

Positionspapier für eine Enkeltaugliche Mobilität

Frankfurt / Berlin, 29. September 2020

1. Präambel

Wachsendes Umweltbewusstsein, tiefere Kenntnisse in den Natur- und Geisteswissenschaften, neue Technologien und Verfahren und die rapide Entwicklung der Digitalisierung geben uns bislang nicht gekannte Möglichkeiten, unsere Zukunft zu gestalten.

Der Verkehrssektor hat einen maßgeblichen Anteil an der fortschreitenden Zerstörung unserer Lebensgrundlagen. Der Branche ist es im Gegensatz zum Industrie- und anderen Sektoren nicht gelungen, die CO₂-Emissionen zu reduzieren (Basisjahr 1990). Es gehört deshalb zu den vordringlichsten Aufgaben, die Wirkungen des Verkehrs auf die Mitwelt drastisch zu reduzieren.

- Wir verfügen über die Mittel und kennen die Wege, die Umweltbelastung zu verringern.
- Wir können die enormen Herausforderungen meistern, Mobilität im Kontext von Klimawandel, Ressourceneffizienz und Generationengerechtigkeit zukunftstauglich sicherzustellen.
- Wir sind in der Lage, Verfügbarkeit und Qualität von Mobilitätsangeboten deutlich zu erhöhen und zu optimieren.

Dazu bedarf es eines umfassenden Blickes auf die wechselseitigen Wirkungen zwischen Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt und Politik. Dabei gilt es, die Ansprüche der Ungeborenen anzuerkennen, ohne die Bedürfnisse der Lebenden zu ignorieren.

Die Zukunft der Mobilität muss in diesem Sinne enkeltauglich sein.

2. Hans Jonas und die Enkeltaugliche Mobilität

Das Positionspapier beruht u.a. auf Hans Jonas' Hauptwerk „Das Prinzip Verantwortung – Versuch einer Ethik für die technologische Zivilisation“ (1979). Jonas hat darauf aufmerksam gemacht, dass wir uns in einer menscheitsgeschichtlich neuen Situation befinden. Wir verfügen über eine derart hochentwickelte und wirkungsvolle Technik, dass die Risiken enorm sind, die Grundlagen menschlichen Lebens auf der Erde zu zerstören.

Es liegt in unserer Verantwortung, ob wir diese Risiken in Kauf nehmen, oder aber so leben und handeln, dass heute und in Zukunft menschliches Leben auf der Erde möglich bleibt. Jonas' Appell an seine Zeitgenossen, ihre Verantwortung für die Zukunft zu übernehmen, hat nichts an Dringlichkeit verloren.

Unser gemeinsames Positionspapier verstehen wir als Impuls für Gesellschaft, Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft, einen weitgehenden Konsens über Ziele und Wege einer enkeltauglichen Mobilität herzustellen, die im Rahmen der ökologischen Belastungsgrenzen des Planeten die Bedürfnisse der gegenwärtigen und künftigen Generationen befriedigt.

Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass wir in der Pflicht sind, unseren CO₂-Ausstoß pro Kopf und Jahr in Deutschland in den nächsten 30 Jahren von heute neun Tonnen auf eine Tonne Kohlendioxid zu reduzieren.

3. Kriterien für eine Enkeltaugliche Mobilität

„Enkeltaugliche Mobilität“ muss dem Prinzip der nachhaltigen Entwicklung verpflichtet sein. Nur dann wird das Überleben der Menschheit auf der Erde langfristig gewährleistet sein.

Das bedeutet im Einzelnen:

- Die Nutzung einer Ressource darf auf Dauer nicht größer sein als deren Regenerationsrate oder die Rate der Substitution all ihrer Funktionen.
- Die Freisetzung von Stoffen darf auf Dauer nicht größer sein als die Tragfähigkeit der Umweltmedien oder als deren Assimilationsfähigkeit.
- Unvertretbare Risiken, die sich durch unser Handeln ergeben, sind zu vermeiden bzw. möglichst klein zu halten.
- Das Zeitmaß anthropogener Eingriffe in die Umwelt muss in einem ausgewogenen Verhältnis zu der Zeit stehen, die die Umwelt zur selbst stabilisierenden Reaktion benötigt.

Basierend auf: Enquete-Kommission des Bundestages
„Schutz des Menschen und der Umwelt“ 1994 (modifiziert)

Für das Leben von Menschen ist „Bewegung“ unverzichtbar: Wir können unseren Standort verändern, wir können uns dorthin bewegen, wo wir Nahrung, Freunde, Schutz, Arbeit, Betreuung und Freizeitmöglichkeiten vorfinden. Das ist der Kern des Begriffes „Mobilität“.

Menschen sollen stets die Möglichkeit haben, die Orte zu erreichen, an denen sie ihre Bedürfnisse befriedigen können. Diese grundsätzliche Mobilität steht nicht zur Disposition.

Für die Mobilität bedeutet das: Ortsveränderungen für bestimmte, von der Gesellschaft als essentiell erkannte Bedürfnisse müssen möglich und gesichert sein.

Mobilität ist ein Menschenrecht.

„Recht auf Mobilität“ bedeutet allerdings nicht, einen bestimmten Verkehrsweg oder ein bestimmtes Fahrzeug beliebig oft, beliebig laut und beliebig umweltbelastend nutzen zu dürfen. Jede Freiheit eines Einzelnen endet dort, wo andere oder die Mitwelt unzumutbar geschädigt, belastet oder eingeschränkt wird.

Damit ergibt sich ein grundsätzlicher Unterschied zwischen Mobilität und Verkehr:

- **Mobilität** betrifft immer Menschen und deren Bedürfnisse, und diese sind im bestimmten Rahmen abzudecken.
- **Verkehr** dagegen betrifft immer Flächen, Bauten, Fahrzeuge, Emissionen, Belastungen und Ressourcen, Verkehr beschreibt die Instrumente für Mobilität.

Damit stellt sich die ethische Grundsatzfrage, wie viel Verkehr ein Einzelner für seine private Mobilität beanspruchen darf, ohne dass andere Menschen, Länder, Räume und Generationen unverhältnismäßig belastet werden.

Auch für die Ungeborenen ist eine Leben ermöglichende Mitwelt, sind ökologische und ökonomische Ressourcen zu sichern oder wieder herzustellen. Dazu gehört, ein Klima zu bewahren oder zu schaffen, das Leben in den bewohnten Teilen der Erde auch weiter ermöglicht und ein ausreichendes Energieangebot bereitstellt.

Mobilität selbst muss Teil einer verantwortbaren Produktions- und Lebensweise sein, zu der Grenzen gehören, innerhalb derer ein substantieller Begriff von Freiheit entwickelt werden muss.

Für die Inanspruchnahme dieser Ressourcen ist anzuerkennen, dass jedem Menschen ein gleiches Kontingent an Ressourcen zusteht. Das bedeutet, dass die Aufwände an Ressourcen dieser Erde, an Energie, an Flächen, an sauberer Luft und Ruhe für die weltweiten Verkehre deutlich zu senken sind.

Um Mobilität zu sichern ist es unumgänglich, die Aufwände für alle dazu nötigen Verkehre möglichst minimal zu halten.

Enkeltaugliche Mobilität und eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung müssen also ausgerichtet sein auf eine Welt mit neun oder zehn Milliarden Menschen im Jahr 2050 und für die Zeit danach.

Sie sollte

- berücksichtigen, dass die Summe aller Ressourceninanspruchnahmen für alle Menschen zusammen zu keinem Zeitpunkt irgendeinen Tragfähigkeitsgrenzwert der Erde überschreiten darf,
- resilient gestaltet sein, sodass systemische Störfälle mit großem Schadenspotenzial möglichst ausgeschlossen werden,
- anerkennen, dass dazu die Kriterien der Suffizienz und der Effizienz zugrunde zu legen sind.

Ein sinnvoller Indikator für eine enkeltaugliche Mobilität ist die Entwicklung des Weltüberlastungstages (Earth Overshoot Day): Der Earth Overshoot Day markiert den Tag, an dem die Menschheit das volle biologische Ressourcenbudget des Jahres konsumiert hat. Die Menschheit verbraucht derzeit 60% mehr als das, was unser Planet erneuern kann – oder so viel, als ob wir auf 1,6 Erden leben würden.

„Mobilitätssicherung durch Verkehrsvermeidung“ wird vor diesem Hintergrund zur strategischen Maxime. All das ist sinnvoll und richtig, was mit weniger Energie, weniger Fläche, weniger Emissionen, weniger Ressourcen, weniger Unfällen und weniger externen Kosten auskommt.

Das bedeutet:

- wo immer möglich müssen Fahrten in Fahrzeugen mit hohem Besetzungsgrad Vorrang vor Fahrten mit geringem Besetzungsgrad genießen,
- Raumstrukturen müssenutzungsgemischt, vielfältig, anpassungsfähig und damit resilient gestaltet sein,
- technische Innovationen sind darauf zu überprüfen, ob sie Verkehr aufwändiger, teurer, emissionsintensiver machen oder nicht. Vorrang haben Innovationen, die leisen, sauberen, emissionsarmen Verkehr für die Nähe schaffen.

Die Fixierung unserer Gesellschaft auf immer schnellere, stärkere, weitere und häufigere Fahrten ist ein Irrweg. Fußgänger- und Radverkehre sind in Zentren und Ballungsräumen oftmals das bestmögliche Instrument für Mobilität, wenn die entsprechenden Raumstrukturen dafür geschaffen sind.

Alle Schritte müssen sowohl für städtische als auch für ländliche Räume entwickelt werden. Alle Lösungen sollen technik- und verfahrensoffen sein.

4. Elemente einer Enkeltauglichen Mobilität

Wir leben heute in Marktwirtschaften: Preise spielen eine fundamentale Rolle und zeigen an, wie knapp bestimmte Güter sind. Die Belastungen der Mitwelt werden aber weitgehend nicht in den Preisen erfasst: Solche Belastung kostet in der Regel nichts.

Auch deshalb ist es heute für den Einzelnen lohnend, möglichst viele der Kosten auf die Mitwelt, auf andere Menschen, andere Länder und Generationen zu verlagern. Für den vor uns liegenden Weg ist deshalb die Umsetzung des Prinzips der Verursachergerechtigkeit bzw. einer möglichst weitreichenden Kostenwahrheit unverzichtbar.

Das bedeutet, dass alle externen Effekte auf die Verkehrsteilnehmer umzulegen sind, und zwar immer so vollständig wie nach dem jeweiligen Wissensstand möglich. Dafür ist ein ständiger Monitoring- und Anpassungsprozess notwendig.

Die Preissignale sollen vor allem der Verhaltenssteuerung dienen, etwa über Mautsysteme, die Abgaben belastungsabhängig und damit verursachergerecht erheben. Die eingenommenen Abgaben können in einem zweiten Schritt einer klar zweckgebundenen Finanzierung nachhaltiger Infrastrukturen dienen, etwa dem Ausbau der Schienenverkehrswege und von Radwegen und sicheren Radabstellflächen.

Schritte hin zur Kostenwahrheit müssen in ein stimmiges Gesamtpaket von Rahmenbedingungen, Strukturen und Regelungen eingepasst sein. Ein enkeltaugliches Zukunftskonzept kann nur in einer umfassenden gesellschaftlichen Diskussions- und Entscheidungsfindung festgelegt werden.

Zwei Dinge erscheinen uns wesentlich:

1. Die Mobilitätswende wird nur gelingen, wenn die Bevölkerung von der Richtigkeit überzeugt ist. Alle Begründungen, Vorschläge und Maßnahmen müssen deshalb in hohem Maße kommunizierbar sein bzw. attraktive Bilder im Sinne einer erstrebenswerten Zukunft schaffen. Auf diesem Wege sind alle Institutionen einzubinden und für eine enkeltaugliche Mobilität zu gewinnen.
2. Die Institutionen müssen Rahmenbedingungen, Raumverhältnisse, Strukturen und Mechanismen schaffen, damit stark umweltbelastendes, nicht zukunftsfähiges Verhalten und entsprechende Produkte nicht weiter bevorzugt, gefördert oder subventioniert werden.

Arbeitskreis „Ethik der Mobilität“
Frankfurt/Berlin, 1. Oktober 2020

Prof. Dr.-Ing. Udo Becker, TU Dresden

Prof. Dr. Michael Bongardt, Hans-Jonas-Institut, Universität Siegen

Dirk Kannacher, Vorstand GLS Bank

Prof. Dr. Stefan Rammler, Direktor IZT – Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung