

3.96 Klimagerechtigkeit in der Mobilitätswende

Beschluss des BDKJ-Hauptausschusses vom 23. September 2023

Durch vermehrte Brände und Überschwemmungen auf der ganzen Welt werden die Auswirkungen der Klimakrise auch in diesem Jahr erneut immer deutlicher - trotzdem zeichnen sich keine nennenswerten Fortschritte in der deutschen Klimapolitik ab. Am 22. August 2023, hat der Expert*innenrat für Klimafragen erklärt, dass das von der Bundesregierung am 14. Juni 2023 vorgelegte Klimaschutzprogramm nicht ausreicht, um die deutschen Klimaziele bis 2030 zu erreichen.

Besonders der Mobilitätssektor hinkt hinterher: Der aktuelle Bericht zeigt, dass die Sektoren Verkehr und Gebäude im zweiten Jahr in Folge die im Bundes-Klimaschutzgesetz festgesetzten Emissionsmengen überschreiten. Dabei ist der Verkehr der einzige Sektor, der nicht nur sein Ziel verfehlt, sondern sogar einen Emissionsanstieg gegenüber dem Vorjahr verzeichnet.¹

Mobilität ist ein wichtiger Faktor für gesellschaftliche Teilhabe und für die wirtschaftliche Entwicklung. Wer durch mangelnde Verkehrsanbindung oder aus finanziellen Gründen in seiner*ihrer Mobilität eingeschränkt ist, erfährt bedeutende Nachteile im sozialen Umfeld und im Bildungs- und Berufsleben. Mobilität bedeutet gesellschaftliche Teilhabe und muss deshalb als Grundrecht behandelt werden. Gleichzeitig ist der Individualverkehr für einen großen Teil der gesamten Treibhausgasemissionen verantwortlich, welche im Sinne einer klimafreundlicheren Zukunft unbedingt verringert werden müssen.² Dazu ist die Frage nach einem guten und gesunden Leben in Städten zentral: Städte sind für Menschen da und nicht für PKW. Um Städte für alle lebenswert und klimafreundlich zu gestalten, müssen Prioritäten klar gesetzt werden: Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie der ÖPNV zuerst, erst dann folgt der motorisierte Individualverkehr.

Die Bundesregierung muss dringend handeln. Deshalb braucht es nun schnell entschiedene Maßnahmen:

- Besonders im Bereich der Mobilität wird die Perspektive junger Menschen außer Acht gelassen, obwohl es Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene im Kern betrifft. Sie müssen aktiv und direkt in die Mobilitäts-, Stadt- und Regionalplanungen in städtischen sowie in ländlichen Räumen einbezogen werden.
- Die Mobilitätswende muss feministisch³, inklusiv, sozial- und jugendgerecht ausgerichtet werden. Menschen, die Care-Arbeit leisten, sind besonders auf kurze Wege angewiesen und ihre Bedürfnisse wurden in den letzten Jahrzehnten nur unzureichend berücksichtigt. Daher muss insbesondere die Infrastruktur im persönlichen Nahraum, die vor allem von Frauen und jungen Menschen genutzt wird, ausgebaut, gefördert und ihr muss Vorrang eingeräumt werden. Die Entwicklung von Infrastruktur und Mobilität muss verkehrsmittelübergreifend gedacht und auch die

¹ <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/uba-prognose-treibhausgasemissionen-sanken-2022-um>

² https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/CO2_Strassenverkehr.html

³ Feminismus beinhaltet eine intersektionale, also auch queerfreundliche und inklusive Perspektive.



Schnittstellen entsprechend gestaltet werden. So müssen beispielsweise Voraussetzungen geschaffen werden, Fahrräder sicher abzustellen, Anschlussverkehrsmittel schnell, barrierefrei und auf kurzen Wegen zu erreichen sowie, Haltestellen und Abstellplätze sicher und angstfrei begehen zu können.

- Innenstädte müssen mittelfristig in Bezug auf Individualverkehr weitgehend autofrei werden. Dies ermöglicht Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen einen sicheren Freiraum, um sich zu entfalten. Außerdem werden Städte für alle Menschen lebenswerter und ökologischer.
- In ländlichen Räumen müssen Versorgungsstrukturen und Angebote wohnortnah erhalten oder wiederhergestellt werden, um Wege zu verkürzen und dafür zu sorgen, dass alle Menschen möglichst unkompliziert und regelmäßig an ihrem Zielort ankommen. Hierzu gehören insbesondere Einrichtungen zur Kinderbetreuung, Bildungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeit und Vereinsaktivitäten und Arbeitsplätze. In besonders dünn besiedelten Gebieten und zu Zeiten, in denen nur wenige Menschen unterwegs sind, sind hierzu auch bedarfsorientierte Mobilitätsformen wie Rufbusse zu fördern.
- Der Öffentliche Personenverkehr sowie das Fuß- und Radwegenetz müssen verstärkt ausgebaut werden, um diese Formen der Mobilität zu einer echten Alternative zum Automobilverkehr zu machen. Dabei sind diese Angebote insbesondere in ländlichen Räumen massiv zu fördern und auszubauen. Um die Freiheit junger Menschen von heute und morgen zu sichern, braucht es eine solide Finanzierung des Deutschlandtickets sowie langfristig einen kostenfreien ÖPNV.⁴
- Es ist dringend erforderlich, dass der Fern- wie auch Nahverkehr per Bahn zügig ausgebaut und ein kostengünstiges, bequemes, schnelles und zuverlässiges Angebot geschaffen wird. Dazu gehört auch die Einrichtung neuer europäischer und internationaler (Nacht-)Zugverbindungen sowie die Beseitigung der zahlreichen Hindernisse für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr.
- Die gesamte Verkehrsinfrastruktur muss nach Klimakriterien gesteuert werden. Jahrelang hieß es Vorfahrt für den motorisierten Individualverkehr, jetzt muss Vorfahrt für Natur und Mensch gelten. Wenn weitere Flächen verbraucht werden, dürfen diese nur noch klimafreundlicher und gemeinschaftlicher Mobilität zugutekommen. Flächen müssen entsiegelt und renaturiert werden. Deshalb fordern wir einen sofortigen Stopp des Ausbaus von Schnell- und Fernstraßen.
- Wir fordern ein sofortiges Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen sowie 30 km/h innerorts. Dies würde ohne weitere Kosten pro Jahr rund 7,3 Millionen Tonnen CO₂ einsparen⁵ und die Straßen und Städte sicherer machen. Insbesondere Kinder und Jugendliche würden von einer erhöhten innerörtlichen Verkehrssicherheit profitieren, da sie besonders häufig zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind.
- Um die Notwendigkeit täglichen Pendelverkehrs insbesondere in ländlichen Regionen zu reduzieren, sollten Initiativen zur Förderung von Homeoffice-Modellen und dezentralen Arbeitsmöglichkeiten unterstützt werden. So können tägliche Fahrten ins Büro verringert werden.
- Die Antriebswende hin zu E-Mobilität ist ein Beitrag zum Klimaschutz. Darüber hinaus trägt sie essenziell zur Reduzierung des Lärms und der Luftverschmutzung und somit zu lebenswerteren Städten bei. Jedoch müssen öffentliche Räume nach jahrzehntelanger Fokussierung auf motorisierten Individualverkehr - insbesondere PKW - neu verteilt

⁴ https://www.dbjr.de/fileadmin/PDFtmp/Jugendbuendnis-Mobilitaet_Grundrecht.pdf

⁵ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/tempolimit>

werden. Um dies zu befördern, braucht es eine Besteuerung nach Größe der PKW sowie deren Kraftstoffverbrauch. Klimaschädliche Subventionen, darunter auch das Dienstwagenprivileg, müssen endlich abgeschafft werden.

- Die Luftfahrtindustrie ist eine der umweltschädlichsten und sozial ungerechtesten Sektoren weltweit. In den letzten Jahrzehnten hat sich der Luftverkehr in Europa als die am schnellsten wachsende Quelle von Treibhausgasemissionen erwiesen, und gerade einmal ein Prozent der Weltbevölkerung verursacht 50 Prozent der CO₂-Emissionen aus dem Flugverkehr⁶. Zur Bewältigung der Klimakrise muss der Flugsektor komplett umgestaltet werden. Wir fordern daher ein Verbot von Inlands- und Kurzstreckenflüge sowie die Einführung einer Kerosin-/Ticketsteuer, einer Vielflieger*innenabgabe oder anderer politischer Alternativen zur stärkeren Besteuerung von Mittel- und Langstreckenflügen.
- Der Güterverkehr muss ebenfalls klimagerecht umgebaut werden. Güter sollten beispielsweise vorrangig von motorisiertem Straßenverkehr, dem Luftverkehr und der (Binnen-)Schifffahrt auf die Schiene verlegt werden.

Ebenso müssen kirchliche Akteur*innen als positives Beispiel voran gehen: Sie müssen Kriterien entwickeln, dienstlich notwendige Mobilität klimaneutral zu gestalten. Beispielsweise sollte bei Neuanschaffung - soweit diese unvermeidbar sind - umweltfreundliche E-Autos und platzsparende PKW bevorzugt werden. Die Nutzung von ÖPNV, Bahn und Fahrräder durch Mitarbeiter*innen soll besonders gefördert werden.

Auch in unseren eigenen Strukturen unterstützen wir emissionsarme Mobilität. Mit dem Beschluss "Klimagerechtigkeit jetzt! Wir fordern globale Gerechtigkeit" der BDKJ-Hauptversammlung 2021 hat sich der BDKJ verpflichtet, bis 2030 klimaneutral zu werden. Der Klimaneutralitäts-Ausschuss des BDKJ begleitet den Prozess intensiv und entwickelt Maßnahmen für einen treibhausgasneutralen Jugendverband, wozu auch die Mobilität gehört. Darüber hinaus beauftragt der Hauptausschuss den BDKJ-Bundesvorstand, eine Überarbeitung der Fahrkostenerstattung hinsichtlich der Unterstützung einer klimafreundlichen Mobilität im Bundesstelle e.V. zu beantragen.

⁶ https://www.greenpeace.de/sites/default/files/publications/bahnalternativen_zu_kurzstreckenflugen.pdf