bewegung verbergen zu können. Und im Psalm 139 steht die fundamentale Aussage: „Wohin soll ich gehen vor deinem Geist? Wohin soll ich fliehen vor deinem Angesicht?“ In seinem Buch über die Langsamkeit - *La Lenteur* - sagt Kundera mit Recht: „Wer vergessen will, beschleunigt seine Schritte; wer sich erinnern will, wird unwillkürlich stillstehen.“

Vortrag an der Tagung des Ökumenischen Rates der Kirchen „Sustainable Mobility Worldwide“, Bad Boll 24.3.1997

b) Von zentraler Bedeutung für eine Kultur beschränkter Mobilität ist aber vor allem das biblische Sabbatgebot. Der siebte Tag, an dem 'Gott ruhte von all seinem Werke', ist die ständige Erinnerung daran, dass es eine von Gott gestiftete Proportion zwischen Aktivität und Ruhe, Bewegung und Stillstehen, Sorge und Vertrauen gibt. Das Sabbatgebot hat nicht allein das Wohl des Menschen im Auge. Nicht zufällig ist es in der biblischen Tradition mit dem Rhythmus der Schöpfung verbunden. Die Begrenzung der menschlichen Tätigkeit dient in erster Linie dem Menschen selbst, sie entspricht aber zugleich den Erfordernissen der Schöpfung. Verkehrsfreie Sonntage haben darum ihren guten Sinn. Sie führen zwar für sich allein sicher nicht die zukunftsfähige Mobilität herbei, können aber dazu beitragen, die Kultur beschränkter Mobilität wenigstens in Ansätzen zu praktizieren.