



Inhalt MOBILITÄT

Editorial Andreas Kalkowski	3
Mobilität und glückliche Dinosaurier Pastor Dr. Johann Hinrich Claussen	4/5
Mobilität im Kontext der Nachhaltigkeit Dr. Brigitte Varchmin	6/7
Mit dem Rad in die Zukunft Susanne Elfferding	8/9
Mobilität in der Nordkirche nachhaltig gestalten Pastor Jan Christensen	10/11
Mobilität für Engagement über Grenzen hinweg Claudia Ebeling	12/13
Hamburg macht e-mobil Tobias Knahl und Christoph Sommer	14/15
Mobilität und Stadtverkehr: Die Vision des VCD Rainer Schneider und Ewald Hauck	16/17
"Wir sind alle Astronauten" Axel Richter	18
Haus am Schüberg	19

IMPRESSUM

Herausgeber: Haus am Schüberg, Verantwortlich: Andreas Kalkowski, Konzeption: Haus am Schüberg, Redaktion: Alex Schrof, Graphik & Gestaltung: Joanna Bork, Fotos: Fotolia, Bild S.19 Axel Richter, Bild S.18 Tensegrity-Modell/ Prof. Dr. med. Dipl.-Ing. MBT Claus-H-Siemsen, Druck: Druckerei Zollenspieker, Hamburg, Auflage: 1000 Stück Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier. Nachdruck mit Quellenangabe und Belegexemplar gerne gestattet.

MOBILITÄT

Heute wechsle ich meine Verkehrsmittel wie folgt: Fahrrad, Bus, Bahn, Fahrrad, Bahn und Bus. Dabei lege ich etwa 75 km zurück, begegne vielen Menschen und werde (wie in den letzten Monaten eigentlich immer) keine unangenehme Situationen erleben. Aber schöne: Da sitzt ein kleines Mädchen mit Mutter in der S-Bahn und singt: "Ich und Du, Du und ich, heute ist ein schöner Tag!". Das wäre mir in einem Auto sicherlich entgangen. Diese Tagesmobilität kostet mich etwa 3,50 Euro (Nahverkehrsabo und anteilige Fahrradkosten). Wie sieht ein Mobilitätstag bei Ihnen aus?

In diesem Magazin erzählen wir Ihnen davon, was Mobilität ist und wie sie werden kann. Schon heute ist entspannte Mobilität möglich (Glückliche Dinosaurier, S.4). Sie gehört zu einem nachhaltgen Lebensstil (S.6) und bringt junge Menschen "weltwärts" (S.12). Die Kirche hat sich verändert und denkt daher auch über ihre Mobilität nach (S.10). In Städten wird zukünftig nerviger Verkehr vermieden (S.16) oder e-mobil geliefert (S.14). Und was bewegt Sie am 15. Juni 2043? Lesen Sie dazu mehr auf S.8.

Unser Ziel: Sie mit anspruchsvollen Bildern und zum Teil kontroversen Artikeln zum Nachdenken zu bringen, gerne auch zum Widerspruch. Denn die unterschiedlichen Ansichten zur Mobilität der Zukunft stimmen in einer Annahme überein: Es wird nicht die Eine und Richtige geben, sondern viele unterschiedliche Weisen, Menschen und Güter fort zu bewegen. Es kommt darauf an, was wir heute als Lebensqualität für morgen denken und ermöglichen. Vielleicht regt die Lektüre Sie an, unser Haus am Schüberg zu einer Veranstaltung in diesem Bereich zu besuchen. Als Bildungszentrum für nachhaltige Entwicklung (BNE) ist es unsere Aufgabe, in möglichst alle Bereiche der Gesellschaft hinein zu wirken.

Unser herzlicher Dank geht an die Autorinnen und Autoren, die mit Witz, Engagement und Sachverstand so viele Facetten eines Themas beschreiben.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen Ihr

Andreas Kalkowski.



 $\mathbf{3}$

MOBILITÄT und glückliche Dinosaurier

Es ist gar nicht so schlimm, ein Dinosaurier zu sein. Natürlich, diesen Tieren haftet das Image des umständlich Unbeweglichen und vorgestrig Immobilen an. Deshalb möchte niemand in unserer hochbeschleunigten, mobilitätsversessenen Gegenwart als Dino gelten. Dennoch bekenne ich frei, dass ich einer bin und mich dessen gar nicht schäme.

Ich lebe in fröhlicher Mobilitätsbeschränktheit. Als Pastor unserer Landeskirche bin ich residenzverpflichtet, das heißt ich muss im Gebiet meiner Gemeinde wohnen. Hier genügen als Hauptfortbewegungsmittel meine beiden Füße. Als Propst eines städtischen Kirchenkreises habe ich genug damit zu tun, meine eigenen Gemeinden, Einrichtungen und Gremien zu besuchen. Das kann ich fast alles mit dem Fahrrad erledigen. Viel mehr Dienstreisen habe ich nicht. Hinzu kommt, dass ich mit meiner Familie nicht zum exzessiven Fernreisen neige. Ist das nun ein Ausdruck kirchlicher Provinzialität, pröpstlicher Beschränktheit oder protestantischer Konsumverweigerung? Wenn ich mit Menschen spreche, die mobiler leben, höre ich, dass in meiner Immobilität ein Glück liegen kann.

Ein junger Taufvater berichtete mir vor kurzem vor Freude strahlend, dass er nach zwölf Jahren als Unternehmensberater endlich den Job gewechselt habe, um sich einen lang gehegten Traum zu erfüllen: in der gleichen Stadt zu leben und zu arbeiten. Wie ihm geht es vielen. Modernität ist mit einem Freiheitsversprechen verknüpft, führt aber auch in neue Abhängigkeiten. Sichtbar wird Modernität nicht zuletzt als Mobilität. Diese ist ein großes Freiheitsversprechen, ja in der Tat mit echten Freiheitserfahrungen verbunden.

Man sollte jedoch nicht übersehen, dass viele Zeitgenossen aus Zwang mobil leben. Das sind zum einen viele, deren beruflicher Erfolg mit Reisebereitschaft verknüpft ist: Studienfreunde, die eine akademische Karriere eingeschlagen habe, Bekannte, die in wirtschaftliche Führungspositionen aufgestiegen sind. Sie führen das Leben moderner Seefahrer, die ihre Familie nur in großen Abständen sehen. Nicht allen Ehen tut das gut. Da sind aber auch viele, die aus blanker Not beweglich sind: politische Flüchtlinge, Armutsmigranten, Niedriglohnpendler, Arbeitssuchende. Wir leben in einer neuen Epoche der "Völkerwanderung". Der Zwang zur Mobilität beunruhigt mich ebenso wie die hohen ökologischen Kosten, die wir für das massenhafte Hin- und Herreisen bezahlen. Manchmal wird mir schwindelig, wenn ich beides bedenke. Zugleich fühle ich mich, als wäre ich irgendwie aus der Zeit gefallen. Mit meiner "stabilitas loci" stehe ich den mittelalterlichen Mönchen näher als meinen mobilitätsverfallenen Zeitgenossen. Ich weiß auch sehr wohl, dass mein Leben in der Nähe sich vielfältigen Privilegien verdankt und nicht als verallgemeinerungsfähiges Modell dienen kann. Es können ja nicht alle Menschen kirchensteuerfinanzierte, residenzverpflichtete Pastoren werden. Dennoch nehme ich dieses Glück bewusst wahr und an, lasse mich von den massiv beworbenen Mobilitätsversprechen nicht irre machen.

Denn so schlimm ist es gar nicht, ein Dinosaurier zu sein. Schließlich war dies eine evolutionär hochstufige, außerordentlich vielfältige Tiergattung. Und wäre nicht zufällig dieser Meteor gekommen, gäbe es sie heute noch.

Pastor Dr. Johann Hinrich Claussen, Propst im Kirchenkreis Hamburg-Ost und Hauptpastor an St. Nikolai, www.kirche-hamburg-ost.de





im Kontext der Nachhaltigkeit

Für das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein (MELUR) ist das Thema "Mobilität" ein gutes Beispiel für ein Nachhaltigkeitsthema, denn man kann nicht nur die drei (oder vier) Dimensionen der Nachhaltigkeit oder die Verknüpfungen zu anderen Themenfeldern der Nachhaltigkeit aufzeigen, sondern auch die Handlungsmöglichkeiten. Und hier sowohl die individuellen, als auch die der Politik, der Wirtschaft und der Gesellschaft.

So bedeutet Mobilität im Blickwinkel der **Ökonomie** z.B. Arbeitsplätze durch die Automobilindustrie und anderer Fahrzeuge sowie Flugzeuge oder Ermöglichung der globalen Wirtschaft durch den Transport von Waren. Hier kann man die Schnittstellen finden u. a. zu Freizeit und Tourismus, Ernährung und Landwirtschaft.

Aus Sicht der **Ökologie** bedeutet Mobilität z.B. Belastung mit CO₂, weiteren Abgasen, Lärm und Flächenverbrauch einschließlich Versiegelung. Hier gibt es u.a. Beziehungen zur Landwirtschaft (Biodiesel), zur Gesundheit (Abgase, Lärm), zur Biodiversität (Vernichtung von Flächen und Biotopen) oder zum Klimawandel.

Im **sozialen Bereich** wiederum ist Mobilität z.B. ein Thema bei Migration, Verkehrstoten, als Zeitfresser bei langen Arbeitswegen zu Lasten der Familie bzw. Freizeit oder bei der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Und ohne den heutigen Stand der Mobilität gäbe es keine Globalisierung - nicht nur, was Transporte und Verkehr allgemein betrifft, sondern auch was die Mobilität im Sinne einer wachsenden Geschwindigkeit betrifft. Der Soziologieprofessor Rosa bezeichnet als zentrales Merkmal der Modernisierung das Phänomen der "Sozialen Beschleunigung", das "sich immer schneller in Bewegung setzen" – sowohl bei der technischen Beschleunigung, der Beschleunigung des sozialen Wandels sowie der Beschleunigung des Lebenstempos. Und ohne die technische Beschleunigung könnte es keine Finanzwirtschaft einschließlich Finanzkrise geben, mit weltumspannenden Ausmaßen.

Wichtig bei Themen der Nachhaltigkeit ist neben der Komplexität auch immer der Aspekt der Handlungsoptionen – sowohl auf der individuellen, als auch auf der gesellschaftlichen Ebene. Das ist wichtig – denn man muss sich klar darüber sein, dass umsetzbare Lösungen davon abhängig sind, von allen mitgetragen zu werden. Wenn z.B. die politische Regelung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen von den Bürgerinnen und Bürgern verstanden und nachvollzogen werden kann – dann können sie dies auch leichter mittragen, ohne sich ihrer "Freiheit beraubt" zu sehen.

Die Rolle der Bildung

Das bedeutet auch, dass es nur zu Lösungen kommen kann, wenn Wissen über Zusammenhänge besteht und auch kommuniziert wird. Bildung ist dafür eine Voraussetzung. Und speziell zu Themen der Nachhaltigkeit ist dies die Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE), denn sie beinhaltet neben den Themenfeldern der Nachhaltigkeit mit ihren unterschiedlichen Dimensionen auch die nötigen in die Zukunft gerichteten Kompetenzen, um Lösungen zu komplexen Problemen im Aushandlungsprozess mit verschiedenen Interessensgruppen zu finden. Außerdem geht es ihr um die Partizipation wie auch

um die Werte der Nachhaltigkeit: Ressourcenschutz, weltweite globale Gerechtigkeit und Teilhabe. In der Kirche heißen diese Ziele "Gerechtigkeit, Frieden und Bewahrung der Schöpfung".

Mobilität als Thema für das MELUR

Daher hat das MELUR in diesem Jahr das Thema "Mobilität" nicht nur als Jahresschwerpunktthema der UN-Dekade BNE für die BNE-Aktionstage im September übernommen, sondern stellt auch den diesjährigen Nachhaltigkeitspreis unter dieses Motto. "Mobilität" bietet so viele Möglichkeiten sowohl für Bildungsangebote und -projekte, als auch für Umsetzungen bzw. Lösungen von Mobilitätsproblemen - sei es in der Stadt oder auf dem Land. Für Schleswig-Holstein als Flächenland sind beide Bereiche von großem Interesse. Wir erhoffen uns viele Beispiele und Anregungen, wie Mobilität im Sinne der Nachhaltigkeit geplant und umgesetzt werden kann. Bei der eigenen Mobilität, wo sicher oft Autofahrten durch den Zug oder den ÖPNV ersetzt werden oder mit dem Fahrrad und sogar zu Fuß genossen werden können, denn Bewegung ist nicht nur gesund, sondern macht Spaß und lässt Zeit für (Natur-) Beobachtungen. Oder bei der Mobilitätsplanung für Kommunen oder Regionen, wo man sich mit mehreren Gruppen an einen Tisch setzt und gemeinsam zu Lösungen kommt, die allen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu vertretbaren Preisen ermöglicht. Nicht zu Lasten der Lebensqualität – sondern, um sie zu erhöhen.

"Mobilität der Zukunft beginnt im Kopf. Es führen viele Wege zum Ziel, wir müssen uns nur bewegen – sozial gerecht, unter Berücksichtigung und Schutz der natürlichen Ressourcen und mit einer daran orientierten Wirtschaft" – so heißt es im Flyer, den das Ministerium anlässlich der diesjährigen BNE-Aktionstage herausgegeben hat.

Dr. Brigitte Varchmin, Referentin im MELUR für BNE www.schleswig-holstein.de/MELUR/DE/MELUR_node.html

Mit dem Rad in die Zukunft

Demografischer Wandel, steigende Energiekosten, digitale Revolution: Schon heute gibt es den Trend, in der Stadt zu wohnen, das Auto nicht mehr als Statussymbol zu sehen und verschiedene Transportmittel flexibel zu kombinieren. Forschungen zur Mobilität der Zukunft gibt es viele. Aber wie könnte ein Tag in Hamburg aussehen?



DRRRRINNNNNGGGGG!!!!!

Ich taste nach meinem Wecker. Es ist Montag, der 15. Juni 2043 und ich habe ausgerechnet heute verschlafen!

Meine Tochter Silja sitzt schon am Frühstückstisch. Ein Blick aufs Handy zeigt mir den schnellsten Weg nach Langenhorn. Ich reserviere mir schnell ein Pedelec am U-Bahnhof, laut HVV-Wetter sollte ich trocken beim Kunden ankommen. Eine Flatrate für das Stadtrad habe ich sowieso, die Zusatzstrecke für die U-Bahn bezahle ich online. Fahrkarten, Reservierungen, Carsharing, Wetter- und Mobilitätsvorhersage: Die HVV-App schlägt mir die günstigsten und schnellsten Verbindungen vor.

Silja radelt zur Fahrradbus-Haltestelle, an der sich die Kinder aus unserem Block morgens um 8 Uhr 15 treffen. Inzwischen gehört sie zu den "Großen", die die Gruppe über mehrere Stopps sicher zur Schule lotsen. Zum Glück wurden die Schulen nicht zusammengelegt, obwohl es jetzt weniger Kinder gibt. Der Schulweg ist immer noch gut mit dem Rad oder zu Fuß zu schaffen.

Am Wochenende war sie wieder mit ihren Freundinnen Öffi-surfen. Es ist ein richtiger Sport geworden, so viele Freiminuten, Angebote und Sharing-Kontingente wie möglich auszunutzen. Manchmal kommen da recht abenteuerliche Wegeketten bei raus, aber immerhin sind sie draußen. Einige in ihrer Klasse sind nur noch in 3D-Simulationen unterwegs.

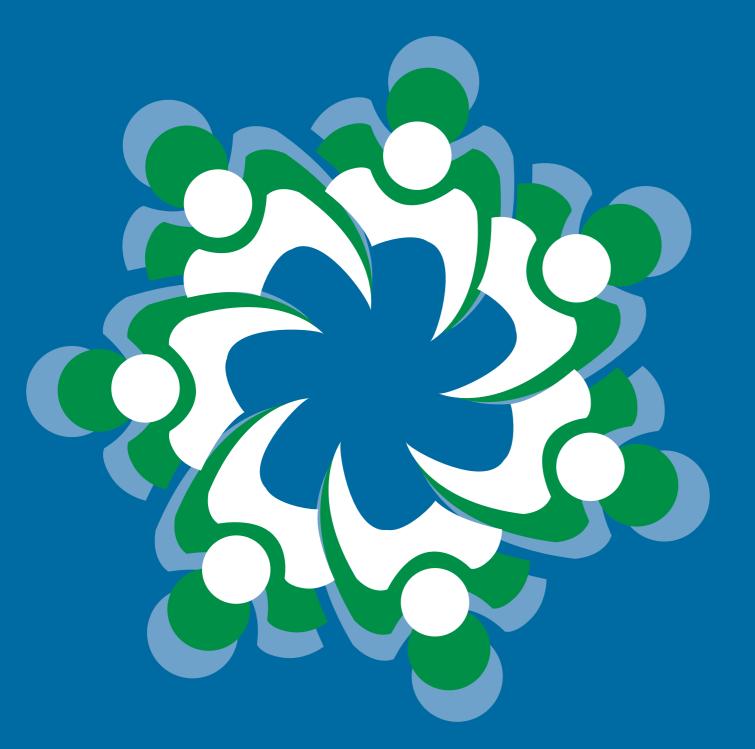
Obwohl die auch ihre Vorteile haben. Meine Eltern können nicht so oft verreisen wie meine Großeltern damals. Deshalb waren sie jetzt virtuell in der Cheops-Pyramide. Sie waren begeistert: Man kann sich alles in Ruhe aus der Nähe ansehen, ohne dass jemand stört. Und viele Ecken sind heute ja auch gar nicht mehr zugänglich. Dafür erleben meine Eltern zu Hause viel mehr als meine Großeltern in ihrer Einzelhaussiedlung. 2016 war ihre autofreie Baugemeinschaft noch exklusiv. Heute kann sich eh kaum noch einer ein Auto leisten. Sprit, Versicherung, Parkplätze... alles viel zu teuer und umständlich. Sogar auf dem Land tut sich was. Die Maschinenringe, die früher vor allem Landmaschinen verliehen haben, bieten heute Carsharing und eine Mitfahrbörse an. Sie wird besonders von älteren Menschen gern genutzt: Klönschnack inklusive.

In der Bahn überlege ich, was ich noch einkaufen muss. Heute nachmittag arbeite ich zu Hause, da kann ich schnell zum Supermarkt radeln. Ich könnte mein Gemüse natürlich auch online kaufen, aber ich sehe und rieche gern, was in den Kochtopf kommt. Die vielen Lieferdienste sind eh eine Pest. Sie parken überall und versperren uns Radfahrern den Weg. Und das, obwohl es inzwischen ein Citylogistik-Konzept gibt, bei dem immer mehr Lastenräder eingesetzt werden!

Die Straßen sind ja nicht mehr so breit wie früher, als es mehr große und schwere Autos gab. Die Stadt konnte sich deren Unterhalt einfach nicht mehr leisten. Und mit einer neuen und weniger autofixierten Generation in den Behörden und bei der Polizei kam frischer Wind in die Verkehrsplanung. Heute sind alle über die breiten Gehwege froh. Die Senioren sind mit den verschiedensten Mobilitätshilfen unterwegs und brauchen den Platz. Als ich Kind war, fuhren noch viele Radfahrer auf den Gehwegen, an vielen Stellen durfte oder musste man das sogar. Das wäre heute undenkbar.

Sowieso mussten alle enger zusammenrücken. Pendeln ist so teuer, dass sich ein Häuschen auf dem Land einfach nicht mehr lohnt. Deshalb wurden in der Stadt immer mehr Wohnungen gebaut. Kaum zu glauben, dass selbst nach der Jahrtausendwende mehr als ein Drittel des öffentlichen Raums für Parkplätze verschwendet wurde! Heute stehen dort meist Fahrräder und Mobilitätshilfen, für die es Ladestationen gibt. Andere Parkplätze sind zu Grünflächen oder Straßencafés geworden. Ist doch viel besser so, oder?

Susanne Elfferding, stellvertretende Vorsitzende des ADFC Hamburg, www.hamburg.adfc.de



in der Nordkirche nachhaltig gestalten

Pfingsten 2012 schlossen sich die Nordelbische, die Mecklenburger und die Pommersche Kirche zur neuen großen Nordkirche zusammen. Diese reicht nun von der dänischen bis zur polnischen Grenze. Wie kann Mobilität in einer so großen Fläche nachhaltig gestaltet werden?

Bereits vor ihrem Zusammenschluss hatten die drei Kirchen bei der Universität Flensburg ein integriertes Klimaschutzkonzept in Auftrag gegeben. Mobilität ist einer von drei Schwerpunkten dieser Studie, die jetzt auch Grundlage für eine kommende Klima-Themensynode in 2014 ist.

Dafür wurden umfangreiche Befragungen durchgeführt. Die daraus entwickelten Maßnahmenvorschläge folgen immer derselben Struktur:

- 1. Zuerst den Bedarf senken,
- 2. dann diesen verminderten Bedarf effizient bedienen
- 3. und zuletzt die benötigte Energie durch erneuerbare Energiequellen decken.

Für ein Gremium bedeutet dies im Einzelnen:

- 1. Ist es tatsächlich notwendig? Kann es seltener zusammenkommen? Können einzelne Sitzungen durch eine Telefon- oder Videokonferenz ersetzt werden?
- 2. Ist der Sitzungsort verkehrstechnisch optimal gewählt? Ist er mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar? Enthält die Einladung bereits Fahrplaninformationen und passen Anfangs- und Endzeiten dazu? Sind Mitfahrgelegenheiten organisiert worden?
- 3. Werden sparsame Fahrzeuge verwandt, auch Fahrräder und Pedelecs? Gibt es vor Ort die Möglichkeit zum Nachladen elektrischer Fahrzeuge? Ist der dort fließende Strom dunkelgrün, z.B. ok-power-zertifiziert?

Für Mitarbeitende bei Kirchens stellen sich weitere Fragen:

- 1. Besteht die Möglichkeit, gelegentlich auch von zu Hause zu arbeiten?
- 2. Bietet mein kirchlicher Arbeitgeber ein Jobticket oder eine Mitfahrbörse an?
- 3. Gibt es eine sichere Abstellmöglichkeit für mein Fahrrad? Wo kann ich nasse Regenbekleidung zum Trocknen aufhängen?

Viele Fragen, die hoffentlich anregend wirken. Nicht alles geht überall oder macht überall Sinn. Dazu sind die Voraussetzungen für die Mobilität in der Metropole ganz andere als auf dem flachen Land.

Leider werden Fragestellungen im Bereich der Mobilität oft von Emotionen und Statusdenken überlagert, hingewiesen sei nur auf das fehlende Tempolimit auf Autobahnen, aber auch die Verteufelung des Autos durch ökologisch bewegte Großstadtmenschen, die die Annehmlichkeiten des ÖPNV nutzen können. Auch bei der Nutzung des Elektroautos werden die entscheidenden Vorteile - wie Effizienz und die Möglichkeit, die Energie erneuerbar bereitzustellen – nur allzu oft ignoriert.

Kirchliche Einrichtungen, die ihr Mobilitätsverhalten kritisch überprüfen und ihren Mitarbeitenden entsprechende Möglichkeiten einräumen, strahlen positiv in die Gesellschaft aus. Wenn mensch sich an den obigen Dreischritt – Bedarfsreduktion, Effizienzsteigerung, Umstieg auf erneuerbare Energie - hält, öffnen sich viele Wege. Dabei hat der klimafreundliche Weg in der Regel positive Nebenwirkungen: Er kann entschleunigen, das Wesentliche sichtbar machen, die Gesundheit fördern und vieles mehr.

Pastor Jan Christensen, Leiter der Klimakampagne der Nordkirche, www.kirchefuerklima.de

für Engagement über Grenzen hinweg

Jedes Jahr entscheiden sich junge Erwachsene für ein Freiwilligenprogramm

Kiribati, Argentinien oder Südafrika: Jedes Jahr engagieren sich mittlerweile bis zu 35 Jugendliche über Freiwilligenprogramme in Projekten von Partnerkirchen und Partnerorganisationen der Nordkirche. Sie betreuen Straßenkinder in Kenia, unterstützen Kurse in Gewaltprävention für Frauen in Lateinamerika oder engagieren sich in Gemeinden im Hochland von Papua-Neuguinea. Drei Programme organisiert das Zentrum für Mission und Ökumene der Nordkirche: "weltwärts", "Der Andere Blick" und ein theologisches "ökumenisch-missionarisches Stipendienprogramm". Die Länderreferent/innen, die die Beziehungen zu den Partnerkirchen pflegen, erarbeiten gemeinsam mit Mitarbeitern vor Ort Einsatzmöglichkeiten, die beide Seiten bereichern.

"Indien interessiert mich deswegen, weil es eines der Länder ist, die in der gegenwärtigen Globalisierung eine bedeutende Rolle spielen. Der Reichtum Einzelner und die Armut der Vielen ist eine besondere Herausforderung, der ich mich gerne stellen möchte", beschrieb zum Beispiel die Abiturientin Marie Hinnrichs aus Hamburg ihre Motivation. "Ich freue mich darauf, im Rahmen der New World Foundation Kinder- und Jugendarbeit zu leisten", erzählte auch Jan Harten aus Büchen. Und Anneke Butt, ebenfalls aus Hamburg, will erfahren, "wie es ist auf einer Insel zu leben, die vom Untergang bedroht ist" – sie geht ans andere Ende der Welt, nach Kiribati im Südpazifik. "Wir haben jedes Jahr etwa sehr viele Anfragen und führen mehr als 80 Auswahlgespräche", sagt Nadja Gehm vom Ökumene-Zentrum, die für die Freiwilligenprogramme verantwortlich ist. Entscheidend für die Aufnahme in eines der Programme sei letztendlich, dass die jungen Erwachsenen bereit seien, "sich wirklich auf andere Lebensverhältnisse und eine andere Perspektive einzulassen". Und dass das Leben in den Entwicklungsländern ganz neue Herausforderungen bereithält, das ahnen alle Freiwilligen: Zwar wünschen sich alle eine "wunderbare Zeit", "Spaß" und "neue Eindrücke" – sie erwarten aber auch, dass Probleme auftauchen könnten.

"Sao Paolo ist eine riesige Stadt mit 20 Millionen Einwohnern, ich aber komme aus einem Dorf mit nur 180 Einwohnern", meinte zum Beispiel Anne-Sophie Fölster.

Nadja Gehm, die mit einem Team alle jungen Erwachsenen in Seminaren vorbereitet und auch anschließend engen, regelmäßigen Kontakt zu ihnen hält, weiß, dass nach der ersten Euphorie oft Erschöpfung und auch Ernüchterung kommen: "Die ersten vier bis sechs Wochen sind alle begeistert. Dann verschwindet die Exotik des Neuen und Probleme und Schwierigkeiten werden sichtbar. Es ist ganz wichtig, dass die Jugendlichen auf sich achten und sich auch zurücknehmen." Wenn diese Phase geschafft ist, beginne der Alltag. "Sie verwur-

zeln sich dann, leben dort und unterstützen meist großartig ihre Projekte", beschreibt sie ihre Erfahrungen. Nur ganz wenige kenne sie, die den Aufenthalt abbrechen. "Meist können wir Probleme rechtzeitig erkennen und gemeinsam Lösungen finden."

Viele junge Erwachsene, die am Ende ausreisen, engagieren sich bereits vorher in Kirchengemeinden, Jugend- oder Eine-Welt-Gruppen und sind interessiert an entwicklungspolitischen Fragestellungen. "Es ist uns bei der Auswahl wichtig, dass die jungen Erwachsenen auch in ihrer Zeit nach dem Aufenthalt etwas anfangen wollen mit ihren Erfahrungen in unserer Gesellschaft", betont Gehm weiter. "Ich will mein Bewusstsein für Entwicklungsländer und Armut erweitern, um dort zu helfen und mich und



meinen Lebensstandard zu prüfen und eventuell zu reduzieren", erläuterte Lea Ouardi im Vorfeld ihre Erwartungen an ihren Aufenthalt in Kiribati. Nachhaltiges Handeln ist ein wichtiges Thema während des Freiwilligendienstes, aber auch schon vorher in der Vorbereitungszeit. Auch Marie Hinnrichs hatte bereits vor ihrer Ausreise geplant, ihre neuen Erfahrungen einzubringen: "Ich will versuchen, durch Workshops oder andere Aktionen vielen Leuten die Situation in Indien klar zu machen, sie zum Spenden zu bringen und, noch viel wichtiger, auch zur Vernunft, in dem sie zum Beispiel Fairtrade-Artikel kaufen." Doch ohne eine gute Portion Enthusiasmus wäre der Aufenthalt auch nicht durchzustehen: "Ich will so viel wie möglich über diese Welt lernen, über andere Lebensrealitäten und mich selbst", lautet denn auch eine der häufigsten Antworten auf die Frage nach den Wünschen und Erwartungen der Freiwilligen an ihren Auslandsaufenthalt.

Claudia Ebeling, www.nordkirche-weltweit.de



Hamburg macht e-mobil

Schadstoffarme Mobilität als wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Stadt

Hamburg wurde 2011 zur Umwelthauptstadt Europas gekürt und ist auf dem besten Weg, auch in Zukunft eine Vorreiterrolle in Sachen nachhaltiger Stadtentwicklung zu übernehmen. Hamburg überzeugte die EU-Kommission vor allem in Sachen Klimaschutz, Abwasserbehandlung und mit seiner umweltorientierten Verwaltung. Hamburger Unternehmen treiben in der HafenCity den energieeffizienten Städtebau voran, sie bilden ein international starkes Windenergiecluster und sind nicht zuletzt beim Einsatz von Elektrofahrzeugen führend. Das zeigt, wie vielfältig "nachhaltige" Stadtentwicklung ist.

Generell geht es um die Bereiche Energieversorgung und -speicherung, Kreislaufwirtschaft, Wasserver- und -entsorgung, energieeffizientes Bauen und Mobilität. Die Rolle alternativer Antriebe wird dabei immer wichtiger. Sie tragen maßgeblich dazu bei, Luftschadstoffe zu reduzieren. Insgesamt stammen 25 Prozent Hamburgs jährlicher CO₂ -Produktion aus dem Stadtverkehr, der Wirtschaftsverkehr macht 40 Prozent des Verkehrs aus. Zudem werden in Hamburg die Grenzwerte für Stickoxide an einigen Messstellen überschritten. Fahrzeuge könnten in Zukunft aber auch als Energiespeicher dienen: Überschüssiger Windstrom würde in Wasserstoff umgewandelt, der dann als Treibstoff für Brennstoffzellenfahrzeuge dient. Batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge wären echte kleine Stromspeicher. Zusätzlich könnten sie mit anderen Verkehrsträgern noch besser vernetzt werden.

Die Hamburger Unternehmen mit rund 850.000 Beschäftigten und etwa 160.000 zugelassenen Fahrzeugen spielen eine Schlüsselrolle. Auch sind sie als Produktentwickler und Anwender aktiv und entwickeln zum Beispiel die Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge. Gleichzeitig tragen sie mit der Erprobung von Elektro-, Gas- und Wasserstofffahrzeugen zur Reduktion der Luftschadstoffe bei. Große Hoffnungen ruhen auf dem breiten Einsatz von Elektrofahrzeugen, die sich gut für den Wirtschaftsverkehr mit seinen planbaren Routen (zum Beispiel bei der Belieferung von Apotheken) und den hohen Jahresfahrleistungen eignen.

In einer Unternehmensbefragung, die unsere Handelskammer im Zuge des Projekts "Wirtschaft am Strom" durchgeführt hat, haben fast zwei Drittel von 1.000 befragten Betrieben mit Fuhrpark Interesse am Einsatz eines E-Fahrzeugs geäußert. In dem Projekt sollen insgesamt 740 geförderte Fahrzeuge erprobt werden – derzeit sind 290 E-Fahrzeuge bei Hamburger Unternehmen im Einsatz.

Damit ist Hamburg bundesweit die erfolgreichste "Anwenderstadt". Allerdings gibt es noch Hürden. Die Reichweite von batteriegestützten E-Fahrzeugen ist nicht das Hauptproblem, denn 70 Prozent der Fahrzeuge, die von den Unternehmen eingesetzt werden, werden am Tag weniger als 140 km bewegt. Es sind eher die Anschaffungskosten, die den Unternehmen noch zu schaffen machen. Mit wettbewerbsfähigen Preisen rechnen Experten bis 2020. Bis dahin werden die Kosten der Batterieproduktion auf 250 €/kWh abgesunken sein, derzeit liegt sie etwa bei 700 €/kWh.

Unsere Handelskammer möchte bereits 2014 den Einstieg in die Elektromobilität erleichtern. Durch Bündelung der Nachfrage sollen den Unternehmen wettbewerbsfähige Angebote unterbreitet werden. Um die schadstoffarme Mobilität in und durch Unternehmen insgesamt zu fördern, haben wir außerdem im Herbst 2012 mit dem Senat die "Partnerschaft für Luftgüte und schadstoffarme Mobilität" abgeschlossen, die mit Hilfe von Informations- und Beratungsleistungen auf das freiwillige Engagement der Betriebe setzt. Dabei gehen wir u.a. mit der Nutzung der HVV-Proficard sowie dem Einsatz von zwei Elektro- und einem Wasserstofffahrzeugen selbst mit gutem Beispiel voran.

Tobias Knahl und Christoph Sommer, Handelskammer Hamburg, www.hk24.de

und Stadtverkehr: Die Vision des Verkehrsclub Deutschland e.V.

Die Mobilität der Zukunft ist sicher, umweltschonend und sozial gerecht. Jede(r) einzelne kann individuell das für den jeweiligen Zweck geeignete Verkehrsmittel nutzen. Die Wahl der Verkehrsmittel erfolgt in Verantwortung jedes Einzelnen in Bezug auf Mitmenschen und Umwelt. Dies ermöglicht allen Menschen, selbstbestimmt am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben und schafft eine hohe Lebensgualität für alle.

Dieses Ziel ist nur durch massiven Ausbau und Bevorrechtigung des öffentlichen Verkehrs für mittlere und längere Entfernungen zu erreichen. Der öffentliche Personenverkehr soll einen Anteil von etwa 50% aller Wege einnehmen, wobei sich Schiene und Bus in ihren Aufgaben ergänzen. Als Zubringer und als Entlastung des öffentlichen Verkehrs dienen Fuß- und Radverbindungen, die zusammen 30% aller Wege auf sich vereinigen. Das individuelle Auto hat nur noch geringe Bedeutung, der Platz zum Fahren und Abstellen ist zu kostbar und wird anderen Nutzungen zugeführt. Der Anteil des Autos von maximal 20% am Gesamtverkehr wird vorrangig durch Mietwagen und Taxen erreicht. Der Güterverkehr ist auf längeren Strecken auf die Schiene verlagert und wird auch in der Stadt gebündelt und verträglich abgewickelt.

In der Stadt der Zukunft soll Verkehr vermieden werden. Der notwendige Personen- und Güterverkehr erzeugt kaum noch Belastungen für Mensch und Umwelt. Er schadet weder dem Menschen noch dem Klima, schlechte Luft ist ebenso Vergangenheit wie krank machender Lärm. Der öffentliche Verkehr erfolgt elektrisch. Es kommt kein Mensch mehr zu Schaden. Die Zeit, in der Straßenverkehr für junge Menschen das größte Gesundheitsrisiko darstellten und Jahr für Jahr Tausende ihr Leben ließen, gehört endgültig der Vergangenheit an. Ressourcenverbrauch und Flächeninanspruchnahme sind auf ein nachhaltiges Maß zurückgegangen. Es werden ausschließlich erneuerbare Energien verwendet.

Die Stadtplanung sieht eine Konzentration von Nutzung wie Wohn- und Arbeitsplätze an Schnellbahnstationen vor. Die Zersiedelung des Raumes ist beendet und die früher übliche Praxis, Einkaufszentren und Arbeitsplatzstandorte an Autobahnen fern der Wohnquartiere zuzulassen, überholt. Schlafstädte im Umland der Städte, die außer günstigeren Bodenpreisen und dem direkten Anschluss an die Schnellstraße wenig Lebensqualität zulassen, sind entweder aufgegeben oder haben durch zusätzliche Nutzung und hochwertigen Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz eine Aufwertung erfahren. Die Innenstädte und Stadtteilzentren erfahren durch eine Durchmischung von Nutzungen eine Steigerung an Attraktivität für alle.

Der gesamte öffentliche Raum mit seinen Straßen, Plätzen und Freiflächen ist Lebensraum für alle Menschen und bietet eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität. Die Straße gewinnt ihre ursprüngliche Bedeutung zurück und steht den Menschen zur Verfügung: Zum Begegnen, zum Verweilen, aber auch zur Mobilität. Jede/r - auch Kinder, Ältere oder Mobilitätseingeschränkte - kann weitgehend eigenständig, ungehindert, angstfrei und sicher das Ziel erreichen. Dies erfolgt mit Spaß an der eigenen Bewegung und aus eigener Kraft. Oder man genießt es, sich umweltfreundlich fahren zu lassen.

Verkehr muss seine Kosten selbst tragen. Hierzu zählen neben den direkten Kosten für den Betrieb auch die gesamtgesellschaftlichen für Umwelt, Klima und Gesundheit. Um allen Menschen eine Teilhabe zu ermöglichen,



ist auch eine sozialverträgliche Preispolitik realisiert. Auch muss für langfristige Planungen die Finanzierung notwendiger Neu- und Ersatzmaßnahmen sichergestellt werden. Die Gestaltung des öffentlichen Raums und seiner Verkehrsstruktur orientiert sich an den Bedürfnissen aller Menschen, die sie benutzen oder von ihren Auswirkungen betroffen sind. Durch aktive Beteiligung können sie die Verkehrsplanung mitgestalten.

Rainer Schneider und Ewald Hauck, Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nord e.V., www.vcd.org/vorort/nord



"Wir sind alle Astronauten" Richard Buckminster Fuller (1895-1983)

Von der Analyse des Lebendigen als Quelle und Inspiration, als Gestaltungs- und Motivationskraft für kulturelle und technische Lösungen - das von Buckminster Fuller entwickelte Tensegrity-Prinzip steht für die Anschauung der inneren und äußeren Mobilität, in der Form, Funktion, Schönheit, Erkenntnis und Vision lebendig werden.

"Man kann nicht von außen nach innen entwerfen. Es kann keinen Charakter geben, wenn wir nicht von innen nach außen gestalten. Die Oberfläche muss die innere Funktionalität und das innere Leben zum Ausdruck bringen". R. Buckminster Fuller

Das KunstHaus am Schüberg arbeitet an der Realisierung eines Kunstobjektes, das Biologie, Medizin und Technik aufgrund seiner Strukturen in ausgezeichneter Weise vereint. Durch die Entdeckung von drei neuen Zellstrukturen durch den Mikrobiologen D. Ingber, ihren architektonischen Aufbau und Funktionsweise in der Zelle und im Zellverband, lässt sich die hohe statische und dynamische Festigkeit von Körpergewebe erklären (Synergieeffekt - erstmaliger naturwissenschaftlicher Nachweis). Es ist die Grundlage für die Manualtherapie und Osteopathie. Das sechs Meter große Objekt symbolisiert drei Zellen im Zellverband. Es besteht aus neun Edelstahlrohren und gespannten Stahlpolyesterseilen. Das Objekt vereint den Widerspruch. Es ist labil und belastbar - ein schwingend-schwebendes Fachwerk. Ein Sinnbild für Lebendigkeit.

Haben Sie Interesse an dieser Architektur des Lebendigen? Nach Fertigstellung kann das transportable Kunstobjekt an verschiedensten Orten ein "mobiles" Gastspiel geben.

Axel Richter, künstlerischer Leiter des Haus am Schüberg, www.kunst.haus-am-schueberg.de

HAUS AM SCHÜBERG

Ihr Bildungs- und Tagungszentrum

Das Haus am Schüberg ist das Bildungs- und Tagungszentrum des Ev.-Lutherischen Kirchenkreises Hamburg-Ost. Am Rand der Metropolregion Hamburg erwartet Sie ein vielfältiges Kunst- und Bildungsangebot zu aktuellen Fragen aus Religion und Gesellschaft. Sie planen Ihre eigene Tagung? Dann laden wir Sie ein, unsere vielfältigen Räumlichkeiten, moderne Seminartechnik und attraktive Übernachtungsmöglichkeiten für sich zu entdecken.

www.haus-am-schueberg.de

UmweltHaus am Schüberg

Natur erfahren, Gerechtigkeit fördern, Vielfalt bewahren – die Aspekte nachhaltigen Lebens sind facettenreich und doch immer verflochten. Seit zehn Jahren steht das UmweltHaus am Schüberg für Klimaschutz, Bildung für nachhaltige Entwicklung, Wirtschaft mit Zukunft und Biodiversität. Das Team des UmweltHauses bietet Fortbildungen, Seminare und Kampagnen sowie Beratung für Kirchengemeinden und kirchliche Einrichtungen.

www.umwelt.haus-am-schueberg.de

KunstHaus am Schüberg

Das KunstHaus am Schüberg wurde im Jahre 2000 gegründet. Seine Aufgabe, die Förderung zeitgenössischer Kunst in der Metropolregion Hamburg, verfolgt es in Ausstellungen, Gesprächen, Konzerten, Workshops und Symposien rund um die Themenkomplexe Kunst, Religion und Wissenschaft.

Der Förderverein KunstHaus am Schüberg e.V. unterstützt es dabei.

www.kunst.haus-am-schueberg.de









Wulfsdorfer Weg 33 22949 Ammersbek Tel. 040 605 00 20 Fax 040 605 25 38 info@haus-am-schueberg.de www.haus-am-schueberg.de