

**Franz Steinkohl
Nikolaus Knoepffler
Stephan Bujnoch
(Hrsg.)**

Auto-Mobilität als gesellschaftliche Herausforderung

Eine Gesprächsreihe der BMW AG,
des Instituts Technik-Theologie-Naturwissenschaften
und des Instituts für Mobilitätsforschung



**Herbert Utz Verlag
München**

Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme
Auto-Mobilität als gesellschaftliche Herausforderung ;
eine Gesprächsreihe der BMW-AG ... /
Franz Steinkohl ... (Hrsg.). - München : Utz, 1999
ISBN 3-89675-917-5

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, der Entnahme von Abbildungen, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben – auch bei nur auszugsweiser Verwendung – vorbehalten.

Copyright © Herbert Utz Verlag GmbH 1999
Printed in Germany

ISBN 3-89675-917-5

Herbert Utz Verlag GmbH, München
Tel.: 089/277791-00
Fax: 089/277791-01
www.utzverlag.com

Inhalt

Die beteiligten Institutionen - - - - -	9
Zur Einführung - - - - -	11
Mobilität Begriff, Wesen, Funktion - - - - -	15
<i>Franz Steinkohl, Institut für Mobilitätsforschung</i>	
Ein Essay zur Geschichte der Mobilität - - - - -	23
<i>Joachim Sumpf, BMW AG</i>	
Die Attraktivität der Mobilität – Zahlen und Fakten- - - - -	33
<i>Franz Steinkohl, Andreas Sauer, Andreas Gruber</i>	
Mobilität per Pkw als Grundrecht? - - - - -	43
<i>Nikolaus Knoepffler</i> <i>Institut Technik-Theologie-Naturwissenschaften</i>	
Lebensrecht und Lebensqualität: Aspekte einer Ethik der Mobilität - - - - -	49
<i>Nikolaus Knoepffler</i> <i>Institut Technik-Theologie-Naturwissenschaften</i>	
Visionen des Automobilherstellers BMW - - - - -	61
<i>Stephan Bujnoch, BMW AG</i>	
Eine alternative Vision der Mobilität - - - - -	75
<i>Nikolaus Knoepffler, Thies Boysen, Gotthard Dobmeier</i>	
Technologieentwicklung und gesellschaftliche Akzeptanz - - - - -	85
<i>Roger J. Busch</i> <i>Institut Technik-Theologie-Naturwissenschaften</i>	
Verantwortliche Wege in eine mobile Zukunft - - - - -	91
<i>Stephan Feldhaus, Siemens AG</i>	
Die Autoren - - - - -	117

Zur Einführung

Das Automobil und seine wachsende Nutzung hat die Gesellschaft und den sozialen Raum des Menschen im 20. Jahrhundert entscheidend beeinflusst und mitgestaltet. Die Geschichte dieses Jahrhunderts ist bestimmt vom Siegeszug des Automobils und der individuellen Mobilität.

Vor dem Eintritt in ein neues Jahrtausend ist es jedoch gerade der eigene Erfolg, der dem Auto zu schaffen macht. Es steckt zunehmend im Stau und rückt immer näher ins Zentrum der ökologischen Diskussion und der politischen Auseinandersetzung.

Auto-Mobilität ist zu einer gesellschaftlichen Herausforderung geworden. Sehr deutlich abzulesen ist dies am Konfliktpotential der unterschiedlichen Anschauungen und Überzeugungen. Oft enden die Diskussionen in schierem Mißverstehen, offener Konfrontation und gegenseitiger Disqualifizierung.

Für die einen überwiegen die negativen Folgen der modernen Mobilität. Vor allem das Automobil birgt für sie unbeherrschbare Probleme – besonders für die Umwelt. Für die anderen ist gerade Auto-Mobilität ein so wertvolles Gut, daß man auf zukünftige technische Lösungen vertrauend, aktuelle negative Auswirkungen in Kauf nehmen darf oder sogar in Kauf zu nehmen hat.

Aus dem Bewußtsein dieser Gegensätze heraus kam unser Gesprächskreis zusammen. Die einzelnen Beiträge der vorliegenden Dokumentation zeichnen den Weg nach, den wir zurückgelegt haben. Es handelt sich um eine Ausarbeitung der Exposés, die die Teilnehmer des Kreises jeweils als Gesprächsbasis in die Diskussion des Abends gegeben hatten.

Einführend betrachten *Franz Steinkobl* und *Joachim Sumpf* die Mobilität in ihrer ganzen Komplexität und richten die Blicke insbesondere auf die Bedeutung der Mobilität für Zivilisation und Kultur.

Franz Steinkobl, *Andreas Sauer* und *Andreas Gruber* bilanzieren im folgenden die Entwicklung des Verkehrs am Industriestandort Deutschland. Die Zahlen verweisen von selbst

auf die Verzahnung von Wirtschaft und Verkehr. Verkehr erzeugt sich nicht selbst, sondern ist eine Folge der gesellschaftlichen Prosperität. Das begehrte Konsumgut Automobil trägt in allen Industrieländern und insbesondere in Deutschland wesentlich zum Wohlstand bei.

Die nächsten beiden Beiträge von *Nikolaus Knoepffler* grenzen das Problem ein, ob und wie weit bestimmte Risiken der modernen Mobilität vertreten werden können. Dabei geht es zunächst um die Frage, ob aus dem Grundrecht auf Freizügigkeit ein Grundrecht auf die individuelle Mobilität im Automobil abgeleitet werden kann. Die Brisanz der Frage: Wäre dies so, dann käme es angesichts der Verkehrstoten und Verletzten zu einer Kollision der Grundrechte auf Mobilität (Freizügigkeit) einerseits und auf Leben bzw. körperlicher Unversehrtheit andererseits.

Vom juristischen Aspekt leitet *Knoepffler* in seinem zweiten Beitrag auf den ethischen über. Auto-Mobilität wird hier zur Herausforderung, in der sich individuelle und kollektive (zukünftiger Generationen eingeschlossen) Lebensqualität gegenüberstehen. *Knoepffler* kommt u.a. zu dem Schluß, daß sowohl der Verkehrsteilnehmer in seinem Verhalten als auch die Automobilindustrie in ihrem unternehmerischen Handeln ethisch verpflichtet sind, Nutzen und Nachteile der Auto-Mobilität sorgfältig abzuwägen und die Risiken zu minimieren. Wer verantwortlich mit seinem Fahrzeug umgeht, trägt zur Verbesserung der eigenen wie der kollektiven „Lebensqualitätsbilanz“ bei.

Die folgenden unterschiedlichen Visionen beider Seiten schärfen noch einmal die Gegensätze. *Stephan Bujnoch* sieht die Chancen der Zukunft vor allem in der Steigerung der Energieeffizienz des Automobils und neuen Konzepten für den Kraftstoff, *Nikolaus Knoepffler*, *Thies Boysen* und *Gotthard Dobmeier* streben einen Ausgleich zwischen ökologischem und sozialem Gleichgewicht sowie individuellem Mobilitätsbedürfnis an.

Nach den Visionen rückt *Roger Busch* die ethische Dimension der Mobilitätsfrage in den Horizont der allgemeinen Technologieentwicklung und der gesellschaftlichen Akzep-

tanz. Er plädiert dafür, das Automobil gerade als Technologievorreiter in hinreichend intensiven Diskursprozessen in eine von der Gesellschaft allgemein akzeptierten Mobilitäts-gestaltung zu integrieren.

Stefan Feldhaus vertritt schließlich in seinem Beitrag eine Ethik, die sich als Mediationsverfahren und Konsensgewinnungsprozeß versteht, an dem alle Betroffenen und Entscheidungsträger zu beteiligen sind. Anstatt zu moralisieren, führt ein solcher ethischer Ansatz zu größerer Rationalität: Größtmögliche Akzeptanz ist ihr Ziel.

Franz Steinkohl (Institut für Mobilitätsforschung)

Nikolaus Knoepffler (Institut TTN)

Stephan Bujnoch (BMW AG)