

Forderungen und Kernanliegen zum anstehenden Nationalen Klima- Sozialplan im Zuge der Umsetzung des EU-Klimasozialfonds

Koordinierungsstelle **#Jugendbeteiligung**

in Klimafragen

Die Koordinierungsstelle Jugendbeteiligung in Klimafragen wurde in der Projektträgerschaft des Deutschen Bundesjugendring (DBJR) und finanziert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) als zentrale kommunikative und organisatorische Stelle im Bereich der nationalen Klimaschutzpolitik für Jugendverbände und -organisationen eingerichtet. Sie verfolgt das Ziel, den Dialog zwischen verschiedenen Jugendverbänden und -organisationen zu fördern und die Anliegen und Forderungen der jungen Generation aktiv auf ministerieller Ebene einzubringen. Durch die Koordinierungsstelle soll die Perspektive junger Menschen gestärkt werden. Die beteiligten Jugendverbände und -organisationen setzen sich insbesondere für Klima- und Generationengerechtigkeit ein.

Dieses Positionspapier fokussiert sich darauf, die besondere Betroffenheit junger Menschen durch Mobilitäts- und Energiearmut aufzuzeigen. Ein wichtiges Anliegen ist die Erarbeitung einer umfassenden Kommunikationsstrategie zum Nationalen Klima-Sozialplan, um die Akzeptanz des Europäischen Emissionshandelssystems II (ETS II) zu stärken. Abschließend werden einzelne konkrete Maßnahmen vorgeschlagen.

1. Kinder und Jugendliche sind besonders von Mobilitäts- und Energiearmut betroffen, haben aber nur geringe Einflussmöglichkeiten auf ihre Situation

Kinder und Jugendliche haben keinen Einfluss auf die sozio-ökonomische Situation ihrer Eltern, geschweige denn können sie sich ihren Wohnort selbst aussuchen. Gerade dieser Faktor hat aber einen großen Einfluss auf eine etwaige Energie- und Mobilitätsarmut von Kindern bzw. ganzen Familien.

In Bezug auf Mobilität besteht eine starke Abhängigkeit von den Eltern bzw. dem öffentlichen Angebot am Wohnort. Das Mobilitätsverhalten hängt von der Verfügbarkeit des ÖPNVs, dem Ausbau von Fahrrad- und Fußwegen und den finanziellen und zeitlichen Ressourcen des Elternhauses ab. Kinder sind nicht in der Lage, in gleicher Weise wie Erwachsene am Individualverkehr, insbesondere durch Autos, teilzunehmen. Daher werden autozentrierte Lösungsansätze die Situation von Kindern, wenn überhaupt mittelbar, durch die Mobilität ihrer Eltern verbessern. Stattdessen sollte das Zielbild eine selbstbestimmte Mobilität sein, auch für Kinder und Jugendliche. Denn die Wichtigkeit von Mobilität für junge Menschen sollte nicht verkannt werden:

„Stärker als für alle anderen Bevölkerungsgruppen ist Mobilität für Kinder und Jugendliche ein Schlüssel für Bildung, neue Erfahrungen und die Entwicklung ihrer Kompetenzen. Räumliche Mobilität ist hierbei die Voraussetzung für soziale Mobilität. Ohne Fortbewegung gibt es auch keine gesellschaftliche Bewegung im Sinne des Abbaus von Benachteiligung und Ermöglichung von sozialem Aufstieg.“ (Auszug DBJR Position – „Junge Menschen bewegen – Eine nachhaltige Mobilitätswende für alle“, beschlossen von der DBJR Vollversammlung 2020)

Energiearmut wird vor allem über Förderprogramme für energetische Sanierungen oder durch Einkommensbeihilfen adressiert werden. Diese Ansätze greifen bei jungen Menschen jedoch zu kurz, wenn ihre spezifische Situation nicht berücksichtigt wird.

Junge Menschen, die in der Regel im Elternhaus oder während zum Beispiel des Studiums, des Freiwilligendienstes oder der Ausbildung zur Miete leben, haben meist keinen Einfluss auf die Energieeffizienz und die Sanierung ihres Wohnorts (s.o.). Von energetischen Sanierungen können sie zwar indirekt mit profitieren aber das auch nur sofern die Warmmiete nicht trotz der Energieeinsparung durch die Erhöhung des CO2-Preises und eine etwaige Umlage der Sanierungskosten auf die Miete im Ergebnis doch steigt.

2. Junge Menschen fallen auch in die Gruppe der besonders Betroffenen durch die Aufnahme des Verkehrssektors in den ETS II

Gerade junge Menschen in ländlichen Regionen werden von der Einbeziehung des Verkehrs in den ETS II aber auch besonders betroffen sein. Mit 17 oder 18 Jahren machen zahlreiche Jugendliche einen Führerschein und erlangen so erstmalig selbstbestimmte Mobilität im ländlichen Raum bei unzureichendem ÖPNV-Ausbau. Durch die CO2-Besteuerung wird ein günstiger Gebrauchtwagen allerdings für viele Jugendliche keine Option mehr sein. Denn gerade die steigenden Tankpreise werden sich viele nicht mehr leisten können. Gerade Jugendliche sind also, auch wenn sie selbst noch kein Auto besaßen, in besonderer Weise betroffen, da die Perspektive, doch noch mobil zu werden, utopisch wird. Aufgrund von sich stetig verändernden Lebensumständen von Kindern und Jugendlichen ist ein starrer Vorher/Nachher Vergleich nicht zielführend, um die besondere Betroffenheit zu erfassen.

Generalisierte Indikatoren bergen die Gefahr, bestimmte Gruppen mit spezifischen Bedürfnissen nicht zu erfassen. Die größte dieser Gruppen ist die der Kinder und Jugendlichen. Diese Problematik muss im Prozess der Entwicklung, Umsetzung und Prüfung von Maßnahmen ständig betrachtet werden.

Deswegen fordern wir die generalisierte Einstufung von Minderjährigen als mobilitätsarmutsgefährdet.

Es sollte bei der Betroffenheit von Erwachsenen nicht nur auf die pendelnde berufstätige Person abgestellt werden, sondern auch andere Personen berücksichtigt werden, die zum Beispiel Care-Arbeit leisten. Kinder und Jugendliche ohne eigenen Führerschein / Auto sind auf das „Elterntaxi“ angewiesen. Eine Definition nur nach der Entfernung zum Arbeitsplatz vernachlässigt die Lebensrealität von Care-Arbeit leistenden Elternteilen (z.B. Fahrten zu Freizeitaktivitäten, Treffen von Freund*innen und Familienmitgliedern) und ignoriert damit auch die Betroffenheit der Kinder und Jugendlichen. Darüber hinaus ist der „Arbeitsplatz“ von jungen Menschen deutlich vielfältiger (Schule, Ausbildungsstätte, Berufsschule, Fachhochschule, Universität, Nebenberufliche Tätigkeit) und erhöht häufig die alltäglichen Mobilitätswege.

Deswegen fordern wir, dass bei der Definition von mobilitäts- und energiearmutsgefährdeten Haushalten ergänzend zur Erfassung des Haushaltsnettoeinkommen, die Anzahl von Kindern und Jugendlichen, die im Haushalt leben, berücksichtigt wird und dies in Relation gesetzt wird. Als Vorbild beziehen wir uns auf das Referenzeinkommen in Frankreich. Auf diese Weise können

kinderreiche Haushalte im Vergleich zu kinderlosen Haushalten anders eingestuft und bewertet werden. Als Kennzahl kann hier das Kindergeld genutzt werden.

3. Allgemeiner Hinweis für die Ausgestaltung von Fördermaßnahmen

Junge Menschen dürfen bei Direktgeldauszahlungen nicht übersehen werden.

Es besteht die Gefahr, dass junge Menschen, die beispielsweise neben dem Studium nicht erwerbstätig sind, nicht erreicht werden oder, dass übermäßige Bürokratie bei der Beantragung und Auszahlung dazu führt, dass die Hilfen nicht abgerufen werden. Daher begrüßen wir beispielsweise den im Kabinett beschlossenen Auszahlungsmechanismus, der auf einer Verknüpfung der Steuer-ID mit Kontodaten basiert und vom Bundeszentralamt für Steuern verwaltet wird. Dieser kann insbesondere auch junge Menschen, die keine Steuern zahlen und über kein (regelmäßiges Einkommen) verfügen, erreichen.

4. Kommunikation als wichtiger Baustein bei der Umsetzung und Akzeptanzförderung des Nationalen Klima-Sozialplans

Wir fordern eine umfassende Kommunikationsstrategie für den Nationalen Klima-Sozialplan, die bereits im Vorfeld eine angemessene Informations- und Aufklärungsarbeit beinhaltet.

4.1 Die Kommunikation muss zielgruppenorientiert sein

Es ist wichtig, die Zielgruppen genau zu definieren und sicherzustellen, dass diese auch erreicht werden. Bezuglich des Nationalen Klima-Sozialplans sehen wir die Gefahr, junge Menschen als Zielgruppe zu vergessen. Wie gezeigt, handelt es sich aber auch hier um eine besonders betroffene Gruppe, die daher ausdrücklich adressiert werden sollte. Junge Menschen können unter anderem über folgende Kanäle erreicht werden:

- Jugendliche und junge Erwachsene: Social Media und weitere digitale Kanäle
- Kinder werden über die Bezugspersonen in der Familie erreicht. Die Angebote und Informationen sollten entsprechend niederschwellig und innerhalb jener kommunizier- und diskutierbar sein
- Informationsbereitstellung über kollektive Einrichtungen (Schulen, Ausbildungsstätten, Universitäten & Hochschulen, Vereine, (Jugend-)Verbände)
- Die Schaffung aufsuchender Kommunen, welche Ansprechbarkeit und Hilfestellung bieten

4.2 Verständnis und Motivation sollten gefördert werden

Um die Bürger*innen bestmöglich über die Maßnahmen, sowie diesen zugrundeliegenden Preissteigerungen in den Bereichen Gebäude und Verkehr zu informieren, sollte die Kommunikation darauf abzielen, ein breites Verständnis der zugehörigen Informationen zu schaffen. Dazu gehört auf der einen Seite das faktenbasierte, möglichst niederschwellige Vermitteln von Inhalten sowie auf der anderen Seite das Motivieren dazu, Maßnahmen in Anspruch zu nehmen und auch das Aufzeigen, wie das möglich ist. Eine reine Wissensvermittlung findet nachweislich keinen ausreichenden

Zugang zu den Bürger*innen. Deshalb fordern wir unter anderem die Nutzung aktiver, positiver Narrative, welche nachfolgend in den Handlungsempfehlungen ausgeführt werden.

Für die Bürger*innen stellen Preissteigerungen oftmals eine große Belastung, wenn gar eine „Zumutung“ dar. Deshalb muss Verständnis dafür geschaffen werden, welche Zumutungen notwendig sind, um mittel- und langfristig eine sozial-gerechte und ökologische Gesellschaft im Einklang mit den planetaren Grenzen zu schaffen. Nur wer dieses Verständnis entwickelt hat, ist auch bereit diesen Weg mitzugehen. Neben der Wissensvermittlung bezüglich des Eintretens der Bereiche Gebäude und Verkehr in den europäischen Emissionshandel (ETS II) sowie der Hintergründe, weshalb es diesen Emissionshandel gibt, wird dringend eine positive Erzählung benötigt. Durch Narrative kann Menschen das Gefühl gegeben werden, dass sie und ihre Belastungen gesehen, ernst genommen und mitgedacht werden. Die ehrliche Folge, die sich hieraus ergibt, ist eine echte soziale Abfederung, die niemanden vergisst. Weiterhin können Narrative konkrete Mehrwerte kommunizieren.

Unzufriedenheit mit politischer Gesetzgebung und infolgedessen eine mögliche Stärkung rechtspopulistischer Kräfte entsteht insbesondere, wenn Bürger*innen empfinden, dass ihre Probleme und Bedürfnisse in der Politik keine Beachtung finden. Daher muss verständlich vermittelt werden, dass mit der Einführung des ETS II und einer sozialen Abfederung in Form eines Klima-Sozialplans das Leben der Bürger*innen verbessert werden soll.

Der Emissionshandel schafft Gewinne für uns alle, die konkret kommuniziert werden müssen:

- Gesundheitsförderung durch bessere Luftqualität, weniger Hitze tote
- weniger Autoverkehr in Innenstädten, mehr Platz für Kinder zum Spielen und mehr Sicherheit und Lebensqualität
- die Freiheit der Mobilität für alle durch einen guten ÖPNV
- Beitrag zur Begrenzung von Extremwetterereignissen
- Freiheitsrechte für nachfolgende Generationen
- Artenvielfalt: Tiere und Natur werden geschützt

5. Erweiterung des Social Leasing Angebots auf weitere Fahrzeuge und Berücksichtigung der E-Autogröße abhängig der Haushaltsgröße (Mobilitätsarmut)

Wir fordern, dass die Social Leasing Maßnahmen für E-Autos und Kaufprämien für E-Gebrauchtwagen nach französischem Vorbild implementiert werden und um weitere E-Mobilitätsangebote wie E-Fahrräder, Fahrräder und E-Lastenfahrräder erweitert werden. Auf diese Weise haben auch Menschen ohne Führerschein die Möglichkeit ihrer Mobilitätsarmut etwas entgegen zu setzen. **Darüber hinaus fordern wir, dass die E-Autogröße, die durch Social Leasing bzw. Kaufprämien in der Maßnahme unterstützt wird, die Anzahl der Personen im Haushalt insbesondere Kinder und Jugendliche berücksichtigt und entsprechende Angebote auch für kinderreiche Familien vorhält.** Wie bereits oben aufgezeigt, steht die Mobilität von Kinder und Jugendlichen in hoher Abhängigkeit zu den Eltern.

6. Stromspar-Check reicht nicht aus (Energiearmut)

Programme wie ein Stromspar-Check scheinen auf den ersten Blick sinnvoll, bringen jungen Menschen wahrscheinlich jedoch wenig [1]. Jeder vierte unter den 18 bis 25-jährigen in Deutschland gilt als armutsgefährdet. Daher ist anzunehmen, dass junge Menschen bereits besonders sparsam leben müssen und das Einsparpotenzial durch solche Programme in dieser Gruppe besonders gering ist.

7. Gesamtstrategie und konkrete Maßnahmen gegen Mobilitätsarmut

Wie in dem Positionspapier ausführlich beschrieben, stellt Mobilität eine entscheidende Stellschraube für die Entwicklung und Bildung junger Menschen dar. Die Gefahr von Mobilitätsarmut ist besonders stark bei den jungen Menschen ohne eigenes Auto bzw. ohne Führerschein bei gleichzeitig zu geringen ÖPNV-Angeboten gegeben. Hier wird deutlich, dass insbesondere eine inhaltliche Fokussierung der Maßnahmen auf den Individualverkehr, die Benachteiligung von Kindern und Jugendlichen noch verstärkt.

Deswegen fordern wir eine umfassende Strategie und konkrete Maßnahmen, um Mobilitätsarmut über den Nationalen Klima-Sozialplan hinaus angemessen zu begegnen.

Hier sind beispielhaft der ÖPNV-Ausbau für den ländlichen Raum oder eine jugendgerechte Ausgestaltung des Deutschlandtickets zu nennen.

Besonders im ländlichen Raum braucht es einen flächendeckenden Ausbau von geeigneten Maßnahmen, wie z.B. On-Demand-Angebote, Leihfahrrad- und stationären Carsharing-Angeboten.

Diese sind innerhalb des Klima-Sozialfonds aufgrund der Rahmenbedingungen schwer umsetzbar.

Darüber hinaus braucht es besonders beim **Deutschlandticket** eine finanzierte Lösung in Form eines 29-Euro Tickets für junge Menschen von 14 bis 25 Jahren.

[1] Armut junger Erwachsener: Ungleiche Chancen.



Ring deutscher
Pfadfinder*innen-
verbände

