



Der nächtlich erleuchtete Dom von Fulda. Hier befindet sich das Grab des Heiligen Bonifatius, des Apostels der Deutschen, hier kam Papst Johannes Paul II. auf seiner Pilgerreise nach Deutschland mit Priestern und Seminaristen zusammen: ein wichtiger Ort deutscher Missionsgeschichte.

Reinhard Nixdorf

UNSER LEBEN MORGEN - PROGNOSEN UND PERSPEKTIVEN
AUF DEN 50. KV-TAGEN IN FULDA

Was unser Leben künftig prägt

Wie werden wir künftig leben? Anfang Mai 2019 war der deutsche Erdüberlastungstag. Wäre weltweit der Ressourcenverbrauch so groß wie hierzulande, wären an diesem Tag alle nachhaltig nutzbaren Ressourcen für das Jahr verbraucht. Das bedeutet: Ohne Nachhaltigkeit, ohne klügeren Umgang mit den Ressourcen wird die Zukunft nicht gelingen. Unter dem Thema „Unser Leben morgen“ befassten sich Anfang Januar die 50. KV-Tage in Fulda mit der Fortentwicklung der Mobilität, dem Stellenwert digitaler Medien, Perspektiven der Medizin und der Rolle der Kirche in einer Welt, die sich rascher verändert als je zuvor.

Der Mensch von heute muss und will mobil sein, aber er erkaufte seine Mobilität zu immer teureren Preisen: mit Staus und Schmutz, mit Lärm und Unfällen, mit CO₂ und Stickoxid, die das Klima anheizen. Folgt man dem Umweltbundesamt, war der gesamte Straßenverkehr 2016 für 160 Millionen Tonnen CO₂-Ausstoß verantwortlich. Denn die positiven Effekte effizienterer, sauberer Motoren verpuffen, wenn immer mehr Autos unterwegs sind und der Trend zu immer schwereren, PS-starken Fahrzeugen fort dauert. Und obwohl die Straßen sowieso schon überlastet

sind, nimmt der Verkehr ständig zu. Höchste Zeit, umzudenken.

„Wenn wir über die Notwendigkeit einer Mobilitätswende in der Gesellschaft sprechen, dann sprechen wir nicht nur über technischen Fortschritt. Nein, die Mobilitätswende ist ein ganzheitliches Konzept, das auch mit einem Wandel unseres Verhaltens, unserer Kultur zu tun hat“, sagte Kb Michael Odenwald (Pal), Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG, in seinem Vortrag „Die Bahn – das Verkehrsmittel des digitalen Zeitalters“.

Doch welche Verkehrsmodelle sind

sinnvoll, damit wir mobil bleiben? Dass die Bahn mit Verspätungen, Zugausfällen und Dauerbaustellen schwerlich den Eindruck macht, den augenblicklichen Anforderungen gewachsen zu sein, betonte mancher Diskussions Teilnehmer und Michael Odenwald stellte das auch nicht in Abrede. Doch wenn es gelingt, Individualverkehr, öffentlichen Personennah- und Fernverkehr miteinander zu verknüpfen, lässt sich einiges gegen Verkehrsinfarkt und Klimawandel tun.

Bahnfahren: angewandter Klimaschutz

Denn kein Verkehrsmittel ist so klimafreundlich wie die Bahn. „Steigen >>

» Sie heute in einen Zug, schonen Sie die Umwelt so stark wie mit keinem anderen Verkehrsmittel“, sagte Michael Odenwald. Bis 2038 werde die Bahn ihren Bahnstrom komplett auf Ökostrom umstellen. Auch beim Energieaufwand jenseits des Antriebs der Züge, beim Materialaufwand, bei Liegenschaften, als Großkonzern mit mehr als zweihunderttausend Mitarbeitenden „wolle die Bahn ran“, und bis 2050 komplett CO₂-frei arbeiten.

Doch nicht nur der Status als „grünstes Verkehrsmittel“ sei die Zukunftsperspektive der Bahn, sondern auch „ihre Fähigkeit, jeden Tag Massen an Menschen zu befördern.“ sagte Odenwald. „Über sieben Millionen Menschen fahren hierzulande tagtäglich mit der DB an ihr Ziel.“ Kein anderer Verkehrsträger könne diese Leistung von sich aus übernehmen. Daher stelle die DB Mitarbeiter ein und investiere mit ihrer Strategie „Starke Schiene“ intensiv in mehr Fahrzeuge, neue Strecken und dichtere Taktung.

„Mit digitaler Technologie wird die Schiene ihr Potential künftig noch besser ausspielen“, kündigte der Aufsichtsratsvorsitzende an. Künftig sollen Stellwerke und Infrastruktur auf das europaweit einheitliche Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System), und digitale Stellwerke DSTW umgerüstet werden. ETCS steuert die Züge nicht mehr durch konventionelle Signale, sondern durch Funktechnologie, sodass Züge und Infrastruktur per Funktechnologie miteinander kommunizieren, DSTW übermittelt seine Stellbefehle per Informationstechnik an Weichen und Signale statt über konventionelle Kabel. Dichtere Zugfolgen und mehr Flexibilität sind das Resultat.

Aber die Digitalisierung Sorge nicht nur für mehr Verkehr auf der Schiene, für Züge, die zuverlässiger und pünktlicher seien und die Bahn wettbewerbsfähiger machen, sie erlaube auch, Reisende besser zu begleiten und zu informieren -

Angehende Akademiker:
die Mannschaft vom
Vorort und weitere junge
Kartellbrüder. Von links
nach rechts: Marc Lenzke
(Nm) vom AHB-Vorstand,
Vorortspräsident Maximilian
Kranmer (Ott), Quästor
Markus Hergesell (Alb),
Aktivenvertreter Michael
Bischoff (Alb) und Andreas
Wittenberg (Wk, Bf)



Chancen in der Krise der
Kirche suchte Heinz-Josef
Algermissen, der Alt-
Bischof von Fulda, in sei-
nem Vortrag auszuloten.
Dass zum Thema „Bahn“
jeder etwas beisteuern
kann, konnte Kb Michael
Odenwald (Pal), Aufsichts-
ratsvorsitzender der Deut-
schen Bahn, erleben.



etwa über die App „DB Navigator.-, und vernetzte Reisende mit anderen Verkehrsmitteln, sagte Michael Odenwald.- etwa über Shuttle-Dienste, die den Nahverkehr vor Ort stärken.“

Digitale Technologien machten die Bahn „zum Rückgrat der grünen Mobilität von morgen“, sagte Michael Odenwald. Davon könne jeder profitieren: „Die Gesellschaft insgesamt, aber auch die Bahnfahrer, die heute noch unter der gelegentlichen Verspätung leiden – oder auch nur unter dem defekten Zapfhahn im Bordbistro.“

Sechzig Stunden steckt der Deutsche jährlich im Stau

Bei soviel Enthusiasmus für das Verkehrssystem Bahn lag die Frage nach der Perspektive des großen anderen - individuell ausgerichteten - Verkehrsträgers nahe, des Autos. Die Zeiten, in denen

Autos Statussymbole waren, sind vorbei - gerade bei jungen Leuten, die in der Großstadt wohnen. Hohe Anschaffungs- und Betriebskosten schrecken ebenso ab wie Staus und die zermürende Suche nach einem Parkplatz.

Jahr für Jahr, haben Forscher errechnet, verbringt jeder Deutsche durchschnittlich sechzig Stunden im Stau. Hinzu kommt die schlechte Umweltbilanz. Dennoch: Um individuell mobil zu sein, führt wohl auch künftig kaum ein Weg am Auto vorbei. Allerdings muss sich einiges ändern. Das Auto von morgen muss vor allem ohne Benzin auskommen.

Welche Perspektiven hat Elektro-Mobilität? Mit der Energiewirtschaft und der Fahrzeugtechnologie rückten zwei Industrien zusammen, die miteinander „eigentlich nie etwas zu tun hatten.“,



Diesmal nicht als Amtsträger, sondern als ganz normaler Teilnehmer dabei: Kb Karl Kautzsch (Cher, Bf, AR, NC, Ma, Urb), bis Oktober 2019 Vorsitzender des KV-Rats, hier zusammen mit dem AHB-Vorsitzenden Dr. Markus Wittenberg (Mk, Li, AR, Smn, E d Wk).



Referenten der KV-Tage: Kb David Kockerols (Alb, Ale, Smn), Kb Dr. Philipp Awater (Wk, Bf) und Kb Prof. Dr Peter Rösen (JE, E d Wf-K)

sagte Kb Dr-Ing. Philipp Awater (Wk), dessen Dissertation über „Quantitative Bewertung der Netzsicherheit in der Planung elektrischer Übertragungsnetze“ 2017 mit dem Carl-Sonnenschein-Preis ausgezeichnet wurde. Plötzlich sei das Auto ein neuer Nutzer des Strom-Netzes. Zwar sagten Experten vor einigen Jahren, Elektromobilität könne niemals gelingen, aber der Druck sei stark, jede mögliche Lösung zu begünstigen, die hilft, CO₂-Emissionen zu reduzieren.

Momentan liege der Anteil von Elektro-Fahrzeugen bei 0,2 Prozent, doch bis 2030 würden sechs Millionen zugelassene Elektro-Autos auf deutschen Straßen erwartet. Der Aufbau eines Netzes elektrischer Ladestationen sei nur eine

Frage der Zeit. Vom Kauf eines Elektro-Fahrzeugs halte derzeit noch der hohe Anschaffungspreis ab, hinzu kämen das Problem der Reichweite und der Zeitaufwand für das Aufladen der Batterie. Zudem, ein weiteres Problem, könne die Auto-Batterie, wohl höchstens zehn Jahre lang eingesetzt werden, dann müsse man sie austauschen. Da die Batterie ein Drittel bis ein Viertel der Fahrzeugkosten ausmache, erfordere ihr Austausch weitere, hohe, Investitionskosten.

Energiewende muss Hand in Hand mit der Elektromobilität gehen

Um wirklich umweltfreundlich zu sein, müssten Elektro-Fahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Energieträgern geladen werden. Daher müsse die Energiewende

Hand in Hand mit der Elektromobilität gehen, der Anteil der fossilen Energieträger reduziert und der Anteil der erneuerbaren gesteigert werden. „Die erneuerbaren Energieträger sind freilich volatil“, gab Dr. Awater zu bedenken. Nachts gebe es keinen Strom aus Fotovoltaik, Wind wehe nicht gleichmäßig. Auch künftig sei der Einsatz fossiler Energieträger nötig.

Ziel sei deshalb ein Energiesystem, bei dem Strom aus erneuerbaren und fossilen Energieträgern in ein Umspannwerk einfließe, um dann an den Endverbraucher weitergegeben zu werden. Dabei könne auch die Ladekapazität von Elektro-Fahrzeugen genutzt werden. Denn, sagte Dr. Awater: „Wenn wir davon >>

» ausgehen, dass wir viele, viele Fahrzeuge dastehen haben, die am Netz angeschlossen sind - 23 Stunden am Tag - und der Ladevorgang abgeschlossen ist, und ich für meine Fahrten keine hundert Prozent der Ladekapazität brauche, sondern vielleicht nur vierzig Prozent, kann ich einen bestimmten Anteil meiner Batteriekapazität für Energie-Serviceleistungen zur Verfügung stellen.“

Medien richtig nutzen

Dreißig Jahre gibt es das Internet mittlerweile. Es hat die Medienwelt von Grund auf verändert und wird wohl auch künftig für manche Überraschung gut sein: Zeit für eine Zwischenbilanz: Unabhängig von sämtlichen Regulierungsversuchen werde das Internet auch weiterhin ein digitaler Raum der Meinungs- und Informationsvielfalt sein, sagte Kb David Kockerols (Alb, Ale, Smn) in seinem Vortrag über digitale Medien. Nötig sei mehr Sensibilität bei der Nutzung sozialer Medien und im Umgang mit den dort vermittelten Informationen. Insbesondere die Medienkompetenz von Kindern und Jugendlichen müsse frühzeitig geschult werden.

Die klassischen Medien dagegen sollten den Versuchungen der schnellen Informationsvermittlung im digitalen Raum nicht auf Kosten der journalistischen Sorgfaltspflicht auf den Leim gehen. Nicht jedes Thema sei die Aufmerksamkeit wert, die es mutmaßlich im Netz erhalte. Und auch die sozialen Netzwerke müssten gegen Falschmeldungen, Identitätsmissbrauch und technische Manipulation vorgehen. Denn, sagte David Kockerols: „Das Internet als digitaler Raum für die Freiheit von Meinungen und die Transparenz von Informationen kann nur mit einem aufgeklärten und mündigen Nutzer funktionieren.“

„Können, sollen, dürfen wir den Menschen verbessern?“ fragte Kb Prof Dr. Peter Rösen (JE, E d Wf-K), in seinem Vortrag über Möglichkeiten und Grenzen der modernen Biologie. Der emeritierte Professor für Medizin beschäftigte sich in Vorträgen mit Evolution, Gentechnik und Fragen der Bioethik. Ausgangspunkt seiner Überlegungen war die Tatsache, dass der Mensch, wie sich oft zeigt, verbesserungsbedürftig ist.

„Biologen führen diese Schwächen und Defekte häufig darauf zurück, dass dies etwas mit dem zu tun hat, was uns die Natur mitgegeben hat, nämlich unsere Erbanlagen“, sagte Rösen. Folge man Untersuchungen, werde der Mensch zu fünfzig bis sechzig Prozent von seinen Genen, zu zwanzig bis dreißig Prozent von seinem Umfeld, seiner Erziehung bestimmt. Der Rest stehe zur Verfügung, um den Freiheitshorizont zu entwickeln.

Entwicklung unter harten Bedingungen

„Unser Genom hat sich nicht gestern, sondern vor drei bis vier Milliarden Jahren entwickelt - und zwar unter sehr harten, ungünstigen Bedingungen“, sagte Professor Rösen. Das Leben unserer Vorfahren war gefährdet: von Krankheiten, Umweltgefahren, anderen Lebewesen: „also ein schwieriger Prozess und Biologen gehen davon aus, dass etwa eine gewisse Aggressivität, Ich-Bezogenheit oder Abgewandtheit gegenüber Fremden auf diese lange Entwicklungsphase zurückgeht und irgendwo in den Erbanlagen des Menschen fixiert ist.“

Nehme man diesen Gedanken ernst, „stellt sich die Frage, ob es nicht nötig ist, etwas an den Erbanlagen des Menschen zu machen, um diese uns von der Entwicklungsgeschichte mitgegebenen Eigenschaften zu verändern.“

Inzwischen lasse sich jedes Gen aus jedem beliebigen Organismus in jeden anderen Organismus übertragen. - und zwar arten- und stammesüberschreitend. Aber dürfe der Mensch dies auch tun? Sicherlich wenn es gilt, Schmerzen zu lindern oder Krankheiten zu heilen. „Ein gentechnischer Eingriff an somatischen Zellen, an Körperzellen, an differenziellen Zellen - da würde ich relativ wenig ethische Probleme sehen“, meinte Professor Rösen - „unter der Voraussetzung, dass sie nicht der Manipulation dienen, sondern der Therapie.“ Wenn man mit Gentherapien versuche, Krebs- und Aids-Kranken oder Patienten mit Blut-Krankheiten zu helfen, sei dies ethisch akzeptabel. Schwieriger sei dies bei Eingriffen in das Erbgut von Embryos.

„Wir haben eine Methode, die phantastische Heilerfolge ermöglicht viel Leid und Schmerz vermeiden könnte, die aber auch eine dunkle Seite hat“, sagte Pro-



Horst Opaschowski, Zukunftsforscher:

„Wer auf die Suche nach der Welt von morgen gehen will, der sollte seine Ideen und Visionen in erster Linie auf das beziehen, was man von der Vergangenheit und der Gegenwart lernen kann.“

fessor Rösen. „Und wir müssen lernen, mit dieser dunklen Seite umzugehen.“

Deutschland - ein Diasporaland?

Die Stadt Fulda und ihr Dom waren auch Ziel einer Exkursion. Im Dom befindet sich das Grab des Heiligen Bonifatius, des Apostels der Deutschen, hier kommen die deutschen Bischöfe zusammen. Fulda ist ein wichtiger Ort der Missionsgeschichte in Deutschland - Anlass zur Frage, wie sich die Kirche weiterentwickeln wird. Zwar geht ihre Mitgliederzahl in die Millionen - aber die Austrittszahlen sind hoch. Heinz Josef Algermissen, emeritierter Bischof von Fulda, versuchte in seinem Vortrag „Kirche in Suche, in Bewegung“ Zukunftsperspektiven aufzuzeigen. Nicht nur die Kirche, auch die Gesellschaft, den Menschen von heute, sah Algermissen in der Krise und nannte als Symptome Heimatlosigkeit, Individualisierung und Patchwork-Identitäten mit einer verwirrenden Vielfalt unterschiedlicher Werte. Alles sei gleich gültig. Die Kirche sei nur eine Sinn-Anbieterin von vielen.

„Manches, was uns an der Sozialgestalt der Kirche vertraut und lieb geworden ist, zerbricht“, sagte der Altbischof. Doch sei eine Wendezeit auch eine Stunde der Wahrheit: „So, wie es bisher war, geht es nicht weiter. Wir müssen zum Ursprung zurück und aus den Quellen der Tradition neu ansetzen. Manchmal erfahren wir erst dadurch, wovon wir wirklich leben.“ Kirche habe das zu kultivieren, was den unbehausten Zeitgenossen am meisten fehlt: ein Zuhause, eine Heimat - auch für die Seele.

„Das ist das Geheimnis unseres Glaubens“, sagte Algermissen. „In Gott haben wir ein Heim, eine Heimat. „Im Haus meines Vaters gibt es viele Wohnungen“, so lädt uns Jesus im Johannes-Evangelium ein. Er bürgt für unsere Heimkehr. Ohne ihn wird es im wahrsten Sinne des Wortes früher oder später unheimlich.“

Seit fünfzig Jahren werden die KV-Tage mittlerweile veranstaltet. Aus diesem Anlass wurde in Fulda eine Festschrift „50 Jahre KV-Tage“ vorgestellt. Sie vermittelt einen Rückblick auf eine vielfältige Geschichte intensiver Bildungsarbeit im Kartellverband. <<

KB DR. MICHAEL HEINRICH BAUMANN MIT DEM CARL-SONNENSCHNEIN-PREIS GEEHRT

Für seine mathematische Dissertation unter dem Titel „erformance and effects of linear Feedbacks stock trading strategies“ wurde Kb Dr. Michael Baumann auf einem festlichen Abend der KV-Tage in Fulda vom KV der Carl-Sonnenschein-Gedächtnispreis 2019 verliehen. In seiner Laudatio bezeichnete Kb Michael Porzelt (Ma), die Preisverleihung als krönenden Abschluss einer zehnjährigen Aktivenzeit. Dr. Michael Baumann ist Mitglied der KStV Alemannia München, der KStV Mainfranken Bamberg und der KStV Urbano Rom. 1986 in

Bamberg geboren, wuchs er mit zwei Brüdern in Bischberg auf und engagierte sich dort früh in Kirche und Vereinsleben. 2002 begann er nach seinem Schulbesuch in Bamberg eine Lehre als Mechatroniker beim Unternehmen Bosch. Nach dem anschließenden Besuch der Berufsoberschule entschied er sich, Mathematik zu studieren. Im Herbst 2008 schrieb er sich an der Ludwigs-Maximilians-Universität München ein. Ein Jahr später wurde er Mitglied der Alemannia München. In München lernte er seine Frau Michaela kennen. Vor einem Jahr wurden beide Eltern eines Sohnes Valentin. Mit einem Masterstudium der Mathematik an der Universität Bayreuth setzte Michael Baumann seine Studien fort. Kurze Zeit später trat er den Bamberger Mainfranken bei. Seine Dissertation schloss er 2018 ab. Im KV war er 2014/15 Vorortspräsident. Gerade angesichts der schwierigen Situation, in der sich der Kartellverband damals befand, war dieses Amt und Michael Baumanns Amtsführung von erheblicher Bedeutung. (Bericht folgt) <<



Die Laudatio auf den Carl Sonnenschein-Preisträger übernahm sein Bb Christian Porzelt (Ma, Urb)



Händedruck vom Vorortspräsidenten.

