

5. Ökumenischer Pilgerweg für Klimagerechtigkeit (2021)

Hintergründe und Forderungen einer notwendigen Mobilitätswende

Eine Verkehrs- und Mobilitätswende ist erforderlich, damit der Verkehrssektor nicht maßgeblich für die Verletzung nationaler und internationaler Klimaschutzziele verantwortlich ist und die 1,5 Grad Grenze des Pariser Abkommens eingehalten wird. Punktuelle Einsparungen führen dabei offensichtlich nicht zum Ziel. Der Verkehrsaufwand muss reduziert und die notwendigen Verkehre auf klimafreundliche Verkehrsmittel verlagert werden. Damit der zusätzliche Strombedarf erneuerbar gedeckt wird, muss die Energie-wende dringend beschleunigt werden.

Die Politik ist gefordert, Randbedingungen so zu setzen, dass die Mobilitätswende sozial gerecht gelingt.

Die Kirchen sind gefordert, mit positiven Beispielen zur Bewahrung der Schöpfung anzuregen und Trendsetter der Mobilitätswende zu werden.



Alle sind gefordert, persönliche Verhaltensweisen zu prüfen, um klimafreundlich mobil zu sein.

Im Kampf gegen globale Ungerechtigkeit müssen Regierung und Industrie darauf dringen, dass Menschenrechte und lokale Wertschöpfung in den Rohstoff-Abbauländern geschützt sowie Arbeits- und Umweltstandards eingehalten werden.

In Städten und Ballungsgebieten muss der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) als Rückgrat urbaner Mobilität gestärkt und seine Attraktivität durch dichten Takt, erweiterte Bedienzeiten, Zuverlässigkeit und günstige Tarife (365 Euro Ticket) erhöht werden. Ihm ist ein bedingungsloses Vorrecht gegenüber Individualverkehren einzuräumen: PKW-Maut bei guter ÖPNV-Erschließung, mehr Platz für Fahrradverkehr und Fußgänger sowie attraktive öffentliche Räume zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs.

Im ländlichen Raum bleibt das private Auto zwar notwendig, aber der perspektivisch erforderliche Wechsel zu E-Mobilität darf nicht durch klimaschädliche Subventionen ausgebremst werden: Steuervorteile für Diesel und Dienstwagen abschaffen, keine Kopplung der Pendlerpauschale an CO₂-Preis, emissionsabhängige Kfz-Steuer; öffentlichen Verkehr als Mobilitätsgarantie für nichtmotorisierte Personen unabhängig von Schülerverkehren sichern. Kirche macht E-mobil mit eigenem Strom vom Dach.

Zur Stärkung des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene sind massive Investitionen in die Infrastruktur erforderlich. Wir fordern eine deutlich frühere Einführung des „Deutschlandtakts“, dabei nach Schweizer Vorbild regionalen Schienen- und Busverkehr vom Stadtbus bis zum ICE durchgängig einbeziehen, keine Tarif- und Taktgrenzen innerhalb von Deutschland; Nachtzüge zwischen allen europäischen Zentren; Tempolimit 120 km/h auf Autobahnen sofort, 80 km/h auf Landstraßen.

Im Güterfernverkehr sind neue Anstrengungen zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene erforderlich: vergleichbare Kostenbelastung von Bahn und LKW bei der Steuer für die Energieträger Strom und Diesel sowie beim Preis der Wegenutzung (LKW-Maut auf allen Straßen für alle LKW), Elektrifizierung der LKW-Antriebssysteme durch strombasierte Kraftstoffe ergänzen.

Für den Flugverkehr ist die steuerliche Gleichbehandlung mit anderen Verkehrsträgern herzustellen: Abbau klimaschädlicher Subventionen, Förderung von strombasierten Kraftstoffen (Power-to-Liquid). Bei innerdeutschen Reisen und im europäischen Nahfeld die Bahn nutzen, einen maßvollen Umgang mit Fernflügen (keine Kurztrips, Klimakompensation).

