

# Mögliche Beiträge der Kirchen in Baden-Württemberg zur Verkehrs- und Mobilitätswende<sup>1</sup>.

**Vorbemerkung (Januar 2022):** Ein Exposee von Jobst Kraus, bereits 2018 aus der württembergischen Landeskirche erfragt. Leider hat sich aber in diesen vier Jahren viel zu wenig in Richtung Mobilitätswende getan. Die Notwendigkeit zur Veränderung ist noch dringender geworden.

Die nachstehenden Überlegungen nehmen ihren Ausgangspunkt bei den globalen Herausforderungen, den eigenen Ansprüchen der Kirchen, beziehen sich auf Ergebnisse der oben genannten Studie „Mobiles BW“ und greifen auf eine dem Verfasser bekannte Vielzahl von Mobilitäts-Aktivitäten innerhalb und außerhalb der Kirchen zurück. Dieser sehr subjektive, wie engagierte Blick auf die Möglichkeiten zur notwendigen Mobilitätswende in Baden-Württemberg bedarf nicht nur der Ergänzung und Kritik, sondern auch eines Diskurses in kirchlichen Gremien und in der (kirchlichen) Öffentlichkeit.

## Globale, nationale und regionale Herausforderungen

Bezugnehmend auf gängige Definitionen von nachhaltiger Entwicklung (Brundtland-Report<sup>2</sup>) bedeutet nachhaltige Mobilität, die Beweglichkeit in Bezug auf Personen und auf den Transport von Gütern zu befriedigen, ohne die natürliche Umwelt, die ökonomische Entwicklung und die soziale Gerechtigkeit im Hinblick auf alle lebenden Menschen (globale, „intragenerationale Gerechtigkeit“) und in Bezug auf zukünftige Generationen („intergenerationale Gerechtigkeit“) zu gefährden. Das Stuttgarter Verkehrsministerium formuliert: *„Nachhaltige Mobilität heißt, die heutigen Mobilitätsbedürfnisse in Zukunft in einer dauerhaft umweltverträglichen Weise zu gewährleisten. Dies gilt für Menschen und Wirtschaft. Zudem müssen die Mobilitätschancen benachteiligter Bevölkerungsgruppen verbessert werden“*.<sup>3</sup>

Während **„Mobilität“** das Potenzial der Beweglichkeit zur Erfüllung von Bedürfnissen, wie Einkaufen, Freunde besuchen, arbeiten gehen, im physischen Raum ist, bezeichnet **„Verkehr“** die realisierte Bewegung durch Handlungen auf Grundlage von Infrastrukturen im physischen Raum. Das gleiche Bedürfnis kann mit mehr oder weniger Verkehr erfüllt werden, z.B. mit einer Fahrt in den Sonntagsgottesdienst mit dem PKW oder mit einem „Kirchgang“ zu Fuß oder mit dem Rad.

Dies bedeutet, dass nachhaltige Mobilität mehr ist als Verkehrspolitik. Anknüpfend an die Bedürfnisse von Menschen nach einem Wechsel von Orten, blickt nachhaltige Mobilität ganzheitlich auf gesellschaftliche Verhältnisse, schließt also Infrastrukturpolitik, Regional- und Stadtplanung, wie auch Dorfentwicklung mit ein.

---

<sup>1</sup> Im nachfolgenden wird unterschieden zwischen Mobilität und Verkehr. Mobilität beschreibt in Anlehnung an Udo Becker (Referat auf dem Kongress „Neue Mobilität – Baden-Württemberg bewegt nachhaltig, Stuttgart 2015) die Bedürfnisaspekte von Ortsveränderungen, das Potential der Beweglichkeit zur Erfüllung von Bedürfnissen im physischen Raum (sich ernähren durch Einkaufen oder Essengehen, verwandtschaftliche Beziehungen pflegen, einer (un-)bezahlen Beschäftigung nachgehen, Erziehungs- und Pflegearbeit, Kirchgang und ehrenamtliches Engagement. Bedürfniserfüllung ist immer mit einer sozial-ökonomischen und mit einer soziokulturellen Dimension verbunden Verkehr bezeichnet die realisierte Bewegung durch Handlungen auf Grund von Infrastrukturen im physischen Raum. Verkehr beschreibt die Mittel, mit denen Mobilität realisiert wird. Dies kann mit mehr oder weniger Verkehr, mit mehr oder weniger Ressourcen geschehen. Entsprechend ist ein steigender Verkehrsaufwand nicht automatisch ein Indiz für eine bessere Mobilität.

<sup>2</sup> Die Definition der Brundtland - Kommission lautet: „Sustainable development meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs.“

<sup>3</sup> In: Baden-Württembergisches Ministerium für Verkehr und Infrastruktur „Nachhaltige Mobilität – Für Alle, 2015

Eine ökologisch nachhaltige Entwicklung ist durch den Erhalt der Natur als Lebens- und Wirtschaftsgrundlage charakterisiert. Die Nutzung der Natur soll deren Regenerationsfähigkeit nicht überschreiten und die Stofffreisetzung muss auf die Aufnahmekapazität der Umweltmedien beschränkt bleiben. Wenn man aus Gerechtigkeitsgründen einen global verallgemeinerbaren, also pro Erdenbürger annähernd ähnlichen Natur- und Ressourcenverbrauch innerhalb der planetaren Grenzen anstrebt, sind v. a. die Industrieländer gefordert, ihren Verbrauch zu reduzieren, da sie pro Kopf derzeit viel mehr Ressourcen in Anspruch nehmen ihnen zu stehen.

So gesehen – und die nachstehenden Fakten veranschaulichen dies -, ist der Verkehrssektor in Baden-Württemberg(BW) alles andere als nachhaltig (in Anlehnung an „Mobiles BW“):

- Der Verkehrssektor hat einen Anteil von 28 % an den gesamten Treibhausgas-Emissionen in BW. Mit 21,2 Mio. Tonnen lagen sie 2013 über denen von 1990 und liegen damit deutlich über dem Bundesschnitt. Entsprechend hoch ist auch der überwiegend fossile Endenergiebedarf des Verkehrs.
- Der Fahrzeugbestand in BW liegt mit über 6 Mio. Pkw und 580 Pkw je 1.000 Einwohnern deutlich über der mittleren Motorisierungsrate in Deutschland (532 Pkw je 1000 Einwohner) und weist – ebenso wie die Fahrleistungen - einen weiter ansteigenden Trend auf, der nicht als globales Leitbild dienen kann. Pkw in Baden-Württemberg haben zudem einen im Vergleich zum Bundesschnitt größeren Hubraum, was mit höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen verbunden ist.
- Verkehrsbedingte Luftschadstoffemissionen weisen weiterhin deutliche Grenzwertüberschreitungen auf. Stickstoffdioxid stellt mit Überschreitungen an fast allen verkehrsnahen Messstationen das größte Problem dar. Mit einem Anteil von 89 % ist der Verkehr Hauptverursacher der lokalen Stickoxid-Emissionen.
- Der Straßenverkehr ist die Hauptlärmquelle in BW.
- Verkehr ist durch Lärm- und Luftschadstoffemissionen mit Gesundheitsbelastungen verbunden (bundesweit werden 47.000 vorzeitige Todesfälle geschätzt). Auch wenn die Anzahl der verkehrsbedingten Todesfälle (im Jahr 2015 noch 483) zurückging, bedeuten sie eine große Belastung und stellen, genauso wie die große Anzahl von Schwerverletzten, das Gesundheitssystem vor große Herausforderungen. Von der Zielgröße „Vision zero“ ist BW noch weit entfernt.
- 25 % der Flächeninanspruchnahme in BW gehen auf den Verkehr zurück. Mit einer Flächeninanspruchnahme von 5,3 ha/ Tag im Jahr 2014 liegt BW immer noch deutlich über dem Zielwert von 3 ha/Tag für das Jahr 2020 und weit entfernt vom Langfristziel der „Netto-Null“.
- Das Ausmaß des motorisierten (Individual-) Verkehrs und dessen Priorisierung in Form eines ungleichen sozialen Zugangs und ungleicher Belastung (Lärm und Feinstaub) wirkt sich auch sozial negativ aus. Sozial schwächer gestellte Menschen wohnen zwar mietgünstig, aber häufig an verkehrsreichen Straßen mit allen Nachteilen.

Dieser Blick auf den Verkehr als ein gesellschaftliches Bedarfsfeld zeigt exemplarisch, dass die gängigen Produktions- und Konsummuster in BW, wie auch generell in den

Industrieländern ressourcenintensiv, umweltbelastend und angesichts global begrenzter Ressourcen ungerecht sind.<sup>4</sup>

Wie notwendig eine Veränderung ist, zeigen die auf globaler Ebene im Verlauf des letzten Jahres verabschiedeten Übereinkommen:

- Bei der Pariser Klimaschutzkonferenz (COP21) im Dezember 2015 haben sich 195 Länder erstmals auf ein allgemeines, rechtsverbindliches, weltweites Klimaschutzübereinkommen geeinigt. Dieses umfasst einen globalen Aktionsplan, der die Erderwärmung auf deutlich unter 2 °C begrenzen soll um einem gefährlichen Klimawandel entgegenzuwirken. Die Staaten einigten auf das Ziel, den Anstieg auf maximal 1,5 °C zu begrenzen, da dies die Risiken und Folgen des Klimawandels deutlich vermindern würde. Derzeit werden global 31 Mrd. Tonnen im Jahr freigesetzt. Bei einer Begrenzung auf 1,5 Grad stehen nur noch ca. 500 Mrd. Tonnen weltweit zur „freien Verfügung“. Danach dürfte nach 2030 keine einzige Tonne CO<sub>2</sub> mehr freigesetzt werden. Zu Recht beklagen sich Länder im globalen Süden, dass die Industrieländer zu wenig Anstrengungen unternehmen, ihren Verbrauch drastisch zu reduzieren. Dies führt dazu, dass diesen Ländern kaum noch Wachstumsmöglichkeiten und Steigerungen ihres Energieverbrauches bleiben, die sie eigentlich dringend bräuchten. Die globale Ungerechtigkeit wird fortgesetzt. Eine drastische Reduktion der Treibhausgase wäre auch eine notwendige Bekämpfung von Fluchtursachen.
- Am 1. Januar 2016 sind die SDGs (Sustainable Development Goals), auch als Agenda 2030 oder Weltzukunftsvertrag bezeichnet, in Kraft getreten. Der Vertrag sieht vor bis 2030 Armut und Hunger vollständig zu überwinden und Bildung und Gesundheitsversorgung allen Menschen zugänglich zu machen. Es sollen aber auch die Ungleichheiten in und zwischen Ländern gesenkt und die Konsumgewohnheiten und Produktionsweisen (Ziel 12) nachhaltig umgestaltet werden. Dies und noch mehr haben die Vereinten Nationen in 17 Zielen zusammengefasst, die an die Millenniums-Entwicklungsziele aus dem Jahr 2000 anknüpfen. Während die vorangegangenen Millenniumsziele dem nachhaltigen Fortschritt in den Entwicklungsländern galten, sind die Nachhaltigkeitsziele Richtschnur für alle Unterzeichnerstaaten, auch für Industriestaaten wie Deutschland. Auch wenn der Verkehr in keinem der 17 Ziele explizit genannt wird, taucht das Thema Mobilität in den Unterzielen zu Ziel 3 „gesundes Leben für alle Menschen“ (Halbierung der Zahl der Todesfälle und Verletzungen infolge von Verkehrsunfällen weltweit bis 2020!) wie auch in Ziel 11 (Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten), in Ziel 12 (nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster) und in Ziel 13 (umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen) auf. Der mit 2030 vereinbarte Zeithorizont ermahnt zu raschem Handeln.

## **Das Thema „nachhaltige Mobilität“ steht schon lange auf der kirchlichen Agenda:**

---

<sup>4</sup> Nach Einschätzung des WWF (2016) beträgt der aktuelle Ressourcenverbrauch der Menschheit rund das Eineinhalbfache der biologischen Leistungsfähigkeit („Biokapazität“) der Erde. Rockström et al. (2009) haben neun planetare (globale biophysikalische) Grenzen definiert, die einen „sicheren Handlungsraum“ für die Menschheit abstecken und deren Überschreitung zur Gefährdung komplexer Gleichgewichte der Erde und entsprechenden Risiken für die Menschheit führt. Bereits jetzt gelten einige dieser planetaren Grenzen als überschritten.

- So heißt es im *Beschluss der 10. Synode der Evangelischen Kirche in Deutschland von 2008* unter der Überschrift „Aus Dankbarkeit für Gottes gute Schöpfung leben - Zehn Schritte zum schöpfungsgerechten Handeln“: „Klimaschonende Mobilität fördern“: Das Verkehrssystem trägt wesentlich zur Erhöhung der Treibhausgas-Emissionen bei. Eine wirksame Reduktion der Emission von Klimagasen im Verkehr ist mit einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens verknüpft: Öffentliche Verkehrsmittel sind gegenüber umweltbelastenden Verkehrsmitteln stärker zu fördern. Die Kirchengemeinden und Landeskirchen sind aufgerufen, Mitarbeitende und Gemeindemitglieder zu motivieren, möglichst klimaschonend unterwegs zu sein: Sie können Tickets des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) anbieten, zu Fahrgemeinschaften aufrufen, Dienstgänge mit Fahrrad oder ÖPNV unternehmen, Flugreisen reduzieren, möglichst Pkws mit niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoß nutzen und gemeinsam darauf hinwirken, auf Autobahnen ein Tempolimit von höchstens 130 km/h einzuführen.“
- In den *EKD Texten 122*<sup>5</sup> „damit sie das Leben und volle Genüge haben sollen“ finden sich folgende Passagen:  
„die konsequente Umsetzung der Energiewende und eine Fortsetzung einer Klimapolitik, die an anspruchsvollen Zielsetzungen – Reduktion der Treibhausgasemissionen um 40 Prozent bis 2020 und um 85 – 90 Prozent bis 2050, gemessen am Basisjahr 1990 – ebenso festhält, wie am Ausstieg aus der Atomenergie“ und an anderer Stelle „Sollen die Kirchen selbst zu Akteuren des Wandels werden, müssen sie daher auch selbst ihr Handeln, insbesondere im Bereich des eigenen Wirtschaftens, verändern“. »Kirchen werden ihrem Auftrag gerecht, wenn sie selbst zu einem Leben umkehren, das sich an den Leitwerten der Gerechtigkeit und der Nachhaltigkeit orientiert. Unser Aufruf richtet sich daher auch an uns selbst«, heißt es in der EKD-Denkschrift »Umkehr zum Leben«. Beispielhaft kann dies u. a. in den kirchlichen Klimaschutzkonzepten, in der Beschaffungspolitik und der Mobilität, der Kompensation unvermeidbarer mobilitätsbedingter Treibhausgasemissionen, .....umgesetzt werden“
- Auf der Internetseite der *Evangelischen Landeskirche Baden* heißt es: „Die Bewahrung der Schöpfung gehört zu unserem christlichen Grundverständnis. In ihren „Ökologischen Leitlinien“ hat die Evangelische Landeskirche in Baden Umwelt- und Klimaschutz als ihre Kernaufgaben festgeschrieben. Diese wurden im April 2003 durch die Landessynode, dem höchsten Entscheidungsgremium der Landeskirche, verabschiedet. In ihrem Klimaschutzkonzept hat sich die badische Landeskirche das Ziel gesetzt, bis 2020 die CO<sub>2</sub> –Emissionen um 40% zu senken. Eine Senkung der CO<sub>2</sub> –Emissionen um 23% wurde bereits erreicht (6).
- *Landesbischof Dr. h.c. Frank Otfried July schreibt im Grußwort zum Klimaschutzkonzept seiner württembergischen Landeskirche von 2012*: „Das Klimaschutzkonzept ist ein Meilenstein auf dem Weg der Evangelischen Landeskirche in Württemberg zu einem konsequent nachhaltigen und klimaneutralen Handeln. Das bisher Erreichte spornt an, konsequent weiterzuarbeiten. Denn das Klimaschutzkonzept zeigt auch: Wir haben noch viel vor uns! In jedem der drei großen Bereiche Immobilien, Mobilität und Beschaffung möchten wir noch besser werden. Die Mitarbeitenden in den Kirchengemeinden ermutige ich, weitere Schritte zu gehen. Manchmal sind es nur kleine Schritte, aber es ist wertvoll das Bewusstsein

<sup>5</sup> [https://www.ekd.de/ekdtext\\_122\\_leitbilder.htm](https://www.ekd.de/ekdtext_122_leitbilder.htm);

<sup>6</sup> Hierbei ist der diakonische Bereich nicht im Blick

für nachhaltiges Handeln zu entwickeln, sich gegenseitig zu ermutigen und weiterzuarbeiten an der Bewahrung der Schöpfung, am Umwelt- und Klimaschutz.“

Und in den einführenden Bemerkungen zum integrierten Klimaschutzkonzept der württembergischen Landeskirche<sup>(7)</sup> heißt es: „Die Glaubwürdigkeit der Kirche im öffentlichen Raum hängt nicht nur davon ab, wie sie gesellschaftliche Diskurse mit gestaltet, sondern entscheidend auch davon, wie sie die Diskussion im eigenen Haus führt und wie aus der Wahrnehmung und dem Beurteilen des Wahrgenommenen Handlungen abgeleitet werden: Das eigene Mobilitätsverhalten, die Art und Weise der Beschaffung von Gütern und der Verbrauch von Energie durch die kirchlichen Einrichtungen selbst sind vor diesem Hintergrund kritisch zu hinterfragen – insbesondere in einer Zeit, in der Fragen des Klimawandels und der Grenzen des Wachstums von so hoher Bedeutung sind wie heute.“

## **Zwischenfazit**

Der Verkehrsbereich ist eines der zentralen ökologischen Problem- und Gestaltungsfelder unserer Gesellschaft mit den bekannten ökologischen, gesundheitlichen und sozialen Folgen. Angesichts der aktuellen Situation eines sich beschleunigenden Klimawandels, dessen Auswirkungen (Dürren, Überschwemmungen, Zunahme an Stürmen, auftauende Gletscher und Permafrostböden, steigende Meeresspiegel, etc.) immer offensichtlicher werden und den prospektiven Entwicklungen kommt auch den Evangelischen Kirchen in BW als Großorganisationen eine herausfordernde Aufgabe zu. Sie betrifft ca. 2.000 Gemeinden, 3.000 Pfarrer\*innen und kirchliche Angestellte, den Bereich der Diakonie (2.100 Einrichtungen, darunter Krankenhäusern, Heime, etc. mit insgesamt 76.000 hauptamtlich Beschäftigten) und 3 Millionen Christen allein in BW. Für sie alle geht es darum, mit dem selbst gesetzten Anspruch praktischer Schöpfungsbewahrung im Rahmen des Konziliaren Prozesses für Gerechtigkeit, Frieden und Bewahrung der Schöpfung durch radikales Umsteuern im Verkehrsbereich ernst zu machen und eine Vorreiterrolle zu übernehmen. Damit entsprechen sie nicht nur ihrem theologischen Anspruch, sondern kommen auch der Aufforderung nach, die bereits durch die Agenda 21 im Jahr 1992 in Rio an alle nicht staatlichen Organisationen ergangen ist, sich sowohl im eigenen Gestaltungsbereich für die Wende hin zu einer nachhaltigen Gesellschaft einzusetzen, als auch die Mitverantwortung für eine gesamtgesellschaftliche Trendwende wahrzunehmen. Darauf weisen die erwähnten Absichtserklärungen hin. Nun kommt es darauf an das große Beschaffungs- und Akteurs-Potential in Landeskirche und Diakonie in Richtung einer nachhaltigen Mobilitätskultur zu „mobilisieren“ und vom Reden zum Tun zu kommen.

## **Von 2030 und 2050 herkommend denken – und heute schon im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätskultur handeln**

---

<sup>7</sup> Welches ebenfalls nicht den Bereich der Diakonie umfasst

Es braucht den Blick aus der Zukunft auf Heute, die Orientierung an Werten und Normen, wie an den für 2050 auf UN – Ebene, europäischer wie nationaler Ebene gesteckten Klimaschutzziele oder den sogenannten SDG (2030). Diesen normativen Ansatz mit ganzheitlicher Betrachtung der gesellschaftlichen Verhältnisse verfolgt die Studie 2017 veröffentlichte Studie „*Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität*“<sup>(8)</sup> von der Baden-Württemberg Stiftung herausgegeben. Ziel der Studie ist es, „*mögliche Transformationspfade für den Mobilitätsbereich in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2050 hin zu einer ökologisch, sozial und ökonomisch nachhaltigen Entwicklung*“ aufzuzeigen.

Alle drei der dort vorgestellten Szenarien weisen deutliche Unterschiede hinsichtlich ihrer ökologischen, sozialen und ökonomischen Indikatoren auf.

#### **Neue Individualmobilität – privat und komfortabel unterwegs:**

- Hohes Bedürfnis nach Individualität und Flexibilität
- Mobilität dient der sozialen Distinktion
- Individualverkehr mit Pkw weiterhin dominant
- Automatisierung führt zu Komfortsteigerung von Pkw
- Bessere Lebensqualität in Städten v.a. durch weniger Emissionen
- Anbindung des ländlichen Raumes vorwiegend über autonom fahrende Privat-Pkw
- Güter- und Luftverkehr weiter ansteigend

#### **Neue Dienstleistungen – kreative Geschäftsmodelle, geteilte Fahrzeuge:**

- Sharing-Kultur breitet sich aus
- Neue Mobilitätsangebote und Carsharing erobern den Markt
- Kombination von ÖV und individuellem Fahren wird zum Mainstream
- Pkw-Bestand geht v.a. in Städten zurück, ÖV- und Rad-Anteil steigt an
- Multimodale Mobilitätsketten binden den ländlichen Raum an
- Neue Formen der Nahversorgung auf dem Land
- Wachstum bei Güter- und Luftverkehr verlangsamt sich

---

<sup>8</sup> Stuttgart Oktober 2017, Herausgeberin: Baden-Württemberg Stiftung gGmbH, Kriegsbergstraße 42 70174 Stuttgart, Initiatorin: BUND Landesverband BW

## Neue Mobilitätskultur – kürzere Wege, Funktionsmischung, flexible öffentliche Systeme:



- Stärkung von Nahversorgung und Nahmobilität
- Mobilität wird durch attraktives, öffentliches Verkehrssystem mit unterschiedlichsten Fahrzeuggrößen (Ridesharing) sichergestellt
- MIV und Pkw-Besitz spielen nur noch eine geringe Rolle
- Flächenumwidmung zugunsten von Aufenthaltsqualität und NMIV
- Funktionsmischung, kurze Wege
- Hoher Anteil NMIV und attraktive, autofreie Quartiere
- Stärkere Nachfrage nach regionalen und langlebigeren Produkten
- Trendumkehr bei Wachstum von Güter- und Luftverkehr

Bei den ökologischen und sozialen Indikatoren gibt es ein klares Ergebnis. Während das Szenario „*Neue Individualmobilität*“ (NIM) die Ziele am weitesten verfehlt, schneidet das

Szenario „Neue Dienstleistungen“ (NDL) etwas besser ab. Das Szenario „Neue Mobilitätskultur“ (NMK) kommt den Zielen einer ökologisch und sozial gerechten Nachhaltigkeit am nächsten. Auch wenn die Langfristziele für den Klimaschutz und den Endenergieverbrauch in allen Szenarien erreicht werden, gelingt es nur im Szenario NMK die eher mittelfristigen Ziele für 2030 zu erreichen. Auch ist die Entwicklung in diesem Szenario aufgrund der vergleichsweise geringen Ressourceninanspruchnahme am ehesten global verallgemeinerbar“ (S.239).

23

## BEWERTUNG DER NACHHALTIGKEIT DER SZENARIEN

	Indikator	Neue Individualmobilität (NIM)	Neue Dienstleistungen (NDL)	Neue Mobilitätskultur (NMK)
ökologisch	THG-Emissionen	●	●	●
	Endenergieverbrauch	●	●	●
	Strombedarf	●	●	●
	Nutzung nicht-energetischer Rohstoffe	●	●	●
	Flächeninanspruchnahme	●	●	●
	Luftschadstoffemissionen	●	●	●
	Lärmemissionen	●	●	●
	Verkehrsleistung ÖV	●	●	●
	Modal Split Güterverkehr	●	●	●
	ökonomisch	Beschäftigung in der Mobilitätswirtschaft	●	●
Umsatz in der Mobilitätswirtschaft		●	●	●
Mobilitätskosten		●	●	●
sozial	Bewegung/aktive Mobilität	●	●	●
	Nutzungsmischung	●	●	●
	Erreichbarkeit	●	●	●
	Aufenthaltsqualität öffentl. Raum	●	●	●

ERGEBNISSE DER STUDIE „MOBILES BADEN-WÜRTTEMBERG“



„Die Ergebnisse zeigen damit, dass der Weg hin zu einer in Baden-Württemberg und global verträglichen Mobilität innerhalb der ökologischen und gesundheitlichen Belastungsgrenzen – also mit deutlichen Verbesserungen bei Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffen, beim Verbrauch von Endenergie und nicht-energetischen Ressourcen sowie beim Lärm und der Flächeninanspruchnahme – nur mit einem deutlichen Rückgang der Pkw-Fahrleistung und des Pkw-Bestandes gelingen kann. Im Szenario „Neue Mobilitätskultur“ reduziert sich die Anzahl der Pkw im Bestand bis 2030 um 30 % und bis 2050 auf rund ein Sechstel, die Fahrleistung der Pkw – privat und geteilt – auf 55 % in 2030 und 30 % in 2050. Dadurch wird eine Reduktion der direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen von 45 % in 2030 und 100 % in 2050 erreicht, der Endenergiebedarf sinkt um 42 % in 2030 und 80 % im Jahr 2050. Die Bedarfe an nicht-energetischen Ressourcen können z.B. durch eine deutlich geringere Nachfrage nach Pkw und Parkraum um 13 % gegenüber der Referenzentwicklung reduziert



werden und der Flächenverbrauch in Baden-Württemberg ist mit dem Ziel einer langfristigen Reduktion auf Netto-Null kompatibel. Es zeigt sich auch, dass der Einsatz von Elektrofahrzeugen allein bei Weitem nicht ausreicht, um ökologisch nachhaltig mobil zu sein. Der soziale und gesellschaftliche Status kann im Szenario NMK deutlich verbessert werden durch eine durchgängige Verfügbarkeit eines attraktiven öffentlichen Verkehrs für alle sozialen Gruppen. Die Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume nimmt durch die Entlastung von Lärm und Schadstoffen sowie die Entwidmung von Verkehrsflächen zu. Dies fördert – ebenso wie die zunehmende aktive Mobilität in Form von Radfahren und Zufußgehen – die Gesundheit der Bevölkerung.

Die Ergebnisse der ökonomischen Indikatoren zeigen, dass *unabhängig von den in diesem Projekt entworfenen Szenarien von einschneidenden Veränderungen in der Mobilitätswirtschaft auszugehen ist*. Der Verlust von Arbeitsplätzen in der Automobilwirtschaft nimmt mit dem Grad der ökologischen Nachhaltigkeit der Szenarien zu, da die Pkw-Neuzulassungen zurückgehen. Das Maß hängt davon ab, wie die Transformation der Automobil- bzw. Mobilitätswirtschaft gestaltet wird.

Die betrachteten Szenarien weisen unterschiedliche Risiken auf. Bei dem Szenario „Neue Individualmobilität“ stellt sich zum Beispiel die Frage nach der Verfügbarkeit von Ressourcen und EE-Strom am stärksten. Gerade bei der Verfügbarkeit von EE-Kraftstoffen bestehen zum jetzigen Zeitpunkt noch hohe Unsicherheiten. Das Szenario „Neue Mobilitätskultur“ steht vor der Herausforderung einen Produktionsrückgang z. B. durch neue Arbeitszeitmodelle aufzufangen und rechtzeitig neue Arbeitsplätze in anderen Bereichen zu schaffen.

Gleichzeitig kann davon ausgegangen werden, dass diese starke Transformation auch weltwirtschaftlich getrieben werden wird. Der gegenüber den anderen Szenarien stärkere Fokus auf ökologischen Notwendigkeiten könnte damit auch den ökonomischen Übergang früher und zukunftssicherer einleiten. Für die ökologischen Indikatoren gibt es einen klaren, normativen Rahmen. Die Ergebnisse zeigen, dass die Ziele nur mit weniger Verkehr zu erreichen sind. Damit steht die Automobilindustrie vor einer Phase großer Unsicherheit und Umbrüche. Maßnahmen zur Erreichung der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeitsziele können kurz- und mittelfristig diese Unsicherheit und die Gefahr von Arbeitsplatzverlusten erhöhen. Dies gilt nicht nur für Baden -Württemberg. *Ein Transformationsprozess der (Mobilitäts-)Wirtschaft in Baden-Württemberg ist aber grundsätzlich notwendig. Diesen gilt es aktiv zu gestalten, sodass sich Wirtschaft und Gesellschaft innerhalb der planetaren Grenzen möglichst optimal entwickeln können*<sup>9</sup>.

Eine Verkehrs- und Mobilitätswende ist auch deshalb dringend geboten, weil der Westen mit seiner Mittel- und Oberklasse weltweit Vorbild in den meisten gesellschaftlichen Bedarfsfeldern, wie Wohnen, Mobilität, Konsum (z.B. Fleischverbrauch) ist. Neue Konsum- und Produktionsmuster können nicht vorgeschrieben, aber vorgelebt werden und nachhaltige Städte müssen erdacht und erkämpft werden. Diese in Richtung Nachhaltigkeit zu verändern fordert die erwähnte Agenda 2030 (Sustainable Development Goals<sup>10</sup>) – und bis 2030 sind es nur noch 12 Jahre!

## Wie könnte eine nachhaltige Mobilitätskultur aussehen?

### Rolle der Kirchen

---

<sup>9</sup> Studie „Mobiles BW“ S. 240

<sup>10</sup> <http://www.un.org/Depts/german/gv-70/band1/ar70001.pdf>;

In der Erklärung über den Weg des gerechten Friedens der 10. Vollversammlung des Ökumenischen Rates der Kirchen heißt es u.a.: *„Die Menschen müssen die Natur respektieren, sie schützen und für sie Sorge tragen. Aber unser exzessiver Verbrauch fossiler Brennstoffe und anderer Ressourcen tut Menschen und der Erde große Gewalt an. Der Klimawandel, der nur eine der Folgen des menschlichen Lebensstils und nationaler Politik ist, bedroht Gerechtigkeit und Frieden auf der ganzen Welt. Der Ökumenische Rat der Kirchen (ÖRK) gehörte zu den Ersten, die vor den Gefahren des Klimawandels gewarnt haben. Durch 20 Jahre Fürsprachearbeit haben Kirchen dazu beigetragen, dass ökologische Gerechtigkeit heute in der internationalen Klimadebatte diskutiert wird. Die Bedeutung, die der ökologischen Gerechtigkeit heute beigemessen wird, zeigt sich in der Aufmerksamkeit, die den Opfern des Klimawandels in internationalen Verhandlungen und im Menschenrechtsrat der Vereinten Nationen geschenkt wird. Die 10. ÖRK-Vollversammlung in Busan hat das ökumenische Engagement für Klimagerechtigkeit nachdrücklich bekräftigt“<sup>11</sup>.*

Die Evangelischen – und selbstverständlich auch die Katholischen<sup>12</sup> – Kirchen in Baden-Württemberg, die mit ihren Kirchengemeinden noch weitgehend in der Fläche vertreten sind, könnten ein wichtiger „Motor“ einer nachhaltigen Mobilitätskultur sein und sollten diese Chance auch nutzen<sup>13</sup>. Kirchengemeinden und kirchliche Einrichtungen, wie Schulen, Akademien, Krankenhäuser, Behinderteneinrichtungen (wie Stetten, Bruderhaus-Diakonie, Zieglersche Anstalten, Johannswerk etc.) sind Orte, Perspektiven nachhaltiger Entwicklung Praxis werden zu lassen. Dann vollzieht sich Gemeindeentwicklung in einem neuen Verständnis von Mission, um der Transformation als Prozess „neue Gestalt zu geben“<sup>14</sup>. Hierbei können gewohnte kulturelle Muster (Esskultur, Mobilität, Energieverbrauch und Wohnen) auf ihre Universalisierbarkeit<sup>15</sup> hinterfragt werden und alternative Erfahrungsfelder, auf denen Neues als attraktiv wahrgenommen und eingeübt werden kann, geschaffen werden, wie z. B. Fasten, Tempolimit, Wohnen auf weniger Fläche, kollektive Nutzungsformen oder autofreie Sonntage. Diese Bildung für nachhaltige Entwicklung möchte Geschichten von einer besseren Zukunft erzählen und die Sinne, die Herzen, den Geschmack

---

<sup>11</sup> <https://www.oikoumene.org/de/resources/documents/assembly/2013-busan/adopted-documents-statements/the-way-of-just-peace>;

<sup>12</sup> „Diese Situationen rufen das Stöhnen der Schwester Erde hervor, die sich dem Stöhnen der Verlassenen der Welt anschließt, mit einer Klage, die von uns einen Kurswechsel verlangt. Niemals haben wir unser gemeinsames Haus so schlecht behandelt und verletzt wie in den letzten beiden Jahrhunderten. Doch wir sind berufen, die Werkzeuge Gottes des Vaters zu sein, damit unser Planet das sei, was Er sich erträumte, als Er ihn erschuf, und seinem Plan des Friedens, der Schönheit und der Fülle entspreche. Das Problem ist, dass wir noch nicht über die Kultur verfügen, die es braucht, um dieser Krise entgegenzutreten. (Zitat aus Papst Franziskus, Enzyklika Laudato Si, siehe: [https://www.dbk.de/fileadmin/redaktion/diverse\\_downloads/presse\\_2015/2015-06-18-Enzyklika-Laudato-si-DE.pdf](https://www.dbk.de/fileadmin/redaktion/diverse_downloads/presse_2015/2015-06-18-Enzyklika-Laudato-si-DE.pdf); herausgegeben von der Deutschen Bischofskonferenz)

<sup>13</sup> Siehe dazu und zum Folgenden: Jobst Kraus, Nachhaltige Kirche – ein Vision in Stichworten, in *anstöße* 2/2017, dem Magazin der Offenen Kirche.

<sup>14</sup> nach einer mündlichen Bemerkung von Konrad Raiser, dem ehemaligen Generalsekretär des Ökumenischen Rates der Kirchen (2015)

<sup>15</sup> Bad Boll hat 5.000 Einwohner und derzeit 3.100. Würde dies Weltmaßstab, dann würden bei derzeit 6,5 Milliarden Menschen auf dieser Erde über vier Milliarden PKWs, fast das Vierfache der derzeitigen Menge, die Straßen verstopfen und den Klimawandel dramatisch beschleunigen.

gewinnen.

Die Kirchen haben selbst mit der von ihnen mitherausgegebenen Studie „Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalisierten Welt“<sup>16</sup> neue Denk- und Handlungsperspektiven herausgefordert. Wichtig geworden sind Adjektive wie „weniger, anders, besser“ oder „ressourcenleicht, naturverträglich und selbstbegrenzt“, und als Abstraktionen dazu Effizienz, Konsistenz und Suffizienz, letztere als eine Kultur (und Ökonomie) des Genug. Dies aufgreifend wurde die Losung des Hamburger Kirchentages 2013 „So viel Du brauchst“ viel diskutiert. Oder mit den 4 E's von Wolfgang Sachs gesprochen: Entschleunigung, Entrümpelung (von materiellen Gütern), Entflechtung (Wiederentdeckung des Lokalen und Regionalen), Entkommerzialisierung (weniger Markt)<sup>17</sup>;

Es gibt also genügend Anknüpfungspunkte – theoretischer, kulturell- sprachlicher, wie auch praktischer Art.<sup>18</sup> Alle diese - zumeist schon erprobten - einzelnen Aktivitäten sind aus ihrem Nischen-Dasein in die kirchliche und gesellschaftliche Praxis zu holen.

### Was zu tun ist – im Einzelnen:

Bereich	Empfehlung	Kommentar/ Einschätzung der Umsetzbarkeit
<b>Standortwahl</b>	Bei Neubau eines kirchlichen Gebäudes die Erreichbarkeit mit dem sogenannten Umweltverbund (zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV) als wichtiges Kriterium betrachten. Bei kirchlichen Gebäuden beantragen	
<b>Neubau/Renovierung</b>	ausreichend überdachte Fahrradstellplätze mit Dusch und Umkleidemöglichkeiten für Mitarbeitende, Rad-Reparaturstation	
	Parkplätze im Blick auf 2030/2050 eher verknappen, zurückbauen, und wenn dann mit möglichst geringer Versiegelung, z.B. Kies, Rasengittersteine) „Parkraummanagement“	
	Ladestation für Elektro-Autos und (Lasten-) Pedelecs, eventuell auch für Gemeindeglieder und Bewohner im Quartier: „Kirche lädt auf“	
<b>Veranstaltungen/Gäste/Besucher An- und Abreise</b>	Veranstaltungsort auch von seiner Erreichbarkeit mit ÖPNV abhängig machen	
	Beginn und Ende einer Veranstaltung mit dem Fahrplan abstimmen	

<sup>16</sup> Herausgegeben von Brot für die Welt, dem EED und dem BUND, Frankfurt 2008

<sup>17</sup> Siehe auch in Uwe Schneidewind, Angelika Zahrnt, Damit gutes Leben einfacher wird, München 2013, S. 151.

<sup>18</sup> Wie z.B. das kirchliche Umweltmanagement, genannt „grüner Gockel“, das Angebot an Spritsparkursen in der badischen Landeskirche, die Beschaffung von Elektro-Autos, die Kompensation von Flugkilometern über [www.klimakollekte.de](http://www.klimakollekte.de); das Engagement beim autofreien Sonntag, Autofasten-Aktionen, die Verwendung von Fahrrädern und elektrisch betriebenen Lastenrädern beim Deutschen Ev. Kirchentag, siehe ([https://www.kirchentag.de/ueber\\_uns/umweltengagement/downloads.html#c23534](https://www.kirchentag.de/ueber_uns/umweltengagement/downloads.html#c23534)); und vieles andere mehr – siehe auch das Engagement der Umweltbeauftragten in der EKD zum Thema: <https://www.ekd.de/agu/themen/mobilitaet.html>;

	Zugverbindungen, Busanschlüsse, Haltestellen auf dem Programm/im Internet, auf Einladungen angeben (zuerst ÖPNV, dann PKW)	
	Anregung/Mithilfe bei Fahrkoordinierung, Versand von Teilnehmerlisten (Datenschutz berücksichtigen), bei größeren Events mit Verkehrsträgern Sonderticket vereinbaren	
	Öffentliche Erreichbarkeit angeben	
	Umweltverträgliche Anreise bzw. Abgabe des Autoschlüssels für Dauer des Aufenthaltes belohnen, Gebührenreduktion bei Vorlage einer Fahrkarte (Pull). Im Gegenzug Erhebung einer Parkgebühr (Push),	
	Kostenlose Nutzung von Fahrrädern (besonders bei Wochenkursen/Freizeiten)	
	Angebot der Abholung vom Bhf. (Gepäcktransport)	
	Fahrplanaushang, Taxivermittlung	
	Dorf- oder Quartiersbus zu kirchlichen Veranstaltungen (Gottesdienst) organisieren	
<b>Gruppenreisen</b>	Ziel- und Streckenplanung, Ortswahl auch unter dem Kriterium der ökologisch-sozialen Auswirkungen betrachten, das Reisen selbst zum Inhalt machen	
	Wenn möglich umweltfreundliches Transportmittel (Zug, Bus, oder deren Kombination, Fahrgemeinschaften)	
	Eine nachhaltige Reisekultur entwickeln, die Nähe vor die Ferne rücken – und wenn in die Ferne dann dort eher länger verweilen; bei Ausflügen in eine andere Stadt auch dort das öffentliche Rad nutzen.	
	Fliegen vermeiden (z.B. innerhalb Deutschlands, Europas) und wenn dann kompensatorischen Ausgleich bezahlen ( <a href="http://www.klima-kollekte.de">www.klima-kollekte.de</a> ;) )	
	Betriebsausflüge/Gottesdienst im Grünen, Freizeiten, etc. zur alternativen Mobilitätserfahrung nutzen	
<b>Aktivitäten in der Kirchengemeinde</b>	Bei Predigten und kirchlichen Veranstaltungen die spirituelle Ansprache mit Themen des konziliaren Prozesses verbinden, siehe auch: <a href="http://www.nachhaltig-predigen.de">http://www.nachhaltig-predigen.de</a> ; Teilnahme der Gemeinde am Grünen Gockel ( <a href="http://www.umwelt.elk-wue.de/arbeitsfelder/umweltmanagement-der-gruene-gockel/">http://www.umwelt.elk-wue.de/arbeitsfelder/umweltmanagement-der-gruene-gockel/</a> ); verstärkte Einbeziehung von interessierten (jungen) Gemeindegliedern	
	Mobilität in Schule und Konfirmandenunterricht alltagsbezogen thematisieren;	

	Bewusste Transportmittelwahl bei Freizeiten; als Finanzierungsidee für (Konfirmanden-) Freizeiten: samstägliches Fahrrad-Brötchenservice, Spritspartipps bei freiwilligem Tank-Service	
	Kooperation mit örtlichen Initiativen (VCD, ADFC, BUND, NABU), u.a. zu Aktivitäten vor Ort (Parking day <a href="http://www.parkingday-stuttgart.de">http://www.parkingday-stuttgart.de</a> ); Mobilitätsausstellungen im Gemeindehaus oder <a href="http://www.vcd.org/strasse-zurueckerobern">www.vcd.org/strasse-zurueckerobern</a> ;	
	Initiierung von Car-Sharing- Initiativen vor Ort, Zurverfügungstellung von Standplätzen, Car-Sharing PKW als Dienstauto	
	„Autofasten“ bzw. Gruppe „vier Wochen ohne Auto“ mit Berichten im Gottesdienst, siehe auch: <a href="http://www.klimafasten.de">www.klimafasten.de</a> ; solche Neu-Erfahrungen gehen auch außerhalb der Fastenzeit, wie gemeinsames Pilgern	
	Einrichtung eines Repair-Cafes in kirchlichen Räumen mit Reparatur von Fahrrädern	
	Beteiligung der Kirchengemeinde an der lokalen/regionalen Infrastrukturplanung (Erhalt von Bahnstrecken, Erhalt von Läden) im Sinne „kurzer Wege“	
	Verstärkte Einbeziehung von Laien in der KG, die sich um Mobilitätsfragen kümmern (Erstellung eines Fuß- und Radwegeplans zu kirchlichen Gebäuden, Mobilitätstagebücher verfassen, Beispiel: Ausflugsfahrten für alte und demente Menschen mit einem Bike-Taxi siehe: <a href="http://wir-rauner.de/rikscha/">http://wir-rauner.de/rikscha/</a> ;	
	Organisation einer Mitfahrbörse, eines Abholdienstes	
	Einführung eines freiwilligen Klima-Kilometer-Cents zur Finanzierung anderer kirchlicher Aufgaben oder von Projekten in kirchlichen Projekten weltweit	
<b>Mobilität der Mitarbeitenden in Kirchengemeinden und diakonischen Einrichtungen</b>	Unterwegs zu Fuß oder mit dem Rad (ohne die „Weltschutzscheibe“ des PKW) ermöglicht Kontakte/Gespräche mit Gemeindegliedern	
	Arbeitsplatznahes Wohnen, behilflich bei der Wohnungssuche	
	Job-Ticket – und als Push-Faktor Erhebung einer Parkgebühr	
	Beschaffungsdarlehen für dienstlich genutztes Kfz an Kriterien koppeln (CO <sub>2</sub> - und Stickoxid- Ausstoß, Lärm)	
	An den ÖV-Fahrplan angepasste Arbeitszeiten	
	Beschaffung eines oder mehrerer Dienst-PKW (E-Fahrzeug) und von Dienstfahrrädern/(Lasten-) Pedelec als „Kirchenrat“ – auch zur Ausleihe (Wochenende/ abends) im Quartier; Anschaffung von E- PKW: <a href="http://www.ebfr.de/html/aktuell/aktuell_aktuell_u.html?&amp;m=70198&amp;cataktuell=&amp;a">http://www.ebfr.de/html/aktuell/aktuell_aktuell u.html?&amp;m=70198&amp;cataktuell=&amp;a</a>	

	<a href="#">rtikel=77807&amp;stichwort_aktuell=&amp;default=true</a> ; Anschaffung eines Elektro-Lieferwagens <a href="https://www.streetscooter.eu/">https://www.streetscooter.eu/</a> ;	
	Lastenfahrrad für Diakoniestation anschaffen	
	Ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten, Reparaturset, Luftdruck-Station, Umkleidemöglichkeiten	
	keine innerdeutschen Flüge (möglicherweise Inkaufnahme höherer Kosten für Bahn und Übernachtung) und wenn geflogen wird, kompensatorischer Ausgleich über <a href="http://www.klima-kollekte.de">www.klima-kollekte.de</a> ;	
	Aktionen „mit dem Rad zur Arbeit/Schule/Einrichtung: „Fünf Gründe mit dem Rad zur Arbeit“: <a href="https://www.kirchefuerklima.de/home/naechrichten-und-termine/adfc.html">https://www.kirchefuerklima.de/home/naechrichten-und-termine/adfc.html</a> ; oder auch: <a href="http://www.stadtradeln.de">www.stadtradeln.de</a> , <a href="http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de">www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de</a>	
<b>Dienstreiserecht</b>		
<b>a) Verwaltungshandeln</b>	Überarbeitung der Reisekostenordnung, die noch unterschiedliches Kilometergeld je nach Hubraumgröße vorsieht (0,25 oder 0,35 €, für Fahrräder 0,04 €); Politischer Vorstoß zur Änderung des Dienstreiserechts (Öffentlicher Dienst).	
	Beim Kauf eines PKW das nach Nutzungszweck (Personen- und Gütertransport) und Stand der Technik umweltverträglichste Auto mit aktiver und passiver Sicherheit beschaffen; vor dem Kauf Informationen einholen (VCD Auto-Umwelt-Liste)	
	Die WGKD auffordern, dass sie ihre (bescheidene) Marktmacht gegenüber der Automobilindustrie nutzt, damit diese mehr sparsamere Fahrzeuge anbietet und gleichzeitig potentielle Kunden für einen umwelt- orientierten Kauf motiviert	
	Mitgliedschaft in ökologisch orientiertem Verkehrsverband, wie z.B. VCD	
<b>b) Dienstreisen</b>	Information kirchlicher Mitarbeitender über die Alternativen der Verkehrsmittelwahl und ihrer ökologischen Relevanz	
	Vorrang für Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel; Kombination von ÖPNV, Taxi, Leihwagen, damit nicht wegen schwer erreichbarem Ort gesamte Strecke mit PKW zurückgelegt werden muss; Zusammenstellung häufiger Verbindungen in einem „internen Kursbuch“	
	Interne Mitfahrbörse	
	Zeitliche Zusammenlegung von Sitzungsterminen	
	Telefonkonferenz statt Reise	

	Terminplanung so vornehmen, dass kein „Autozwang“ entsteht	
	Angebot eines Spritspartrainings für Mitarbeitende, besonders auch für Fahrer	
	Kein Warmlaufenlassen des Motors, Stop-Start-Automatik nutzen,	
<b>Transporte</b>	Inanspruchnahme von Fahrradkurieren; Lastenrad, für z.B. Posttransport „go green“: <a href="http://www.dpdhl.com/de/verantwortung/umweltschutz.html">http://www.dpdhl.com/de/verantwortung/umweltschutz.html</a> ;	
	regional einkaufen	
<b>Aktivitäten auf (landes-) kirchlicher Ebene</b>	Förderung des Themas „Kirche und Mobilität“ durch Informationskampagnen, Veranstaltungen, Wettbewerbe. Neben Energiemanagement auch Mobilitätsmanagement in Gemeinden und Einrichtungen durchführen	
	Bei Visitationen auch das nachhaltige Wirtschaften thematisieren	
	Erstellung eines CO2-Reduktionsplans mit Angabe von Reduktionszielen	
	Bei Struktur- und Personalpolitik Mobilitätsaspekte berücksichtigen, z.B. bei Zusammenlegung oder Neuplanung von Einrichtungen	
	Neue Aktivitäten der Bahnhofsmision, wie Humanisierung des Bahnhofslbens, z.B. mehr Beratung, weniger Kommerz, höhere Aufenthaltsqualität	
	Anregung übergemeindlicher Aktivitäten zum Thema „mobil ohne Auto“	
	Aktion Klimafasten (.s.o.), Thema Entschleunigung und Lebensqualität	
	Arbeitsmaterialien zum Thema „Vorfahrt für die Schöpfung“ für Religions- und Konfirmandenunterricht	
	Mehr Augenmerk und Bewusstsein für die symbolische Bedeutung und Wirkung von Verkehrsmitteln	
	Woche der Schöpfung (nach dem 1. September jeden Jahres) nutzen für Erfahrungen einer nachhaltigen Mobilitätskultur	
	ökumenische Partnerschaften unter dem Thema, wie eine nachhaltige Stadt- und Mobilitätskultur aussehen könnte	
<b>Aktivitäten auf (landes-) politischer Ebene</b>	Initiierung lokal-regionaler Verkehrskonzepte (Quartierskonzepte) mit Sharing-angeboten	
	Einfluss auf Fahrplangestaltung (Busverkehr)	
	Mitwirkung bei Bürgerbus- und Carsharing-Initiativen	

	Öffentliche Stellungnahme zu den gesundheitlichen Folgen des Verkehrs, Forderung von Vision Zero	
	Einfordern eines generellen Tempolimits (120-70-30) und von Auto-freien Sonntagen als nachhaltige Erfahrungsmöglichkeit	
	Initiierung von Kampagnen zu Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätskultur auch auf europäischer Ebene (www.ecen.org;)	
	Ausnutzen der Marktmacht der Kirche(n) gegenüber der Mobilitätsindustrie	
	Stellungnahmen zur Verkehrspolitik (Verkehrswende, Energiesteuer, generelle Steuerreform mit Entlastung des Faktors „Arbeit“, was dazu führen könnte, dass mehr Personal eingestellt und der Arbeitsdruck gemindert wird.	
	Öffentliche Aktionen mit Beteiligung der Kirchenleitung zur Unterstützung der Verkehrswende	

## Schlussbemerkung:

Angesichts eines beschleunigten Klimawandels, schwindender Biodiversität und wachsender globaler wie nationaler Ungerechtigkeit reichen Denkschriften, Synoden-Erklärungen und Klimaschutzkonzepte nicht aus. Es braucht eine mehrfache „Schubumkehr“: Ein „Abbremsen“ in manchen Bereichen, aber vor allem auch eine ambitionierte Neuausrichtung:

- Im Verhältnis des Menschen zu Natur und Schöpfung:** Das Wohlergehen des Menschen hängt vom Wohlergehen der „gesamten Lebenskette“ ab. Deshalb muss der Mensch mit der Schöpfung im Sinne des Schöpfers umgehen und danach seinen Lebensstil ausrichten. Die Theologie muss alles Lebendige im Auge haben. Vielleicht braucht es statt einer Theologie für die Ökologie eine Theologie der Ökologie: „Gott gewinnt im Anthropozän seinen Wirkungsraum nicht durch seine Allmacht und sein Vermögen zu retten, sondern indem Gott wie Jesus das Leiden auf sich nimmt, um Leben an die verletzten und beschädigten Orte zu bringen, einschließlich an die verletzten Orte der Natur. Das ist auch unsere Aufgabe in einer Zeit, in der sich alles ausschließlich der Menschheit zuwendet“<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Larry Rasmussen, Veni creator spiritus! – eine ökologische Reformation, in Biehl, Kappes, Wartenberg-Potter, Grüne Reformation, Hamburg 2017 und Manifest für eine ökologische Reformation: <https://www.oikoumene.org/en/resources/documents/other-ecumenical-bodies/manifesto-on-an-ecological-reformation-of-all-christian-traditions>;



- **Als Mobilitätswende in den Köpfen**, die ein Vermeiden und Umsteigen als Gewinn an Mitwelt-Qualität erlebt, entsprechende attraktive Perspektiven entwickelt, sich abkoppelt von herrschenden Trends und kreative Lösungen für den Umgang mit Raum und Zeit entwickelt und erprobt
- **In der verkehrlichen Alltagspraxis**: -neue Schritte ausprobieren, Erfahrungen in der Natur und mit anderen Verkehrsmitteln machen, entdecken, dass „unterwegs“ im öffentlichen Raum, im ÖPNV, auf dem Rad oder zu Fuß sich neue Kommunikations- und Resonanzbeziehungen einstellen. Von Anfang an die Latte nicht zu hoch hängen, aber trotzdem mit dem Wandel in Richtung der drei „V“ anfangen. Es geht um Vermeiden - muss diese Fahrt sein? -, Verlagern -Einkaufen mit dem Rad oder zu Fuß-, Verbessern - downgesiztes Fahrzeug mit E- Motor.

Im Sinne dieser Ausführungen kann sich Kirche theologisch und politisch neu positionieren, Menschen in Gemeinden und Einrichtungen nachdenklich machen und sie herausfordern, neue Wege einzuschlagen. Einrichtungen können sich nicht nur quantitative Ziele setzen, sondern ihre Mitarbeitenden motivieren, Bilder zu entwerfen, Erzählungen auszutauschen und Visionen zu entwickeln, wie die Übergänge in eine Zukunft aussehen könnten, die alle Geschöpfe im Blick hat. Die Mobilitätsfrage wird dann zu einer zentralen Frage gelebter Schöpfungsverantwortung. So kann Kirche einen wesentlichen Beitrag zu der notwendigen Verkehrswende, nicht nur in Baden-Württemberg leisten.

---

**Zum Verfasser:** Jobst Kraus, Theologe, Erziehungswissenschaftler und Psychologe, war bis 2011 Studienleiter für Umweltpolitik und Nachhaltige Entwicklung an der Ev. Akademie Bad Boll. In dieser Zeit war er auch Vertreter der Akademie im Umweltrat der Ev. Landeskirche in Württemberg. Fragen von Mobilität und Verkehr waren bereits seit 1993 Gegenstand unterschiedlicher Tagungen, z.B. „Zur Zukunft des Öko-Autos“ (siehe FR vom 4. Dezember 1993), „Mit Marktmacht Anschlag für sparsamere Autos“ zusammen mit der WGKD, der Wirtschaftsgemeinschaft der Kirchen in Deutschland oder „Das Fahrrad ist schneller“. Derzeit ist der Verfasser Vorsitzender des Ständigen Ausschusses Umwelt des Deutschen Ev. Kirchentages, der seit dem Jahr 2000 Präsidium und Geschäftsstellen in Sachen nachhaltiger Organisationsentwicklung, auch im Verkehrsbereich berät. Er arbeitet als ehrenamtlicher Nachhaltigkeitsbeauftragter beim BUND Landesverband BW und ist Mitglied im wissenschaftlichen Beirat des Verkehrsclubs Deutschland(VCD).

Im Rahmen seiner ehrenamtlichen Arbeit für den BUND hat der Verfasser zusammen mit der Landesvorsitzenden Dr. Brigitte Dahlbender bei der Baden-Württemberg-Stiftung das Projekt „Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“ auf den Weg gebracht. Diese Studie von Öko-Institut, ISOE, IAO und IMU wurde im November 2017 auf einer Landespresse-konferenz der Öffentlichkeit vorgestellt.

Erwähnt seien noch folgende Publikationen: „Auto, Auto über alles – Nachdenkliche Grüße zum Geburtstag“, Freiburg 1987, „Bewahrung der Schöpfung praktisch: Verkehr“, Frankfurt 1992 – für die AG der Umweltbeauftragten, „Visionen 2020“ des Arbeitskreises Umwelt der Daimler AG, den er 20 Jahre begleitete, „Mobility – Prospects of sustainable mobility“ zusammen mit Lukas Vischer und Jutta Steigerwald für die Mitglieder des Ökumenischen Rates der Kirchen.

Ganz praktische Erfahrungen vermittelte das 1992 mit anderen Bad Bollern Bürgerinnen und Bürgern gegründete Projekt „DORF-mobil Bad Boll e.V.“, das bundesweit erste dörfliche Car-Sharing -Projekt, das sich nach über 10 Jahren „Auto-Teilen“ 2005 als Verein aufgelöst hat.

**Adresse: Pappelweg 28 A in 73087 Bad Boll [post@jobstkraus.de](mailto:post@jobstkraus.de);**