

## Der christliche Beitrag zur Verkehrserziehung

### 1.

Seit einigen Jahren taucht unter den bischöflichen „Ratschlägen zu einer zeitgerechten Fastengestaltung“ auch das rechte Verhalten im Straßenverkehr auf, insbesondere die Mahnung an die Autofahrer zur „Vorsicht und Rücksicht“. Unter dem Thema: „Sünden, die nicht im Beichtspiegel stehen“ ist häufiger hingewiesen worden auf Verstöße gegen das 5. Gebot und das christliche Grundgesetz der Nächstenliebe im modernen Straßenverkehr, speziell von seiten der Autofahrer, die bei der Gewissensforschung und Beichtanklage nicht übersehen werden dürften. Neuere Moraltheologen haben die Seelsorger sehr ernst gemahnt, ihren Beitrag zur Verkehrserziehung der Gläubigen bewußter zu sehen und planmäßiger durchzuführen. Laien und Verbände fordern von den Bischöfen einen Verkehrserziehungs-Sonntag (wie etwa die schon üblichen Presse-, Weltmissions-, Buch-Sonntage). Abgesehen von der liturgischen wie pastoralen Problematik solcher Sondertage (die das eigentlich österliche Gedenken des Sonntags in gefährlicher Weise verdecken können, die notwendige Mystagogie, die eigentliche Glaubenshilfe durch den gesamten Wortgottesdienst einschließlich der Predigt hemmen, ja verhindern können), kann dieser Weg gerade bezüglich einer pflichtmäßigen kirchlichen Verkehrserziehung ernsthafte Bedenken erregen, ja direkt falsch sein, weil er das Ziel zu vordergründig angeht. Diese geschieht nämlich genau nicht richtig und umfassend genug durch bloße Appelle und Imperative, durch bloße Abschreckung und Sündendrohung. Dies einmal, weil überhaupt Tugenderziehung nicht einfach durch Belehrung erfolgreich sein kann; zum anderen deswegen, weil sich in dem grausigen Versagen des Menschen gegenüber dem Motor, der ihm neue Kraft und Schnelligkeit, neues Selbstbewußtsein und neue Versuchungen beschert hat, eine sehr viel tiefere Unreife offenbart, ein verkümmertes Menschsein und eine noch mehr zurückgebliebene Mitmenschlichkeit. Es wäre sehr bedenklich, würde die kirchliche Seelsorge nicht bemerken, daß heute auf unseren Straßen soziale Geltungskämpfe ausgetragen, Minderwertigkeitskomplexe abreagiert, Aggressionstrieb ausgelebt, sexualistisches Renommiergehabe ausgelebt, spezifische Formen des „Ekels am Menschen“ offenbar werden. Es kann den Tiefersehenden sehr großen Kummer bereiten, wenn gutmeinende, aber allzu schlichte Geister glauben, man könne solches Übel heilen mit primitiven Symptommkuren wie ethischen (oder gar religiösen) Appellen, mit Empörungen oder gar mit dem bloßen Ruf nach dem staatlichen Gesetzgeber und Verkehrsrichter. (Damit ist natürlich nicht gesagt, daß nicht auch dies — freilich an seiner Stelle und mit entsprechenden Fachkenntnissen — eine Hilfe sein könne.)

Die tiefste Wurzel des heutigen Verkehrschaos ist nicht eine technische, sondern eine menschliche. Aus Erfahrung und Wissenschaft wissen wir heute, daß ohne jeden Zweifel 70 Prozent, wahrscheinlich 90 Prozent und sogar noch mehr, aller Verkehrsunfälle auf menschliches (und nur der kleine Rest auf technisches) Versagen zurückzuführen ist. Das besagt aber doch, daß sich der Mensch offenbar zwar physiologisch weitgehend an die neue, ihm durch den Motor ermöglichte Beschleunigung und Geschwindigkeit gewöhnt hat (die ja nicht nur die Fußgängergeschwindigkeit, sondern auch die des den Menschen tragenden oder ziehenden Tieres um ein Mannigfaches übertrifft). Ebenso sicher hat aber der heutige Mensch den Motor und die damit mögliche Geschwindigkeit seiner Fortbewegung geistig, sittlich, seelisch noch längst nicht verkraftet. Dabei ist das Versagen des Menschen im modernen Massenverkehr



kaum verschieden von dem gegenüber der modernen technischen Zivilisation und ihren Errungenschaften überhaupt. Hinken doch in allen diesen Bereichen die Persönlichkeitsreife, vor allem die soziale Gesinnung dem technischen Fortschritt deutlich nach. Hier wie dort drängt das menschliche Verhalten ungefähr allgemein zur „Grenzmoral“. Im Umgang mit den schnellen Motorfahrzeugen wie mit anderen Produkten und Möglichkeiten des technischen Fortschritts zeigen sich „Merkmale infantiler Harmlosigkeit, trotzigem Sich-Behauptens und kompensatorischen Erwachsensein-Wollens“<sup>1</sup>. Offenbart sich doch im Berufsverkehr wie im ebenso zum „Betrieb“ gewordenen Urlaubsverkehr die Mentalität des Konkurrenzkampfes, nicht nur des beruflichen, sondern vielmehr des gesellschaftlichen. Das Verkehrsmittel ist ja soziales Rangzeichen. So kämpft man um seine soziale Geltung, wenn man sich vom kleineren Gefährt nicht überholen läßt, wenn man im Gegenteil gern das größere, stärkere, teurere abhängt. Die Tiefenschichten des Menschen kommen zum Vorschein, indem man mit rüpelhaftem oder angeberischem Verhalten Minderwertigkeitskomplexe oder Überlegenheitskomplexe austobt. Unerfülltheiten des privaten Lebens werden in aggressivem Fahrstil abreagiert; kann man doch die eigene Maschine oder die harmlosen Fußgänger oder die bewitzelten Kleinautobesitzer, die „Sonntagsfahrer“ oder die „Frau am Steuer“ leichter „zur Reason bringen“, mißhandeln, in ihre Schranken weisen als die mündige Ehefrau zu Hause, die anspruchsvollen heranwachsenden Kinder und Schüler oder unangenehme Machtträger in Wirtschaft, Gesellschaft oder Staat. „Wie einer lebt, so fährt er“ (und umgekehrt), ist ein weithin wahres modernes Sprichwort. Wer im sozialen Geltungskampf unbefriedigt ist, lebt dies auch als gefährlicher (und damit freilich zugleich gefährdeter) Verkehrsteilnehmer aus. (Das kann durchaus auch vom Fußgänger gelten, nicht nur vom lauten Moped- oder vom Autofahrer!) Man hat nicht zu Unrecht hingewiesen auf förmliche „Gruppenkämpfe“, die heute auf der Straße ausgefochten werden; man spricht nicht zufällig generalisierend (und allzu leicht wenigstens im Unterton wertend) von „den“ Fußgängern, Radfahrern, Kleinauto-Besitzern, Sonntagsfahrern, von den „Großen“ und den „Kleinen“. Allzu rasch sieht dann jede Gruppe nur noch die eigene Perspektive, die eigenen Ansprüche und Rechte. (Dabei ergreifen — wie schon immer beobachtet und berichtet wurde — die nur Mitfahrenden fast selbstverständlich die Partei „ihres“ Autos bzw. Fahrers; ja sie können diesen sogar noch besonders aufputschen gegen die jeweils andere Gruppe bzw. deren Vertreter.)

Sicher gibt es spezielle Probleme im sittlichen Bereich, wie etwa „Alkohol am Steuer“, „Auto und neue Formen der Prostitution“ u. ä. Aber diese müssen zunächst einmal im Lichte des allgemein Dargelegten gesehen werden, bevor man die Sonderprobleme beurteilt und etwa zusätzlich durch erzieherische, gesetzgeberische und polizeiliche Maßnahmen anzugehen versucht.

W. Schöllgen hat wohl das Verdienst, am eindringlichsten vor einer Verharmlosung der Aufgabe der Verkehrserziehung, nicht zuletzt des Beitrags der kirchlichen Seelsorge zu dieser Aufgabe gewarnt zu haben<sup>2</sup>. „Jene tragische Phasenverschiebung zwischen technischem Fortschritt auf der einen Seite und andererseits dem Reifezustand unserer Kraft der Verantwortung und Lebensgestaltung<sup>3</sup>“, die Tatsache, daß „die kulturelle und ethische Bewältigung weit zurückgeblieben ist gegenüber dem Andrang isolierter technischer Leistungen<sup>4</sup>“, sind nur Teil der umfassenden Misere, daß uns

<sup>1</sup> W. Heinen, Aufbruch des Unbewußten. In: Th. Filthaut, Umkehr und Erneuerung. Mainz 1966, 347—371, 354.

<sup>2</sup> W. Schöllgen, Anthropologische Gesichtspunkte zur Verkehrserziehung. In: Aktuelle Moralprobleme. Düsseldorf 1955, 363—377; Alkohol und Verkehr in der Sicht ethischer Verantwortung. In: Konkrete Ethik. Düsseldorf 1961, 273—285; Der Mensch im Straßenverkehr in anthropologischer Sicht. In: Der Mensch im Straßenverkehr. Verlag Wort und Wahrheit, Köln 1963, 7—21.

<sup>3</sup> Konkrete Ethik 273.

<sup>4</sup> Aktuelle Moralprobleme 367.



ganz einfach die „Humanisierung der Technik“ bisher nicht gelungen ist. A. Auer u. a. haben darauf hingewiesen, daß gerade dazu die christliche Botschaft und Gnade einen entscheidenden Beitrag leisten könnte und wohl auch muß. Denn aus der Technik selbst lassen sich die Gesetze ihres Gebrauches und Mißbrauches ganz einfach nicht erheben. (Wenn die moderne Medizin sehr eindrucksvoll und eindringlich die Frage stellt, ob ärztliche Kunst und Technik heute immer und unter allen Umständen „alles dürfen, was sie können“, sucht sie nicht zufällig die Antwort vom Sinn des ärztlichen Tuns her; nicht wenige Mediziner und Ärzte sind dabei ausdrücklich dankbar für eine christliche Hilfe zur Erkenntnis und Festsetzung der „Grenzen der Medizin“.) Somit dürfte klar sein, daß die Bewältigung des Verkehrs — und darum geht es ja in aller Verkehrserziehung — eine bedeutsame psychologische, kulturelle, moralische Aufgabe des menschlichen Zusammenlebens ist. Diese wird sicher nicht allein erreicht durch Vermittlung von Wissen, durch äußere Regeln und Kontrollen, durch institutionelle Verordnungen und Strafen, sondern nur durch umfassende Bemühung um soziale Reifung und sittliche Verantwortung aller Verkehrsteilnehmer, d. h. faktisch aller Glieder unserer Gesellschaft.

## 2.

In der Verkehrserziehung muß es darum gehen, die willige und aktive Mitarbeit möglichst aller Menschen (die ja alle ungefähr immer auch Verkehrsteilnehmer sind) zu wecken und sie zu sachgerechten Verhaltensweisen hinzuführen. Ein wichtiger erster Schritt scheint die Weckung der Einsicht, daß der beliebig den Verkehr Gefährdende nicht nur „Unschuldige“ bedroht, um Habe, Gesundheit und Leben bringen kann, sondern daß er (zumindest auf die Dauer) auch selbst der Gefährdete ist. Ein „zivilisatorischer Humanismus“ kann gewiß ein „neues Verkehrsethos solidarischer Mitverantwortung“<sup>5</sup> begründen und propagieren. Gewiß kann (und muß) die heutige Gesellschaft (bzw. die staatliche Obrigkeit, die diese zu ordnen hat) zuvor eine zweckmäßige, verstehbare und praktikable Verkehrsregelung durchführen und bei der Erlaubnis zur Führung eines Kraftfahrzeugs streng die körperlichen Fähigkeiten und das technische Mindestwissen prüfen. Es wäre aber ein verhängnisvoller Irrtum, wollte man meinen, damit komme das andere, nämlich die rechte Verkehrsgesinnung, gleichsam „von selbst“. Bei uns lehrt jedenfalls die Erfahrung, daß Körperbehinderte, denen u. U. nur mit manchen Vorbehalten der Führerschein erteilt wurde, überdurchschnittlich vorsichtig und gewissenhaft und damit sicher fahren, während körperlich voll Leistungsfähige u. U. allzu risikoreiches Fahren lieben und bis an die Grenzen der Fahrlässigkeit (und nicht selten darüber hinaus) praktizieren. (Es gehört ja zu unserer „domestizierten“ Gesellschaft, die ihren Mitgliedern ungefähr jedes echte Daseinsrisiko erspart bzw. abnimmt, daß sie damit Unzufriedene, namentlich Jugendliche, zum „künstlichen Risiko“ fast anspornt; dafür aber bietet sich neben dem Sport gerade der Verkehr förmlich an!) Gewiß läßt sich durch technische Kontrollen, durch Nachprüfung des Wissens über die Verkehrsregeln, durch unnachsichtige Bestrafung fahrlässigen und boswilligen Verhaltens im Verkehr einiges erreichen. Mit Recht warnen aber Schöllgen u. a. vor der Überbewertung einer bloßen „präventiven Abschreckung“; sind doch durch eine solche nur Menschen eines gewissen Reifezustandes und normaler Kontaktfähigkeit<sup>6</sup> zu beeinflussen, nicht aber Unreife und Psychopathen. Genau diese Typen von Menschen aber werden auch deutlich überfordert durch den bloßen Appell an die Eigenverantwortung und die bloße Propagierung eines „Ethos der Fairneß“.

Entscheidend geht es also in der Verkehrsethik um charakterliche Ausgeglichenheit, Besonnenheit, Verträglichkeit, um eine innere Achtung vor dem Mitmenschen, um

<sup>5</sup> W. Schöllgen, Aktuelle Moralprobleme 375.

<sup>6</sup> Vgl. W. Schöllgen, Konkrete Ethik 283.



verantwortliche Mitsorge für das Gemeinwohl. Natürliche Begründung wird hier ausgehen müssen von der „goldenen Regel“, sofern ja der terroristische Gefährbringer sich ungefähr immer auch selbst gefährdet. Wohl kann die staatliche Androhung der Entziehung des Führerscheines schwache Verantwortung stärken; fehlende Sozialgesinntheit aber kann sie sicher niemals ersetzen. Schöllgen<sup>7</sup> verspricht sich viel von allen Bemühungen, das rechte Verhalten „gesinnungsmäßig dadurch zu sichern, daß es eingewurzelt und verankert wird in Haltungsstilen und Idolen, die das Gewissen ansprechen und den einzelnen auch ohne die Drohungen des Strafgesetzes willig werden lassen“. Negativ sollte das Kraftmeiertum auf den Straßen im öffentlichen Bewußtsein angeprangert, ja lächerlich gemacht werden. Manche Hoffnung dürfen wir setzen auf ein modernes Sprichwort wie dieses: „Wer angibt, hat's nötig!“. Positiv könnte man an das „soziale Auszeichnungsbedürfnis“ anknüpfen durch die Schaffung von „Helden“ der Fairneß, durch öffentliche Auszeichnung der „Kavaliere am Steuer“ u. ä. Geht es doch in der Öffentlichkeit heute entscheidend darum, positive Motive zugunsten der Ordnung zu schaffen und diese so geschickt zu propagieren, daß sie die unbewußten Sehnsüchte des Menschen ansprechen. (Hier sollte die öffentliche Erziehung noch viel mehr von der modernen Werbung lernen.)

### 3.

Wir können hier, da wir ja vom „christlichen Beitrag“ zur Verkehrserziehung und somit von der seelsorglichen Bereitung der gläubigen Christen handeln, die – wahrhaft nicht nur theoretische und sicher nicht unwichtige – Frage außer acht lassen, wieweit ein „zivilisatorischer Humanismus“ ausreicht zur Schaffung einer alle Glieder der jeweiligen Gesellschaft überzeugenden und bindenden Verkehrsethik. Wahrscheinlich besteht der Satz von J. Hasenfuß zu Recht: „Um im Nächsten Gottes Ebenbild zu sehen und seine Menschenwürde und Freiheit zu wahren, muß man an Gott glauben“. (Ich würde allerdings hinzufügen: Um die Menschenwürde des Nächsten in jedem Falle und unter allen Umständen, selbst unter schweren persönlichen Opfern, zu wahren ...; daß man dazu „an Gott glauben“ muß, scheint mir nicht nur aus den Offenbarungsquellen, sondern sogar aus der täglichen Erfahrung unserer Umwelt beweisbar.) Wir wollen nur einige wichtige Aspekte aus der christlichen Sicht des modernen Verkehrs anführen.

a) Der Christ muß – besser und sicherer als andere Zeitgenossen – wissen um das „Doppelantlitz des technischen Phänomens“ (H. Thielicke), also auch der schnellen Verkehrsmittel und des schnell fließenden Verkehrs. Ohne Zweifel bieten sie wenigstens die Möglichkeit der Bereicherung des Daseins, wachsender Sozialisation, größerer Weite des Daseins, intensiverer Kontakte mit der Welt und den Mitmenschen. Andererseits aber bieten sie auch erhöhte Versuchung, sofern sie dem Selbstischen im Menschen erhöhte Macht gewähren und ihm den ständigen Anreiz bereiten, den höhere Geltung vor den Menschen und gemehrte Macht über Menschen für die gefallene Natur fast zwangsläufig mit sich bringen. In der gesamten christlichen Erziehung und Reifung geht es ja darum, aus Glaube, Hoffnung und Liebe die Wurzelsünde der Selbstvergötzung, der Ichsucht und Selbstherrlichkeit zu überwinden, und damit die Quellen aller Taten der Überheblichkeit, Rücksichtslosigkeit, der eigensüchtigen und leichtfertigen Gefährdung und Mißachtung der Lebensrechte anderer zu verstopfen. (Die schwere Sünde ist hier die falsche Grundhaltung; für die einzelnen Taten, die nur die „Früchte des schlechten Baumes“, Symptome dieser falschen Grundhaltung sind, gibt es im Einzelfall durchaus Entschuldigungsgründe. Solange aber die entscheidende „Bekehrung“ nicht geschieht, bleibt die Verantwortung für die falsche innere Grundeinstellung bestehen.) Aus einer theologischen Meditation wie der technischen Mittel überhaupt, so auch des Autos (wie des schnellen Schiffes und des

<sup>7</sup> Aktuelle Moralprobleme 376.



Flugzeugs) als Zeichen menschlicher Herrschaft über die Schöpfung im Auftrage Gottes, als Symbolen auch einer Bereicherung und Beglückung des Lebens von Christus her und auf Christus hin, wird der Christ dem Mitmenschen „sein“ Auto gönnen und das eigene mit gutem Gewissen und dankbarem Herzen in lebendiger Verantwortung gebrauchen lernen.

b) Entscheidend ist das christliche Ethos der Liebe zum Mitmenschen vom Schöpfer- und Erlöser-Gott her, die ja sogar noch Gerechtigkeit und Sorge gegenüber dem „Feind“ gebietet, also auch dem Rechtsbrecher, der nicht Gefährte, fairer Mitmensch sein will oder kann. In dieser christlichen Liebe wird allein der gefährliche „Teufelskreis“ überwunden, in dem der Mensch sich „berechtigt“ glaubt, ihm angetanes Unrecht mit dem anderen zugefügten Unrecht zu beantworten, in dem (berechtigtes, erst recht unberechtigtes) Pochen auf eigene Rechte (und Vorteile) jene Rücksicht hindert oder zerstört, ohne die ein „zivilisatorischer Humanismus“ nicht möglich ist. Gerade die Technik erfordert wachsende Sozialisation, die nicht zuletzt der schnelle Verkehr ermöglicht, der die Menschen enger und häufiger zusammenführt. So verlangt er ein hohes Maß von Reife, gegenseitiger Rücksicht, mitmenschlicher Verantwortung, zu denen er selbst wenige Beiträge liefert, die er aber in ständig wachsendem Maße voraussetzt. Hier sollte das Christentum seine gesinnungsbildenden Kräfte ins moderne Leben der technischen Zivilisation einbringen. Dies aber nicht nur als unabdingbare Botschaft von unverletzlichen Rechten des Menschen (also eines jeden Menschen, sogar noch des asozialen Verkehrsterroristen) auf Habe, Gesundheit und Leben, sondern als vorgelebter Wille, diese Rechte des anderen selbst unter eigenen Nachteilen zu wahren, ja sie selbst jenen Verkehrsgenossen zuzubilligen, die eines solchen Hochethos unfähig scheinen. (Soweit sie als Pathologen wirklich unerziehbar sind, wird man sie u. U. — durch dauernden Führerscheinentzug durch die Organe der öffentlichen Gewalt — daran hindern müssen, weiter Verkehrsteilnehmer mit schnellem Motorfahrzeug zu sein.)

c) Von hier aus verbietet sich für den überzeugten Christen jede prinzipielle Abwertung der geltenden Verkehrsgesetze. Gewiß wird ein mündiges Gewissen unterscheiden können zwischen dem Buchstaben und dem Sinn eines Gesetzes oder einer Verordnung. (So wird auch der Christ den Kopf schütteln, ja sich zur Wehr setzen dürfen gegenüber einer pedantischen Auslegung oder Anwendung, die den Buchstaben vergötzen und den Geist einer Regelung nicht begreifen.) Aber wo immer Buchstabe wie Sinn des Gesetzes es verlangen, wird gerade er wissen, daß auch diese Gesetze im Gewissen verpflichten, und zwar immer und überall, somit auch dort, wo keine Polizeikontrolle eine Übertretung feststellt und ahndet. Nimmer darf der Christ übersehen, daß Sünde (Übertretung des 5. Gebotes, Verstoß gegen die pflichtmäßige Nächstenliebe und Selbstbewahrung) auch vorliegen kann, wenn durch glückliche Umstände „nichts passiert“ ist.

Der entscheidende „christliche Beitrag“ zur Verkehrserziehung ist somit indirekter Natur. Alles was in der kirchlichen Gemeinde geschieht, ihre Glieder zu reifen, mündigen, gewissenhaften Menschen und Christen heranzubilden, macht diese auch zu verantwortlichen Verkehrsteilnehmern. Darüber hinaus sollten aber die speziellen gesinnungsbildenden Hilfen der christlichen Botschaft und des christlichen Ethos auch planmäßig und direkt für die Verkehrserziehung genutzt werden. Deswegen sollte auch über die sittliche Geltungskraft staatlicher Verkehrsordnungen gepredigt werden; deswegen muß auch das Verhalten im Verkehr im Beichtspiegel erfragt und in der Gewissenserforschung bedacht werden. Wenn darin auch nicht der erste und entscheidende christliche Beitrag zur Verkehrserziehung geschieht, so darf, ja muß auch diese Hilfe gesehen und genützt werden, zumal sie von besonderer Bedeutung wäre für jene Christen, die nicht von heute auf morgen zur vollen Reife und Mündigkeit geführt werden können.



Auch primär mehr äußere christliche Hilfen sollten nicht unterschätzt werden, wenn freilich auch ihr tieferer Sinn, ihre gesinnungsbildende und verantwortungsfördernde Konsequenz immer zusätzlich bewußt gemacht werden müssen.

Die da und dort aufgekommene Übung der Segnung der Motorfahrzeuge, die entstehende Gewohnheit, eine geweihte Christophorus-Plakette im Auto anzubringen, sollten von der amtlichen Seelsorge ernst bedacht und sorgfältig gepflegt werden. Dabei sollten wir falsche Hemmungen und rationale Einwendungen nicht allzu ernst nehmen. Gerade die „Bilder“ des liturgischen Vollzugs wie der geweihten Dinge sprechen das Unbewußte im Menschen an. Wie mancher Seelsorger war überrascht, nachdem er sich schweren Herzens zu solchen neuen Feierformen entschlossen hatte, wie stark sie ansprachen, selbst bei Leuten, auf die er nicht gerechnet hatte. Die heiligen Zeichen und Bilder bedeuten einen wichtigen Appell, auch im modernen Straßenverkehr „Christusträger“ zu sein. Gewiß gibt es das magische Mißverständnis der Weihe und die falsche Wertung der geweihten Dinge (als eines „übernatürlichen“ Maskottchens). Aber dies ist genau die Aufgabe der Verkündigung und der Gebete bei der Segnung, an die Gesinnung der Fahrer zu appellieren und zu fairer Mitmenschlichkeit im Verkehr zu mahnen.

So könnte und sollte auch die gewiß sehr begrüßenswerte SOS-Plakette gewertet werden; bedeutet sie doch nicht nur die Bitte um geistlichen Beistand bei einem Unfall, sondern auch ein öffentliches Glaubensbekenntnis, das dann freilich auch zu wahrhaft christlichem Verhalten im Verkehr verpflichtet.

Auch die bei uns üblich gewordenen Hinweisschilder auf die christlichen Gottesdienste an den Autostraßen könnten mehr sein als die Mahnung, auch unterwegs die Teilnahme an der sonntäglichen Eucharistiefeier nicht zu versäumen. Sie könnten die Kirchentreuen immer neu daran erinnern, sich auch im Verkehr stets so zu verhalten, daß sie vor dem Geheimnis der Eucharistie, dem Sakrament der Liebe und des Friedens, bestehen können. Gelegentlich könnten in einer eigenen Predigt über das christliche Verhalten im Verkehr all diese Gedanken zusammengefaßt werden: Vergiß nie, dein Fahrzeug wurde im Namen des dreifaltigen Gottes geweiht; bedenke stets, daß dich die geweihte Christophorus-Plakette, das SOS-Schild im Rückfenster, die Gottesdiensttafel an der Straße, ja das Gotteshaus am Wege in Pflicht nehmen, ein christlicher Verkehrsteilnehmer zu sein!

Ernsthafte Pflege sollten wohl auch die neuen Christophorus-Bruderschaften finden, deren Mitglieder sich schriftlich verpflichten zu Vorsicht, Rücksicht und Nachsicht im Verkehr. Ihre gelegentlichen Versammlungen könnten in Ansprache und Aussprache neue Möglichkeiten des christlichen Beitrags zur heutigen Verkehrserziehung erarbeiten.

Exemplarisch könnte es auch sein, wenn sich die amtliche Kirche (durch entsprechende Gremien, Verantwortliche, Kommissionen, Beauftragte) planmäßiger, auch öffentlich sichtbarer um die Verwundeten und Sterbenden auf der Straße kümmern würde. Was nützt schließlich die SOS-Plakette, wenn nicht andere wache Christen da sind, die sich um einen Priester bemühen? Und was nützt alles Bemühen dieser Mitchristen, wenn kein Priester erreicht werden kann? Es müßte wohl selbstverständlich sein, daß jeder autofahrende Priester ständig das hl. Öl mit sich führt; dazu sollten die Bischöfe sogar öffentlich verpflichten, damit alle Gläubigen wissen, daß man sich darauf verlassen kann. Die erwähnten, von der Bischofskonferenz bestellten Fachleute sollten weitere konkrete Vorschläge erarbeiten, wie die priesterliche Versorgung bei Unglücksfällen besser organisiert werden könnte. (Vielleicht könnten schon kirchliche Absprachen mit den vorhandenen Hilfsdiensten des ADAC, des Maltheser-Hilfswerkes u. ä. zu beachtlichen Ergebnissen führen, die keinen unmittelbaren kirchlichen Finanz- und Personalaufwand erfordern würden.)



Es ist nicht zufällig, daß die Bußordnung der Kirche auch die dringende Mahnung an alle überzeugten Christen enthält, mit allem Ernst und in bewußter Sorge mitzuhelfen, daß die Straße „ein Ort fairer Mitmenschlichkeit“ wird. Die Mahnung gerade an dieser Stelle weist darauf hin, daß der christliche Beitrag zur Verkehrserziehung nur dann wirksam werden kann, wenn er in der Tiefe des christlichen Glaubens ansetzt, in der Bereitschaft, das Leben ganz dem Willen Gottes und der Nachfolge Christi zu unterstellen, sich um Gottes Willen dem Mitmenschen in Gerechtigkeit und Liebe zuzuwenden und alle Selbstsucht wie Selbstherrlichkeit in immer neuer „Umkehr“ zu überwinden. Der bußfertige Jünger Christi, das lebendige Glied der christlichen Kirche wird sein christliches Lebenszeugnis auch ablegen als Verkehrsteilnehmer und gerade durch sein ebenso stilles wie selbstverständliches Zeugnis entscheidend mithelfen zu einem neuen, reiferen Verhalten aller Verkehrsteilnehmer. So könnte (und muß) auch durch den christlichen Beitrag der gefährliche Zustand überwunden werden, daß der Mehrung technischer Macht die menschliche Gesinnung allzu langsam nachwächst.

ALOIS SCHROTT

## Konzentration der kirchlichen Kräfte auf die Seelsorge hin

Die Natur und die menschliche Gesellschaft entwickeln sich nach dem Gesetz des organischen Wachstums. Je mehr aber die menschliche Gemeinschaft und Kultur heranreifen, desto mehr muß die natürliche Entwicklung durch Planung gestützt werden.

Organisches Wachstum finden wir überall in der Natur. Aber dieses führt, wenn es nicht gleichzeitig durch menschliche Planung gelenkt wird, schließlich und endlich zur Unbewohnbarkeit der Erde. Bäche und Flüsse gefährden nutzbare Flächen, Pflanzen und Bäume entwickeln sich zu Urwäldern, während in trockenen Gebieten Prärien und Wüsten entstehen. So wird die Erde mit der Zeit unbewohnbar. Die landwirtschaftliche Planung muß einsetzen, Urwälder müssen gerodet, Landflächen nutzbar gemacht, Tiere domestiziert werden. Mit der fortschreitenden Besiedlung der Erde ist eine ebenso fortschreitende Planung notwendig. Gewässer müssen reguliert werden zum Schutz der landwirtschaftlichen Nutzflächen und der menschlichen Siedlungen. Wege müssen gebaut, Ackerbau und Viehzucht durch menschliche Beobachtung verbessert werden. In der weiteren Folge muß die Arbeitsteilung einsetzen, Werkzeuge und Behausung werden kunstvoller und differenzierter, es entwickeln sich Handel und Gewerbe. Durch die Schifffahrt und andere Verkehrsmittel werden fremde Länder erschlossen. Auch die Wissenschaften entwickeln sich in diesem Zusammenhang.

Es bedarf aber einer immer umfassenderen Planung, weil die Entwicklungsmöglichkeiten sowohl in der räumlichen Entfaltung der Wirtschaft wie auch in bezug auf die Bevölkerungszahl noch am Anfang stehen. Solange die Wirtschaft vor allem auf die agrarische und gewerbliche Entwicklung beschränkt blieb, war eine durchgehende Planung nicht notwendig. Die gesellschaftliche Struktur hatte einen Stand erreicht, der unüberschreitbar schien. Die Formen des gesellschaftlichen und staatlichen Lebens schienen endgültig zu sein. Die Struktur der Gesellschaft des ausgehenden Mittelalters wurde beinahe mit dem Wesen der Gesellschaft gleichgesetzt.

Dies wirkte sich auch auf die Seelsorge aus. Sie hatte sich dieser Struktur angepaßt. Dorf- und Stadtseelsorge unterschieden sich nur dadurch, daß die städtische Pfarrgemeinde entweder Bischofskirche oder eine der Bischofskirche nachgebildete Kapitelkirche, also eine Kirche mit einer entsprechend größeren Anzahl von Klerikern war.