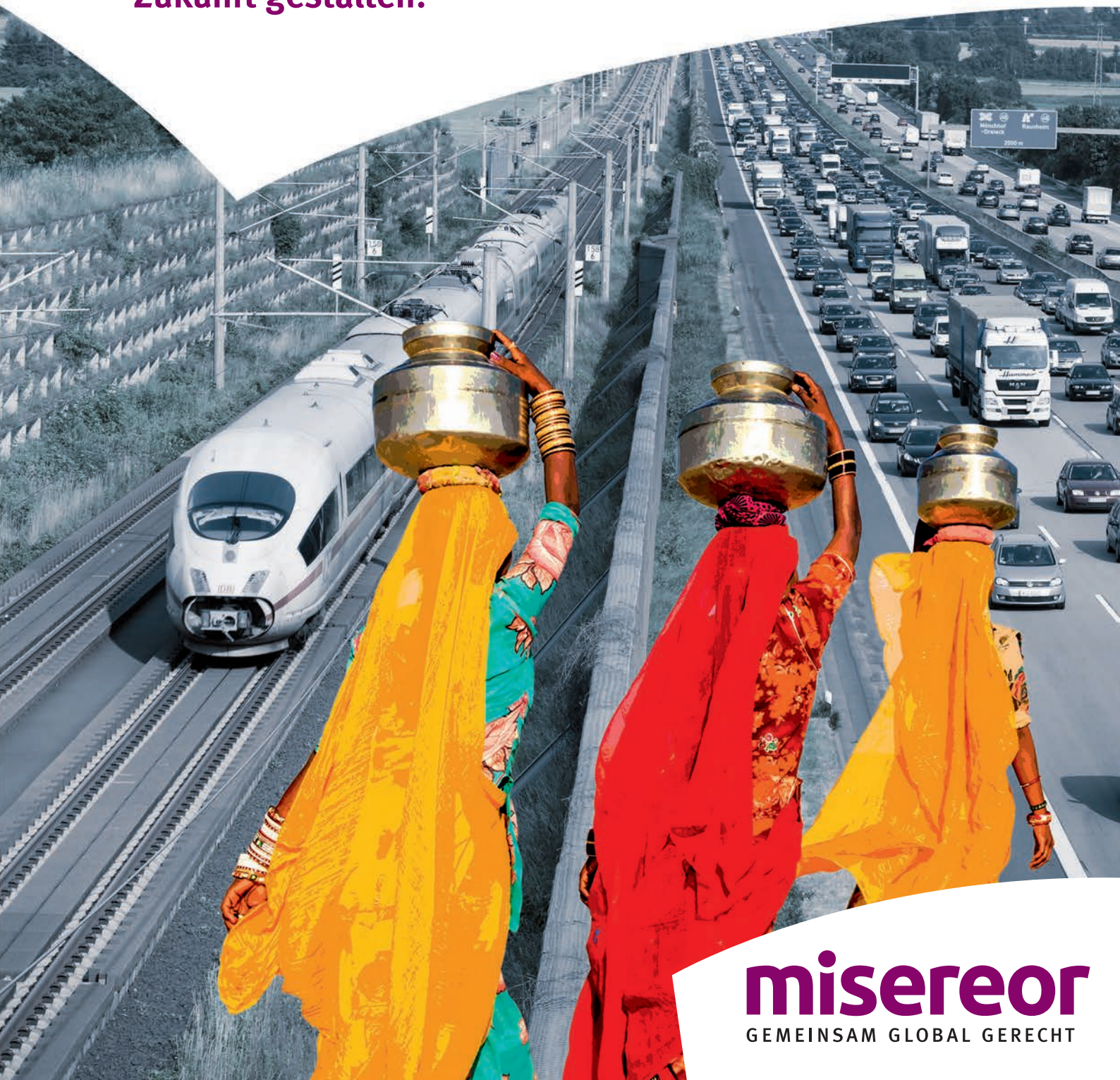


Positionspapier

Mobilität für alle

Chancen nutzen –
Zukunft gestalten!

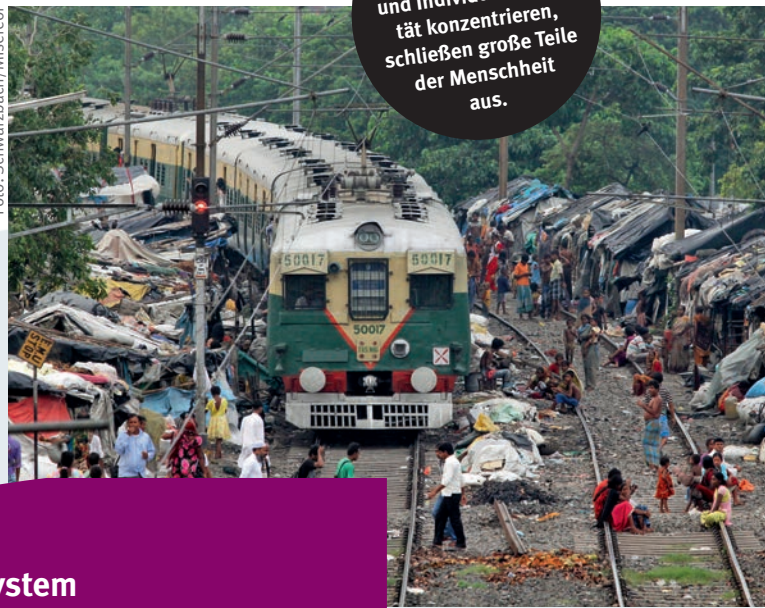


misereor
GEMEINSAM GLOBAL GERECHT

Die Mobilitätswende ist ein Kernelement der globalen sozial-ökologischen Transformation, die ein gutes Leben für alle unter Einhaltung unserer planetaren Grenzen ermöglicht. Die positiven Wirkungen des mobilen Wandels können besonders erreicht werden, wenn Mobilität zugänglich gestaltet ist, die Menschenrechte wahrt und die Wechselwirkungen innerhalb der Klimakrise wirkungsvoll achtet.

Das aktuelle Mobilitätssystem, also die technischen und sozialen Einstellungen des Mobil-Seins, ist hauptsächlich auf Autos als Mobilitätsform und die Individualmobilität konzentriert. Dadurch werden große Teile der Weltbevölkerung ausgeschlossen, denn es ist teuer, ein Auto oder motorisiertes Zweirad anzuschaffen und zu unterhalten. Aufgrund von Bevölkerungswachstum und aufstrebenden Mittelschichten wird die Individualmobilität den Mobilitätssektor zum wichtigsten Emittenten von Treibhausgasen (THG) machen (IPCC AR6 WG3 S. 1100ff). Autos oder motorisierte Zweiräder sind sehr funktional, doch hat ihre Nutzung Folgewirkungen in Form von Flächenverbrauch, Luft- und Lärmverschmutzung und massiven fossilen Fehlinvestitionen. Insbesondere der Abbau von metallischen und Energie-Rohstoffen für den Bau und Betrieb von Autos und motorisierten Zweirädern geht in Ländern des Globalen Südens mit massiven Umweltschäden und Menschenrechtsverletzungen einher. Das aktuelle Mobilitätssystem ist somit durch soziale Herausforderungen und wirtschaftliche Einschränkungen gekennzeichnet und beschleunigt die Klimakrise. Massive Ungleichheiten dominieren: Eine finanzstarke Minderheit bewegt sich auf Kosten der ärmeren Mehrheit.

Foto: Schwarzbach/Misereor



Konzepte, die sich auf Autos und Individualmobilität konzentrieren, schließen große Teile der Menschheit aus.

Mobilitätssystem

Ein Mobilitätssystem verbindet gesellschaftliche und technische Elemente, die eng miteinander verbunden sind.

- technische Elemente: Verkehrsmittel (Kraftfahrzeuge, Fahrräder, Bahnen), Verkehrsinfrastruktur (unbewegliche Verkehrsanlagen: Straßen, Schienen, Wasserwege, Bahnhöfe, Flughäfen),
- gesellschaftliche Elemente: Menschen mit Mobilitätsbedürfnissen, Akteur*innen und Institutionen, die die Bedürfnisse und das Mobilitätsverhalten koordinieren, anleiten oder begrenzen (mit Gesetzen, Verkehrsregeln, Fahrplänen, Investitionen, Subventionen), soziale Normen der Verkehrsteilnehmenden.

(Erweitert nach Ross & Lewander 2021, S. 4)

Warum wir eine globale Mobilitätswende brauchen

Misereor verfolgt die Vision eines Mobilitätssystems, das allen Menschen Zugang zu Mobilität gewährleistet, die Menschenrechte achtet und innerhalb der planetaren Grenzen funktioniert. Die Bedürfnisse und Perspektiven von armgemachten und vulnerablen Bevölkerungsgruppen stehen im Zentrum der Betrachtung. Deshalb konzentrieren wir uns auf die internationalen Weichenstellungen. Mobilität verbindet und bedingt viele nachhaltige Entwicklungsziele (Sustainable Development Goals, kurz: SDGs). Deshalb sprechen wir von einem Mobilitätssystem, das wirtschaftliche, soziale und kulturelle Dimensionen umfasst. Die Wahrung der Menschenrechte ist eine zentrale Voraussetzung dafür, dass Mobilität zu mehr Teilhabe und Handlungsfähigkeit beiträgt. Mobilität für Alle bedeutet einen umfassenden Perspektivwechsel, der verschiedene Sektoren umfasst und so einen wichtigen Schlüssel für unsere lebenswerte Zukunft darstellt.

Eine Frage der Gerechtigkeit

Mobilität ist eine Stellschraube im Kampf gegen die Klimakrise und Armut. Andersherum treibt die mangelnde Erreichbarkeit von Märkten und Arbeitsmöglichkeiten vielerorts Menschen erst in die Armut. Ein auf Gerechtigkeit ausgerichtetes Mobilitätsverständnis blickt grundsätzlich auf Situationen, Grenzen, Möglichkeiten und Machtverhältnisse. Es basiert auf drei Säulen:

- die Priorisierung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Fuß- und Radverkehr;
- der weltweite, rasche Übergang vom Verbrennungs- zum Elektromotor auf Basis erneuerbarer Energien;
- der deutliche Rückgang des motorisierten Individualverkehrs insgesamt.

Eine Frage der Weichenstellung

Die Urbanisierung in Asien und Afrika eröffnet die Chance, von vornherein Mobilitätssysteme zu schaffen, die diese Ziele verfolgen. Es gilt inklusive Infrastrukturen zu schaffen, die insbesondere für ärmere Bevölkerungsgruppen verfügbar und erschwinglich sind.

Und ihr Aufbau muss Hand in Hand gehen mit der Absenkung des Rohstoffverbrauchs sowie dem Schutz von Menschenrechten und der Umwelt beim Rohstoffabbau.

Ob Ernährungssicherheit, Gesundheitsversorgung, Bildung oder Geschlechtergerechtigkeit, den Zugang zu Wohnraum und Einkommen – es gibt kaum ein Entwicklungsziel (SDG), das nicht unmittelbar vom Zugang zu sicheren, erschwinglichen, effizienten und nachhaltigen Mobilitätssystemen für alle abhängt (SDG 11.2). Dabei geht es auch um die international anerkannten Menschenrechte auf einen angemessenen Lebensstandard, Nahrung, Gesundheit, Arbeit sowie soziale, politische und kulturelle Teilhabe, zu deren Achtung, Schutz und Gewährleistung die Staaten völkerrechtlich verpflichtet sind. Ein verwehrt oder eingeschränkter Zugang zu Mobilität hat daher weitreichende Folgen.

Eine Frage der Teilhabe

Raumentwicklung und Planung sind derzeit weitestgehend auf die Anforderungen individueller, motorisierter Mobilität ausgerichtet. Das gilt auch für ihre Finanzierung, sei es durch die Gestaltung von Infrastrukturen oder die Subventionierung von Treibstoffen. Es kann davon ausgegangen werden, dass in den meisten Ländern dieser Welt arme Familien täglich ein Drittel ihres Einkommens für den Transport aufwenden. Bei Menschen, die in die städtische Peripherie umgesiedelt wurden, können die Kosten für den Weg zur Arbeit sogar bis zur Hälfte ihres Verdienstes auf-

fressen. Eine solche Verkehrspolitik ignoriert die Menschenrechte der ärmsten Bevölkerungsgruppen auf soziale, ökonomische, kulturelle und religiöse Teilhabe.

Viele Menschen in ländlichen Regionen – und überraschend auch in städtischen Räumen – haben keinen adäquaten Zugang zu Mobilität. In ländlichen Regionen fehlen Verkehrsmittel, die Distanzen überwinden. In urbanen Räumen mangelt es dazu noch an Optionen, Wege zu Fuß oder mit dem Rad (sicher) zurückzulegen. Der Zugang zu Mobilität ist daher mehrdimensional. Er umfasst politische, gesellschaftliche, wirtschaftliche und religiöse Dimensionen. Und er entscheidet über die Möglichkeit, das eigene Leben, das der Familie, der Gemeinschaft, der Kommune oder des Landes mitzugestalten.

Eine Frage des Geschlechts

Ob im städtischen oder ländlichen Raum – Frauen absolvieren auf der ganzen Welt tendenziell mehr Wege als Männer. Die signifikanten geschlechterspezifischen Unterschiede im Mobilitätsverhalten resultieren aus traditionellen und sozial zugeschriebenen Rollen und Arbeitsteilungen. Frauen leisten weit öfter als Männer die Familienarbeit und arbeiten gleichzeitig außer Haus. In vielen Regionen der Welt bewegen sich die allermeisten Menschen zu Fuß fort. Und gerade traditionell Frauen zugeschriebene Arbeit, wie zum Beispiel Wasser- oder Holzholen, ist mit sehr weiten Wegen verbunden. Dazu kommt, dass Frauen im Durchschnitt sowohl weniger verdienen als

auch über geringere finanzielle Rücklagen verfügen. Damit haben sie weniger Möglichkeiten, sicherere, da teurere, Transportmittel zu nutzen.

Wege sind besonders für Frauen, Mädchen, Kinder und queere Menschen häufig unsicher und werden gemieden, was Teilhabe elementar im Wege steht.

Barrieren und Sicherheit

Die besonderen Bedürfnisse von vulnerablen Gruppen wie Kinder, Menschen mit Einschränkungen und Ältere spielen bei der Verkehrsplanung kaum eine Rolle. So entscheidet die Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr und auf Fußgängerwegen über Selbstbestimmung und Partizipation am alltäglichen Leben. Eine Umfrage in Indien ergab, dass vier von fünf der Befragten bereits Gewalt im öffentlichen Raum erlebt und fast sieben von zehn Personen Gewalt in öffentlichen Verkehrsmitteln erlebt haben.

(Quelle: <https://www.nationalheraldindia.com/national/68-have-experienced-violence-while-taking-public-transport-report>; Fundstelle: 24. Oktober 2022)

Andere Wege

Für viele Männer ist der tägliche oft lange Weg zur Erwerbsarbeit zentral.



Für viele Frauen ist der tägliche Weg zur Erwerbsarbeit oft nur einer von vielen. Durch ihre vielen Verantwortlichkeiten in der Versorgungs- und Familienarbeit legen sie oft kürzere, aber viele Strecken und damit komplexere Wegeketten zurück.



Obwohl arme Menschen oft nichts von großen Straßen haben, leiden sie enorm unter ihren Auswirkungen.

Eine Frage der Gesundheit

Von Lungenkrankheiten, Krebserkrankungen bis zu Unfällen: Weltweit forderte der Verkehrssektor laut WHO im Jahr 2021 über sieben Millionen Tote. Dabei steigt die Anzahl der Verkehrstoten im Bereich Fuß- und Radverkehr. Die Luftverschmutzung durch Emissionen des Verkehrssektors nimmt stetig zu, damit einher steigt das Risiko, zu erkranken. Besonders Städte in Asien sind extrem belastet. So sind unter den unrühmlichen Top 300 fast ausschließlich Städte dieses Kontinents zu finden. Arme Menschen sind davon besonders betroffen: Sie üben häufig Tätigkeiten im Freien aus und verfügen nicht über die Mittel, ihre Werkstätten mit Luftfiltern auszustatten. Und häufig leben sie direkt an Verkehrsadern, inmitten von Abgasen und Verkehrslärm.

Eine Frage des Klimaschutzes

Weltweit nimmt der Anteil der Treibhausgasemissionen aus dem Mobilitätsbereich kontinuierlich zu. Zwischen den Jahren 1990 und 2020 stiegen die Verkehrsemissionen weltweit jedes Jahr um zwei Prozent an. Im Jahr 2020 machten die direkten THG-Emissionen ein Viertel der weltweiten energiebezogenen Emissionen aus. Diese nehmen im Globalen Süden inzwischen schneller zu als in Europa und Nordamerika. Es ist davon auszugehen, dass sich dieser Trend fortsetzt. Übereinstimmend kommen Studien zu dem Schluss, dass Emissionen aus dem Verkehr stark ansteigen, wobei der projizierte Anstieg unterschiedlich

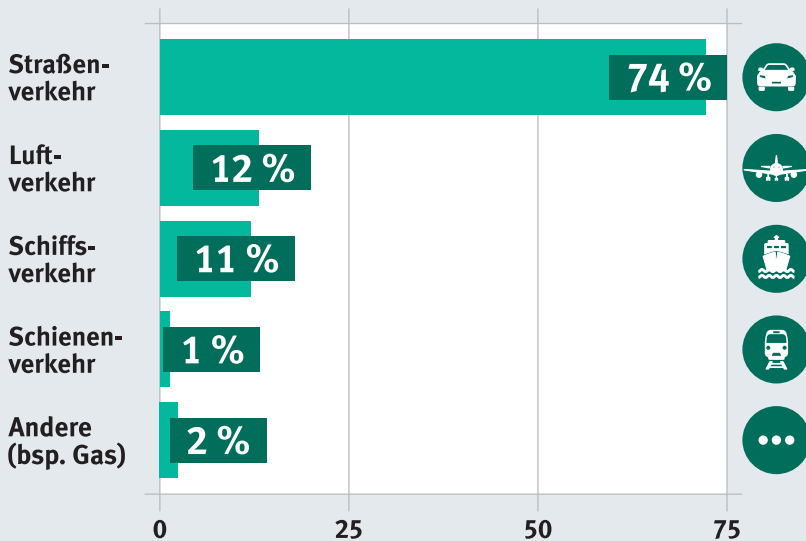
berechnet wird. Selbst wenn alle bislang angekündigten Dekarbonisierungsmaßnahmen vollständig umgesetzt werden, werden die energiebedingten CO₂-Emissionen des Transportsektors um 16 Prozent zunehmen (ITF Transport Outlook 2021). Was diese Prognosen zeigen? Das größte Wachstum findet in den Kontinenten statt, wo die Bevölkerungen und mit ihr die Infrastrukturen am meisten wachsen. Das bedeutet gleichzeitig, dass hier auch das stärkste Veränderungspotenzial liegt – in Asien und Afrika.

Der Weg zur klimaneutralen Mobilität führt dabei im wahrsten Sinne des Wortes durch Städte. Denn die dort lebende Bevölkerung wird sich bis zum Jahr 2050 nahezu verdoppeln. Zwei Drittel der Infrastrukturen, die im Jahr 2050 insbesondere in Asien und Afrika vorhanden sein werden, gibt es heute noch nicht. Das Entstehen dieser Infrastruktur zu begleiten, bietet jetzt die Möglichkeit, Mobilität sozial gerecht und klimafreundlich zu gestalten. Dies bedeutet nicht zuletzt, entstehende Siedlungen und Städte so zu planen und zu bauen, dass der Flächenverbrauch gering ist.

Eine Frage der gemeinsamen Verantwortung

Während die historische Verantwortung für die Klimakrise eindeutig im globalen Norden liegt, entscheidet die Planung der noch entstehenden Infrastrukturen im globalen Süden über die Bewältigung der Klimakrise maßgeblich mit. Damit liegt die Verantwortung der Ausgestaltung klimagerechter zukünftiger Entwicklungspfade auch im globalen Süden.

Doch gerade diese Regionen verfügen kaum über die institutionellen und finanziellen Kapazitäten, um rasche, klimafreundliche und sozial gerechte Infrastrukturen zu schaffen. Denn die Reichweite und Geschwindigkeit der Urbanisierung ist enorm. Entsprechend ist es die Verantwortung des globalen Nordens, diese Voraussetzungen mit bereitzustellen. Die Stadtgesellschaften des globalen Nordens müssen ihrerseits dringend den Beitrag leisten, schnell emissionsarme Mobilität zu erreichen. Denn sie haben die Mittel, jetzt zu beweisen, dass ein Kulturwandel zu sozial gerechter und klimafreundlicher Mobilität gelingen kann.



Quellen: Our World in Data, basierend auf Daten der International Energy Agency (IEA) und dem International Council on Clean Transportation (ICCT), 2020

Die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr machten 2018 weltweit 8,0 Gt CO₂-Äq aus. Sie hatten gegenüber dem Wert von 5,0 Gt CO₂-Äq im Jahr 1990 um 60 Prozent zugenommen.

Eine Frage der Energie

Die beste Mobilität ist die, die am wenigsten Energie benötigt und die notwendige Energie am effizientesten nutzt. Jede Form der Bewegung benötigt Energie. Hinzu kommen vor- und nachgelagerte Prozesse – beim Abbau von Ressourcen, der Produktion von Fahrzeugen, ihrer Weiterverarbeitung und Entsorgung. Ge-

nau hier liegen die Herausforderungen: Solange Energiesysteme noch nicht nachhaltig sind, können es motorgetriebene Mobilitätssysteme auch nicht werden.

Eine Frage von Menschenrechten und Umweltschutz

Brasilianisches Eisenerz, Bauxit aus Guinea, Lithium aus Bolivien, Nickel aus Indonesien: in den Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie kommt es regelmäßig zu Umweltschäden und Menschenrechtsverletzungen. Dazu gehört die Verseuchung von Grundwasser und Flüssen, Klärschlammlawinen aufgrund von Dammbrochen, Zerstörung von Wäldern und Agrarflächen, Missachtung von Beteiligungsrechten, Vertreibung indigener Gemeinden sowie Gewalt gegen Umwelt- und Menschenrechtsverteidiger*innen.

Mobilitätssysteme, die Autos und motorisierte Zweiräder ins Zentrum stellen, gehen mit einer umfangreichen Ausbeutung von Metallen und Energierohstoffen einher. Die negativen Auswirkungen trägt dabei besonders die arme Bevölkerung im globalen Süden, dort wo die Ressourcen abgebaut werden.

Eine Frage des Haushaltens

Herstellung und Verbrauch von Autos werden immer effizienter. Trotzdem steigt die Gesamtnachfrage an Rohstoffen aufgrund des schieren Wachstums der Automobil- und Zweiradproduktion. Verschärft wird dies durch die Gewichtszunahme der produzierten Autos. Daran ändert bislang auch der Hoffnungsträger „E-Mobilität“ wenig. Zum Bau von Elektroautos werden ähnliche Mengen an Eisen, Kupfer, Bauxit und anderen metallischen Rohstoffen benötigt wie für fossil betriebene Autos und motorisierte Zweiräder. Akkus für Elektromotoren werden den Bedarf an Lithium in den nächsten Jahren auf ein Vielfaches der bisherigen Produktionsmengen steigern. Neben der Umstellung auf Elektromotoren gilt es also, insgesamt die Nachfrage nach Autos und motorisierten Zweirädern durch nachhaltige Mobilitätssysteme zu senken.

Ein Gestaltungsauftrag für Politik und Gesellschaft

Mobilität für alle legt einen wichtigen entwicklungspolitischen Anspruch an die Gestaltung der Mobilitätswende. Die Herausforderungen sind gewaltig. Aber zugängliche, nachhaltige und gerechte Mobilität leistet einen wichtigen Beitrag, um Armut zu überwinden und das 1,5 °C-Limit zu halten. Die Veränderung von Mobilitätssystemen erfordert die Beschleunigung zahlreicher gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und politischer Transformationsprozesse – von der Energie- und Rohstoffwende bis zu einem kulturellen Wandel. Für die globale Mobilitätswende sind die folgenden Handlungsfelder von fundamentaler Bedeutung:

1. Sozial gerechte Mobilitätssysteme

Die **ärmsten Bevölkerungsgruppen** wurden bisher von Infrastrukturmaßnahmen kaum erreicht. Sie gilt es ins Zentrum der globalen Mobilitätswende zu rücken. Das bedeutet auch, dass der wertvolle Beitrag der Zivilgesellschaft anerkannt werden muss. Deren effektive Teilhabe an Entscheidungsprozessen ist Grundvoraussetzung für soziale Gerechtigkeit. Das verhindert Vertreibungen, setzt im bedürfnisorientierten Design an und mündet in sichererer, zugänglicher und bezahlbarer Mobilität.

Die ärmsten Bevölkerungsgruppen wurden bisher von Infrastrukturmaßnahmen kaum erreicht.



Misereor fordert Infrastrukturen, die den Menschen in den Mittelpunkt stellen und setzt sich dafür ein, dass

- Mobilitätssysteme insbesondere den ärmsten 40 Prozent der Bevölkerung zugutekommen und vulnerable Bevölkerungsgruppen aktiv und effektiv an deren Gestaltung beteiligt sind;
- bi- und multilaterale Finanzierung von Mobilitäts- und Infrastrukturvorhaben einem integrierten Ansatz aus Armutsminderung, sozialer Gerechtigkeit, Klimafreundlichkeit folgt;
- sich Entscheidungsträger*innen in Nord und Süd für die rasche Abkehr der Förderung von Infrastrukturen einsetzen, die auf der Nutzung von fossilen und energieintensiven Verkehrsarten basieren;
- die Einhaltung verbindlicher sozialer, ökologischer und menschenrechtlicher Richtlinien und Sorgfaltspflichten zur Verhinderung von Vertreibungen in allen Finanzierungs- und Durchführungsvorhaben anerkannt wird;
- Stadtentwicklungspläne dem Leitbild gemischter sozialer und wirtschaftlicher Nutzung von Räumen als vorrangiges Ziel folgen;
- die Bundesregierung und die EU innerhalb einer wirksamen CO₂-Bepreisung Anreize für die Mobilitätswende schafft.

Ausgleich

Mobilität für alle bedeutet den Aufbau von Infrastrukturen. Das zeigt sich besonders am Beispiel Afrika. Hier werden massive Infrastrukturbedürfnisse dazu führen, dass selbst innerhalb des 1,5 °C Szenarios in Afrika als einzigem Kontinent Emissionen kurzzeitig bis 2030 um bis zu 10 % ansteigen dürfen. Als Ausgleich ist deshalb der Abbau von emissionsintensiven Verkehrsmitteln in den meisten anderen Teilen der Welt notwendig.

Zugänglicher öffentlicher Nahverkehr ist essenziell für das Menschenrecht auf soziale, ökonomische, kulturelle und religiöse Teilhabe, welches zum integralen Bestandteil von Infrastrukturmaßnahmen werden sollte. Ob Schiffe, Flugzeuge, Autos, Fernzüge, Fernbusse, Regionalbahnen, der lokale Busverkehr, Fahrradfahren oder zu Fuß unterwegs sein: Die Mobilitätsform hat nicht nur Auswirkungen auf die Gesellschaften, sondern auch auf das Klima. Entsprechend der obigen Aufzählung nimmt die **Effizienz** der Mobilitätsformen zu. Menschen, die zu Fuß gehen, brauchen die wenigste Energie, um eine Strecke zurückzulegen. Entsprechend dieser Effizienzfeststellung und der sozialen Funktion müssen unterschwellige Angebote und Nutzungsanreize geschaffen werden.

Misereor fordert den Ausbau öffentlicher Mobilitätssysteme und setzt sich dafür ein, dass

- die Bundesregierung in Deutschland, der EU und im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit den massiven Ausbau öffentlicher Nah- und Fernverkehrssysteme fokussiert;
- die Bunderegierung und die EU finanzielle und infrastrukturelle Anreize für die energieeffizientesten Mobilitätsformen, wie Zuzußgehen, Radfahren oder öffentliche Transportmittel schaffen;
- die Bundesregierung, die Länder und Kommunen die administrativen Voraussetzungen und Zuständigkeiten schaffen und Finanzierungen bereithalten, die den raschen und konsistenten Ausbau öffentlicher Mobilitätssysteme ermöglichen.

2. Klimagerechte Mobilitätssysteme

Soziale Fragen gehen mit dem Klimaschutz Hand in Hand. Der Verkehrssektor ist ein Hauptemittent von Treibhausgasen. Dies gilt für Deutschland und den globalen Norden. Für die Begrenzung der Erderwärmung ist jedoch klimaneutrale Mobilität der vielen wachsenden Städte des Südens unausweichlich. Hierfür müssen die Voraussetzungen umgehend geschaffen werden.

Misereor fordert die Abkehr von Verbrennungsmotoren und setzt sich dafür ein, dass

- die Bundesregierung innerhalb der EU für ein Verbot der Produktion und des Verkaufs von Pkw mit

Verbrennungsmotoren bis spätestens im Jahr 2030 eintritt. Dies schließt ein Exportverbot derselben Technologien ins außereuropäische Ausland ein;

- die Bundesregierung innerhalb der EU dafür eintritt, dass Handelsabkommen mit Drittstaaten – wie beispielsweise die Mitgliedsstaaten des Mercosur – nicht zur Zollsenkung für Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren oder entsprechenden Bestandteilen verpflichtet;
- die Bundesregierung und die EU THG-Emissionen und sonstige Abgase von Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bereits vor ihrem Verbot wirksam reduziert, wie zum Beispiel durch Tempolimits, striktere Vorgaben zur Fahrzeugeffizienz, progressive Kfz-Steuern und ambitioniertere CO₂-Flottengrenzwerte.

Stadt der kurzen Wege

Das Konzept der Stadt der kurzen Wege stellt den Menschen ins Zentrum: Alle Ziele des alltäglichen Lebens können innerhalb von 15 Minuten fußläufig erreicht werden. Das verringert den Mobilitätsbedarf durch die Vermeidung von Wegen, spart Zeit und erfordert kaum Ausgaben für Mobilität. Die rapide Urbanisierung, besonders in Asien und Afrika ermöglicht die Gestaltung wachsender Städte nach diesem Leitbild. Und sie bietet die konkrete Chance zur Überwindung der Armut und dem Einhalten des 1,5 °C-Limits. In den weitgehend urbanisierten Regionen Nord- und Südamerika sowie Europa geht es um die Umkehr des Mobilitätssystems: Bereits gebaute Infrastruktur muss dekarbonisiert und sozial gerecht gestaltet werden.

Trotz dieser erforderlichen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bleibt die Antriebswende relevanter Bestandteil zukunftsfähiger Mobilität. Aktuell sehen Strategien rund um die Antriebe von Morgen vor allem E-Autos, E-Zweiräder und elektrifizierte Züge auf den weltweiten Straßen und Schienen. Für eine schnelle Dekarbonisierung ist der verstärkte Ausbau erneuerbarer Energien zwingende Voraussetzung. Dazu gehören Wind-, Solar- und Kleinwasserkraft.

Misereor fordert den Ausbau der erneuerbaren Energien und setzt sich dafür ein, dass die Bundesregierung und die EU:

- öffentliche Investitionen in erneuerbare Energien erhöhen und nachhaltige Finanzierungsmechanismen zur Förderung des öffentlichen und privaten Energieausbaus schaffen;
- das Ziel und die Richtwerte des erneuerbaren Energiemixes bis zum Jahr 2030 von 40 % (EU) auf 55 % und 65 % (Deutschland) auf 85 % erhöhen;
- die Dekarbonisierung des Warentransportes durch den Ausbau der Bahninfrastrukturen und der Schaffung von Anreizen für einen dekarbonisierten Warentransport fördern;
- frühzeitig klare Vorgaben für die Nutzung und den Einsatz von Wasserstoff als Treibstoff schaffen, um einer Konkurrenz um Strom aus erneuerbaren Energien in Ländern des globalen Südens vorzubeugen.

Besonders an dem klimawirksamen Gas CO₂ orientieren sich Maßnahmen und klimatische Folgeszenarien innerhalb einer 1,5 °C-kompatiblen Welt. Da Verkehr einer der größten Emittenten und dadurch Potenzial- und Risikogebiet hin zur Klimagerechtigkeit ist, ist das Klimagas ein wichtiges Steuerungselement, um den Umbau des aktuellen Mobilitätssystems zu beschleunigen und den Aufbau neuer Systeme in Afrika und Asien zu beeinflussen.

3. Die Förderung von Kreislaufwirtschaft und die Einhaltung von Menschenrechten und Umweltstandards entlang der Lieferketten

Design, Herstellung, Vertrieb, Verwendung, Sammlung und Recycling müssen bei den verschiedenen

Mobilitätsformen ineinandergreifen, um Rohstoffe und Energie effizient und sparsam verwenden zu können. Statt neue Primärrohstoffe zu nutzen, muss es also das Ziel sein, die vorhandenen Rohstoffe wiederzuverwenden und im Rohstoffkreislauf zu halten.

Misereor fordert die Intensivierung der Kreislaufwirtschaft und das Anheben der Recyclingquoten und setzt sich dafür ein, dass

- die Bundesregierung und die EU ambitionierte Vorgaben für die Lebensdauer von Produkten schaffen;
- die Bundesregierung und die EU die Aufnahme von erweiterten Haftungen von produzierenden Unternehmen in die europäische Abfallrichtlinie aufnehmen und sie von zwei Jahren auf zehn Jahre erhöhen;
- die Bundesregierung für ein UN-Abkommen eintritt, wodurch verpflichtende internationale Recyclingquoten eingeführt werden, und entsprechende Quoten selbst innerhalb der EU implementiert;
- die Bundesregierung und die EU dezentrale und verpflichtende Sammelstellen für Kfz-Batterien schaffen und ambitionierte Recyclingquoten für Batterierohstoffe schaffen;
- die Bundesregierung und die EU gesetzliche Verpflichtungen zur Einbeziehung von recycelten Materialien im Produktdesign schaffen und nur entsprechende Produkte auf dem europäischen Markt zulassen.

Der Verbrauch von Primärrohstoffen im Verkehrssektor kann durch die vorgenannten Maßnahmen deutlich abgesenkt, aber nicht beendet werden. Deshalb muss der Schutz von Menschenrechten und der Umwelt beim Abbau absoluten Vorrang haben. Eine entsprechende Schutzverpflichtung liegt zunächst bei den Staaten, in denen die Rohstoffe abgebaut werden. Doch auch Unternehmen tragen eine Verantwortung zur Achtung der Menschenrechte. Staaten des globalen Nordens wie auch des globalen Südens müssen die Unternehmen daher entlang der gesamten Wertschöpfungskette gesetzlich zur menschenrechtlichen, umwelt- und klimabezogenen Sorgfalt verpflichten.

Misereor fordert den Schutz der Menschenrechte und Umwelt beim Rohstoffabbau und setzt sich dafür ein, dass die Bundesregierung

- für ein wirksames EU-Lieferkettengesetz eintritt, das ausnahmslos die gesamte Wertschöpfungskette bis hin zum Rohstoffabbau einschließt. Wenn Unternehmen gegen Sorgfaltspflichten verstoßen, müssen sie mit Bußgeldern belegt und von Subventionen, öffentlichen Aufträgen sowie Außenwirtschaftsförderung temporär ausgeschlossen werden. Wenn Unternehmen durch Verstöße gegen die Sorgfaltspflicht zu Menschenrechtsverletzungen beitragen, müssen sie für die verursachten Schäden haften, auch vor den Zivilgerichten in ihren Heimatstaaten;
- für ein UN-Abkommen für Wirtschaft und Menschenrechte eintritt, das Staaten weltweit zur Verabschiedung und Umsetzung entsprechender Gesetze verpflichtet;
- ausreichend Ressourcen und Personal zur Umsetzung des im Jahr 2023 in Kraft tretenden Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes in Deutschland bereitstellt. Dazu sind nach Schätzung des Leiters der zuständigen Behörde BAFA (Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle) 143 Stellen erforderlich, wovon bisher lediglich 57 im Bundeshaushalt vorgesehen sind.

Chancen nutzen – Mobilität gestalten!

Politischer Umsetzungswille und gesellschaftliche Bereitschaft sind zentral, um die Chancen der globalen Urbanisierung zu nutzen: zukunftsfähige Infrastruktur, dekarbonisierte Mobilitätssysteme, gesellschaftliche Teilhabe und Wahrung der Menschenrechte. Zeit ist dabei aufgrund der Dringlichkeit der Sozial- und Klimakrisen ein strategischer Faktor. Eine unverzichtbare Rolle spielt die Zivilgesellschaft beim Erreichen, Aushandeln und visionären Gestalten von Mobilität. Einer Mobilität, die allen zugutekommt – hierfür setzt sich Misereor mit seinen Partnern ein.

LET'S MOVE!

Mobilität gemeinschaftlich denken

In vielen Ländern des globalen Südens wird der Großteil aller Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt – so auch in Indien. Dennoch versinken dort bereits viele Städte im Verkehr: In Delhi werden bereits knapp ein Viertel der Stadtfläche für Straßen, Verkehrswege und Parkraum genutzt, obwohl nur etwa fünf Prozent der Menschen ein Auto besitzen. Dennoch ist der öffentliche Raum hoffnungslos verstopft. Privat-Pkw haben den öffentlichen Nahverkehr, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen verdrängt. Das zeigt, wie viel wichtiges Transformationspotenzial die Gestaltung der Infrastruktur hat. Es geht darum, die wachsenden städtischen Strukturen von vornherein auf ein nicht motorisiertes und kollektives Mobilitätssystem auszurichten.

Weltweit setzen sich Menschen wie hier in Manila für eine Verkehrswende ein.



Impressum

Herausgeber

Bischöfliches Hilfswerk
Misereor e. V.
Aachen, November 2022

Mozartstraße 9
52064 Aachen
Telefon: 0241 442 - 0
Telefax: 0241 442 - 188
E-Mail: postmaster@misereor.de
Homepage: www.misereor.de

Redaktion

Julia Frielinghausen, Kai Klause,
Katharina Koller, Armin Paasch,
Marianne Pötter-Jantzen, Almuth
Schauber, Madeleine Woerner

v.i.S.d.P Kathrin Schroeder

Grafische Gestaltung

Anja Hammers

Titelfotos

iStock.com