



**Bitte wenden**

Ökologische und soziale  
Herausforderungen einer  
zukünftigen Mobilität.

**THEMENHEFT 2019**

Impulse für Wirtschaft,  
Arbeitswelt und Kirche  
mit Materialien für  
Gottesdienst und Gemeinde

IM DIALOG

**KIRCHE**  
**WIRTSCHAFT**  
**ARBEIT**

# INHALT

## VORWORT UND GRUSSWORT

- 03 Vorwort
- 04 Grußwort

## EINLEITUNG

- 05 Bitte wenden

## DAS THEMA

- 09 Ressourcenleicht, naturverträglich und selbstbegrenzt – und besser mobil
- 13 Eckpunkte einer Verkehrswende zu klimafreundlicher Mobilität 2030
- 16 Mobilität, Klimaschutz und Arbeitsplätze in Einklang bringen

## STIMMEN AUS DER PRAXIS

- 18 Es muss das gesamte System stimmen – Interview mit Till Oberwörder und Joachim Horner von EvoBus GmbH
- 28 Dios es mi Copiloto – Interview mit Fernfahrer-Seelsorger Josef Krebs

## MOBILITÄT VOR ORT

- 22 Dortmund sorgt für Bewegung – Stationen auf den Wegen zur Nachhaltigkeit
- 24 „Garantiert mobil!“ – ein vorbildhaftes Projekt im Odenwaldkreis
- 26 Fahrradmodellquartier in der „Alten Neustadt“ Bremen

## SPIRITUELLE ANREGUNGEN

- 29 Bausteine für Andacht und Gottesdienst

## MOBILITÄT UND KIRCHE

- 32 Geht doch! – Ansätze einer neuen Mobilitätskultur im Bereich der Kirchen

## ZWISCHENRUF

- 08 Die Zukunft der Mobilität in Deutschland
- 20 Wohin steuert die deutsche Automobilindustrie?
- 34 Links & Literatur
- 35 Impressum



**Bitte wenden**

Ökologische und soziale Herausforderungen einer zukünftigen Mobilität.

## REDAKTION & AUTOR\*INNEN

### AUTOR\*INNEN

#### Dr. h.c. Annette Kurschus

Präses der Evangelischen Kirche von Westfalen  
praeses@lka.ekvw.de

#### Andrej Cacilio

Betriebswirt und Wirtschaftsinformatiker  
Produktmanager für autonome Fahrzeuge  
andrej.cacilio@yahoo.de

#### Dr. Thomas Ernst

Humangeograph  
Projektleiter für urbane  
Mobilitätskonzepte in einer Kommune  
thomas-er@gmx.de

#### Jobst Kraus

Dipl. Psychologe,  
Erziehungswissenschaftler und Theologe,  
Bad Boll  
Ehrenamtlicher Landesbeauftragter für  
nachhaltige Entwicklung beim BUND  
Baden-Württemberg  
post@jobstkraus.de

#### Roman Zitzelsberger

Bezirksleiter der IG Metall Baden-  
Württemberg, Stuttgart  
Roman.zitzelsberger@igmetall.de

#### MdL Winfried Hermann

Verkehrsminister des Landes  
Baden-Württemberg, Stuttgart  
winfried.hermann@gruene.landtag-bw.de

#### Dr. Karina Becker

Leiterin Kolleg  
Postwachstumsgesellschaften an der  
Universität Jena  
kolleg-postwachstum@uni-jena.de

#### Gunda von Fircks

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und  
Referentin der Institutsleitung im Institut  
für Kirche und Gesellschaft, Schwerte  
gunda.vonfircks@kircheundgesellschaft.de

#### Stefan Reinhardt

Öffentlichkeitsarbeit odenwaldmobil  
OREG mbH, Michelstadt,  
s.reinhardt@odenwaldmobil.de

### REDAKTIONSTEAM:

#### Romeo Edel

Wirtschafts- und Sozialpfarrer, Stuttgart  
KDA Württemberg  
romeo.edel@ev-akademie-boll.de

#### Thomas Löffler

Wirtschafts- und Sozialpfarrer i.R.  
KDA Baden, Mannheim  
kda.mannheim@ekiba.de

#### Heike Miede

Dipl. Soziologin, Referentin für Arbeit  
und Soziales, Mainz  
Zentrum für gesellschaftliche  
Verantwortung der  
ev. Kirche Hessen-Nassau  
h.miede@zgv.info

#### Karin Uhlmann

Wirtschafts- und Sozialpfarrerin,  
Heilbronn  
KDA Württemberg  
karin.uhlmann@ev-akademie-boll.de

#### Klaus-Peter Spohn-Logé

Sozialsekretär i.R., Mitglied im KDA  
Bundesvorstand, Mannheim  
KDA Baden  
spohn-loge@kabelmail.de

## LIEBE LESERINNEN UND LESER!

**Die Zukunft der Mobilität betrifft uns alle, und viele ahnen oder wissen: Da kommen große Veränderungen auf uns zu. Es kommt darauf an, sich von diesen Veränderungen nicht überrollen zu lassen, sondern sie zu gestalten. Wie dies gelingen kann, dazu will die vorliegende Publikation Hinweise, Einblicke und auch Hintergrundinformationen geben.**



Seit der UN-Konferenz in Rio 1992 steht der Gedanke der Nachhaltigkeit für die drei Themenfelder Ökologie, Soziales und Ökonomie auf der globalen Agenda. Das lange geltende gleichwertige Nebeneinander dieser drei Themenfelder wird allerdings vor allem durch die beiden vom Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie erstellten Studien „Zukunftsfähiges Deutschland 1 und 2“ aus den Jahren 1996 und 2008 infrage gestellt.

Erste Priorität muss vielmehr die Ökologische Säule haben. Es muss der Menschheitsfamilie als Ganzer gelingen, die planetarischen Grenzen der Gefährdung und Zerstörung nicht zu überschreiten. Ansonsten drohen wirtschaftliche und auch soziale Folgen ungekannten Ausmaßes. Zugleich ist deutlich, dass die ökologischen Ziele nur dann erreicht werden können, wenn es gelingt, die damit einhergehenden Einschränkungen und Kosten sozial abzufedern. Dazu braucht es ökonomische Rahmenbedingungen, die sowohl ökologisch verträglichere als auch sozial gerechtere Verhaltensweisen fördern.

40 Prozent weniger CO<sub>2</sub> im Verkehrsbereich sollen wir im Jahr 2030 ausstoßen – so hat es die Bundesregierung vorgegeben. Um dieses Ziel zu erreichen, liegt eine „sportlich zu bewältigende Wegstrecke“ vor uns. Denn in den vergangenen 30 Jahren lag die Reduktion der Emissionen im Verkehrsbereich bei Null. Spätestens jetzt gilt es zu starten – nicht zuletzt,

weil es ohne Klimagerechtigkeit auch keinen Weltfrieden geben kann.

Doch welche Wege gilt es zu wählen? Das vorliegende Themenheft möchte zur Orientierung helfen und zugleich dazu einladen, das Thema in Gemeinde und Kirche aufzugreifen. Der Philosoph Seneca hat einmal gesagt: „Nicht weil es schwer ist, wagen wir es nicht – sondern weil wir es nicht wagen, ist es so schwer.“<sup>1</sup>

Zu folgenden Fragestellungen finden Sie in dieser Publikation Material zur Anregung und zum Weiterdenken:

- Wo stehen wir? Die Problemfelder
- Vier Expertenbeiträge zur Zukunft der Mobilität
- Mehrere konkrete Beispiele aus der Praxis
- Strukturwandel und soziale Fragen
- Bausteine für Gottesdienst und Andacht.

Ich danke dem Redaktionsteam sehr für die Erarbeitung dieses für unsere Zukunft eminent wichtigen Themas und wünsche Ihnen viel Freude und Gewinn beim Lesen.

### MICHAEL KLATT

Landessozialpfarrer i.R., Bundesvorsitzender des Kirchlichen Dienstes in der Arbeitswelt (KDA) und Vorsitzender des Evangelischen Verbandes Kirche-Wirtschaft-Arbeitswelt (KWA)

<sup>1</sup> „Nicht weil es schwer ist, wagen wir es nicht, sondern weil wir es nicht wagen, ist es schwer. Lucius Annaeus Seneca (Werk: Moralische Briefe an Lucilius (Epistulae morales ad Lucilium), XVII/XVIII, CIV, 26)



„Nur Genießer fahren Fahrrad und sind immer schneller da!“

## GRUSSWORT

„Nur Genießer fahren Fahrrad und sind immer schneller da!“

Mit seiner Ode an das Fahrrad hat der passionierte Radfahrer Sebastian Krumbiegel mit den „Prinzen“ im Jahr 1991 einen Hit gelandet. Eine Provokation! Eine Irritation moderner Lebens- und Fortbewegungsgewohnheiten. Wer hätte damals gedacht, dass das Fahrrad heute einen zentralen Baustein im Kontext nachhaltiger Mobilitätskonzepte darstellt. Und längst sind es auch nicht mehr nur die „Genießer“, sondern Pragmatikerinnen und Pragmatiker, die Sport und Alltagsmobilität, Effizienz und Klimaneutralität ganz bewusst zu verbinden suchen.



**W**ir Kirchen setzen uns unserem Auftrag gemäß nach Kräften für Frieden, Gerechtigkeit und die Bewahrung der Schöpfung ein. Mit verschiedenen Projekten und politischem Nachdruck beteiligen wir uns an der Umsetzung der UN-Nachhaltigkeitsziele. Zugleich hinterfragen wir unser eigenes Mobilitätsverhalten. Wo können etwa Telefonkonferenzen Meetings ersetzen? Dienstreisen mit der Bahn sind längst selbstverständlich. In ländlichen Gebieten ist der öffentliche Personennahverkehr noch unzureichend, im Ruhrgebiet lückenhaft. Daher werden wir nicht ohne unsere vier Räder auskommen, setzen allerdings immer sorgfältiger auf umweltfreundliche Modelle.

Beim Deutschen Evangelischen Kirchentag in Dortmund werden wir die komplexe Verkehrssituation der Metropolregion Ruhr erleben. Sie braucht einen klugen Mobilitätsmix. Staus auf den Autobahnen in NRW sind buchstäblich atemberaubend. Eine beeindruckende Alternative bietet der Radschnellweg Ruhr. Immer mehr Menschen satteln auch dienstlich um und erleben dabei Entschleunigung, Eindrücke am Weg und wachsende körperliche Fitness als großen Mehrwert. In unseren westfälischen Kirchengemeinden fördern wir das E-Bike als Dienstfahrzeug.

Im Rahmen des westfälischen Projektes „Wege zur Nachhaltigkeit“ werden die UN-Nachhaltigkeitsziele alltagspraktisch. Dortmunder Initiativen machen Umweltschutz, soziale Gerechtigkeit und Transformation – beim Kirchentag und darüber hinaus – erlebbar. Zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfahren Menschen alternative Mobilitätsformen im urbanen Bereich als einen Schlüssel zu nachhaltigem Lebensstil. Wir sind überzeugt, dass eine nachhaltige Mobilität, umwelt- und menschenfreundlich, möglich ist – nicht gegen, sondern als Teil ökonomischer Vernunft. Sie bedarf allerdings tragfähiger Konzepte. Eine „Mobilitätskommission“ – etwa als Fortsetzung der „Kohlekommission“ – könnte tragfähige Entscheidungen für eine zukunftsfähige mobile Gesellschaft vorbereiten.

Der Evangelische Verband Kirche-Wirtschaft-Arbeitswelt e. V. regt mit dieser Broschüre zur (selbst-)kritischen Auseinandersetzung an und leistet einen differenzierten Beitrag zur Fachdebatte. Dafür danke ich allen Beteiligten herzlich! Den Leserinnen und Lesern wünsche ich eine bereichernde Lektüre.

**DR. H.C. ANNETTE KURSCHUS**

Präses der Evangelischen Kirche von Westfalen

# BITTE WENDEN

**Es ist eine dringliche Bitte, mit der wir uns in dieser Broschüre auseinandersetzen. Die Mobilität in unserem Land und in vielen anderen Ländern muss sich grundsätzlich verändern. Die sozialen Folgen einer Mobilitätswende sind vielfältig: Bessere Luft in den Städten, weniger Staus auf den Straßen, höhere Lebensqualität in den Städten, mehr Raum für Stadtkultur. Neue Arbeitsplätze, die entstehen, und viele, die wegfallen. Das alles will gestaltet werden.**

**D**ie überhöhten Schadstoffbelastungen vor allem in unseren Innenstädten haben zuerst die Zivilgesellschaft, dann die Gerichte und schließlich die Verwaltungen angetrieben: Das kann so nicht bleiben! Doch flächendeckende Verkehrsverbote sind auch keine gute Lösung.

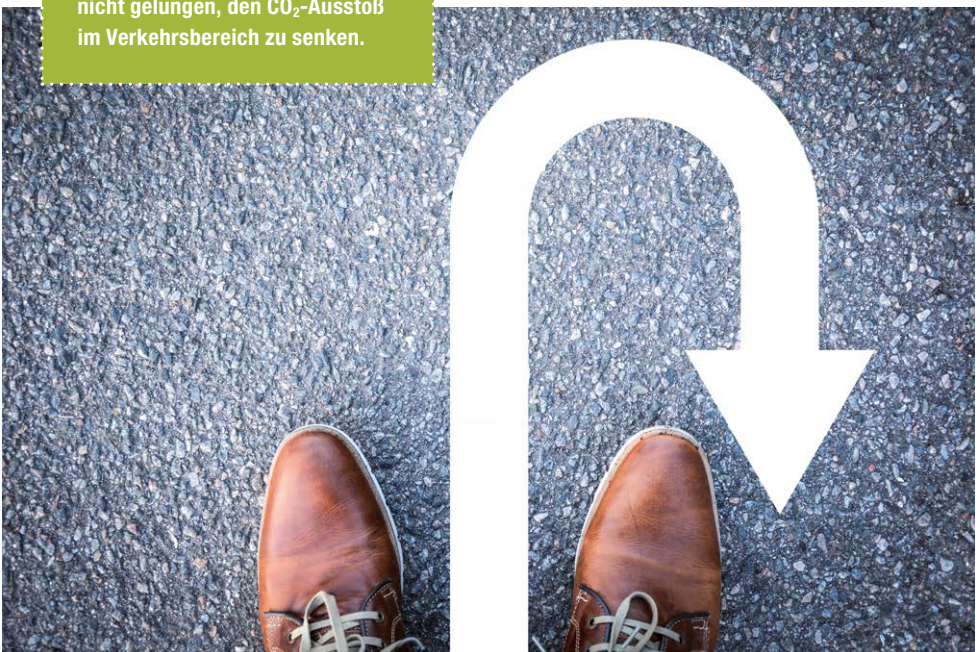
Viel zu lange hat die Berliner Politik gezögert, um Hardwarelösungen zu ermöglichen bzw. einzufordern, um die Luftqualität für Millionen von Menschen in den Städten zu verbessern. Die jüngsten Ergebnisse der Verkehrskommission vom März 2019 für mehr Klimaschutz im Verkehr sind bescheiden. Im Blick sind eigentlich nur andere Antriebstechniken bzw. andere Energieträger, eine Wende in der Mobilitätskultur wird kaum bedacht.<sup>2</sup>

Weltweit nehmen die CO<sub>2</sub>-Emissionen immer noch zu, unsere Mobilität hat einen großen Anteil daran. Zugleich gibt es auch in der Mobilitätswirtschaft erhebliche Anstrengungen, diese klimaschädlichen Abgase pro erbrachter Leistung der Motoren deutlich zu senken.

Aber die Leistungen steigen: Größere Fahrzeuge (z. B. SUVs) und größere Entfernungen machen die Effizienzsteigerung zunichte (der sogenannte „Rebound-Effekt“). So ist es in Deutschland seit 1990 insgesamt nicht gelungen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrsbereich zu senken. Nach Beschlusslage der Bundesregierung sollen jetzt aber bis 2030 40 Prozent eingespart werden.

In der Elektromobilität sehen viele die Lösung für die ökologischen und gesundheitlichen Probleme: weniger Schadstoffe, weniger CO<sub>2</sub>.

Seit 1990 ist es in Deutschland nicht gelungen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrsbereich zu senken.



Das führt im Moment noch zu einem Mehr an Arbeitskräften, zugleich fürchten viele mittelfristig (bis 2030) den Wegfall von Arbeitskräften, z. B. in Baden-Württemberg bis zu 100.000 oder auch mehr. Vielleicht kommt dem Wegfall von Arbeitnehmer\*innen in der Mobilitätswirtschaft der steigende Anteil von Babyboomern, die in Rente kommen, entgegen. Das heißt, es fallen nicht mehr Arbeitsplätze weg, als Arbeitnehmer\*innen in Rente gehen. Manche rechnen mit einem höheren Bedarf im Bereich des Handwerks und der Pflege.

Ein Problem für den gewohnten Wohlstand in unserem Lande wird aber der Wegfall von sehr gut bezahlten Arbeitsplätzen sein, deren Finanzkraft fehlt.

Mit der einseitigen Festlegung auf die Elektromobilität entstehen auch neue Fragen: Wird es genügend Rohstoffe für die Millionen von neuen, großen Batterien geben? Haben wir schon eine Ahnung, wie wir diese dann entsorgen? Wer sorgt für die sozialen und ökologisch guten Bedingungen in den Abbauregionen?

Und schließlich, die Automobilwirtschaft und auch die Politik sind sich noch nicht klar, ob sie wirklich einseitig nur auf eine batteriegestützte Elektromobilität setzen wollen oder ob auch Wasserstoff- und Brennstoffzellen oder die Umwandlung von erneuerbaren Energien hin zu gasförmigen oder flüssigen Treibstoffen weiterhin eine Option sein sollen oder müssen.

Für die Luftfahrt und die Seefahrt scheint es im Moment keine Alternative zu verbrennbaren Treibstoffen zu geben, und damit wird dieser Antriebsstrang weiter auch technisch realisiert und vorgehalten werden.

Viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer betrachten diese Ungewissheiten mit Sorge: Was wird das für ihre Arbeitsplätze in Zukunft bedeuten? Trotz dieser Fragen und Unklarheiten scheint es unumgänglich, dass wir vor einer großen Transformation stehen, die alle Lebensbereiche durchdringen wird. Die Automobilwirtschaft in Deutschland steht in besonderer Weise vor der Herausforderung, ob sie diese Veränderungen noch überwiegend selbst ge-



Die Idee der Zukunft heißt: menschengerechte Städte mit kurzen Wegen, mehr Platz für Menschen und mehr Nahversorgung.

stalten möchte oder im anderen Fall durch andere Akteure in anderen Ländern zu Veränderungen gezwungen wird, auf die sie nur wenig Einfluss haben wird. Also: Future by design or by disaster?<sup>3</sup>

Die Größe der Herausforderung wird daran deutlich, dass die Infrastruktur – unsere Straßen- und Schienennetze, die unsere Mobilität erst ermöglichen – zugleich höchst immobil sind. Veränderungen von Straßen und Schienen benötigen Jahrzehnte für Planungen und Umsetzung. Dabei müsste manches sich sehr grundsätzlich ändern, damit wir eine andere Mobilitätskultur leben können. Die Struktur unserer Städte beruht seit der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts weltweit auf der Idee der „Charta von Athen“ 1933: Für die modernen Menschen in der modernen Stadt sollten die vier klassischen Funktionen des menschlichen (Zusammen-)Lebens getrennt werden: Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit. Die Folgen sind längere Wege, mehr Straßen, mehr Flächenverbrauch, kurz gesagt: **autogerechte Städte** mit mehr Verkehr und mehr Stau.



Die Idee der Zukunft heißt: **menschengerechte Städte** mit kurzen Wegen, mehr Platz für Menschen und mehr Nahversorgung.

Der Weg dorthin wird Jahre dauern, und zugleich gibt es schon viele Städte, die sich auf den Weg gemacht haben zu einer neuen Mobilitätskultur. Dabei werden neben dem öffentlichen Verkehr Fußwege und Fahrradfahren neue Bedeutung erlangen.<sup>4</sup>

Wie aber kommen wir da hin?

Im Konziliaren Prozess aus den 1980er-Jahren haben wir in den Kirchen deutlich gemacht: Frieden, Gerechtigkeit und Bewahrung der Schöpfung gehören zusammen. Weltweit könnten wir dies in unserer Zeit mit dem einen Satz zusammenfassen: **Ohne Klimagerechtigkeit kein Frieden!** Das gilt für die internationale Völkergemeinschaft genauso wie für den sozialen Frieden in unserem Land.

Gerade auch für die Abnahme der Anzahl der Arbeitsplätze in der Automobilwirtschaft benötigen wir sozialverträgliche Übergänge, ansonsten wird der ökologische Umbau nicht gelingen.

Wenn wir das nicht selbst gut gestalten, dann wird uns der Takt von außen her vorgegeben und wir schauen nur noch zu oder versuchen Schadensbegrenzung.

Wenn wir die Herausforderung bei uns nicht gut annehmen und bewältigen, dann wird uns die Transformation überrollen.

Andererseits können wir den ressourcenintensiven Lebensstil und Konsum vor allem in den reichen Ländern nicht aufrechterhalten, ohne das Weltklima im realen und auch im übertragenen Sinne massiv zu gefährden. Der reale Wandel schlägt mit heißeren Sommern, längeren Trockenzeiten in Afrika, mehr und stärkeren Wirbelstürmen an vielen Orten der Welt zu. Die Folge ist auch eine zunehmende Anzahl von Menschen, die vor diesen Veränderungen fliehen hin in die Regionen, die weniger von diesen Klimaveränderungen bedroht und oft zugleich die Verursacher sind. Folgen von maßlosem Verhalten.

Es wird kein Weg daran vorbeiführen, dass Energie- und Ressourcenverbrauch sowie CO<sub>2</sub>-Emissionen deutlich teurer werden müssen. Dafür muss ein sozialer Ausgleich geschaffen werden. Wir werden uns aber auch damit anfreunden müssen, dass für einen großen Teil der Bevölkerung CO<sub>2</sub>-intensive Mobilität so teuer werden muss, dass wir uns manche Wege nicht mehr leisten können. Dies ist die unangenehme Wahrheit, die sich mit der Mobilitätswende verknüpft. Wir haben uns entschieden, dies hier zu benennen, auch wenn es viele nicht hören mögen. Zugleich dürfen wir uns darauf freuen, dass unsere Städte und Dörfer lebenswerter werden, dass wieder mehr Menschen mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind. Dass Urlaube und Erholung auch in Europa möglich sind.

Es gibt viele Gemeinden und Städte, die sich dies zum Ziel gesetzt haben, von ein paar werden wir in diesem Heft berichten.

#### ROMEO EDEL

<sup>2</sup> Siehe Artikel: Ressourcenleicht, naturverträglich und selbstbegrenzt, S. 9 ff.

<sup>3</sup> Siehe Beitrag: Mobilität, Klimaschutz und Arbeitsplätze, Seite 16 f.

<sup>4</sup> Siehe dazu die Beiträge: Mobilität vor Ort Seiten 22, 24 und 26



## DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND IM LICHT DER NACHHALTIGKEITSZIELE DER VEREINTEN NATIONEN FÜR DAS JAHR 2030

Im September 2015 haben die Vereinten Nationen 17 Ziele für eine nachhaltige Entwicklung beschlossen. Im Ziel 11 dieser Agenda geht es um die Entwicklung von Städten und Siedlungen. Mit der Verabschiedung der Sustainable Development Goals (SDGs) werden auch die sogenannten hochentwickelten Länder zu Entwicklungsländern, da sie weit davon entfernt sind, zukunftsfähig zu sein.

Im Einzelnen wird gefordert: Bis 2030 soll der Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglicht und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessert werden, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen. (11.2)

Bis 2030 soll die Verstädterung inklusiver und nachhaltiger gestaltet und die Kapazitäten für

eine partizipatorische, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung und -steuerung in allen Ländern verstärkt werden. (11.3)

Bis 2030 sollen die von den Städten ausgehenden Umweltbelastungen pro Kopf gesenkt werden, unter anderem mit besonderer Aufmerksamkeit für die Luftqualität ... (11.6)<sup>5</sup>

ZUSAMMENGESTELLT VON ROMEO EDEL

<sup>5</sup> Vgl. Ziele der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung



# RESSOURCENLEICHT, NATURVERTRÄGLICH UND SELBSTBEGRENZT – UND BESSER MOBIL

## Baden-Württemberg – ein Leuchtturm für eine ökologische Industriepolitik im Mobilitätssektor?

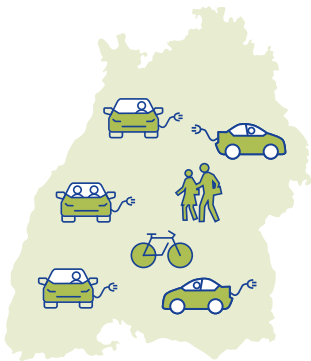
In einer Situation sprudelnder Gewinne im Automobilland Baden-Württemberg war es eine Provokation, die Automobilindustrie und die Bevölkerung zu einer doppelten Transformation herauszufordern: die Industrie zur pro-aktiven Gestaltung des aufkommenden Strukturwandels, die Bevölkerung zur Veränderung ihres gewohnten Mobilitätsverhaltens.

Notwendig war dies geworden angesichts unbeantworteter globaler Herausforderungen, wie der Einhaltung der Klimaziele von Paris, der Knappheit nicht-energetischer Ressourcen und einer ungebremsten Flächenversiegelung. Als

wissenschaftlicher Beitrag, wie nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg in Zukunft aussehen und aktiv gestaltet werden kann, hat die Baden-Württemberg-Stiftung, initiiert vom BUND e. V. Landesverband Baden-Württemberg, das Projekt *Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität*<sup>6</sup> in Auftrag gegeben.

Zusammen mit Stakeholdern aus der Automobilindustrie, den Gewerkschaften, Verkehrsunternehmen oder Umweltverbänden wurden drei Szenarien zur Mobilität in Baden-Württemberg im Jahr 2050 formuliert.

## SZENARIO „NEUE INDIVIDUALMOBILITÄT“ (NIM)



- 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

Das Szenario „Neue Individualmobilität“ (NIM) ist geprägt durch ein weiterhin hohes Bedürfnis nach Individualität und Flexibilität. Der Individualverkehr mit Pkw ist weiterhin dominant. Das eigene, vielfach autonom fahrende Auto ist – unab-

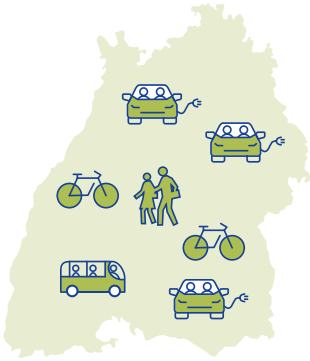
hängig von Alter, Gesundheit und Führerschein – in städtischen wie ländlichen Räumen für die meisten Menschen erschwinglich. Eine untergeordnete Rolle spielen fahrerlose Busse im öffentlichen Verkehr (ÖV) und ergänzende Fahrzeug-Sharing-Angebote.

Die Fahrleistung der Pkw nimmt gegenüber heute geringfügig ab. Die Lebensqualität in Städten hat sich v. a. durch niedrigere Emissionen der elektrifizierten Fahrzeuge etwas verbessert. Güter- und Luftverkehr steigen weiter an.

Quelle: Ergebnisse der Studie „mobiles baden-württemberg“

Fortsetzung: nächste Seite ►

## SZENARIO „NEUE DIENSTLEISTUNGEN“ (NDL)



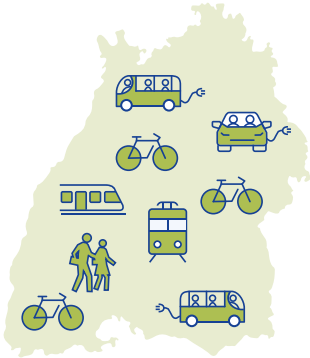
- Sharing-Kultur breitet sich aus
- Neue Mobilitätsangebote und Carsharing erobern den Markt
- Kombination von ÖV und individuellem Fahren wird zum Mainstream
- Pkw-Bestand geht v. a. in Städten zurück, ÖV- und Rad-Anteil steigt an
- Multimodale Mobilitätsketten binden den ländlichen Raum an
- Neue Formen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

Im Szenario „Neue Dienstleistungen“ (NDL) ist die Sharing-Kultur wesentlicher Treiber. Autos haben als Statussymbole in vielen Milieus an Bedeutung verloren. Stattdessen werden sie in unterschiedlichen Größen und für unterschiedliche Zwecke

bestellt, genutzt und danach zur weiteren Nutzung wieder freigegeben. Neue Mobilitätsangebote erobern den Markt. Der Pkw-Bestand geht v. a. in Städten zurück und sinkt um zwei Drittel gegenüber heute. In den Städten findet eine Umnutzung von öffentlichem

Parkraum zugunsten von aktiver Mobilität (Fuß- und Radmobilität) und Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität statt. Über multimodale Mobilitätsketten sind ländliche Räume gut erschlossen. Die Zunahme des Güter- und Luftverkehrs verlangsamt sich.

## SZENARIO „NEUE MOBILITÄTSKULTUR“ (NMK)



- 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

Wesentliches Merkmal des Szenarios „Neue Mobilitätskultur“ (NMK) ist die hohe Bedeutung von Nahversorgung und Nahmobilität im Jahr 2050, was zu einem starken Anstieg der aktiven Mobilität führt. Darüber hinaus wird Mobilität durch ein attraktives, öffentliches Verkehrssystem mit unterschiedlichsten Fahrzeuggrößen sichergestellt.

Ergänzend nehmen Bike- und Carsharing-Angebote zu. Die Verkehrsleistung geht durch die kürzeren Wege bis zum Jahr 2050 um knapp ein Drittel zurück. Der Pkw-Besitz spielt nur noch eine geringe Rolle und der Pkw-Bestand sinkt in Baden-Württemberg durch Verlagerung auf den Umweltverbund (ÖV, Fuß- und Radverkehr) von 6 Mio. auf

rund 1 Mio. Fahrzeuge. Es finden weitreichende Flächenumwidmungen zugunsten von Aufenthaltsqualität und Selbstbeweglichkeit statt. Durch eine stärkere Nachfrage nach regionalen und langlebigeren Produkten ergibt sich eine Trendumkehr beim Wachstum von Güter- und Luftverkehr.

Quelle: Ergebnisse der Studie „mobiles baden-württemberg“

**Im Hinblick auf unterschiedliche Nachhaltigkeitsindikatoren im Handlungsfeld Mobilität zeigen sich für die drei Szenarien deutliche Abweichungen in den Ausprägungen.**

	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	●	●	●

Fortsetzung: nächste Seite ►

In der Gesamtbetrachtung kommt das Szenario „Neue Mobilitätskultur“ den Zielen einer ökologisch und sozial gerechten Nachhaltigkeit am nächsten.





Ein Wandel im Mobilitätsverhalten weg vom motorisierten Individualverkehr ist unerlässlich.

In der Gesamtbetrachtung kommt das Szenario „Neue Mobilitätskultur“ den Zielen einer ökologisch und sozial gerechten Nachhaltigkeit am nächsten. Daraus folgt, dass allein ein Fokussieren auf technische Optionen, beispielsweise den Einsatz von Elektrofahrzeugen, nicht ausreicht, um den ökologischen und sozialen Nachhaltigkeitsindikatoren in ihrer Breite gerecht zu werden. Vielmehr ist auch ein Wandel im Mobilitätsverhalten weg vom motorisierten Individualverkehr unerlässlich. Eine Mobilitätswende ist insofern als Teil einer gesamtgesellschaftlichen Transformation zu verstehen und bedarf eines offenen gesellschaftlichen Diskurses, in dem die Politik nicht davor zurückschrecken darf, klar und deutlich die vorhandenen Zielkonflikte zu benennen und nach Übergängen in eine zukunftsfähige Verkehrspolitik zu suchen.

Eine besondere Herausforderung stellt dabei der ökonomische Wirkungsbereich dar, der für alle drei Szenarien negative Beschäftigungseffekte für die Mobilitätswirtschaft aufweist. Eine Kompensation der Beschäftigungsrückgänge ist zwar durch Verlagerung von Arbeitsplätzen in andere (Mobilitäts-)Bereiche und eine Arbeitszeitverkürzung denkbar, setzt jedoch eine Veränderung der mobilitätswirtschaftlichen Struktur sowie eine wirtschafts- und gesellschaftspolitische Umorientierung voraus. Für eine Sicherstellung der wirtschaftlichen Trag-

fähigkeit Baden-Württembergs ist eine industriepolitische Strategie notwendig, die den Strukturwandel frühzeitig aktiv gestaltet. Voraussetzung hierfür sind langfristige Zukunftsszenarien für die Mobilitätswirtschaft und die Wirtschaftsstruktur Baden-Württembergs insgesamt. Dies ist auch als Chance zu begreifen. Baden-Württemberg kann ein Leuchtturm für ökologische Industriepolitik im Mobilitätssektor werden und zeigen, dass ein nachhaltigkeitsorientierter Strukturwandel von Wirtschaft und Industrie langfristig auch ökonomisch sinnvoll ist. Die vorliegende Studie mit ihren Ergebnissen zu den drei betrachteten Szenarien und Zukunftsvisionen sieht sich als Grundlage für einen solchen Diskurs. Sie zeigt sowohl Entwicklungen und Chancen auf, die mit einer Transformation von Mobilitätsverhalten und Mobilitätswirtschaft einhergehen können, als auch politische Handlungsoptionen, die den Weg zu einer nachhaltigen Entwicklung befördern würden.

**ANDREJ CACILO  
DR. THOMAS ERNST  
JOBST KRAUS**

<sup>6</sup>Die Studie wurde erstellt vom Öko-Institut, dem Fraunhofer IAQ, dem Institut für sozial-ökologische Forschung und dem IMU Institut und kann hier heruntergeladen werden:  
[www.bund-bawue.de/fileadmin/bawue/Dokumente/Themen/Mobilitaet/Mobilitaet\\_Studie\\_Mobiles\\_BW\\_Langfassung.pdf](http://www.bund-bawue.de/fileadmin/bawue/Dokumente/Themen/Mobilitaet/Mobilitaet_Studie_Mobiles_BW_Langfassung.pdf)  
[www.bund-bawue.de/fileadmin/bawue/Dokumente/Themen/Mobilitaet/Mobilitaet\\_Studie\\_Mobiles\\_BW\\_Kurzfassung.pdf](http://www.bund-bawue.de/fileadmin/bawue/Dokumente/Themen/Mobilitaet/Mobilitaet_Studie_Mobiles_BW_Kurzfassung.pdf)

# ECKPUNKTE EINER VERKEHRSWENDE ZU KLIMAFREUNDLICHER MOBILITÄT 2030

Die Klimaziele von Paris stellen hohe Anforderungen an den Verkehrssektor. Im Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept (IEKK) von Baden-Württemberg sind viele verkehrliche Maßnahmen für das Zieljahr 2020 enthalten, die im Einzelnen erfolgreich sind, aber in Summe noch keinen durchschlagenden Erfolg hatten. Dazu gehören beispielsweise umfangreiche Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fuß- und Radverkehrs, der Elektromobilität, des betrieblichen und behördlichen Mobilitätsmanagements und der Öffentlichkeitsarbeit.

von: MdL Winfried Hermann, Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, Stuttgart

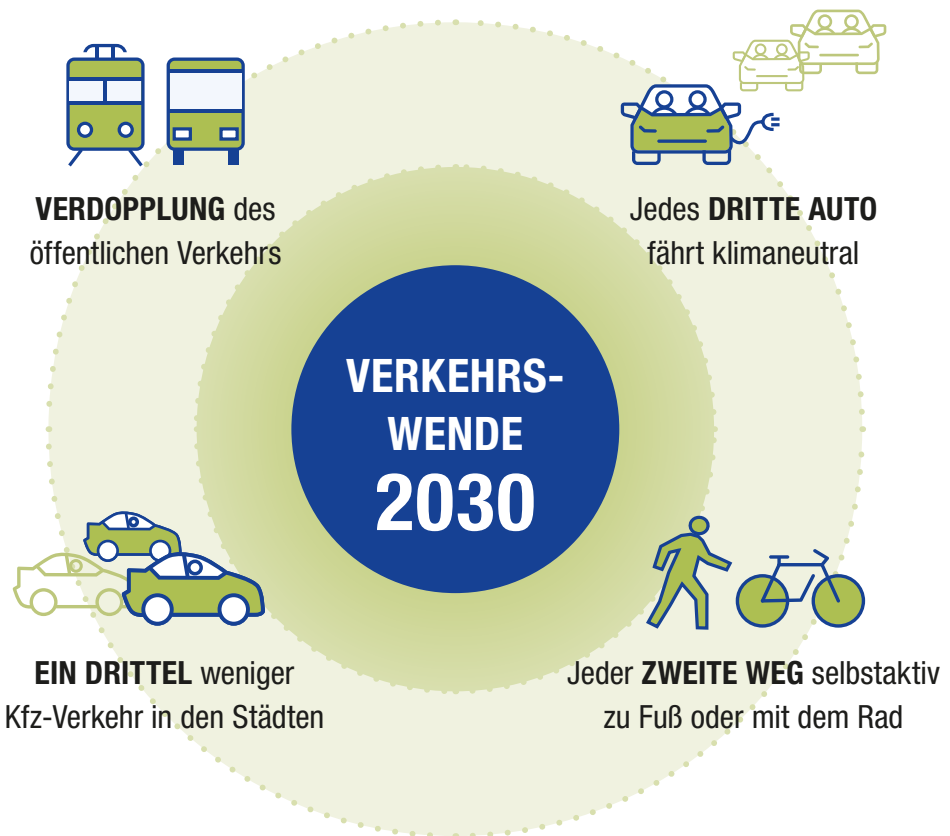


Abbildung 1: Verkehrswende zu klimafreundlicher Mobilität 2030.  
Abgeleitet aus dem Klimaschutzszenario 2030

**T**rotz dieser Maßnahmen wird statt einer angestrebten Reduktion der Treibhausgasemissionen um Minus 20 bis 25 Prozent bis zum Jahr 2020 gegenüber 1990 ein Plus von 11 Prozent erwartet. Um die Klimaziele der Europäischen Union (EU), der Bundesregierung und des Landes zu erreichen, ist nicht nur eine weitreichende Veränderung des heutigen

Mobilitätssystems, sondern auch des Mobilitätsverhaltens erforderlich. Ein künftiges Bundesklimaschutzgesetz muss wirksame Maßnahmen umsetzen, die EU muss die Rahmenbedingungen für Klimaschutz steigern.

Die vier Eckpunkte in Abbildung 1 basieren auf dem Klimaschutzszenario. Sie sind ein Beitrag



Die Landesregierung hat in der RadSTRATEGIE das Ziel verankert, den Radverkehrsanteil bis 2030 auf 20 Prozent zu steigern.

zur notwendigen Diskussion, wie die Klimaziele für Baden-Württemberg erreicht werden können.<sup>7</sup>

### ECKPUNKTE

Die vier Eckpunkte für Baden-Württemberg zeigen die notwendige Größenordnung der Mobilitätsveränderung auf, um die Klimaschutzziele im Verkehr erreichen zu können. Sie beziehen sich auf Handlungsfelder, bei denen das Land und die Kommunen aktiv werden können, und ergänzen damit die notwendigen Instrumente von Bund und EU.

Das Verkehrsministerium geht davon aus, dass es bis zum Jahr 2030 aus Klimaschutzgründen notwendig ist, dass

- der öffentliche Verkehr (ÖV) verdoppelt wird,
- jedes dritte Auto klimaneutral angetrieben wird,
- ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in Städten unterwegs ist und
- jeder zweite Weg selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß zurückgelegt wird.

Für die Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 setzt das Land konsequent auf den Ausbau des Angebots. Der Stundentakt soll an Wochentagen zwischen 5:00 und 24:00 Uhr

sowie an Wochenenden von 6:00/7:00 bis 24:00 Uhr umgesetzt werden, um ein verlässliches Grundangebot in der Fläche zu gewährleisten. Zudem wird der bw-Tarif eingeführt, um Fahrten im ÖV zu erleichtern.

Im Jahr 2030 soll ein Drittel der Autos in Baden-Württemberg klimaneutral fahren. Aus technologieneutraler Sicht können dies Elektrofahrzeuge oder Fahrzeuge mit anderen Antrieben auf Basis regenerativer Energien sein. Hierfür sind ein schneller Hochlauf der Verkaufszahlen und der Ausbau der Infrastrukturen erforderlich.

Ein Drittel weniger städtischer Autoverkehr bezieht sich auf Verkehr, der in die Innenstädte hineinfährt. Bereits heute gibt es in vielen Städten Bestrebungen, die zentralen Innenstädte autofrei zu halten und somit zu mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität beizutragen sowie mehr Flächen für umweltfreundlichere Verkehrsmittel bereitzustellen.

Die Landesregierung hat in der RadSTRATEGIE das Ziel verankert, den Radverkehrsanteil bis 2030 auf 20 Prozent zu steigern. Hierfür wird das RadNETZ systematisch ausgebaut, um Radschnellwege ergänzt und für eine neue RadKULTUR geworben. Der Fußverkehrsanteil soll bis 2030 auf 30 Prozent der Wege gesteigert werden.

Damit dies insgesamt gelingt, braucht Deutschland ein Klimaschutzgesetz und eine Gesamtstrategie mit Teilschritten zur Umsetzung und muss zeitnah wirksame Maßnahmen umsetzen. Auch die EU muss ihre Ziele an den Ambitionsgrad von Paris anpassen.

## BEITRAG DER KOMMUNEN

In den vier Zielbereichen sind auch die Kommunen gefordert, die notwendigen Veränderungen für eine Verkehrswende zu klimafreundlicher Mobilität im Bereich ihrer Möglichkeiten zu unterstützen. Dafür empfiehlt sich ein Verkehrskonzept, das den Klimaschutzbeitrag im Verkehr spezifiziert, geeignete Maßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit entwickelt sowie ein Monitoring zur Zielerreichung enthält.

## EIN BLICK IN DIE ZUKUNFT

Bis zum Jahr 2050 wird eine weitestgehende Treibhausgasneutralität nach dem Klima-

schutzplan der Bundesregierung und dem Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg angestrebt. Hierdurch werden die Herausforderungen nochmals steigen. Dies wird durch Abbildung 2 illustriert.

Das Verkehrsministerium geht davon aus, dass es bis zum Jahr 2050 aus Klimaschutzgründen notwendig ist, dass

- der öffentliche Verkehr (ÖV) verdreifacht werden muss,
- jedes Auto klimaneutral angetrieben werden wird,
- halb so viel Kfz-Verkehr in Städten unterwegs sein wird und
- jeder zweite Weg selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden wird.

WINFRIED HERMANN MDL

<sup>7</sup> Ministerium für Verkehr 2017: Verkehrsinfrastruktur 2030 – Ein Klimaschutzenszenario für Baden-Württemberg. Stuttgart

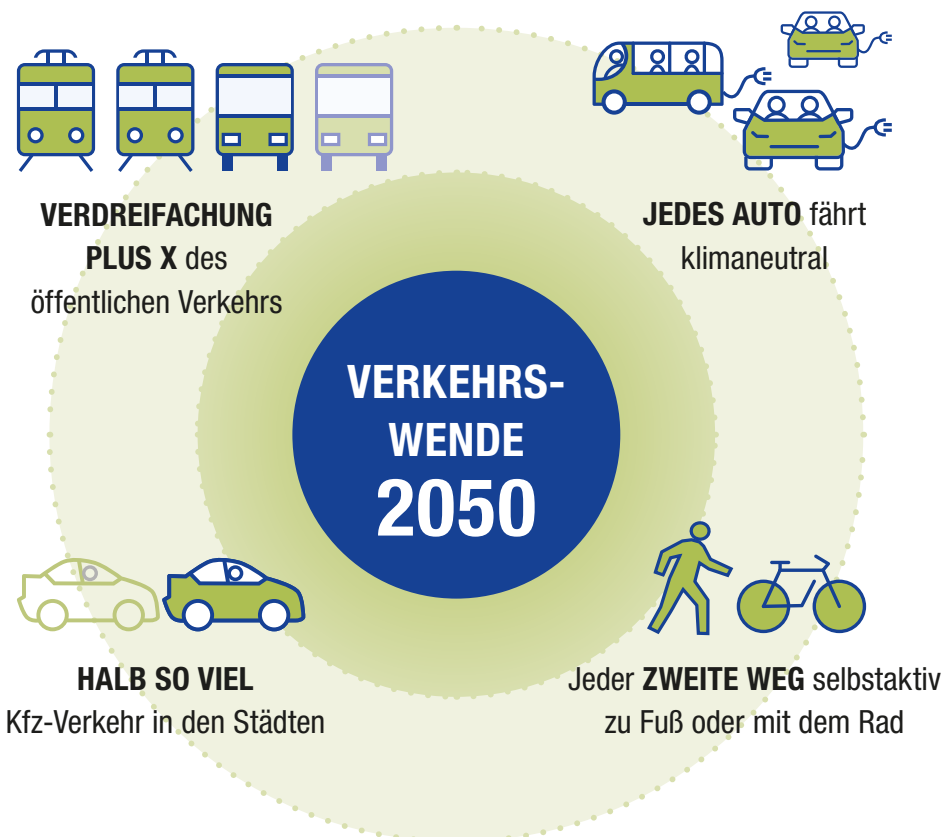


Abbildung 2: Verkehrswende zu klimafreundlicher Mobilität 2050.  
Abgeleitet aus dem Klimaschutzenszenario 2030

# MOBILITÄT, KLIMASCHUTZ UND ARBEITSPLÄTZE IN EINKLANG BRINGEN

**Bei einer klimaorientierten Mobilitätswende müssen in jedem Fall auch die sozialen Belange der Beschäftigten und die Ängste der Menschen berücksichtigt werden.**



von: Roman Zitzelsberger, Bezirksleiter der IG Metall Baden-Württemberg, Stuttgart

**S**eit diesem Frühjahr gehen jeden Freitag Tausende Schülerinnen und Schüler für den Klimaschutz auf die Straße. Sie machen deutlich: Ohne einen tatsächlichen Kurswechsel zu einem klimaneutralen Wirtschaftsmodell droht unsere Erde für künftige Generationen unbewohnbar zu werden. Kilometerlange Staus auf Autobahnen, Schnecken-tempo in vielen Innenstädten und ein oft unzuverlässiger ÖPNV symbolisieren schon heute die Grenzen des bisherigen Mobilitätssystems.

Gleichzeitig sehen sich viele Menschen durch Dieselfahrverbote bedroht und viele fragen sich, ob individuelle Mobilität womöglich bald zu einem Vorrecht der eher vermögenden und privilegierten Bevölkerungsgruppen wird. Kurzum: Mobilität, Klimaschutz und Arbeitsplätze beinhalten das Potenzial, um gegeneinander in Stellung gebracht zu werden.

Für die IG Metall darf es kein Entweder-oder geben. Vielmehr steht die IG Metall dafür, die Energie- und Mobilitätswende konsequent an-

zugehen und dies mit dem ureigenen Auftrag der Gewerkschaftsbewegung zu verbinden. Also: Sichere Arbeitsplätze und angemessene Einkommen für die Beschäftigten zu erreichen und alles dafür zu tun, damit dies auch zukünftig gilt.

Das wird nicht einfach, konkretes Handeln ist aber dringender geboten denn je: Sowohl China als auch die USA haben sich aufgemacht, um führend bei den neuen Technologien rund um Mobilität zu werden. Knapp 470.000 Beschäftigte sind heute rund um die Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg tätig. Elektromobilität, autonomes Fahren und neue Mobilitätsdienste sind keine vorübergehenden Moden, vielmehr markieren sie deutliche Veränderungen. Das Auto und die Automobilindustrie werden sich in den nächsten Jahren radikal verändern. Die Gretchenfrage dabei lautet: Wo entsteht das Neue und wo wird es produziert?

Unser Anspruch ist es, die industrielle Basis in Baden-Württemberg so zu erneuern, dass die neue Generation von Autos an den bestehenden



**Knapp 470.000 Beschäftigte sind heute rund um die Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg tätig.**





Unternehmen können durch Zuschüsse zu Jobtickets die Attraktivität erhöhen.

Standorten gebaut werden kann. Dabei geht es vor allem darum, gute Arbeitsbedingungen, Mitbestimmung und Tarifverträge zu verteidigen und Billigkonkurrenz und Verlagerungen abzuwehren. Investitionen in das Automobilland Baden-Württemberg und in zukunftssichere Arbeitsplätze müssen Vorrang vor hohen Renditen für die Eigentümer haben. Wichtig ist, die gesamte elektromobile Wertschöpfungskette zu beherrschen, dazu gehört insbesondere eine eigene Batteriezellenproduktion. Hier hat die Industrie Nachholbedarf und muss schleunigst handeln.

Nicht die Ziele der heutigen Klimapolitik sind das Problem, vielmehr fehlt es an belastbaren Konzepten und verbindlichen Maßnahmen dafür. Auch die geplante Luftverbesserung in den Städten ist richtig, aber die Politik hat zu lange mit der Umsetzung gewartet. Seit Jahren fordert die IG Metall zum Beispiel die Einführung einer Blauen Plakette, um die notwendigen Luftreinigungsmaßnahmen zu unterstützen. Dazu gehören auch Übergangsregelungen für die am stärksten betroffenen Pendler. In verschiedenen Gremien in Stadt, Land und Bund hat sich die IG Metall mehrfach für solche Lösungen eingesetzt. In einem Gespräch zwischen Vertretern der IG Metall Baden-Württemberg und dem Landesverkehrsminister ist eine gemeinsame Erklärung entstanden, die anstelle von weiteren Fahrverboten Ideen für bezahlbare und verlässliche Mobilität für alle auflistet.

Darin heißt es u. a.: „In der Region Stuttgart leben Menschen in der Stadt und auf dem Land; entsprechend vielfältig sind die Anforderungen an den Verkehr. Viele Beschäftigte kommen schon heute zu Fuß, mit dem Rad oder mit Zug oder Bus zur Arbeit, andere Beschäf-

tigte mit dem Auto oft ohne Mitfahrer. Nicht jeder Verkehrsträger passt für jeden, aber alle Beschäftigte müssen schnell, bezahlbar und stressfrei zur Arbeit kommen. Die besondere Situation von Beschäftigten in Schichtarbeit ist zu berücksichtigen. (...) Unternehmen können durch Zuschüsse zu Jobtickets die Attraktivität erhöhen. Das Angebot an Bussen und Bahnen muss konsequent ausgebaut werden. Weitere sinnvolle Maßnahmen bestehen u. a. in einem betrieblichen Mobilitätsmanagement, verbesserten Parkleitsystemen, Mitfahrer-Apps und in attraktiven Pendlerkonzepten. Die Unternehmen sind gefordert, Beschäftigte in Sachen nachhaltiger Mobilität besser zu unterstützen und zu beraten.“ In vielen Betrieben sind es die Betriebsräte und Vertrauensleute der IG Metall, die sich für bessere Wege zur Arbeit einsetzen. Mobile Arbeit kann ebenfalls ein Beitrag sein, um das Verkehrssystem zu entlasten und die Vereinbarkeit von Arbeit und Privatleben zu verbessern. Dafür machen wir uns weiterhin stark.

Bei einer klimaorientierten Mobilitätswende müssen in jedem Fall auch die sozialen Belange der Beschäftigten und die Ängste der Menschen berücksichtigt werden. Um darauf aufmerksam zu machen und um Brücken zu bauen, ruft die IG Metall am 29. Juni 2019 in Berlin unter dem Motto „#Fairwandel – sozial, ökologisch, demokratisch – Nur mit uns“ zu einer Kundgebung auf, auf der neben gewerkschaftlichen Rednern auch Umwelt- und Sozialverbände prominent vertreten sein werden. Es geht um sichere Arbeitsplätze – und darum, Arbeitsplätze, Mobilität und Klimaschutz in Einklang zu bringen.

**ROMAN ZITZELBERGER**

## ES MUSS DAS GESAMTE SYSTEM STIMMEN

INTERVIEW MIT TILL OBERWÖRDER UND JOACHIM HORNER, MANNHEIM:

In Mannheim befindet sich eine Produktionsstätte der EvoBus GmbH, einer Tochter des DAIMLER-Konzerns, mit rund 3.500 Mitarbeitern. Hier werden unter der Marke Mercedes-Benz ausschließlich Stadtbusse produziert. Schon 1895 war in der vom Automobilpionier Carl Benz gegründeten Fabrik der erste Linienbus gebaut worden.



Till Oberwörder (links im Bild) ist Leiter des Geschäftsbereichs Daimler Busse und Geschäftsführer von EvoBus. Joachim Horner (rechts im Bild) ist Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats und Mitglied der IG Metall-Tarifkommission in Baden-Württemberg.

**Ihr Stadtbus CITARO ist sehr erfolgreich und fährt weltweit. Verraten Sie uns einiges zur aktuellen Produktion in Mannheim?**

**Oberwörder:** In 2018 haben wir mit 2.100 produzierten Bussen ein durchaus zufriedenstellendes Jahr gehabt. Wir sind der einzige Bus-Hersteller in Deutschland und haben hier ein wichtiges Kompetenzzentrum für Elektrobusse im Daimler-Konzernverbund.

**Horner:** Das kann ich nur bestätigen. Schon 1978, als ich in das Werk eingetreten bin, haben wir Trolley-Busse mit Elektroantrieb gebaut.

**Zurzeit bestimmen Stichworte wie „Dieselfahrverbot“ und „verstopfte Innenstädte“ die mediale Debatte. Welche Auswirkungen hat das für das Produkt „Stadtbus“?**

**Horner:** Wir haben ja über Jahrzehnte hinweg an der autogerechten Gesellschaft gebaut und damit riesige Verkehre mit Pendler- und Lieferströmen produziert. Gleichzeitig ist der Umweltgedanke, vor allem bei der Antriebstechnik, immer größer geworden.

**Oberwörder:** Der Busverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilität in den urbanen Zentren. Der Bus ist heute schon ein umweltfreundliches Verkehrsmittel, wenn man nur einmal auf den Energieverbrauch pro Kopf oder die Emissionen schaut. Deshalb halte ich bei diesem Thema eine Entweder-oder-Diskussion auch nicht für zielführend. Es geht um Intermodalität. Das heißt: Wie schafft man es, dass man die verschiedenen Verkehrsteilnehmer und -angebote untereinander optimal verbindet?

**Das Thema Mobilitätswende ist in aller Munde. Dabei geht es nicht zuletzt um den Übergang zu einer emissionsfreien E-Mobilität.**

**Oberwörter:** Mir ist zunächst wichtig, den Dieselmotor nicht grundsätzlich zu verdammen. Wir haben mit unserem Euro-VI-Dieselaggregat schon jetzt ein umweltfreundliches Antriebssystem, was Effizienz und Kosten angeht. Dazu haben wir hybrid- und erdgasbetriebene Fahrzeuge im Programm. Jetzt kommt noch der ausschließlich elektrisch angetriebene eCITARO hinzu. Doch bei allen Schritten in die Zukunft braucht es eine Kombination der verschiedenen Technologien. Es gibt keine „one size fits all“-Lösungen. Vielmehr muss das gesamte System stimmen.

**Horner:** Es geht erst einmal darum, die Batterien leistungsfähiger zu machen. Denn der Linienbus soll verlässlich eine Fahrleistung von 150 bis 250 km am Tag erbringen. Dazu braucht er den gewohnten Komfort wie Lüftung oder Heizung, um für die Fahrgäste attraktiv zu sein. Wenn es darum geht, das Klima der Welt zu retten, da sind wir dabei. Aber ein Schwarz-Weiß-Denken hilft uns nicht weiter.

**Oberwörter:** Vor allem müssen wir jetzt die Wege aufzeigen, die für die Zukunft gangbar sind. Dazu gehört auch, dass Planbarkeit und

Der Busverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilität in den urbanen Zentren.



Investitionssicherheit für unsere Kunden gewährleistet sind.

**Die künftige Autoproduktion soll nicht nur ökologisch nachhaltig, sondern auch sozialverträglich sein. Das heißt, Umwelt wie Arbeitsplatzsicherheit müssen gleichermaßen im Blick bleiben.**

**Oberwörter:** Ich schätze, dass bis zum Jahr 2030 etwa zwei Drittel der Fahrzeuge elektrisch betrieben werden. Aber dafür wird es keinen sofortigen Übergang geben können. Das funktioniert nicht! Deshalb haben wir unseren eCITARO auch als Serienprodukt angelegt. Das ermöglicht uns eine Produktion auf dem gleichen Band wie bei den konventionellen Fahrzeugen. Damit können wir kontinuierlich auf die sich verändernde Nachfrage am Markt reagieren.

**Horner:** Zurzeit setzen wir als Zielbild um, auch noch in zehn bis 15 Jahren sichere Beschäftigungsverhältnisse zu haben. Dazu haben wir mit der Geschäftsführung eine Vereinbarung getroffen, die bis zum Jahr 2024 Kündigungen ausschließt.

**Zum Schluss: Beim diesjährigen Kirchentag in Dortmund ist die Zukunft der Mobilität ein besonderer Themenschwerpunkt. Was würden Sie sich im Umgang mit diesem Thema wünschen?**

**Oberwörter:** Wir müssen uns daran gewöhnen, dass die Geschwindigkeit technologischer Veränderungen höher geworden ist. Doch umgekehrt meine ich auch, dass technischen Entwicklungen die nötige Zeit eingeräumt werden muss. Und da wünsche ich mir den Fokus mehr auf der inhaltlichen Diskussion und insgesamt mehr Rationalität bei diesem Thema.

**Horner:** Ich wünsche mir mehr Verlässlichkeit, einen einmal eingeschlagenen Weg dann auch weiterzugehen. In Deutschland sind genug Innovationskraft und Technologieerfahrung für die anstehenden Veränderungen vorhanden. Ich bin zuversichtlich, dass wir das hinbekommen.

**DAS INTERVIEW FÜHRTE  
THOMAS LÖFFLER**

Derzeit werden drei von vier in Deutschland hergestellte Fahrzeuge exportiert.



## WOHIN STEUERT DIE DEUTSCHE AUTOMOBILINDUSTRIE?

**Was derzeit bereits realpolitisch in Form von Dieselfahrverboten Umsetzung findet und in Forderungen, wie der Quotierung von Elektroautos, diskutiert wird, sind erste Schritte in Richtung eines gebotenen Pfadwechsels zur Umsetzung ökologischer Nachhaltigkeitsziele in der Automobilität.**



von: Dr. Karina Becker, Leiterin Kolleg Postwachstumsgesellschaften an der Universität Jena


**D**ie sozialen und ökologischen Kosten unseres Wachstums, das für die Mehrung gesellschaftlichen Reichtums akzeptiert wurde, sind jahrelang nicht hinterfragt worden. Nun aber setzt sich zunehmend die Erkenntnis durch, dass sich Wohlfahrtsgewinne des industriellen Kapitalismus national wie global höchst ungleich verteilen und unter den derzeitigen Bedingungen um den Preis eines beschleunigten Energie- und Ressourcenverbrauchs sowie steigender Emissionen generiert werden.

Der daran ansetzende soziale und ökologische Gesellschaftskonflikt hat nunmehr die deutsche Wirtschaft und die Automobilindustrie erreicht. Zwar stehen die deutschen Automobilkonzerne und ihre großen Systemzulieferer, an Gewinnen und ökonomischen Leistungsparametern gemessen, aktuell glänzend da. Allerdings wird sich diese Erfolgsgeschichte nicht ungebrochen fortsetzen lassen: Die Europäische Union kon-

frontiert die Branche mit Richtlinien für eine drastische CO<sub>2</sub>-Reduktion und harten Dekarbonisierungsaufgaben, einige Länder wie Frankreich und England zielen auf ein Verbot von Verbrennungsmotoren. China – der wichtigste Markt der deutschen Automobilbauer – treibt die Transformation in Richtung E-Mobilität rasant voran und erhöht so den Innovationsdruck für die Hersteller und ihre Zulieferer. Der neue Protektionismus der USA verschließt zunehmend globale Marktzugänge und auch Binnenmärkte bieten weniger Absatzmöglichkeiten.

### DER AUTOMOBILSEKTOR ALS TREIBER DER ÖKOLOGISCH-DIGITALEN ERNEUERUNG?

Derzeit werden drei von vier in Deutschland hergestellte Fahrzeuge exportiert, mittelfristig wollen alle Automobilhersteller und alle großen Zulieferer nur noch das, was sie in Europa ab-



setzen können, auch tatsächlich hier produzieren. Eine weitere große Herausforderung ergibt sich aus der Digitalisierung. Während lange der Diskurs von der Kritik geprägt war, dass die deutschen Automobilbauer sich von neuen Entwicklungstrends wie der Elektromobilität im globalen Wettbewerb abhängen lassen, ist derzeit vermehrt zu vernehmen, dass die „ökologisch-digitale Erneuerung Deutschlands ... nicht gegen, sondern wegen der [heimischen] Autoindustrie“<sup>8</sup> kommen wird. Welche Rolle dabei die Zulieferer der Autokonzerne spielen werden, ist derzeit noch völlig ungewiss. Auch deshalb, weil keineswegs ausgemacht ist, wie grundlegend die sozial-ökologischen Herausforderungen angegangen werden.

### ARBEITSPLATZABBAU BIRGT GESELLSCHAFTLICHEN SPRENGSTOFF

Die Heterogenität der Forderungen und Standpunkte in dieser Frage machen deutlich, dass es sich um ein stark umkämpftes Feld handelt, in dem etwa die Position eines radikalen ökologischen Umbaus durch das Ende des Individualverkehrs jener der Industriegewerkschaft Metall gegenübersteht, die zu bedenken gibt, dass der Strukturwandel Arbeitsplätze kosten werde und daher nur mit den Beschäftigten angegangen werden könne. Zwar werden neue Arbeitsplätze in den Bereichen IT und Forschung und Entwicklung entstehen, aber im Vergleich zur Produktion von Verbrennungsmotoren wird sich die Zahl der Arbeitsplätze bei Autoherstellern und Zulieferern, so viel scheint ausgemacht, um vorsichtig geschätzt eine Viertelmillion verringern. Dass dies die Arbeitsplätze in der Zulieferindustrie betrifft, ist ebenso unumstritten und bietet besonders in strukturschwachen Regionen gesellschaftlichen Sprengstoff.

### ABKEHR VOM INDIVIDUALVERKEHR UND GERECHTE FINANZIERUNG VON MOBILITÄT IST NÖTIG

In dieser schwierigen Gemengelage liegt es nahe, einen allmählichen Übergang zur E-Mobilität zu

proklamieren, auf Zeit am – technisch verbessern – Dieselantrieb mit seinem im Vergleich zu konventionellen Otto-Motoren geringeren CO<sub>2</sub>-Werten festzuhalten und für eine wirkliche Verkehrswende das Jahr 2030 anzupeilen. Mit Blick auf die Zukunft spricht daher einiges dafür, entschlossen am Umbau des Wertschöpfungssystems Automobil und damit auch der Gesellschaft zu arbeiten. Die letztgenannte Option zu wählen, bedeutet, sich einzugestehen, dass selbst ein beschleunigter Übergang zur E-Mobilität nicht ausreichen wird, um den Gefahren der menschengemachten Klima- und Ressourcenkrisen wirksam zu begegnen. Es geht um sehr viel mehr und um Grundlegendes: Wir benötigen neue Mobilitätssysteme, eine allmähliche Abkehr vom privaten Pkw, den Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs – kurzum: Es geht um einen vollständigen Bruch mit lange hegemonialen Verkehrskonzepten. Ohne die Rückkehr zu öffentlichem Eigentum, etwa bei der Bahn, ohne öffentliche und zugleich gerechtere Finanzierungen von Mobilität dürfte eine nachhaltige Verkehrswende nicht zu schaffen sein.

### DISKURS EINBETTEN IN DIE DEBATTE UM EINE SOZIAL GERECHTE GESELLSCHAFT

Eine Debatte um die Zukunft des Wertschöpfungssystems Automobil lebt von praktikablen Alternativen und der Suche nach neuen Beschäftigungsmöglichkeiten. Wichtig wäre es beispielsweise, die sozialen Bedürfnisse älterer und pflegebedürftiger Personen und die Vorstellungen von guter Arbeit im Care-Sektor zu einem Treiber neuer und nachhaltiger industrieller Produktion zu machen. Dass sich die damit verbundenen Konflikte ohne die Vision einer besseren Gesellschaft führen lassen, ist mehr als unwahrscheinlich. Der industrielle ist unwiderruflich zu einem sozialökologischen Gesellschaftskonflikt geworden.

KARINA BECKER

<sup>8</sup> [www.zeit.de/2019/11/elektromobilitaet-autoindustrie-deutschland-digitalisierung-oekologie](http://www.zeit.de/2019/11/elektromobilitaet-autoindustrie-deutschland-digitalisierung-oekologie), zuletzt abgerufen am 17.03.2019

# DORTMUND SORGT FÜR BEWEGUNG – STATIONEN AUF DEN WEGEN ZUR NACHHALTIGKEIT

Beim Kirchentag in Dortmund im Juni 2019 werden die „Wege zur Nachhaltigkeit“ offiziell eröffnet. Auf diesen Wegen machen Dortmunder Initiativen Umweltschutz, soziale Gerechtigkeit und Transformation hautnah erlebbar.

Das Projekt „Wege zur Nachhaltigkeit“, gefördert von der Stiftung Umwelt und Entwicklung NRW, wird vom Institut für Kirche und Gesellschaft der Evangelischen Kirche von Westfalen (IKG) organisiert. Als Kooperationspartner stehen ihm der Deutsche Evangelische Kirchentag und das Amt für Mission, Ökumene und Weltverantwortung (MÖWe) zur Seite. Schirmherr ist der Oberbürgermeister der Stadt Dortmund Ullrich Sierau.

„Wie müssen wir leben und arbeiten, damit alle Menschen – heutige und nachfolgende Generationen – menschenwürdig leben können und unsere natürlichen Lebensgrundlagen dauerhaft geschützt sind? Auf diese Frage möchte unser Projekt eine Antwort geben“, beschreibt Klaus Breyer, Leiter des IKG, die Beweggründe.

In Dortmund entstanden spezielle Wege mit Stationen, an denen Nachhaltigkeit im Alltag auf ganz unterschiedliche Art und Weise erfahrbar wird. Rund 40 Initiativen, Vereine, Kirchengemeinden oder Projekte füllen den Einsatz für die Nachhaltigkeit hier mit Leben. Sie stellen in einer beeindruckend großen Bandbreite ihre Aktivitäten bei Energie- und Klimaschutz, Interkulturalität und Integration, Umweltgerechtigkeit, biologischer Vielfalt oder auch nachhaltigem Konsum und nachhaltiger Produktion vor und laden einfach zum Wahrnehmen, zum Mitmachen oder zur Nachahmung ein.

## MOBILITÄTSSTATIONEN AUF DEM KIRCHENTAG

Während des Kirchentags werden Führungen auf den Wegen angeboten, die schließlich zu Stationen eines verantwortlichen Umgangs mit der Schöpfung führen. Zu Fuß, per Fahrrad oder



„Wir brauchen eine andere Mobilität. Mehr Radfahren im Alltag, mehr öffentlicher Nahverkehr – das sind wichtige Stellschrauben der Verkehrswende.“

mithilfe des öffentlichen Personennahverkehrs können sie auch ganz eigenständig „angesteuert“ werden.

Der Einsatz für mehr umweltfreundliche Mobilität findet sich bei den Initiativen an den Stationen wieder. So ist beispielsweise die Velo-Kitchen, eine Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt, mit dabei. Die Fahrrad-Enthusiasten haben ihren Treffpunkt 2011 im Dortmunder Norden

eröffnet. Zu ihrem Domizil gehören eine große Wohnküche und zwei Garagen im Hinterhof, die als Werkstatt dienen. Hier können Besucher\*innen ihre Zweiräder mit Hilfe und unter Anleitung der erfahrenen Schrauber\*innen wieder flott machen. In der Küche wird zeitgleich vegan gekocht. Gemeinsames Essen, Planen und Fachsimpeln stehen nach dem Werkeln an den Rädern auf dem Programm.



Viel mit dem Rad unterwegs: „Wege zur Nachhaltigkeit“-Projektleiter Axel Rolfmeier und Teamkollege Christian Graf.

der Verkehrswende.“ Und so fährt er fort: „Dazu muss es eine stärkere Akzeptanz für diese Mobilitätsformen geben. Gerade die Stadtplaner sind aufgerufen, Fahrräder als gleichwertige Verkehrsteilnehmer zu sehen und planerisch zu berücksichtigen.“ Rolfmeier selbst geht mit gutem Beispiel voran. Sein täglicher Weg zur Arbeit und zurück auf dem Fahrrad ist zur Selbstverständlichkeit geworden.

## WEGE ZUR NACHHALTIGKEIT SIND VIELFÄLTIG

Die „Wege zur Nachhaltigkeit“ haben positiven Zuspruch von vielen Initiativen mit ganz unterschiedlichem Engagement bekommen – zum Beispiel vom Lernbauernhof Schulte-Tigges mit seiner solidarischen Landwirtschaft, von der Verbraucherzentrale mit ihrer Umweltberatung, vom Dienstleistungszentrum Energieeffizienz und Klimaschutz, von der Neven Subotic Stiftung zum Umgang mit der wertvollen Ressource Wasser und von verschiedenen Lehr- und Gemeinschaftsgärten.

Auch Organisationen, die sich um die verschiedensten Formen von Integration bemühen, beteiligen sich am Projekt. So sind die ökumenische Wohnungslosen-Initiative „Gast-Haus“ oder „Willkommen Europa“, eine erste Anlaufstelle für EU-Bürger\*innen, die Orientierungshilfe benötigen, das Mehrgenerationenhaus des Sozialdienstes Katholischer Frauen und die Sozialberatung der evangelischen Kirchengemeinde Hörde dabei. „Total global“ und „Fairer Konsum“ sind die Stichworte der Weltläden in Brackel und Aplerbeck und des Weltstands Hombruch.

Die „Wege zur Nachhaltigkeit“ können ganz individuell entdeckt werden: Flyer und eine Smartphone-Anwendung über die Projekt-Homepage [www.wegezurnachhaltigkeit.de](http://www.wegezurnachhaltigkeit.de) machen es möglich. Das Projekt soll Vorbildcharakter haben und schließlich in einem NRW-weiten Netzwerk über die Grenzen Dortmunds hinaus wirken. Ein Nachhaltigkeitskongress 2020 ist ein weiterer Schritt auf den Wegen.

**GUNDA VON FIRCKS**

Die Fahrrad-Fans engagieren sich auch in einer Fahrradwerkstatt für Geflüchtete und organisierten das Cargobike-Race beim E-Bike-Festival in Dortmund. Fast alle beteiligen sich regelmäßig an der Critical Mass, einer Fahrraddemonstration für bessere Einbindung in den Stadtverkehr.

Ein Thema, das auch dem Projektleiter der „Wege zur Nachhaltigkeit“, Axel Rolfmeier, sehr am Herzen liegt: „Wir brauchen eine andere Mobilität. Mehr Radfahren im Alltag, mehr öffentlicher Nahverkehr – das sind wichtige Stellschrauben



## MOBILITÄT VOR ORT

# „GARANTIERT MOBIL!“ – EIN VORBILDHAFTES PROJEKT IM ODENWALDKREIS

**Individuelle Mobilität gehört zu den grundlegenden Bedürfnissen unseres täglichen Lebens. In ländlich geprägten Regionen wie dem Odenwaldkreis spielt sie zudem eine besondere Rolle, da hier die Wege zum Einkaufen oder zum Arztbesuch oftmals weit sind und das ÖPNV-Angebot als wenig flexibel gilt. Kurzum: Ohne eigenes Auto bleibt die individuelle Mobilität auf dem Land meist auf der Strecke.**

**D**och nicht jeder Mensch besitzt ein eigenes Auto oder kann aus Alters- und Gesundheitsgründen noch selbst mit dem Auto fahren. Was bleibt? vielerorts gibt es zwar mehrmals am Tag eine Busverbindung – aber selten dann, wenn man sie tatsächlich braucht.

Die nachhaltige Sicherung öffentlicher Mobilität in ländlichen Räumen ist eine der wichtigsten Zukunftsaufgaben und die Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG) leistet dazu im Odenwaldkreis mit *garantiert mobil!* einen wertvollen Beitrag.

Die konzeptionellen Anfänge von *garantiert mobil!* reichen nunmehr fast zehn Jahre zurück. Doch schon damals war der Weg klar: „Unser Ziel war es von Anfang an, ein nachhaltiges und verlässliches Mobilitätsangebot für den Odenwaldkreis zu schaffen“, so Peter Krämer, verantwortlicher Abteilungsleiter für den Nahverkehr und gleichzeitig Ideengeber für *garantiert*

*mobil!*. „Darum ist der Kern von *garantiert mobil!* auch von Anfang an unsere Mobilitäts-garantie – ein Versprechen, dass ein Fahr-angebot auch immer dann zur Verfügung steht, wenn der Kunde tatsächlich fahren möchte. Einen komplizierten Fahrplan muss er dafür nicht studieren, die Abfahrtszeit soll der Kunde selbst bestimmen können!“

Um das in der Praxis realisieren zu können, bedient sich *garantiert mobil!* verschiedenster, vorhandener Mobilitätsprodukte. „Das sind unsere klassischen öffentlichen Linienverkehre, aber auch neue Produkte wie private und gewerbliche Mitnahmefahrten oder das taxOMobil“, erklärt Krämer das System.

Egal welches Gefährt der Fahrgast wählt, er kann sich immer darauf verlassen, dass er aus allen Gemeinden, Orts- und Stadtteilen in das nächstgelegene, größere Zentrum fahren kann. Das Angebot steht ihm grundsätzlich an sieben





Die Odenwald-Regional-Gesellschaft wirbt für ihre Aktion „garantiert mobil!“.

Tagen in der Woche von 5 Uhr morgens bis 22 Uhr abends zur Verfügung – versehen mit einer Stunde Voranmeldezeit. „Die brauchen unsere durchführenden Verkehrsunternehmen zur Disposition einer Fahrt“, erläutert Krämer. „Die Anfahrtswege sind mitunter sehr weit, da ist eine Stunde Vorlauf schon knapp kalkuliert.“

Und um mehr Zeit zum Disponieren zu gewinnen, hat die OREG ein Rabattsystem entwickelt: Je früher ein Fahrgast seine Fahrt bucht, desto günstiger wird sie für ihn. Das spart dem Fahrgast Geld und gibt dem Verkehrsunternehmen mehr Zeit für die Planung.

## „GARANTIERT MOBIL!“ SETZT AUF BÜRGERSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

Eine wirkliche Herausforderung bei der Konzeptionierung von *garantiert mobil!* war die rechtssichere Einbindung von privaten und gewerblichen Mitnahmefahrten in das System. Letztendlich vermittelt die OREG lediglich die privaten und gewerblichen Mitnahmefahrten zwischen Fahrthanbieter und Fahrgast in einem genehmigungsfreien Bereich. Das bedeutet: Die OREG darf Fahrthanbietern nicht mehr als 12 Cent pro Kilometer als Aufwandsentschädigung für mitgenommene Fahrgäste zahlen. Das Projekt setzt dabei auf bürgerschaftliches Engagement und hofft, dass das Personenbeförderungsgesetz im Laufe des Jahres dahingehend novelliert wird.

Zentrales Element, bei dem alle Fäden zusammenlaufen, ist die digitale Buchungsplattform

auf [www.odenwaldmobil.de](http://www.odenwaldmobil.de), die es Kunden einfach und schnell ermöglicht, sich über das bestehende Fahrtangebot zu informieren, eine Fahrt zu buchen und bargeldlos zu bezahlen.

Der Zugang zum Buchungsportal ist jederzeit stationär von zu Hause aus oder mobil via Smartphone möglich. Kunden ohne Onlinezugang sind dennoch nicht ausgeschlossen: Für sie bleibt die Möglichkeit der telefonischen Bestellung bei der RMV-Mobilitätszentrale Michelstadt.

Seit nunmehr eineinhalb Jahren ist *garantiert mobil!* im Odenwaldkreis am Start. Rückblickend verrät Krämer, „dass der Weg nicht immer einfach war. Neben den genannten rechtlichen Bedenken hatten wir auch mit einigen technischen Herausforderungen zu kämpfen, die aber völlig normal sind, wenn man solch ein ambitioniertes Projekt angeht. Es gibt in Deutschland derzeit nichts Vergleichbares. Wir kombinieren ÖPNV mit privaten und gewerblichen Mitnahmefahrten und werten das Ganze noch mit unserem Mobilitätsversprechen zur Wunschzeit auf.“

Im Odenwaldkreis stößt *garantiert mobil!* durchweg auf ein positives Echo. Alle Odenwälder Kommunen unterstützen das Projekt auf freiwilliger Basis. Auch an der Kampagne „Autofasten“ beteiligen wir uns. Ziel ist es, die Nutzerzahlen kontinuierlich zu steigern.

STEFAN REINHARDT

# FAHRRADMODELLQUARTIER IN DER „ALTEN NEUSTADT“ BREMEN

Die Planung des Fahrradmodellquartiers in Bremen wurde im Februar 2018 mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet. Das Projekt eines Fahrradmodellquartiers in der Bremer Neustadt ist aus einer Initiative der im Stadtteil ansässigen Hochschule Bremen und des ADFC gewachsen. Es fand Unterstützung von Kultureinrichtungen, Gewerbebetrieben und Kindergärten sowie vom stadtteilübergreifend bedeutsamen Schwimmbad u. a. Besonders wichtig war auch die Bestätigung durch den gewählten Stadtteilbeirat. Das Bundesumweltministerium fördert das Fahrradmodellquartier Bremen mit insgesamt rund 2,4 Mio. Euro. Die Quartierumgestaltung begann im November 2017 und soll im Sommer 2019 abgeschlossen sein.

Das Quartier könnte als Fahrradzone ausgewiesen werden, da alle Straßen Fahrradstraßen sind – ein Novum in der deutschen Straßenverkehrsordnung.



Die „Alte Neustadt“ ist der auf der Westseite der Weser gelegene Teil der mittelalterlichen Stadt Bremen. Im Stadtteil ist eine intensive Mischung von Gewerbe, Wohnen, Hochschule, Kultur und Freizeiteinrichtungen geboten. Er wird durchzogen vom Grün der Wallanlagen und von Hauptverkehrsstraßen, die zugleich ÖPNV-Achsen mit Straßenbahn und Busspuren sind. Hier wohnen knapp 3.000 Menschen und es gibt rund 3.500 Arbeitsplätze (z. B. Beck's, Mondelez und Hachez). Darüber hinaus studieren an der Hochschule 9.000 Menschen.

In der alten Neustadt liegt der Anteil des Radverkehrs mit 40 Prozent über dem Durchschnitt

der Gesamtstadt Bremen, wo rund ein Viertel aller Wege mit dem Rad bewältigt werden. Bremen hat 500.000 Einwohner, den höchsten Radverkehrsanteil und zugleich die niedrigste Stickoxide-Belastung in Deutschland. Bremen ist wie viele europäische Fahrradstädte vergleichsweise stauarm: 23 Prozent Stauzeitverlust.<sup>9</sup> Der Wunsch nach einer Stärkung des Radverkehrs liegt nahe und ist im Bremer Verkehrsentwicklungsplan verankert.<sup>10</sup> Für den Radverkehr musste im Fahrradquartier einiges angepasst werden: Viele Straßenabschnitte des Quartiers hatten sehr grobes Kopfsteinpflaster, sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder fehlten und die Überquerung der Hauptverkehrsstraßen war oftmals schwierig. Autos parkten



vielfach auf Gehwegen und in Einmündungen und behinderten dadurch Fußgänger, Radfahrer, Lieferfahrzeuge, Müllabfuhr und Feuerwehr.

Das Quartier Alte Neustadt hat nun überwiegend gleichrangige, schmale Straßen mit Rechts-vor-links-Kreuzungen und ist Tempo-30-Zone. Das Kopfsteinpflaster ist nun entweder saniert oder mit einem asphaltierten, gut mit dem Rad befahrbaren Mittelbereich versehen. Gehwegnasen an Einmündungen und im Kreuzungsbereich unterbinden behinderndes Parken, verkürzen die Fußgängerstrecke beim Überqueren der Fahrbahn, verbessern das Sichtfeld und schaffen durch Fahrradbügel Radabstellplatz.

An den umgebenden Hauptverkehrsstraßen kommen Querungshilfen zum Einsatz. Die Erreichbarkeit des Quartiers zu Fuß und mit dem Rad ist dadurch deutlich verbessert und die Anbindung an die Fahrrad-Premiumrouten Bremens (Netz von Hauptradrouten im Verkehrsentwicklungsplan) ist auch gegeben. Entsprechende Beschilderung war erforderlich.

Die Hochschule Bremen richtete das Fahrradrepair-Café Musette auf dem Campus ein. Bike-sharing, Lastenradverleih und E-Bike-Lademöglichkeiten stehen dort allen Menschen im Stadtteil offen.

## ZEHN MASSNAHMEN SCHUFEN DAS BREMER FAHRRADMODELLQUARTIER

Die Einrichtung des Fahrradmodellquartiers wurde begleitet durch eine Öffentlichkeitskampagne, die jede einzelne Baumaßnahme ankündigt. Auf der Website des Quartiers

[www.radquartier-bremen.de](http://www.radquartier-bremen.de) wurde auch viel Interesse und Zustimmung bekundet.

Die Maßnahmen sind Kompromisse zwischen fahrradpolitischen Wünschen und im Stadtteil akzeptierten Umsetzungsmöglichkeiten. Die Kombination der Maßnahmen und der Quartiersansatz erzeugten dabei erhebliche Synergien. Das Quartier könnte als Fahrradzone ausgewiesen werden, da alle Straßen Fahrradstraßen sind – ein Novum in der deutschen Straßenverkehrsordnung.

Eine Fahrradzone wäre deutlich einfacher und sparsamer auszuschildern, als an allen Kreuzungen Fahrradstraßen auszuweisen. Die Kreation einer „Fahrradzone“ könnte auch andere Kommunen zu Quartiersansätzen anregen:

1. Holperfreies Fahren – Kopfsteinpflasterstraßen erhalten einen asphaltierten Streifen oder werden vollständig saniert. Fahren wird leise, sicherer und bequemer für alle.
2. Fahrradstraßen – ein Netz von Fahrradstraßen bildet eine Fahrradzone. Hier darf auch nebeneinander geradelt werden.
3. Anschluss an Premium-Routen
4. Raum und Sicherheit mit Gehwegnasen
5. Querungshilfen für Hauptverkehrsstraßen
6. Fahrradparken – in Wohnstraßen und an Hochschulstandorten werden sichere, leicht zugängliche Fahrradparkplätze angeboten.
7. Fahrradrepair-Café
8. Umgestaltung Campus Neustadtwall – Hochpflasterung der Fahrbahn, Sanierung der Gehwege sowie ein verkehrsberuhigter Bereich sorgen für barrierefreie Infrastruktur.
9. Leihstationen für Fahrräder und Lastenräder – an allen drei Hochschulstandorten für alle Menschen.
10. Luftpump- und E-Bike-Ladestationen<sup>11</sup>

**KARIN UHLMANN**

<sup>9</sup> TomTom Verkehrsindex [www.tomtom.com/en\\_gb/trafficindex](http://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex)

<sup>10</sup> VEP 2025 [www.bauumwelt.bremen.de/vep](http://www.bauumwelt.bremen.de/vep).

<sup>11</sup> [www.radquartier-bremen.de](http://www.radquartier-bremen.de)

## DIOS ES MI COPILOTO (GOTT IST MEIN KOPILOT)

**Interview: Josef Krebs ist seit 16 Jahren Fernfahrerseelsorger und arbeitet bei der katholischen Betriebsseelsorge der Diözese Rottenburg Stuttgart. Nebenberuflich ist er Busfahrer. Auf Rastplätzen spricht er mit Lkw-Fahrern über ihre Sorgen und Nöte, über Einsamkeit, Trennung von der Familie bis zu einem halben Jahr sowie Unfallerlebnisse. „Dios es mi copiloto“, dieser Spruch hängt in Südamerika in fast allen Lastwagen und Fernbussen und begleitet die Fahrer. Er könnte gut über der Arbeit von Josef Krebs stehen.**



### **W**ie sieht der Alltag eines Berufskraftfahrers aus?

**Krebs:** Zu ihrem Alltag gehören Staus. Der Druck, rechtzeitig Waren abliefern zu können, löst einen ungeheuren Stress aus. Oft ist die Suche nach freien Parkplätzen vergeblich, und die Fahrer sind gezwungen illegal zu parken. Die Lenk- und Arbeitszeiten sind europaweit geregelt: Neun Stunden fahren mit einer Schichtzeit von 15 Stunden. Zweimal in der Woche kann die Lenkzeit auf 10 Stunden verlängert werden, was in der nächsten Woche ausgeglichen werden muss. Nach spätestens 4,5 Stunden muss eine 45-minütige Pause erfolgen. Hinzu kommt bei manchen Fahrern eine sehr schlechte Entlohnung, maximal 800 Euro im Monat.

### **Fast jeden Tag verursachen Lkw einen Unfall auf deutschen Autobahnen. Worin liegt die Ursache?**

**Krebs:** Die Hauptursache ist die Übermüdung der Fahrer, weil sie nicht genügend Ruhe auf

Rastplätzen haben, manchmal kommt auch Alkohol dazu. Es fehlen in Deutschland zwischen 35.000 und 40.000 Stellplätze an den Autobahnen. Es kann natürlich auch sein, dass sie die Assistenzsysteme außer Betrieb setzen oder diese ganz fehlen. Hinzu kommt, sicher bedingt durch die Monotonie, dass sie unaufmerksam sind.

### **Könnte man nicht einen Großteil des Güterverkehrs auf die Schiene verlegen?**

**Krebs:** Das kann die Bahn nicht leisten. Viele große Logistikzentren haben keinen Schienenanschluss. Die Bahn ist im Vergleich zum Lkw das langsamere Transportmittel, zudem transportiert die Bahn mit dem eigenen Transportunternehmen „DB Schenker“ Waren auf den Straßen. Die Schienennetze sind auf den Personen-Schnellverkehr ausgerichtet und die Güterzüge werden in der Regel zwischen den Personenzügen reingeschoben. Die Bahnnetze sind bereits überlastet.

### **Wann werden die ersten Lkw autonom auf europäischen Straßen unterwegs sein?**

**Krebs:** Irgendwann wird das kommen. Es kann auch sinnvoll sein, um Unfälle zu vermeiden. Allerdings lässt sich das Problem des Schwerlastverkehrs auf den Straßen nicht lösen, solange die Wirtschaftssysteme nur auf Wachstum ausgerichtet sind und Waren aus Kostengründen über weite Strecken transportiert werden.

Eine Veränderung des Wirtschaftens im Blick auf die Reduzierung des Verkehrs und Nachhaltigkeit ist notwendig.

**DAS INTERVIEW FÜHRTE KARIN UHLMANN**



### AGENDA 2030, SDG, ZIEL 11.2\*

Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle zu ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf die Bedürfnisse von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen.

\* Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen 2015, Sustainable Development Goals

### SPIRITUELLE ANREGUNGEN

## SUCHET DER STADT BESTES!

Gedanken zu Jeremia 29,7 im Gespräch mit „Ziel 11.2“, der Agenda 2030 für Nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen

**Suchet der Stadt Bestes, dahin ich euch habe wegführen lassen, und betet für sie zum Herrn, denn wenn's ihr wohl geht, so geht's euch auch wohl.**

Jeremia 29,7

Einer der meist zitierten Sätze bei öffentlichen Anlässen von Politikern in gleicher Weise wie von Pfarrer\*innen, vielleicht auch passend für eine Reflexion auf SDG 11.2. Da geht es um die nachhaltige Entwicklung unserer Städte. In ihnen konzentrieren sich die Herausforderungen und Grenzüberschreitungen, die zu unserem Jahrhundert gehören.

Trotz CO<sub>2</sub>-Emissionen, Ressourcenverbräuche, Gesundheitsschädigungen durch Autoabgase, Wildwuchs von Stadträndern, in vielen Kontinen-

ten ist die Stadt zugleich Hoffnung und Sehnsuchtsort von Millionen. Dort wird es mir besser gehen, dort bekomme ich Arbeit, dort bekomme ich ein neues Zuhause, dort werde ich leben, Hoffnungsort und Ort des Elends zugleich.

Wir stehen weltweit vor großen Transformationsprozessen. In unseren Städten in Europa und in den Megastädten dieser Welt muss sich das Thema Nachhaltige Entwicklung bewähren. In Städten und Kommunen wird konkret, muss konkret werden, wie die SDGs umgesetzt werden (können). Wenn es nicht dort gelingt, wo dann?

Die zunehmende Mobilität ist eine der größten Herausforderungen für eine nachhaltige Welt. Neben aller Freude an der Mobilität steht die Gewalt gegen Mensch und Natur, die mit dem Verkehr verbunden ist. Fortsetzung: nächste Seite ▶

**Suchet der Stadt Bestes – für unsere Mobilität.** Ich denke an die lauten und geschäftigen Großstädte in unserem Land. Viele leiden unter der schlechten Luft und ersticken fast täglich in der Flut des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Viele sind Opfer und Täter zugleich.

Die Stadtplanung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts war von der Idee bestimmt: Alles muss gut mit dem Auto erledigt werden können. Die Raumplanung für Städte trennte die vier Grundfunktionen unseres Lebens: hier Wohnen, dort Arbeiten, hier Einkaufen, dort Freizeit. Diese Funktionstrennung unserer Lebensvollzüge führte zu gewaltigem Straßenbau – Stadträume für Menschen wurden zu Räumen für Autos.

Erzählen wir Hoffnungsgeschichten von Städten, Gemeinden und Bundesländern, die etwas dagegen unternehmen.

**Suchet der Stadt Bestes und betet für sie zum Herrn.** Jeremia stellt die Suchbewegung in einen göttlichen Horizont: Welches Tun wäre denn Gott gemäß – schöpfungsgemäß – dienlich für meine Nächsten? Diese Suche nach dem Besten für die Stadt ist schließlich verknüpft mit der Verheißung: **Denn wenn's der Stadt gut geht, dann geht's auch euch gut.**

**Suchet der Stadt Bestes** heißt für mich innehalten und Räume schaffen im Kopf für neue Gedanken und Visionen. Versuchen wir es einmal: Was für eine Stadt würde ich mir wünschen, wie würde ich sie mir vorstellen? Tausende Autos an den Straßenrändern müssen nicht sein. Wir haben in Deutschland weit über 100 Millionen Stellplätze.

Eher sehe ich vor mir Freiräume für Begegnungen, Orte zum Verweilen, Räume zum Spiel für Kinder und Platz für Alte, genügend Wege für Zweiradfahrer, auf denen sie sicher von A nach B gelangen können. Ich kann mir Städte vorstellen, in denen die Luft besser ist, in denen wir Vogelgezwitscher und Lachen hören.

Und erzählen wir uns Hoffnungsgeschichten von Menschen: Im Jahr 2018 wurden schon über 800.000 E-Bikes in Deutschland verkauft.

Lastenfahrräder gehören schon in manchen Innenstädten zu den neuen CO<sub>2</sub>-freien Transportfahrzeugen. Manche Logistiker und Städte überlegen, wie sie die letzte Meile abgasfrei für die Innenstädte organisieren können.

Radfahrer organisieren sich zu Tausenden, um mehr Raum für eine andere Mobilität in den Städten zu bekommen. (Die Critical-Mass-Bewegung gibt es in vielen Städten der Welt.)

**Suchet der Stadt Bestes** heißt für mich auch: Ich werde mich mit den schlechten Bedingungen nicht abfinden, sondern nun das Bessere suchen und gestalten.

Wir müssen noch suchen, es liegt nicht schon offen da, und es macht uns richtig Mühe. Und wir werden die Zielkonflikte bearbeiten müssen. Wir werden nicht alle Arten der Mobilität in gleicher Weise fördern können.

**Suchet der Stadt Bestes** heißt für mich dann auch: Ehrlich sein zu uns selbst und zu den anderen. Wenn wir eine umweltfreundlichere und enkeltauglichere Mobilität wollen, dann müssen wir den motorisierten Individualverkehr zurückdrängen und mehr Raum für öffentlichen Verkehr und Zweiräder schaffen und auch die öffentlichen Gelder dafür einsetzen.

Und wenn sich die Mobilität wandelt – weg von der Individualmobilität hin zu einer Mobilität, in der wir mehr mit anderen Menschen und vermutlich auch in anderen Verkehrsmitteln unterwegs sein werden, dann brauchen wir auch weniger Autos. Für Mobilität braucht es nicht über 100 Millionen Sitzplätze in Autos, die nicht besetzt sind.

Das bedeutet auch weniger Arbeitsplätze in der Automobilwirtschaft. Das ist kein leichter Weg und auf diesem Weg wird es Verlierer geben, auch dies gehört zur Ehrlichkeit.

Wenn wir aber diesen Weg nicht gehen werden, dann wird es noch viel mehr Verlierer geben in unseren großen Städten und in unserem Land, auf der ganzen Welt.

Deshalb **suchet der Stadt Bestes**: Die Zeit der **autogerechten Städte** muss zu Ende gehen – gestalten wir **Städte für Menschen**.

ROMEO EDEL

## GEBETE UND TEXTE

### PSALM 121

Ich hebe meine Augen auf zu den Bergen.  
 Woher kommt mir Hilfe?  
 Meine Hilfe kommt vom Herrn,  
 der Himmel und Erde gemacht hat.  
 Er wird dein Fuß nicht gleiten lassen,  
 und der dich behütet, schläft nicht.  
 Siehe, der Hüter Israels schläft und  
 schlummert nicht.  
 Der Herr behütet dich;  
 der Herr ist dein Schatten über deiner  
 rechten Hand,  
 dass dich des Tages die Sonne nicht steche  
 noch der Mond des Nachts.  
 Der Herr behütet dich vor allem Übel,  
 er behütet deine Seele.  
 Der Herr behütet deinen Ausgang und Eingang  
 von nun an bis in Ewigkeit.

### EINGANGSGEBET:

Allmächtiger Gott,  
 aus unserem Alltag haben wir uns  
 aufgemacht, zu Dir.  
 Aus allen Richtungen  
 in Hetze und Eile die einen,  
 müde und frohgestimmt die anderen.  
 Da stehen wir nun vor Dir, bewahrender Gott,  
 mit allem, was uns freut, und mit allem, was  
 uns belastet.  
 Manchmal ist es schwer, die richtigen Wege  
 zu gehen,  
 sie wirken verschlungen, sind unbequem und  
 scheinen unpassierbar.  
 Komm Du zu uns und erfülle uns mit  
 Deinem Geist,  
 damit wir Deine Worte verstehen und  
 spüren, was Du von uns willst.  
 Zeige uns die guten Wege, schenke uns Mut,  
 sie zu gehen.  
 Das bitten wir Dich durch Jesus Christus  
 unseren Bruder und Herrn.



### REISESEGEN

Mögen die Wege, die du gehst,  
 leicht passierbar sein.  
 Möge der Wind dir den Rücken stärken,  
 mögen dich Gottes Engel behüten,  
 damit du deinen Fuß nicht an einen  
 Stein stößt.  
 Gott segne deinen Weg. Amen

KARIN UHLMANN

### JEDEN TAG EIN WENIG MEHR.

#### Oder: Die Transformation des Nahverkehrs

Kenneth Smith hatte sieben Minuten Pause zwischen seinen Fahrten als Straßenbahnführer in Baltimore. Der große Platz, wo seine Fahrt endete, war mit dickem Gebüsch und Gestrüpp bewachsen. Kenneth Smith beschloss, seine sieben freien Minuten der Gartenarbeit zu widmen. Am Ende jeder Fahrt arbeitete er und rodete die Büsche und das Unkraut. Langsam verwandelte er den Platz, der eine Schande gewesen war, in einen Garten. Rote Eichen und Pappeln stehen jetzt dort, umgeben von mexikanischen Rosen, Petunien, Zinnien und Veilchen. Weiche Rasenflächen sind mit weiß getünchten Feldsteinen umrandet. Kieswege führen zu einem Picknickplatz.

James Keller, Einen Augenblick bitte; aus: Willi Hoffsummer, Kurzgeschichten 1, Mainz (5. Aufl.) 1983, S. 116



Wenn 25 Prozent aller täglichen Wege unter 2 km liegen, ist das Ziel „jeder zweite Weg selbstaktiv“ gar nicht so schwer zu realisieren.

## MOBILITÄT UND KIRCHE

# GEHT DOCH! – ANSÄTZE EINER NEUEN MOBILITÄTSKULTUR IM BEREICH DER KIRCHEN

**VERFAHREN? – Die Evangelische Kirche macht Verkehr – und zwar erheblich: 700.000 Mitarbeitende in Kirche und Diakonie, die tagtäglich zur Arbeit fahren, Dienstreisen – auch mit dem Flugzeug – unternehmen, samt den mehr als 700.000 Ehrenamtlichen, nicht gerechnet die Veranstaltungs- und Gottesdienstbesucher, sorgen für einen beträchtlichen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck. Wenn unsere Kirche aus dieser verfahrenen Situation heraus die gesellschaftliche Mobilitätswende mit voranbringen will, sind enorme Anstrengungen – und nicht nur ein Umstieg auf Elektromobilität – notwendig.**

## ES KÖNNTE ALLES ANDERS SEIN!

**E**in Blick auf das Jahr 2030: Üblich geworden war die 25-Stunden-Woche ohne vollen Lohnausgleich. So war es möglich gewesen, möglichst vielen Menschen eine sinnvolle Arbeit zu geben. Die Menschen erlebten Zeitwohlstand und Muße und nutzten die „freie“ Zeit für zivilgesellschaftliches Engagement, für Pflege und Sterbebegleitung, aber auch zu kreativer Betätigung.

Auch kirchliche Beschäftigte erlebten die neue Entschleunigung. Die tägliche Hetze fiel weg und

erleichterte den Umstieg auf Füße und Fahrrad. Bemerkenswert war, dass Diakoniestationen nicht nur auf E-Autos umgestiegen waren, sondern auch spezielle Diakonie-E-Lastenräder nutzten, mit denen die Mitarbeitenden schneller vorankamen. Das Stadtbild wurde beherrscht von Transporträdern, den neuen SUV. Ladestationen waren gleichzeitig Quartierskühlhaus und Energiespeicher. Leerstehende Parkhäuser wurden zu Gemüseanbau und Hühnerhaltung genutzt, die unterirdischen sogar zur Pilzzucht.

Energieerzeugung und die kollektive Nutzung von Fahrzeugen und Geräten waren zu einer



wichtigen Einnahmequelle für die Kirchen geworden. Es drehten sich kleine Windräder, die Fassaden waren mit Fotovoltaik bedeckt. Häuser wurden natürlich gekühlt, was bei den gestiegenen Temperaturen ein großer Vorteil war. So wurden Gemeinden im doppelten Sinn zu Energiespeichern und Wärmespendern für eine damals kälter gewordene Gesellschaft.

Nicht ausgelastete Gemeindehäuser wurden auch als Repair-Café oder Volksküchen genutzt. Sie waren Orte kollektiver Nutzung von Büchern, Gartengeräten, Computern. Überall versuchte man ein rechtes Maß zu finden, das auch global verträglich ist.

Gemeindemitglieder sprachen unter dem Motto „Suchet der Stadt Bestes“ von ihrer Gemeinde, da sie dort auch über ihre gemeinsame Zukunft mitbestimmen konnten. Pfarrer\*innen machten neue interessante Erfahrungen: In Bus und Bahn ergaben sich nebenbei seelsorgerliche Gespräche.



Der Einsatz von Lastenrädern hat beim Kirchentag 3.000 km Sprinter-Transporte substituiert.

Zeitaufwendiger wurde das Einkaufen per Rad. Nicht abgeschirmt durch die Wind- oder besser Weltschutzscheibe des Pkw und mit Tempo vorbeihuschend ergaben sich neue Gelegenheiten und auch „Zwänge“, stehen zu bleiben oder vom Rad abzusteigen und zu einem „Schwatz“ mit Gemeindegliedern. So entwickelte sich ein neues Verständnis von Kirchengang und Gemeindegliedern.

## ES GEHT DOCH!

Erstaunlich ist, was es von A–Z so alles im Bereich der Kirchen an neuer Mobilitätskultur schon gibt, engagiert umgesetzt von Grünen

Gockel-Initiativen, Umweltmanagement-Aktiven und Umweltbeauftragten: Auto-Fasten-Aktionen, Beschaffungsstrategie für Fuhrparks, Beteiligung am Carsharing, Diensträder, Umkleiden für Radfahrer\*innen, Einsatz von Lastenrädern bei Großveranstaltungen (der Kirchentag hat so 3.000 km Sprinter-Transport substituiert), Engagement für Tempolimit, Engagement für örtliche Nahversorgung, die den Autobesitz überflüssig macht, Fahrradrouten zu kirchlichen Sehenswürdigkeiten, Fair Reisen, Finanzierung von Freizeiten durch Konfirmanden-Fahrrad-Brötchen, Jobtickets, Kirchenrad, Klimakollekte für unerlässliche Flugreisen, Lastenradverleih, Mobilitätsberatung, Nutzen der Marktmacht zur Nachfragesteigerung downgesizter Pkw, mit „Pedibus“ zum Kindergarten, Pilgerreisen zu Fuß, Reduktion der Kilometererstattung, Reparaturgutschein bei mehr als 50 Prozent der Fahrten zum Arbeitsplatz mit dem Rad, Rückbau von Parkplätzen, Segeltörns statt Kreuzfahrten, Shuttle-Busse zur nächsten Bahnstation, sparsame Dienstwagen für Bischöfe, Spritsparkurse für Mitarbeitende, Thema „Selbstbeweglichkeit“ im Unterricht etc.

## GEHT NICHT NOCH MEHR?

Die genannten Aktivitäten müssen aus der Nische in die Fläche und (kirchen-)politisch unterstützt werden. Die Kirchen sind nicht mehr nur Mahner und Mittler, sondern auch Motoren einer nachhaltigen Mobilitätskultur. Um den Übergang in eine neue Mobilitätskultur zu bewältigen, braucht es eine Konkretisierung der Ziele bis 2030 und attraktive Zukunftsbilder.

Wenn 25 Prozent aller täglichen Wege unter 2 km liegen, ist das Ziel „jeder zweite Weg selbstaktiv“ gar nicht so schwer zu realisieren. Da Mobilitätsbedürfnisse sich mit mehr oder weniger Verkehr realisieren lassen, kommt den Kirchen eine wichtige Funktion beim Wertewandel zu. Gerade in städtischen Quartieren und Dörfern hat das Erleben einer nachhaltigen Mobilitätskultur und deren theologische Rückbindung eine wichtige Rolle für Gemeindeentwicklung und Mobilitätswende.

**JOBST KRAUS**

## LITERATURVERZEICHNIS

**Alles könnte anders sein, eine Gesellschaftsutopie für freie Menschen**, Harald Welzer, Frankfurt 2019, ISBN 938-3-10-397401-0

**Club of Rome: Der große Bericht, Wir sind dran – was wir ändern müssen, wenn wir bleiben wollen**, Ernst-Ulrich von Weizsäcker u.a., Gütersloh 2017, ISBN 978-3-579-08693-4

**Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte**, Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU), Berlin 2016  
Printversion bestellen sowie Download über [www.wbgu.de/de/publikationen](http://www.wbgu.de/de/publikationen)

**Die digitale Mobilitätsrevolution – Vom Ende des Verkehrs, wie wir ihn kannten**, Weert Canzler / Andreas Knie, München 2016, ISBN 978-3-86581-754-9

**Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie**, Die Bundesregierung, Berlin Oktober 2016  
[www.deutsche-nachhaltigkeitsstrategie.de](http://www.deutsche-nachhaltigkeitsstrategie.de)

**Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie**, Aktualisierung 2018. Die Bundesregierung, Berlin November 2018

**ELAB 2.0, Wirkung der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung am Standort Deutschland**, Stuttgart November 2018  
[www.iao.fraunhofer.de/lang-de/images/iao-news/elab20.pdf](http://www.iao.fraunhofer.de/lang-de/images/iao-news/elab20.pdf)

**Geliehen ist der Stern, auf dem wir leben**, EKD Texte 130, Hannover 2018  
[www.ekd.de/ekd\\_de/ds\\_doc/ekd\\_texte\\_130\\_2018.pdf](http://www.ekd.de/ekd_de/ds_doc/ekd_texte_130_2018.pdf)

**Klimaschutzplan 2050**, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Berlin November 2016  
[www.bmub.bund.de](http://www.bmub.bund.de)

**Laudato Si**, Die Umwelt-Enzyklika des Papst Franziskus, Leipzig 2015, ISBN 978-3-7462-4288-0

**Leben im Anthropozän – Christliche Perspektiven zur Nachhaltigkeit**, Brigitte Bertelmann / Klaus Heidel, München 2018, ISBN 978-3-96238-060-1

**Menschen – Klima – Zukunft / Jahrbuch Gerechtigkeit V**, Kirchlicher Herausgeberkreis WOEK 2012, Download über [woek.de/publikationen](http://woek.de/publikationen)

**Mit dem Elektroauto in die Sackgasse**, Winfried Wolf, Wien 2019, ISBN 978 3 85371 4501 1

**Mobiles Baden-Württemberg, Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität**. Hrsg. Baden-Württemberg Stiftung, Stuttgart Oktober 2017,  
Pdf-Download über [www.bwstiftung.de/publikationen](http://www.bwstiftung.de/publikationen)  
oder kostenlose Bestellung Printversion: [voith@bwstiftung.de](mailto:voith@bwstiftung.de)

**Raus aus der Wachstumsgesellschaft?** Hrsg. Wissenschaftliche Arbeitsgruppe für weltkirchliche Aufgaben der Deutschen Bischofskonferenz, Bonn 2018, ISBN 978-3-940137-83-8

**Schubumkehr – die Zukunft der Mobilität**, Stephan Rammler, Frankfurt 2014, ISBN 978-3-596-03079-8

**Verkehr.Umwelt.Klima – Die Globalisierung des Tempowahns**. Winfried Wolf, Wien 2009, ISBN 978 3 85371 300 6

**Volk ohne Wagen – Streitschrift für eine neue Mobilität**, Stephan Rammler, Frankfurt 2017, ISBN 978-3-596-29862-4

**Welt im Wandel – Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation**, Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU), Berlin 2011, ISBN 978-3-936191-38-7  
Pdf-Download: [www.wbgu.de/de/publikationen](http://www.wbgu.de/de/publikationen)

**Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalisierten Welt – Ein Anstoß zur gesellschaftlichen Debatte**. Eine Studie des Wuppertal-Instituts für Klima, Umwelt, Energie. Herausgeber Brot für die Welt, ev. Entwicklungsdienst und BUND, Frankfurt 2008, ISBN 978-3-596-17892-6

**Zukunftsfähiges Deutschland – Ein Beitrag zu einer globalen nachhaltigen Entwicklung**. Eine Studie des Wuppertal-Instituts für Klima, Umwelt, Energie. Herausgeber Brot für die Welt, ev. Entwicklungsdienst und BUND, Basel 1996, ISBN 978-3-7643-5278-3

# NORDKIRCHE MIT KURS AUF KLIMANEUTRALITÄT



**Die Evangelisch-Lutherische Kirche in Norddeutschland hat mit ihrem Klimaschutzgesetz ein klares Ziel vor Augen: Die Nordkirche will bis zum Jahr 2050 klimaneutral sein. Dazu soll der CO<sub>2</sub>-Ausstoß in den Bereichen Gebäude, Mobilität und Beschaffung kontinuierlich gesenkt werden.**

**D**ieses Ziel lässt sich nur gemeinsam erreichen. Viele verschiedene Aktivitäten tragen zum Gelingen bei: Energiesparend heizen, sparsame Fahrzeuge nutzen, auf Fair-Trade-Produkte umstellen und vieles mehr. Willkommen sind Engagement und Ideen eines Jeden, von Gemeindemitgliedern, Pastorinnen

und Pastoren und Mitarbeitenden in kirchlichen Einrichtungen.

Das Gute ist, Klimaschutz bringt neue Chancen. Kirchliches Leben kann durch Klimaschutz viel gewinnen:

- Energiesparen entlastet die Gemeindegassen.
- Gebäudesanierung steigert die Attraktivität von Gemeindehäusern und Pastoraten.
- Gemeinsames Planen und Gestalten bringt Impulse für eine lebendige Gemeinde vor Ort.
- Neue Mobilitätsformen auszuprobieren macht Spaß und zeigt neue Wege auf.

Das Klimaschutzbüro der Nordkirche unterstützt die Kirchenkreise und Gemeinden, damit die Chancen im Klimaschutz möglichst breit genutzt werden. Es bietet Beratung und fördert den Erfahrungsaustausch und die Zusammenarbeit innerhalb der Nordkirche.“ Mehr unter: [www.kirchefuerklima.de](http://www.kirchefuerklima.de)

## IMPRESSUM

### VERANTWORTLICH

#### Michael Klatt

Landessozialpfarrer i.R.  
Bundesvorsitzender des Kirchlichen Dienstes in der Arbeitswelt (KDA) und Vorsitzender des Evangelischen Verbandes Kirche-Wirtschaft-Arbeitswelt (KWA), Hannover  
m.klatt@kwa-ekd.de

### KOORDINATION UND V.I.S.D.P.:

#### Nora Langerock-Siecken

Referentin für Arbeit und Soziales im Evangelischen Verband Kirche-Wirtschaft-Arbeitswelt (KWA)  
n.langerock-siecken@kwa-ekd.de

KWA-Geschäftsstelle  
Friedrich-Karrenberg-Haus  
Arnswaldtstraße 6  
30159 Hannover  
info@kwa-ekd.de  
www.kwa-ekd.de

### REALISATION

Design: Holger Giebeler, Magascreen.com  
Korrekturat: Dr. Angelika Fallert-Müller  
Druckerei: Schroeder-Druck & Verlag GbR  
www.schroeder-druck.de

Auflage: 4.000  
Juni 2019  
ISSN 2366-9845

### BESTELLUNG

Unsere Themenhefte können Sie hier bestellen:  
KWA-Geschäftsstelle  
Telefon: 0511 473877-12  
E-Mail: info@kwa-ekd.de

### RÜCKMELDUNGEN ERWÜNSCHT

Das Redaktionsteam freut sich über Rückmeldungen zu dieser Broschüre:  
info@kwa-ekd.de

### BILDNACHWEIS

- 1 Bernd Müller-Knospe – stock.adobe.com
- 2 Kara – stock.adobe.com
- 3 Klatt privat
- 4 Halfpoint – stock.adobe.com  
Kurschuss privat
- 5 Marco2811 – stock.adobe.com
- 6 Philipp Böhme – qimby.net
- 8 nadezhda1906 – stock.adobe.com
- 11 mihi – stock.adobe.com
- 12 Ralf Gosch – stock.adobe.com
- 13 VM Ba-Wü
- 14 FW – qimby.net
- 15 Giebeler
- 16 IG Metall  
Ivan Traimak – stock.adobe.com
- 17 dima – stock.adobe.com
- 18/19 EvoBus
- 20/21 Kalyakan – stock.adobe.com
- 22/23 IKG
- 24/25 OREG
- 26/27 Karin Uhlmann
- 28 Helmut Roos
- 29 shootingankauf – stock.adobe.com
- 31 upixa – stock.adobe.com
- 32 Romeo Edel privat
- 33 DEKT, Bente Stachowske

## LANDESKIRCHLICHE FACHABTEILUNGEN FÜR ARBEIT UND WIRTSCHAFT

### **Evangelisch-Lutherische Kirche in Norddeutschland**

Kirchlicher Dienst in der Arbeitswelt  
Leitung: Gudrun Nolte  
gudrun.nolte@kda.nordkirche.de

### **Bremische Evangelische Kirche**

Kirchlicher Dienst in der Arbeitswelt  
Leitung: Ingeborg Danielzick  
danielzick.forum@kirche-bremen.de

### **Evangelisch-Lutherische Kirche in Oldenburg**

Kirche Wirtschaft Arbeitswelt  
Leitung: Dr. Urs-Ullrich Muther  
urs-ullrich.muther@kirche-oldenburg.de

### **Evangelisch-Lutherische Landeskirche Hannovers**

Kirche.Wirtschaft.Arbeitswelt  
Leitung: Dr. Matthias Jung  
jung@kirchliche-dienste.de

### **Evangelische Landeskirche Anhalts**

Ehrenamtlicher Fachdienst  
für Kirche-Wirtschaft-Arbeitswelt  
Leitung: Günther Laux  
laux-guenter@t-online.de

### **Evangelische Kirche in Mitteldeutschland**

Kirchlicher Dienst in der Arbeitswelt  
Leitung: Holger Lemme  
lemme@ev-akademie-thueringen.de

### **Evangelische Kirche im Rheinland**

Ev. Akademie im Rheinland  
Leitung: N.N.  
Sekretariat:  
beate.weissner@ekir-lka.de

### **Evangelische Kirche von Westfalen**

Kirche-Wirtschaft-Arbeitswelt  
Leitung: Heike Hilgendiek  
heike.hilgendiek@kircheundgesellschaft.de

### **Evangelische Kirche von Kurhessen Waldeck**

Referat Wirtschaft-Arbeit-Soziales  
Leitung: Nicole Beckmann (ab 01.09.2019)  
Sekretariat:  
Janine.Barrera-Ortiz@ekkw.de

### **Evangelische Kirche in Hessen-Nassau**

Zentrum Gesellschaftliche Verantwortung  
Leitung: Christian Schwindt  
c.schwindt@zgv.info

### **Evangelische Kirche der Pfalz**

Arbeitsstelle Bildung und Gesellschaft  
Leitung: Gerd Kiefer  
gerd.kiefer@evkirchepfalz.de

### **Evangelische Landeskirche Baden**

Kirchlicher Dienst in der Arbeitswelt  
Leitung: Dr. Dieter Heidtmann  
dieter.heidtmann@ekiba.de

### **Evangelische Landeskirche in Württemberg**

Kirchlicher Dienst in der Arbeitswelt  
Leitung: Karin Uhlmann  
karin.uhlmann@ev-akademie-boll.de

### **Evangelisch-Lutherische Kirche in Bayern**

Kirchlicher Dienst in der Arbeitswelt  
Leitung: Prof. Dr. Johannes Rehm  
rehm@kda-bayern.de

Die Zeit der autogerechten Städte  
muss zu Ende gehen – gestalten wir  
Städte für Menschen.



### **Evangelischer Verband Kirche Wirtschaft Arbeitswelt**

Friedrich-Karrenberg-Haus

Arnswaldtstraße 6  
30159 Hannover  
Telefon: 0511 473877-0  
info@kwa-ekd.de  
www.kwa-ekd.de

GEFÖRDERT DURCH



Evangelische Kirche  
in Deutschland