Diakonie
Rheinland
Westfalen
Lippe

Diakonie
Rheinland-Westfalen-Lippe e.V.

Stabsstelle Diakonisches Profil
und Kommunikation

Ulrich T. Christenn
Referent Öffentlichkeitsarbeit

Telefon: 0211 6398-255
u.christenn@diakonie-rwl.de

Düsseldorf, 13. Juni 2014

Die Seele geht zu Fuß
Theologisch-diakonische Gedanken in einer zunehmend mobilen Gesellschaft

Vortrag von Ulrich T. Christenn

„Mobilität - Zur Zukunft eines menschlichen Grundbedürfnisses“
13./14. Juni 2014
Tagung in der Evangelischen Akademie Bonn

Mobilität - Mobil sein, das ist eines der großen Leitbilder unserer Zeit. Alle sprechen davon, aber kaum einer meint damit das Gleiche.

Verkehrsunternehmen bieten eine Mobilitätsgarantie, der Kaffee wird immer öfter „to go“ angeboten, alte Menschen sollen geistig mobil bleiben, der moderne Arbeitsmarkt fordert flexible und mobile Arbeitnehmer und die virtuelle Mobilität ermöglicht eine Bewegung jenseits von Zeit und Raum.

Mobilität bedeutet dabei mehr als Verkehr, es geht auch um eine soziale und kulturelle Beweglichkeit. Oft wird mobil gleichbedeutend benutzt für Worte wie dynamisch, flott oder lebhaft. Und das Fremdwörterbuch definiert mobil als: einsatzbereit, gesund, lebendig, munter. Alles Attribute, die in unserer Gesellschaft positiv besetzt sind. Darum, erster wichtiger Merkpunkt:

> **Merkpunkt:**
> **Mobilität ist mehr als nur Verkehr. Aber ohne Verkehr fehlt es vielen an Mobilität.**
>
> *(Das haben Sie vielleicht auch diese Woche erlebt, als in NRW der Verkehr nach dem Unwetter zusammengebrochen ist)*

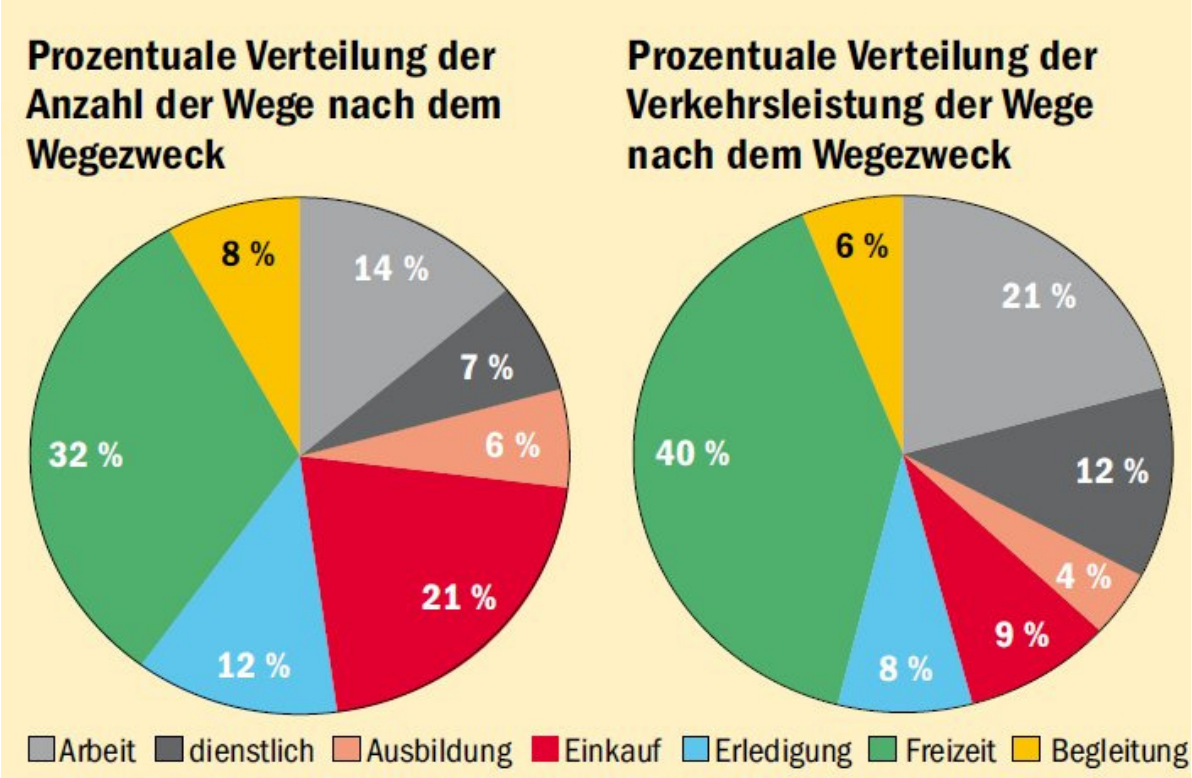
Mobilität wird heutzutage als etwas Positives angepriesen. Sie bietet Horizonterweiterung und Entfaltungsmöglichkeiten. Wer mobil ist, erlebt Abwechslung, findet neue Sozialkontakte und hat mehr Chancen und Möglichkeiten. Für Menschen mit Behinderungen – aber auch Jugendliche und Ältere – ist selbstständige Mobilität ein entscheidender Faktor. Die Vernetzung zwischen

Menschen in der Arbeitswelt aber auch im privaten Umfeld ist maßgeblich mit Mobilität verbunden. Weil sich das Lebensumfeld der meisten Menschen in unserer Gesellschaft nicht mehr kleinräumig abspielt wird das mobil sein immer wichtig, um Kontakte zu pflegen, Freunde zu treffen oder mit Arbeitskollegen zu konferieren.

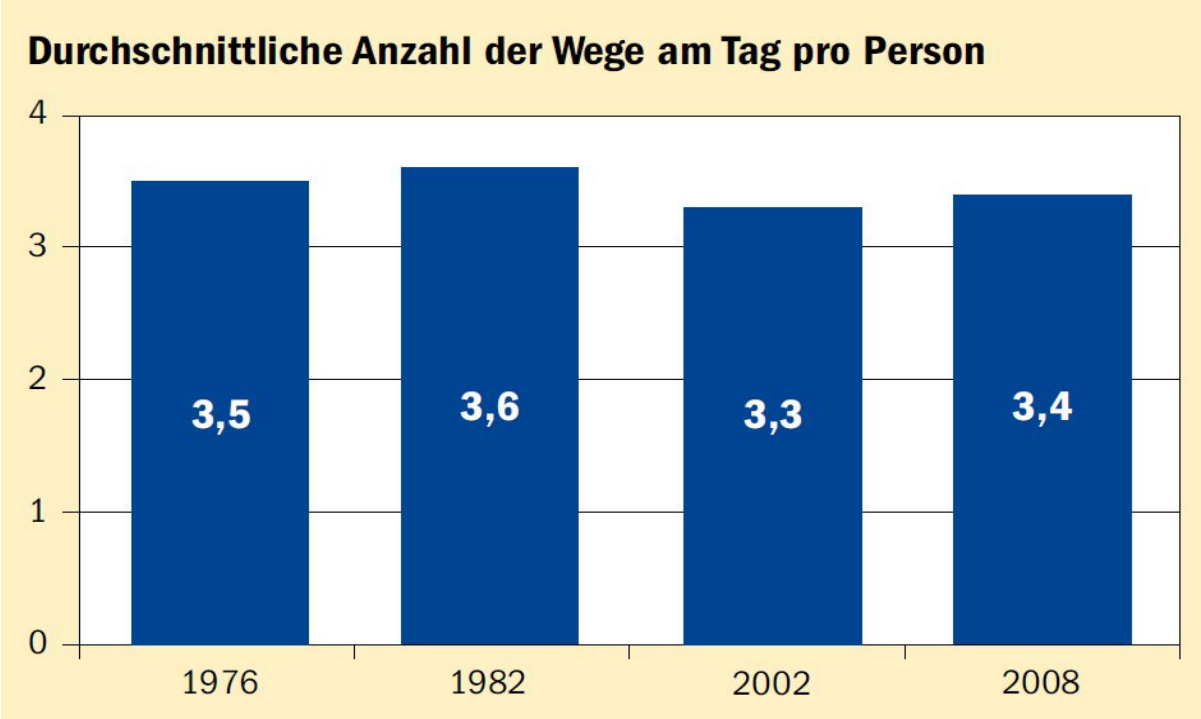
Das Phänomen des Berufspendlers kam erst um die Jahrhundertwende des 19./20.Jahrhunderts in Deutschland auf. Zuvor haben die meisten Menschen im oder in der Nähe ihres Wohnhauses gearbeitet (Arbeitersiedlungen an Fabriken). Aber mit dem Wachstum der Städte (Verknappung und Verteuerung des Wohnraums) und dem Ausbau des ÖPNV wurde das tägliche oder wöchentliche Pendeln zu einem Massenphänomen. Im Jahr 1900 verließ gerade einmal jeder Zehnte Erwerbstätige auf dem Weg zur Arbeit seinen Wohnort. Vor 60 Jahren war es noch jeder Vierte. Heute verlassen 60 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ihre Gemeindegrenze, um zu arbeiten - in Deutschland sind das über 17 Millionen Menschen (Quelle: Die Zeit).

Aber nicht für den Beruf, sondern in der Freizeit legen die Deutschen die meisten Wege zurück. Mobilität ermöglicht es Freundschaften über weite Entfernungen aufrecht zu erhalten. Menschen mit sehr speziellen Hobbies können sich vernetzen und treffen.

Es scheint so, dass der Mensch das einzige Lebewesen ist, dass zum Vergnügen unterwegs ist und nicht nur zu Nahrungssuche und Fortpflanzung.



Umso erstaunlicher ist es, dass die Zahl der Wege pro Tag in den letzten 35 Jahren nahezu gleich geblieben ist. Im Durchschnitt legt jeder Mensch 3,4 Wege/Tag zurück.



Gleichzeitig hat das hohe Maß an Mobilität in unserer Gesellschaft auch seine Schattenseiten. Gerade der Verkehr verursacht viel Lärm und Umweltbelastungen. Für viele Menschen ist die Mobilität mit Stress und Hektik verbunden, es fehlt ihnen Zeit für Wesentliches. Gleichzeitig verlieren Traditionen, Heimatverwurzelung oder klassische Familienbindungen an Bedeutung. Soziologen sprechen davon, dass mobil sein zu einer Gefährdung der eigenen Identität führen kann. Durch das wachsende Maß an Möglichkeiten und eine gesteigerte Komplexität fühlen sich viele überfordert. Für viele junge Menschen, die besonders mobil sein sollen und müssen, steht die Mobilität oft im Konflikt mit der Frage der Familiengründung. Verbunden mit all den bekannten Problemen von Fernbeziehungen, Elternschaft ohne Verwandschaft und Umzüge mit Kindern. Mobilität wird sogar als Bedrohung empfunden, wenn sie mit Überfremdung, Kriminalität und Unsicherheit verbunden ist.

Hinzu kommt, dass immer mehr Menschen in der mobilen Gesellschaft abgehängt werden. Barrieren, körperliche Behinderungen oder die steigenden Kosten von Mobilität führen dazu, dass sie nicht am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können. Nur wer mobil ist, ist Teil unserer Gesellschaft oder wie es der amerikanische Soziologe Richard Sennett sagt: „Das moderne Individuum ist, vor allem anderen, ein mobiler Mensch.“

Merkpunkt:
Mobilität in unserer postmodernen Gesellschaft ist geprägt von einer Ambivalenz.

(Am Rande bemerkt: Das sich manifestiert in dem klassischen Mittelschichtslebensentwurf: Eigenheim und Zweitwagen, den Bausparkassen in der Werbung vermitteln.)

Blick in die Geschichte

Dass Mobilität für Kultur, Wirtschaft und Zusammenleben einer Gesellschaft so entscheidend ist, war nicht immer so. Erst seit dem 18. Jahrhundert wird die Mobilität als eigene Dimension erfahren und positiv besetzt. Die Bildungsreisen von Goethe sind dafür ein Beispiel. Mobilität wird seit dieser Zeit mit Befreiung aus der Erstarrung einer traditionellen Gesellschaft verstanden. Der Begründer der Migrationsforschung, Ernest Ravenstein, formuliert das so: „Wandern ist Leben und Fortschritt, Sesshaftigkeit ist Stagnation.“ In der Literatur gibt es dafür viele Beispiele von Homers Odysseus bis zu „Easy Rider“.

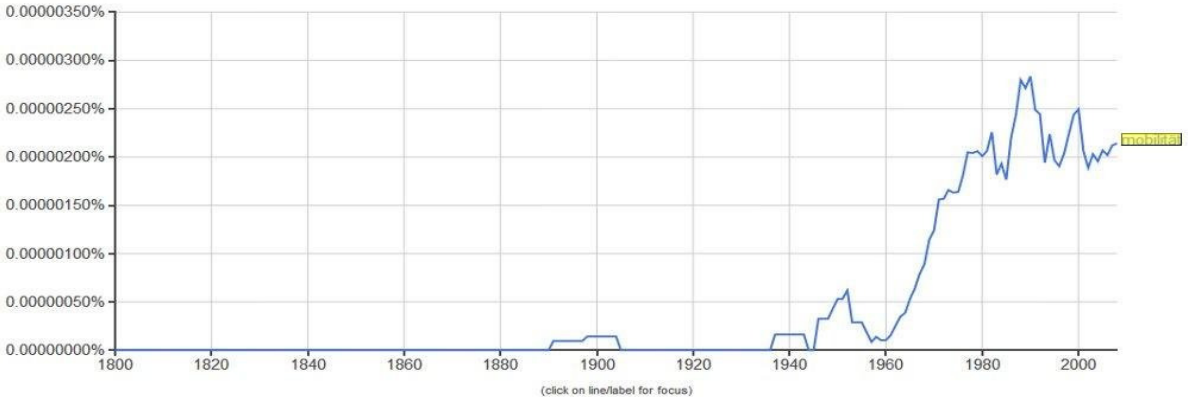
In früherer Zeit gab es zwar auch Bewegung, wie bei der Völkerwanderung oder den Bauernkriegen. Sie war aber die Ausnahme und nicht mit etwas Positivem verbunden. Die Menschen blieben in ihrer Welt, ihrem Dorf, ihrer Familie, ihrem Glauben und erlebten den Weg zum nächsten Markt oder den Besuch eines fahrenden Arztes als Besonderheit.

Das habe ich vor wenigen Tagen noch selbst in einer vormodernen Gesellschaft erlebt, als ich auf einer Reise nach Äthiopien landwirtschaftliche Projekte von Brot für die Welt besucht habe. Die soziale und räumliche Mobilität der Menschen dort ist viel geringer als es für uns selbstverständlich erscheint. Und wenn dann noch hinzukommt, dass Zeit keine entscheidende Rolle spielt: „Wenn wir etwas haben, dann Zeit“ meinten die Äthiopier, dann ist ein Tagesmarsch zum nächstgelegenen Markt kein Problem. Diese Form der räumlichen Bewegung wird nicht als positive Mobilität wahrgenommen, denn sie wird nicht als flexibel, frei und unabhängig empfunden.

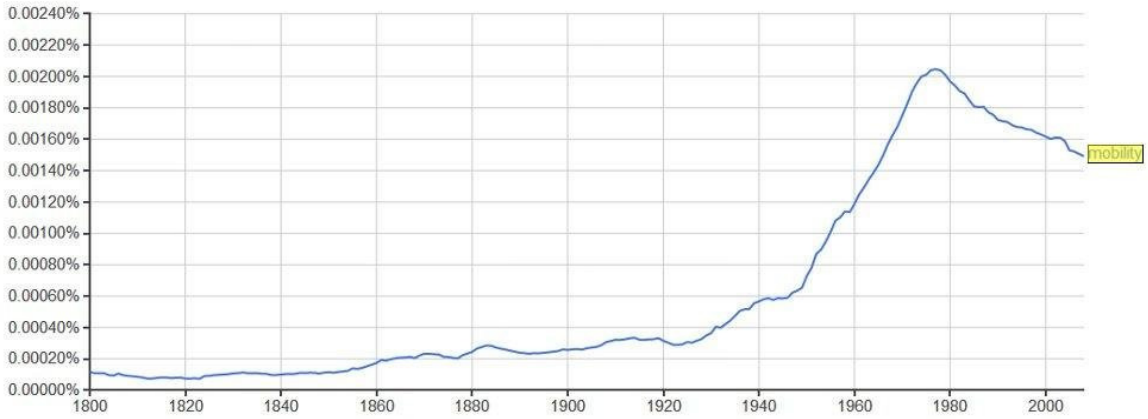
Dieser Bedeutungswandel – von der Präferenz des Sesshaften hin zur Dominanz des Mobilen – spiegelt sich auch in Begriffen wider. Während früher abschätzig vom „fahrenden Volk“ oder von Nomaden die Rede war, gelten heute Flaneure, Touristen, Berufspendler als vollkommen normal und Kosmopoliten und digitale Nomaden zählen sogar zur Avantgarde.

Gut zum Ausdruck kommt diese Entwicklung, dieser Bedeutungswandel, darin, wie oft der Begriff Mobilität (bzw. mobility) genutzt wird. Was uns heute so selbstverständlich von den Lippen geht, war vor zwei Generationen noch eine Ausnahme. Das zeigen Wort-Statistiken die Google-Books auswirft:

Webstatistik zum Begriff „Mobilität“



Webstatistik zum Begriff „mobility“



Merkpunkt:
Der Nomade ist heutzutage die positiv besetzte Leitfigur; Mobilität ist ein höchster Wert und mobil sein ist eine soziale Norm, aber das war nicht immer so.

Bibel mobil

Auch die Bibel ist voll von Mobilitätsgeschichten. Der Auszug aus Ägypten und die Wanderung durch die Wüste gehören für das Volk Israel zu den wichtigsten Glaubenszeugnissen. Man spricht sogar vom wandernden Gottesvolk und bis heute beten Juden: „Ein umherirrender Aramäer war mein Vater.“ (Dtn 26,5) Darin spiegelt sich das langwierige Ringen zwischen nomadischen und sesshaften Kulturen wider, das im Pentateuch, in den Richterbüchern und bis hinein in die Königs- und Prophetenbücher ein immer wieder kehrendes Thema ist. Zentral im AT ist auch die ganz negative Konnotation von Mobilität, die z.B. mit dem Kainsurteil verbunden ist. Gott spricht einen Fluch aus: „Unstet und flüchtig sollst du sein auf Erden.“ (Gen 4,12). Ein Bild, dass lange nachgewirkt hat: bekannt ist vielleicht das Bild des „unsteten Juden Ahasver“, der durch die Jahrhunderte wandert und geistert, weil er Jesus auf dem Weg zum Kreuz nicht geholfen hat. Erst Stefan Heym und Salman Rushdie haben diese Figur des ewig Mobilen ihre negative Konnotation genommen und sie mit Freiheit und Flexibilität verbunden. Damit sind sie typische Literaten unserer Zeit.

Es gibt aber auch ganz positiv, hoffnungsvoll besetzte Vorstellungen von Mobilität in der Bibel: Die Völkerwallfahrt zum Zion am Ende aller Zeiten ist eine große Vision, nämlich die Vorstellung, dass sich alle Menschen aufmachen und sich zu Gott bekennen. Die Erwartung des kommenden Reiches Gottes weckte in Jesus, seinen Jüngern und auch Paulus eine erstaunliche Reiselust. Wegen dieser Naherwartung ließ Jesus sogar alte Wurzeln, Traditionen und familiäre Bindungen radikal fallen und er forderte für seine Nachfolge: „Lass die Toten ihre Toten begraben. Du aber geh und verkünde die Botschaft vom Reich Gottes!“ (Lk 9,60). In diesem Wort Jesu zeigt sich in Ansätzen eine Theologie der Mobilität.

Nicht das Mobilsein an sich ist wichtig oder gut, es wird als notwendig angesehen angesichts einer größeren Aufgabe oder eines wichtigeren Zieles. Die biblischen Geschichten vom Aufbruch und Aufmachen berichten zwar davon, dass man auf

dem Weg neue Erfahrungen und Horizonterweiterungen erlebt, sie erzählen aber immer auch von einem Ziel, auf das die Mobilität gerichtet ist – und sei es das endzeitliche Ziel auf dass sich die ganze Schöpfung hinbewegt.

Und die Geschichten berichten davon, dass auch bei Umwegen und Abwegen, bei Unsicherheit und Einsamkeit durch die Mobilität, Gott begleitend dabei ist. Als ständiger Wegweiser, wie die Wolken- und Feuersäule bei der Wüstenwanderung des Volkes Israel, oder als einmaliger Motivationsschub, wie bei Jakobs Traum von der Himmelsleiter.

> **Merkpunkt:**
> **Für die Bibel ist klar: Mobilität gehört für Menschen dazu.**
> **Mobilität ist auf ein Ziel gerichtet, das Gott vorgibt.**
> **Mobilität kann Menschen im Sinne Gottes verändern. Die Menschen sind nicht ohne Gottes Beistand mobil.**

Theologische Annährungen

An dieser Stelle muss auf die Thesen des Schweizer Soziologen Peter Gross verwiesen werden. Für ihn steht die Zunahme der suchenden Mobilität in modernen und postmodernen Gesellschaften im Zusammenhang mit den schwindenden Glauben an Endzeitvorstellungen. Früher wurde die unbefristete Wanderschaft als Strafe empfunden, heute ist es ein positiver Lebensentwurf eines flexiblen Menschen. Somit wird Mobilität und der Drang nach mobil sein als eine innerweltliche Antwort auf die Begrenzheit und Endlichkeit des Lebens verstanden. Wo von der Hoffnung auf ein Ende der (begrenzten) Zeiten und ein ewiges Leben keine Kraft mehr ausgeht, entwickelt sich – so Gross – die Anziehungskraft der Mobilität. Wo eine Gesellschaft ihr transzendentes Ziel verliert macht sie sich suchend nach innerweltlichen Zielen auf den Weg. Der moderne Mensch ist zum Pilger ohne Ziel in einer Welt voller Optionen geworden.

Ich finde, das sind bedenkenswerte theologische Gedankengänge, die uns da ein Soziologe mit gibt. Leider haben sich wenige Theologen mit den Fragen rund um Mobilität und mobil sein beschäftigt. Alttestamentliche Exegeten haben sich damit auseinandergesetzt, wie sich das Gottesbild von nomadischen und sesshaften Gesellschaften unterscheidet und wie beide in die Vorstellungen der Bibel eingeflossen sind. Aber ich habe nichts dazu gefunden, was das für eine mobile Gesellschaft heute bedeuten könnte.

Fulbert Steffensky hat in einem klugen Aufsatz eine gute Analyse der Ambivalenz von Mobilität vorgelegt, die aber wenig darüber hinaus geht. Letztlich endet er mit einem pessimistischen Fazit: „Grenzenlose Mobilität stört die Lebensintensität, die Wahrnehmungsfähigkeit, die Beziehungsfähigkeit und die Genussfähigkeit. Sie entsinnlicht das Leben.“ Darum plädiert Steffensky hilflos für eine neue Askese der Mobilität.

Ein bekannter katholischer Theologe hat über Mobilität promoviert: „Gemeinden werden sich verändern: Mobilität als pastorale Herausforderung“ und „Gemeinde in mobiler Gesellschaft: Kontexte – Kriterien – Konkretionen“, so lauten die Titel der Bücher von Franz-Peter Tebartz-van Elst.

Seine These:„Komplexe Mobilitäten verlangen pastorale Flexibilitäten“ - bei den klassischen parochialen Strukturen von Kirchengemeinden ergeben sich nur noch

Schnittmengen mit den Lebens-, Beziehungs- und Stilwelten von mobilen Menschen. Es brauche neue Formen der Glaubensverortung in mobiler Gesellschaft. Tebartz-van Elst entfaltet seine Vorstellung für die Gemeinde der Zukunft mit Hilfe des Modells eines parochialen Netzwerks. Gut katholisch steht im Zentrum die eucharistische Gemeinde als „Sammlung von Christen, die Kirche als Sakrament für die Welt und in mobiler Gesellschaft leben wollen“. Eine spirituelle (Kern-)Gemeinde, um die herum ordnen sich sternförmig Felder der kirchlichen Sendung an, die in unterschiedlicher Weise Anknüpfungsmöglichkeiten zur Begegnung mit der Kirche bieten.

> **Merkposten:**
> **Die Theologie hat sich der Herausforderungen, die sich aus einer zunehmend mobilen Gesellschaft ergeben, noch viel zu wenig angenommen.**

Kirche und Mobilität

Umso bemerkenswerter finde ich es, dass es zahlreiche Beispiele gibt, die zeigen, dass Kirche die Herausforderungen praktisch angenommen hat. Christinnen und Christen haben ihren diakonischen Auftrag in einer zunehmend mobilen Gesellschaft offensichtlich schon längst angenommen. Bei aller Ambivalenz von Mobilität ist die Diakonie tatkräftig dabei die negativen Seiten der Mobilität zu bekämpfen und gleichzeitig die positiven Aspekte zu ermöglichen.

Als Christinnen und Christen sollten wir Wegweiser, Zielanzeiger und Motivationsgeber sein für die, die aus der Bahn geworfen wurden, für die der Zug abgefahren ist, die sich im Leben verfahren haben. Für all die Immobilen, Sitzenbleiber und Unflexiblen müssen wir viele Wege beschreiten, um neue Wege aufzuzeigen. Nicht ziellos und getrieben, sondern ausgerichtet auf das Ziel, das Gott uns bereithält. Das wäre für mich Nachfolge Jesu: Er, der heimatlose Wanderprediger, der selbst sagte: „Die Füchse haben Gruben und die Vögel unter dem Himmel haben Nester; aber der Menschensohn hat nichts, wo er sein Haupt hinlege.“ (Mt 8,20) Er ist nicht ziellos umhergeirrt. Seine außerweltliche Heimat hat ihn so freier, flexibler und mobiler sein lassen, als die Menschen zu seiner Zeit.

Die diakonie ist an ganz vielen Stellen aktiv. Die Beispiele von diakonischen Aktivitäten sind Legion:

- Bahnhofsmissionen: für Menschen das Reisen ermöglichen
- Medizintechnik: Behinderte mobil machen
- Mobilitätstraining: z.B. Wie nutze ich den ÖPNV?
- Abgehängte Stadtteile werden durch Stadtteilarbeit belebt
- Flüchtlingen wird geholfen, die zu ihrer Mobilität gezwungen wurden
- Broschüren: Wegweiser für Neuzugewanderte
- Mobil sein im Alter
- Welcome für junge Eltern
- Begleitung und Vormundschaft für minderjährige Flüchtlinge

- Wohnungen für Scheidungsväter, damit ihre Kinder zu Besuch kommen können
- Berufliche Qualifizierungsmaßnahmen
- Fahrdienst und Einkaufsservice
- Zuhause auf Zeit: z.B. Krankenhäuser
- Ambulant vor stationär
- Interkulturelle Öffnung diakonischer Einrichtungen

Ganz konkret wird für mich die Frage „Wie und wann ist es eine diakonische Aufgabe Menschen in ihrer Mobilität zu helfen?“ bei den Anträgen an die Aktion Lichtblicke (Spendenaktion von Diakonie und Caritas und den NRW-Lokalradios für Kinder und Familien).
Mit Beispielen, die wir gerne diskutieren können, will ich meinen Vortrag schließen:

- Alleinerziehende Mutter eines 12-jährigen ist an Krebs erkrankt; Sohn will eine Flugreise ins Warme machen, Mutter ist das letzte Mal vor 25 in den Urlaub gefahren. Weil der Sohn übergewichtig ist und deswegen gemobbt wird, will er Klettern und dafür eine Kletterausrüstung. Alles zusammen: 2000 Euro
- Ein an MS erkrankter, der psychisch beeinträchtigt und verunsichert ist, wohnt in einem abgelegenen Stadtteil einer Kleinstadt. Zu Fuß kann er kaum gehen, mit einem normalen Fahrrad wegen Gleichgewichtsstörungen nur unsicher fahren. Er wünscht sich ein elektrisches Dreirad, um „Erledigungen zu machen und soziale Kontakte zu pflegen. Das Rad stellt für ihn die letzte verbliebene Möglichkeit dar, sich körperlich zu betätigen, mit allen positiven gesundheitlichen und psychischen Effekten von Bewegung und seine Mobilität zu erhalten.“ Kosten: 1150 Euro
- Die Mobilität eines Vaters ist durch eine schwere Krankheit sehr eingeschränkt. Gemeinsame Erlebnisse mit der Familie außer Haus sind nur mit großem Kraftaufwand möglich und endeten oft mit Enttäuschungen, wenn die Kräfte nicht ausreichten. Der Vater hat den Wunsch wieder mit der Familie unterwegs sein zu können und seinen Sohn zum Fußballtraining begleiten zu können. „Ein Weg dahin ist für die Familie wieder ein Auto zur Verfügung zu haben. Damit wäre der Vater eigenständig handlungsfähiger, mobiler und könnte aktiv am Alltag seines Sohnes teilhaben. Kosten: 2000 – 3000 Euro
- Junge Frau, die in schwierigen Familienverhältnissen aufgewachsen ist, steht vor dem Abschluss am Berufskolleg. Sie hat die Aussicht auf eine neue Lehrstelle als Immobilienkauffrau. Leider sind Wohnort und Ausbildungsstätte weit von einander entfernt und die ÖPNV-Verbindungen sind vor allem in den Randzeiten sehr schlecht. Sie wünscht sich einen Führerschein, um mit einem eigenen Auto die Lehre durchziehen zu können. Kosten: 2000 Euro.
- Eine fünfköpfige Flüchtlingsfamilie aus dem Kongo hat nach Jahren des Aufenthalts in Deutschland die Möglichkeit sich einbürgern zu lassen, was sie gerne machen wollen. Dazu benötigen Sie aber Unterlagen, die sie nur an der Botschaft in Brüssel erhalten. Ihnen fehlen die finanziellen Mittel, um die Bahnfahrt für die ganze Familie (jedes Mitglied muss persönlich die Unterlagen abholen, auch die Kinder) und die Kosten für das Ausstellen der Formulare zu bezahlen. Kosten: ca. 800 Euro