

neue caritas spezial

POLITIK / PRAXIS / FORSCHUNG

Die Klimakrise
und ihre sozialen Folgen
S. 3

Bessere Mobilität
für Mensch und Klima
S. 7

Bezahlbares Wohnen
muss klimaverträglich sein
S. 11





Der Klimaschutz-Bewegung fügt die Caritas den Aspekt sozialer Gerechtigkeit hinzu (Fotomontage).

- 2 **Einleitung**
- 3 **Die Klimakrise als soziale Herausforderung**
- 7 **Bessere Mobilität für Mensch und Klima**
- 11 **Klimaverträgliches und bezahlbares Wohnen für alle**
- 14 **Kommunen als Ort der Transformation**
- 16 **Lösungen für einen sozial gerechten Klimaschutz**
- 16 **Impressum**

Caritas und Klimapolitik: zwei Seiten einer Medaille

Text **Astrid Schaffert, Irene L. Bär**

Steigende Energiepreise, Inflation und vielfältige Krisen – da kann man sich Klimaschutz nicht mehr leisten.

Oft gehört – klingt einleuchtend. Oder?

In dieser Argumentation bleiben sowohl die Belastungen und Benachteiligungen des Status quo im Dunkeln ebenso wie die Kosten der Klimaerhitzung. Denn von der bisherigen Klima-, Energie- und Verkehrspolitik profitieren einkommensstarke Gruppen stärker als andere. Darüber hinaus werden es sich – wenn überhaupt – nur Menschen mit hohem Einkommen leisten können, mit den Folgen der Klimakrise umzugehen. Klimaschutz liegt im Interesse aller, besonders aber im Interesse einkommensärmerer und vulnerabler Bevölkerungsgruppen, denn sie leiden als Erste und besonders stark.

Wir zeigen in dieser Broschüre, wie sich die Klimakrise und die aktuelle Politik auf diese Gruppen auswirken und was getan werden muss, um Klima-, Verkehrs- und Wohnungspolitik so zu ge-

*„Klimaschutz liegt im
Interesse aller“*

stalten, dass sie dem Klimaschutz dienen und sozial gerecht sind, dadurch mehr Teilhabe ermöglichen und nicht zuletzt Gesundheit befördert.



Bild: AdobeStock/Thomas Bethge

Dürre in Deutschland und Europa: Im Hochsommer 2022 führte der Rhein extremes Niedrigwasser.

Die Klimakrise als soziale Herausforderung

Realistisch betrachtet ist die Begrenzung auf 1,5 Grad Erderwärmung nicht mehr erreichbar. Aber bereits beim aktuellen Stand der Erwärmung um 1,2 Grad besteht ein hohes Risiko, dass fünf der 16 Kippunkte überschritten werden, unter anderem das Abtauen des grönländischen Eisschildes und das Auftauen der Permafrostböden in Sibirien.¹ Werden diese Kippunkte erreicht, wird eine Kettenreaktion mit weitreichenden, klimaschädlichen Folgen in Gang gesetzt – eine Entwicklung, die mit dem Pariser Klimaabkommen verhindert werden sollte.

Weniger als drei Milliarden Tonnen Treibhausgas darf Deutschland nach dem Klimaabkommen insgesamt noch emittieren.² Dieses Restbudget verkleinert sich in rasendem Tempo. Beim aktuellen Emissionsniveau reicht dieses Budget noch vier Jahre.

Täglich erleben wir, was eine Erderwärmung um 1,2 Grad bedeutet: Die letzten zehn Jahre waren die zehn wärmsten seit Beginn der Wetteraufzeichnung in Deutschland,

2022 war das vierte Dürrejahr in den vergangenen fünf Jahren. Dies verursacht nicht nur Gesundheitsschäden bei vielen Menschen, sondern schadet unter anderem dem Wald massiv, der ja eigentlich Treibhausgase aufnehmen und langfristig binden soll.

In Frankreich, Spanien, Portugal, Italien und Griechenland wüteten 2022 außergewöhnlich heftige Waldbrände. Pakistan war erst von Hitze und dann von Flut heimgesucht: 1400 Menschen starben, 30 Millionen Menschen verloren ihr Zuhause, ein Drittel des Landes ist verwüstet, die Ernte vernichtet, Seuchen breiten sich aus. Die Auswirkungen sind deutlich spürbar – überall.

Und doch steigen die weltweiten Emissionen von klimaschädlichen Treibhausgasen weiter an. Eine „Fortschreibung der bisherigen Klimapolitik und Reduktionsanstrengungen führt dazu, dass die Ziele des Klimaschutzgesetzes für das Jahr 2030 signifikant verfehlt werden“, urteilt der deutsche Expertenrat für Klimafragen in seinem Zweijahres-

gutachten.³ Aufgeben ist jedoch keine Alternative. Jedes Zehntel Grad weniger Erwärmung zählt und verhindert Leid, Hunger, erzwungene Migration und bewaffnete Konflikte.

Soziale Folgen der Klimakrise

Die Klimakrise ist ungerecht – besonders betroffen sind Menschen im Globalen Süden, aber auch bei uns sind die Auswirkungen ungleich verteilt.

Generationengerechtigkeit

Die junge Generation wird am stärksten betroffen sein von den Folgen der Klimaerhitzung.

„Ein heute geborenes Kind wird mit 71 Jahren im Schnitt in einer um vier Grad wärmeren Welt leben“, so die Warnung des „Lancet Countdown“, einer britischen Fachzeitschrift, bei weiterhin ungebremstem CO₂-Ausstoß.⁴ Tödliche Hitzewellen, Wassermangel und Lebensmittelknappheit für

„Aufgeben ist keine Alternative“

Milliarden von Menschen werden dann keine Seltenheit mehr sein. Auch eine Zunahme von bewaffneten Konflikten und instabilen Regierungen, die ursächlich auf die Auswirkungen der Klimakrise zurückzuführen sind, werden Realität sein.

Vier Grad klingen nicht viel. Vergleicht man das jedoch mit der letzten Eiszeit vor 20.000 Jahren, wird die Dramatik klar. Damals war die globale Durchschnittstemperatur fünf Grad kälter als im 19. Jahrhundert, „aber Norddeutschland lag unter einem Eispanzer von 50 Metern Höhe begraben“⁵ (s. Grafik unten).

Es könnte jedoch auch anders geschehen. Begeben wir uns auf den Pfad einer Erderwärmung von 1,5 Grad, wird ein heute in Deutschland geborenes Kind mit sieben Jahren den Kohleausstieg erleben und mit zwölf Jahren den Ausstieg aus den Verbrennermotoren – mit entsprechend saubererer Luft. Mit 22 Jahren könnte es feiern, dass unser Land nur noch so viel CO₂ emittiert, wie gleichzeitig durch Pflanzen und Ozeane gebunden wird, kurz danach würde dies weltweit eintreten.⁶ Das Bundesverfassungsgericht goss Generationengerechtigkeit in ein wegweisendes Urteil und verpflichtete die Politik im April 2021, die Rechte der jungen Generation stärker zu achten, indem Klimaschutz deutlich verschärft wird. Ihre Freiheitsrechte in der Zukunft dürfen nicht durch fehlendes Handeln heute ungleich stärker eingeschränkt werden.

Gesundheit

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) klassifiziert die Klimakrise als „die größte Gesundheitsbedrohung für die Menschheit“.⁷ Die Liste der Auswirkungen ist lang:

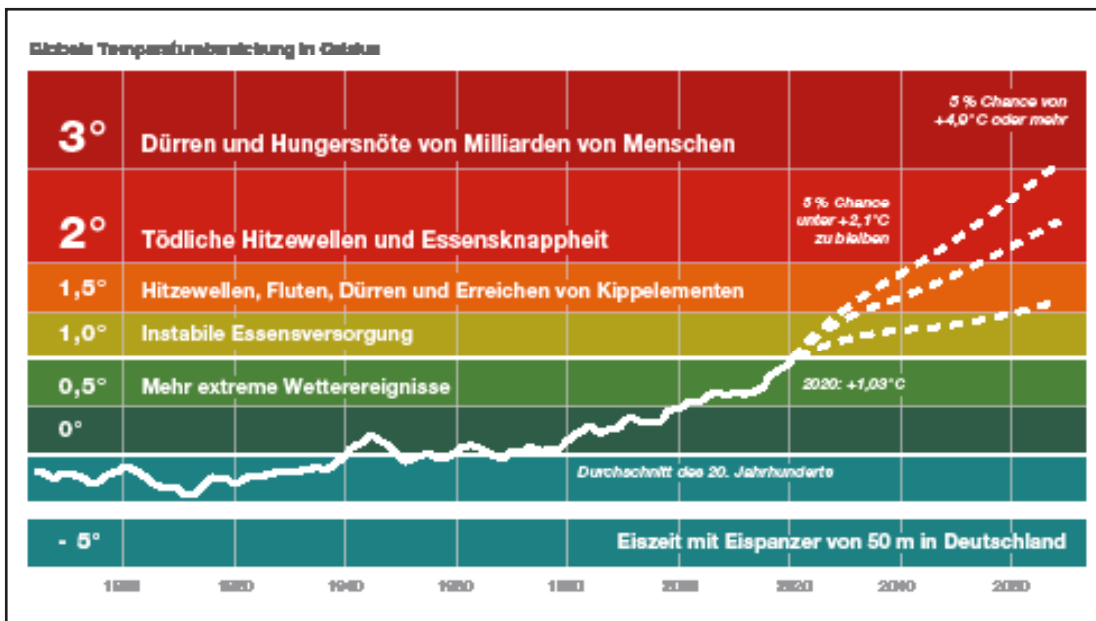
- ♦ So wirkt sich Hitzestress auf die inneren Organe und das Herz-Kreislauf-System aus, besonders bei sensiblen Risikogruppen, darunter Ältere, Vorerkrankte, aber auch Kinder.
- ♦ Atemwegserkrankungen und Allergien nehmen aufgrund des verlängerten Pollenfluges zu.
- ♦ Auch Infektionskrankheiten werden sich weiter ausbreiten, da in unseren Breiten bisher unbekannte Erreger durch Insekten und Parasiten eingeschleppt werden.
- ♦ Hitzebedingt steigt die Gefahr von Infektionskrankheiten nach Operationen.
- ♦ Die durch Dürren hervorgerufene Wasser- und Lebensmittelunsicherheit wird besonders Einkommensärmeren und vulnerablen Gruppen zusetzen, von psychischen Strapazen und Belastungen ganz zu schweigen (s. Grafik S. 5 oben).

Längst sind nicht alle Gesundheitsgefahren erforscht. Klar ist jedoch: Einkommensstärkere Personen haben mehr (unter anderem finanzielle) Ressourcen als ärmere, sich vor Hitzewellen zu schützen. Menschen mit wenig Geld leben oft in dicht bebauten Stadtteilen auf engem Raum zusammen. Fehlende Frischluftschneisen

und fehlendes Grün verhindern die nötige Abkühlung.

Auch die Exposition gegenüber Gesundheitsgefahren ist höchst ungleich verteilt.

Besonders gefährdet sind Menschen, die von Herzschwäche, hohem oder niedrigem Blutdruck betroffen sind. Auch Kinder sind betroffen, denn sie nehmen bezogen auf ihr Körpergewicht über die Atmung mehr Schadstoffe auf als Erwachsene. Zudem leiden sie stärker unter Lärm als Erwachsene. Für alle steigt die Gefahr von vermehrter Aggressivität, Atemwegserkrankungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen bis hin zu Todesfällen.⁸



Quelle NOAA, Gregor Aisch/KlimaTaz; Ulrike Hermann

Je höher das Einkommen, desto größer die Klimaschädigung

Ärmere und vulnerable Bevölkerungsgruppen – global, aber auch national – leiden am stärksten unter den Auswirkungen, obwohl sie diese nicht verursachen. Die ärmere Hälfte der Welt lebt mit einem Klimafußabdruck von unter einer Tonne CO₂ pro Person und Jahr klimagerecht und hat nichts mit der Verursachung der existenzbedrohenden Zerstörung der Menschheit zu tun. Auch in Deutschland korreliert die Verursachung der Klimakrise eindeutig mit sozioökonomischen Lebenslagen. Hier emittieren die unteren zehn Prozent der Bevölkerung etwas mehr als zwei Tonnen CO₂ pro Person und Jahr, die oberen zehn Prozent emittieren über 30 Tonnen CO₂ und das oberste Prozent mehr als 90 Tonnen CO₂ pro Person und Jahr.⁹ Zwei Tonnen CO₂ pro Person und Jahr gelten laut Umweltbundesamt als klimagerecht (s. Grafik S. 5 unten).

Eine internationale humanitäre Herausforderung

Die Klimakrise ist die humanitäre Herausforderung unserer Zeit. Die Zahl der klimatisch bedingten Naturkatastrophen hat sich innerhalb von 20 Jahren verdoppelt. Über 91 Prozent der Todesopfer von extremen Wetterereignissen sind in den sogenannten Entwicklungsländern zu beklagen. Überschwemmungen, die in kürzester Zeit komplette Landstriche unter Wasser setzen, gewaltige Hurrikans, deren Zerstörungswut nichts standhält und extreme Dürreperioden treffen Millionen Menschen. 2020 waren es zum Beispiel 30 Millionen Menschen, die aufgrund von wetterbedingten Naturkatastrophen innerhalb ihrer eigenen Landesgrenzen vertrieben wurden. Missernten führen zur Verschärfung von Hungerkrisen. Krankheitserreger können sich dort verbreiten, wo es sie vorher noch nicht gab. Immer häufiger kommt es zu Konflikten um knapper werdende Ressourcen wie Wasser und landwirtschaftlich nutzbares Land. Soziale Revolten und sogar Kriege werden mit dem Klimawan-



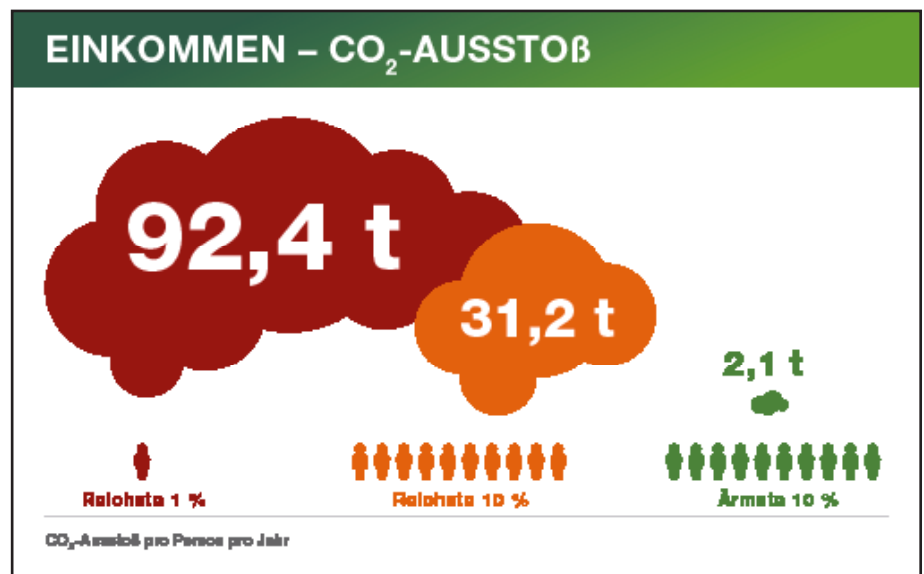
Quelle Bundesgesundheitsministerium

del in Verbindung gebracht und die Eindämmung der Klimakrise als zentrales Element in strategischen Papieren zur internationalen Sicherheitsarchitektur genannt. Der Klimawandel wirkt sich umso katastrophaler aus, je ärmer die Menschen sind. Frauen, die über zwei Drittel der armen Weltbevölkerung ausmachen und in vielfältiger Weise diskriminiert werden, unterliegen einem 14-fach höherem Risiko als Männer, in einer Natur-

katastrophe zu sterben. Ob Syrien oder Afghanistan, die Tschadsee-Region oder Zentralamerika und selbst die Ukraine – kaum eine Krisenregion dieser Welt kann heute noch ohne den Zusammenhang mit dem Klimawandel gedacht werden.

Bisherige Klimapolitik

Die bisherige Klimapolitik war sozial ungerecht, denn sie fußt vor allem auf den



„Unser CO₂-Restbudget schmilzt rasant“

Instrumenten Bepreisung und Förderprogramme (s. Grafik unten).

Einkommensstärkere Haushalte werden durch diese Politikinstrumente bevorzugt: Sie profitieren von der Kaufprämie für Elektroautos, Förderprogrammen für energetische Sanierungsmaßnahmen und den bisherigen Regeln zur Förderung von erneuerbaren Energien.

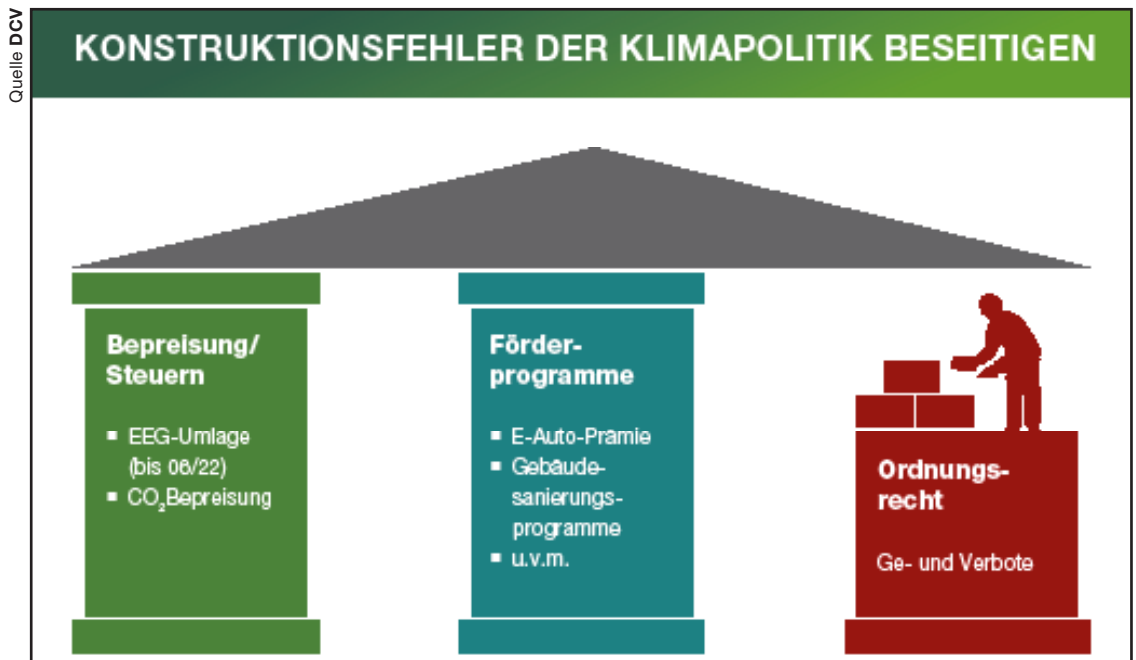
Ein Beispiel für die Bepreisung ist die Umlage zum Ausbau der erneuerbaren Energien (EEG-Umlage): Die energieintensive Industrie wurde ausgenommen, die Kosten hierfür wurden auf jede verbrauchte Kilowattstunde (kWh) aufgeschlagen. Diese Form der Verbrauchssteuer hat eine regressive Verteilungswirkung, das heißt, einkommensarme Haushalte müssen einen verhältnismäßig höheren Anteil ihres Einkommens darauf verwenden. Wegen ihres geringen Verbrauchs und weil ihnen das Geld fehlt, um energiesparende Geräte kaufen zu können, können sie auch nicht viel Energie einsparen. Trotz ihres geringeren Energiebedarfs beliefen sich die Energiekosten der Einkommensärmeren auf 8,8 Prozent der Konsumausgaben (ohne Kraftstoffe und vor der Energiepreiskrise). Im Durchschnitt der Gesamtbevölkerung betragen diese 5,6 Prozent, einkommensstarke Haushalte spürten sie im Geldbeutel mit weniger als zwei Prozent kaum.¹⁰

Dieses Ungleichgewicht wird sich künftig aufgrund

der steigenden Energiepreise weiter verstärken. Die EEG-Umlage wurde im Sommer 2022 abgeschafft. Heute werden Förderprogramme und Investitionen in Klimaschutz aus dem Klima- und Transformationsfonds finanziert, der durch die ebenfalls regressiv wirkende CO₂-Bepreisung finanziert wird.

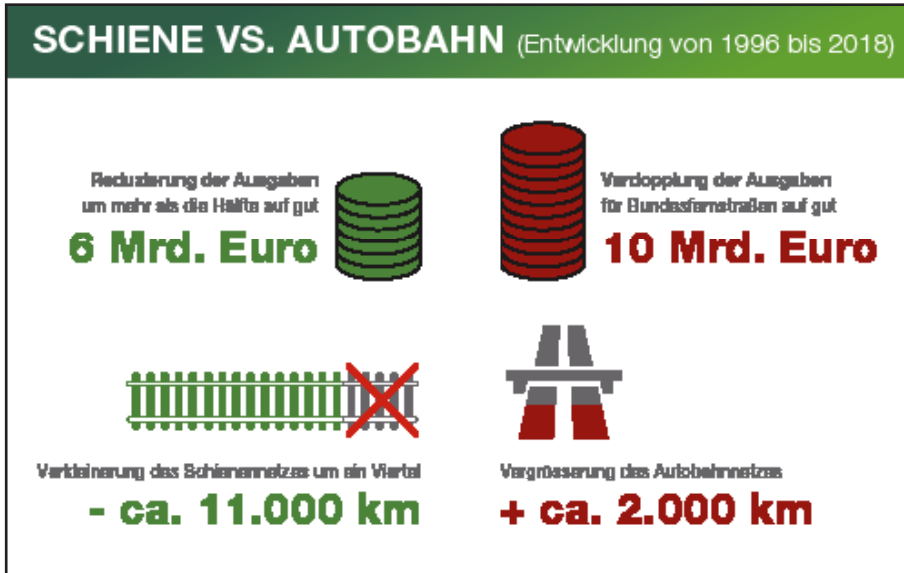
Politische Instrumente wie das Ordnungsrecht – konkret Ge- und Verbote – sind bisher zu schwach umgesetzt. So sinken die Flottengrenzwerte für Pkw (erlaubte Emissionsmengen von Fahrzeugflotten) nur langsam, und zahlreiche Schlupflöcher verhindern ein wirksames Absenken der tatsächlichen Emissionen pro Pkw. Maßnahmen wie zum Beispiel das von vielen Seiten geforderte Tempolimit wurden bisher nicht beschlossen. In Zukunft sollten solche Maßnahmen stärker eingesetzt werden Die Politik ist aufgefordert, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass die Veränderung sozial gerecht gelingt. Umgesetzt werden muss dies mit allen Mitteln, die der politische Werkzeugkasten bereithält: Ordnungsrecht, Förderprogramme, Kulturwandel und Steuerrecht.

Um Klimaschutz ambitioniert und sozial gerecht zu gestalten, fordert der Deutsche Caritasverband (DCV) wirksame Maßnahmen in der Verkehrs- und Wohnungs-/Baupolitik – denn hier zeigt sich besonders deutlich, dass es Klimaschutz braucht, der allen nutzt, besonders auch den Einkommensschwächeren.



Bessere Mobilität für Mensch und Klima

Quelle: VCD



reich – also Pkw, Lkw und Flugverkehr – und entsprechende Anreize für die Nutzung. Die Subventionen beliefen sich 2021 (vor der Energiepreissteigerung) auf fast 30 Milliarden Euro pro Jahr. Dies sind im Einzelnen (s. Grafik unten):

- ♦ Energiesteuervergünstigung für Dieselmotoren mit 7,4 Milliarden Euro,
- ♦ Entfernungspauschale mit 5,1 Milliarden Euro,
- ♦ Dienstwagenprivileg mit 3,1 Milliarden Euro,
- ♦ fehlende Mehrwertsteuer auf internationale Flugtickets sowie Steuervergünstigung für Kerosin, was sich auf fast zwölf Milliarden Euro summiert.¹²

Finanzielle Anreize vergünstigen das Auto somit deutlich, obwohl das Autofahren teurer werden müsste.

Dementsprechend hat sich die Infrastruktur entwickelt: Zwei Drittel der Bevölkerung in Deutschland haben keinen Zugang zu einem ausreichenden ÖPNV-Angebot und für ein Viertel ist das ÖPNV-Angebot ungenügend.¹³ Ist der ÖPNV vorhanden, ist er meist teurer als der Unterhalt eines Autos. »

Bei dem Aufbau der Verkehrsinfrastruktur setzt man in Deutschland seit Jahrzehnten vor allem auf Autos und Straßen-transportwege. Es wurden seit den 1950ern viele Kilometer Straßen gebaut und Städte besonders autofreundlich konzipiert.

wurde, wuchs das Autobahnnetz um knapp 2000 Kilometer und die Ausgaben für Bundesfernstraßen verdoppelten sich auf gut zehn Milliarden (s. Grafik oben).¹¹

Zusätzlich gibt es diverse steuerliche Vergünstigungen für den fossilen Verkehrsbe-

Verkehrsstruktur und Verkehrspolitik in Deutschland

Das Autofahren wird bis heute von der Politik privilegiert: Die Straßenverkehrsgesetze (Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrsordnung (StVO)) schreiben bisher einen Vorrang der „Sicherheit und Leichtigkeit“ des Pkw- und Lkw-Verkehrs fest, andere Ziele wie Gesundheit oder Klimaschutz sind nicht formuliert.

Die Prioritätensetzung auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) lässt sich auch an den Ausgaben des Bundes im Verkehrssektor ablesen: Während die Ausgaben für das Schienennetz in den Jahren 1996 bis 2018 um mehr als die Hälfte auf gut sechs Milliarden Euro reduziert und das Schienennetz der Bahn um ein Viertel auf 33.440 Kilometer verkleinert



Quelle: UBA; Bundeshaushalt 2023

Caritas-Kampagne 2023

Für Klimaschutz, der allen nutzt

In Deutschland (und weltweit) leiden von Armut betroffene Menschen am meisten unter den Folgen der Klimakrise, obwohl sie diese nicht verursachen. Mit der Caritas-Kampagne 2023 „Für Klimaschutz, der allen nutzt“ greift der Deutsche Caritasverband diese Problematik auf, bringt das Thema in die Öffentlichkeit und stellt Forderungen an die Politik.

Wir als Caritas zeigen auf, dass die ärmeren Menschen unserer Gesellschaft, oft auch unfreiwillig, in vielen Bereichen klimaschonend leben und damit ihren Beitrag für mehr Klimaschutz bereits leisten. Nun sind all diejenigen gefragt, die wohlhabender sind und die zum Erhalt der Lebensgrundlagen für alle ihren Beitrag leisten sollen. Dafür stellen wir gezielte Forderungen an die Politik. Wir zeigen, dass die Lebenssituation der von Armut betroffenen Menschen durch gezielte klimapolitische Maßnahmen verbessert werden kann, und fordern diese ein.

Die Protagonistin unserer Kampagne, Jenny (s. Titelmontage), ist eine Betroffene. Sie lebt in Deutschland, ist Mitte 40 und kommt trotz Arbeit immer schwerer über die Runden. Jenny ist das Gesicht unserer Kampagne und begleitet uns auf unseren Veranstaltungen.

Das Kampagnenjahr hat mit einem Auftakt im Kanzleramt begonnen. Politische Aktionen in den Landeshauptstädten, Baumpflanzaktionen und viele weitere Aktionen vor Ort folgen.

» www.caritas.de/klimaschutz



Quelle www.buerger-geld.org/regelsatz; Deutsche Umwelthilfe e.V.; www.duh.de

Verkehrspolitik hat soziale Folgen

Menschen, die sich kein Auto leisten können, noch jünger als 18 Jahre alt sind, aufgrund von körperlichen oder psychischen Beeinträchtigungen nicht fahren dürfen oder einfach nicht Auto fahren wollen, sind durch das schlechte ÖPNV-Angebot im Nachteil – vor allem dann, wenn sie auf dem Land leben. Wer kein Auto hat, kann bestimmte Jobangebote nicht annehmen, Einkäufe nicht oder nur umständlich erledigen und ist in seiner Freizeitgestaltung eingeschränkt.

Die Hälfte der ärmeren Haushalte¹⁴ besitzt kein Auto, wohingegen die Hälfte der reicheren Haushalte zwei und mehr Autos haben und entsprechend mehr fahren.¹⁵

Um zur Arbeit zu kommen, sind die Haushalte ohne Auto auf den ÖPNV angewiesen – mit längeren Fahrzeiten und höheren Kosten.

In den Genuss des Dienstwagenprivilegs kommen fast nur Menschen mit hohem Einkommen. Der als Dienstwagen beliebte Porsche 911 Turbo S Cabrio emittiert 284 Gramm CO₂ pro Kilometer, das ist eine dreifache Überschreitung des CO₂-Grenzwertes der

EU. Der Staat steuert zum Kauf dieses Modells bis zu 138.412 Euro bei (s. Grafik oben).¹⁶

Während die Mobilitätskosten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in den letzten zwei Jahrzehnten bis Ende 2021 inflationsbereinigt weitgehend gleich geblieben sind, wurden die ÖPNV-Kosten für die Nutzer:innen um durchschnittlich 80 Prozent teurer. In der öffentlichen Debatte wird das kaum wahrgenommen: Im Unterschied zum Benzinpreis fordert kaum jemand eine Busticketpreisbremse.

Knapp zehn Prozent der Menschen mit geringem Einkommen konnten sich im Jahr 2014 die regelmäßige Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht leisten. Damit belegt Deutschland im EU-Vergleich einen der letzten Plätze vor Ungarn, Bulgarien und Rumänien.¹⁷ Das Neun-Euro-Ticket im Sommer 2022 hat gezeigt, dass Menschen mit wenig Geld während dieser Zeit deutlich bessere Teilhabemöglichkeiten hatten.

Der Regelsatzanteil für Transferleistungsempfänger:innen für Verkehr wurde erhöht und beträgt seit Anfang 2023 45 Euro¹⁸, die Preise für Sozialtickets liegen in den meisten Verkehrsverbänden jedoch bisher deutlich

darüber, für Haushalte mit geringem Einkommen sind sie meist nicht finanzierbar.¹⁹ Die Einführung des 49-Euro-Tickets ist hier ein erster Schritt, reicht aber noch nicht aus. Für Menschen mit wenig Geld wird es einfach zu teuer sein.

Auch der klimaschädliche und subventionierte Flugverkehr wird nicht von allen verursacht. Trotz Billigflugangeboten flogen höhere Einkommensgruppen im Jahr 2013 elfmal so häufig wie die niedrigsten Einkommensgruppen. Von Letzteren bestieg die Hälfte nie ein Flugzeug.²⁰

Die, die viel Auto fahren und fliegen, profitieren von den Subventionen für fossilen Verkehr – das sind vor allem Menschen mit hohem Einkommen. Wer kein Auto besitzt und wenig fliegt, profitiert nicht, sondern muss diese mitfinanzieren.

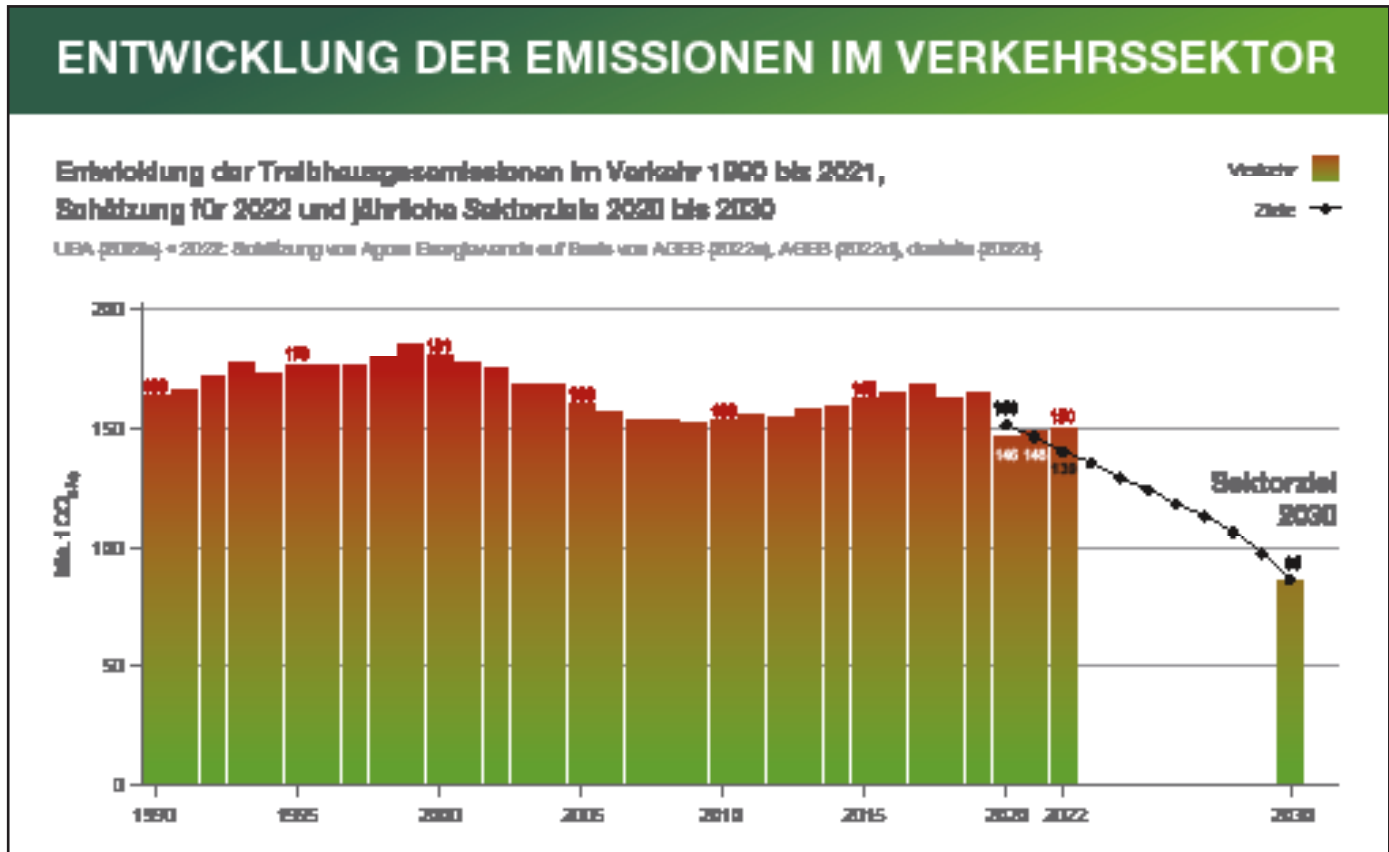
Unfair ist auch die Flächenverteilung: Parkende und fahrende Autos verbrauchen deutlich größere Flächen als Bus und Bahn, Fuß- und Radverkehr. In Berlin zum Beispiel ist die Hälfte der Verkehrsfläche den

Pkws gewidmet, obwohl nur ein Drittel der Bevölkerung ein Auto besitzt.²¹ Für spielende Kinder, Fahrradfahrende oder gehbeeinträchtigte ältere Menschen fehlt es hingegen an Platz und Bewegungsmöglichkeiten. Für Kinder sind dicht befahrene Straßen häufig so gefährlich, dass Erwachsene sie mit dem Auto zur Schule bringen.

Verkehrspolitik verfehlt klimapolitische Ziele

Der Verkehr ist für ein Viertel der CO₂-Emissionen in der EU verantwortlich (2019). Davon verursacht der Straßenverkehr über 70 Prozent.²² Die Emissionen im Verkehrssektor sind in Deutschland in den vergangenen 30 Jahren kaum gesunken – die Fahrzeuge wurden zwar effizienter, dafür ist die Fahrleistung gestiegen (s. Grafik unten). Der Verkehrssektor verfehlte im Jahr 2021 die im Klimaschutzgesetz festgelegten Emissionsreduktionen. Auch 2023 werden die Ziele bei weitem nicht erreicht werden. Zur Senkung wäre ein Umstieg

„Die Schiene wurde kürzer, die Autobahn länger“



Quelle https://static.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2022/2022-10_DE_JAW2022/A-EW_283_JAW2022_WEB.pdf

auf Bus, Bahn und Rad sowie eine Reduktion des stetig steigenden Pkw-Aufkommens nötig.

Das plant die Bundesregierung 2023 in der Verkehrspolitik:

- ♦ Die Investitionen in die Straße werden auf 11,5 Milliarden Euro erhöht, während sie für die Schiene bei rund 9,5 Milliarden Euro stagnieren.
- ♦ Beim Radverkehr wird gekürzt. Hier stehen lediglich 561 Millionen Euro zur Verfügung, obwohl die Verkehrsministerkonferenz im Mai 2022 eine Aufstockung auf eine Milliarde pro Jahr beschloss.²³
- ♦ Beim ÖPNV reicht das Geld nicht, um das Bus- und Bahnangebot substanziell zu verbessern. Durch die zusätzlich gestiegenen Personal- und Energiekosten drohen Kürzungen beim Angebot.
- ♦ Das beschlossene 49-Euro-Ticket ist für die

Einkommensärmeren noch deutlich zu teuer und nicht attraktiv. Es profitieren vor allem die viel fahrenden Besserverdienenden.

Maßnahmen wie ein Tempolimit und Fahrverbote sind nicht geplant – dabei wären sie schnell umsetzbar, kostengünstig und wirksam.

Unsere Forderungen

- ♦ Reform des Straßenrechts, um die kommunale Verkehrswende zu ermöglichen: Umwidmung von Autostraßen für den Fuß- und Radverkehr, Reduktion der Parkplätze, 30er-Zonen. Dafür müssen in den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen Ziele wie Klima- oder Gesundheitsschutz verankert werden.
- ♦ Vorrang für Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr; Ausbauprogramm für den ÖPNV, denn in

vielen Regionen fahren nicht genug Busse und Straßenbahnen, und Rad- und Fußwege fehlen oder sind zu gefährlich.

- ♦ Kostenfreies ÖPNV-Ticket für Einkommensarme und 365-Euro-Ticket für alle anderen. Öffentlicher Verkehr muss auch für die Einkommensärmeren günstig und attraktiv sein.
- ♦ Abschaffung des Dienstwagenprivilegs und anderer Subventionen im fossilen Bereich – sie sind sozial ungerecht und für das Klima schädlich.
- ♦ Diejenigen, die im Verkehrsbereich einen hohen CO₂-Ausstoß verursachen, müssen ihn deutlich reduzieren.
- ♦ Verstetigung der Angebote, die Barrierefreiheit befördern und die Mobilitätsmöglichkeiten flankieren, wie Bahnhofsmision.

Zahlen & Fakten

Verkehr

- ♦ Der Verkehrssektor hat sein im Klimaschutzgesetz festgelegtes Sektorziel (Senkung der Emissionen) im Jahr 2021 verfehlt.
- ♦ Die Emissionen im Verkehrssektor sind in den vergangenen 30 Jahren kaum gesunken.
- ♦ Die Hälfte der einkommensarmen Haushalte besitzt kein Auto. Die Hälfte der besserverdienenden Haushalte besitzt zwei und mehr Autos.
- ♦ In München nehmen stehende Autos mehr als zwölf Prozent der gesamten Verkehrsfläche ein.¹
- ♦ Zwei Drittel der Bevölkerung in Deutschland haben keinen Zugang zu einem ausreichenden ÖPNV-Angebot.²
- ♦ Knapp zehn Prozent der Menschen mit geringem Einkommen konnten sich im Jahr 2014 die regelmäßige Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht leisten.³
- ♦ Die Ausgaben für das Schienennetz der DB wurden zwischen 1996 bis 2018 um mehr als die Hälfte auf gut sechs Milliarden Euro verringert, das Schienennetz der DB um ein Viertel auf 33.440 Kilometer verkleinert. Das Autobahnnetz vergrößerte sich um knapp 2000 Kilometer und die Ausgaben für Bun-

desfernstraßen verdoppelten sich auf gut zehn Milliarden Euro.⁴

- ♦ Die Investitionen in die Straße werden 2023 auf 11,5 Milliarden Euro erhöht, während die für die Schiene bei rund 9,5 Milliarden verharren.
- ♦ Beim Radverkehr wird gekürzt. Nicht eine Milliarde Euro pro Jahr sollen diesen verbessern helfen, sondern nur 561 Millionen.
- ♦ Subventionen in den fossilen Verkehrsbereich belaufen sich auf fast 30 Milliarden Euro pro Jahr.
- ♦ Beim Kauf eines Porsche 911 Turbo S Cabrio als Dienstwagen zahlt der Staat (wir alle) bis zu 138.412 Euro, bei einem Audi R8 Spyder sind es 154.142 Euro.⁵
- ♦ Der als Dienstwagen beliebte Porsche 911 Turbo S Cabrio emittiert 284 Gramm CO₂ pro Kilometer, das ist eine dreifache Überschreitung des CO₂-Grenzwertes der EU.

Anmerkungen

1. <https://bit.ly/3y8QeCe>
2. <https://bit.ly/3mo6vQV>
3. <https://bit.ly/3mo6vQV>
4. VERKEHRSLUB DEUTSCHLAND (VCD), Berlin.
5. <https://bit.ly/3L0iPB8>



Es gibt noch viele für Photovoltaik geeignete, aber bisher ungenutzte Dächer.

Klimaverträgliches und bezahlbares Wohnen für alle

„Wohnen, Soziales und Klima hängen eng zusammen“

Wann sind Wohnungen besonders günstig? Wenn sie älteren Baujahres und nicht saniert sind. Und damit sind sie auch besonders klimaschädlich. Kein Wunder also, dass Wohnen, Soziales und Klimaschutz eng zusammenhängen.

Gebäudebestand ist nicht klimatauglich

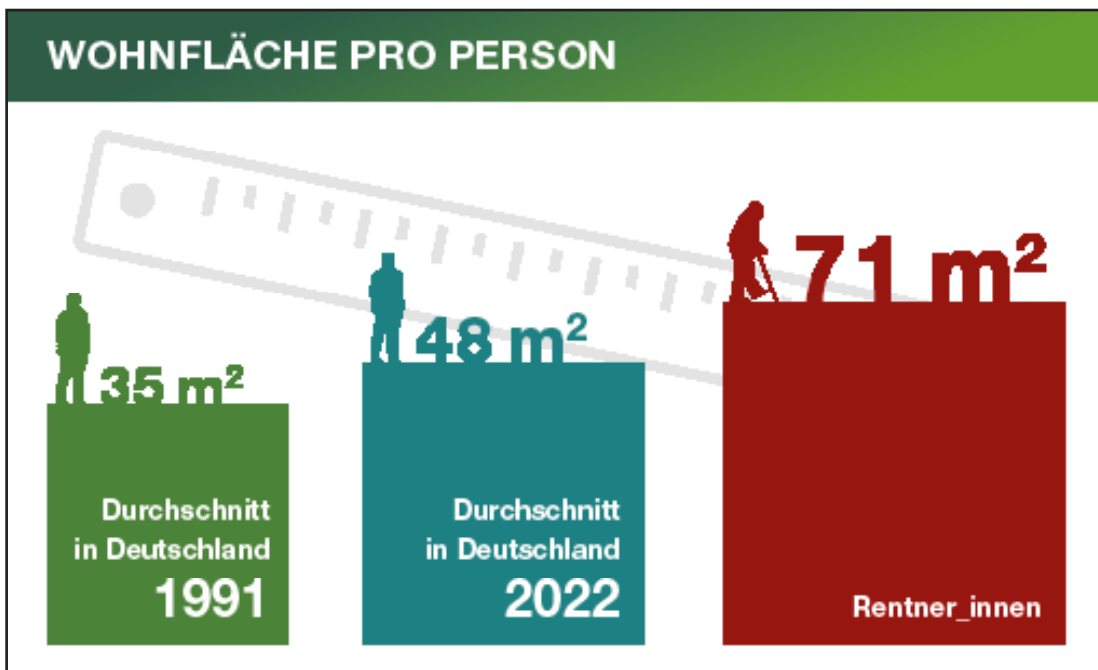
In Deutschland gibt es 19 Millionen Wohngebäude mit 41,4 Millionen Wohnungen (Stand 2020). Die Hälfte der Haushalte sind Mieterhaushalte. Je höher das Einkommen, desto seltener wohnt die Person zur Miete²⁴ – drei Viertel der reichsten zehn Prozent leben in den eigenen vier Wänden, bei den Haushalten im unteren Einkommensdrittel sind es nur elf Prozent.²⁵ Rentner:innen sind die größte Gruppe der selbstnutzenden Eigentümer:innen, meist in Ein- und Zweifamilienhäusern. Ein Großteil dieser Häuser befindet sich jedoch in den schlechtesten Effizienzklassen²⁶ und müsste zeitnah saniert werden. Dafür haben viele Rentner:innen

nicht das nötige Kapital. Die ärmsten zehn Prozent der Bevölkerung wohnen zum Großteil in Mehrfamilienhäusern und haben dort kleinere Wohnungen.²⁷

Die durchschnittliche Wohnfläche pro Person stieg von 35 m² im Jahr 1991 auf 48 m² im Jahr 2022 (s. Grafik S. 12).²⁸ Dies führt zu energieintensivem und flächenverbrauchendem Neubau – Bauunternehmen und Handwerksbetriebe sind dadurch ausgelastet, Baumaterial wird hier eingesetzt. Diese Kapazitäten fehlen für die Sanierung des Gebäudebestands, obwohl sie aus Klimaschutzgründen dort dringend benötigt werden.

Würde die Pro-Kopf-Wohnfläche jährlich um drei Prozent sinken, könnten sich die CO₂-Emissionen im Jahr 2030 um so viel reduzieren, wie Slowenien pro Jahr ausstößt.²⁹

Die Hälfte der Immobilien und Wohnungen werden mit Gas geheizt, gut ein Viertel mit Heizöl.³⁰ Besonders ärmere Hauseigentümer:innen heizen häufig mit Heizöl, was auf einen energetisch schlechteren Zustand der Immobilien hinweist.³¹ »



Trotzdem: Haushalte mit geringem Einkommen verbrauchen über alle Wohnformen hinweg nur ein Drittel der Wärmeenergie von Haushalten mit hohen Einkommen.

Günstiger Wohnraum fehlt

Seit vielen Jahren gibt es einen manifesten Mangel an günstigem Wohnraum. Die Miet- und Immobilienpreise sind in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten fast überall stark gestiegen.³²

Die sozialen Auswirkungen sind für die Betroffenen beklemmend und bedrohlich. So leben zehn Prozent der Bevölkerung in überbelegten Wohnungen.³³ 26 Prozent der Haushalte in den 77 deutschen Großstädten sind durch Wohnkosten überbelastet, das heißt, ihre Wohnkosten belaufen sich auf mehr als 40 Prozent des verfügbaren Nettoeinkommens. Zwölf Prozent müssen sogar mehr als die Hälfte ihres Einkommens für Wohnen ausgeben.³⁴ Und: Günstiger Wohnraum geht meist mit einem energetisch schlechten Zustand einher.

Haushalte mit niedrigem Einkommen haben eher höhere Heizkosten pro Quadratmeter als Haushalte mit hohen Einkommen,

was wieder auf den schlechteren energetischen Standard hinweist.³⁵ Dies führt angesichts der gestiegenen Energiepreise zu stark gestiegenen Nebenkosten. So sind die Wohnungen von 1,5 Millionen Haushalten, die meist von Einkommensärmeren bewohnt werden, noch mit den stromintensiven Nachtspeicheröfen ausgestattet.

Eine hervorstechende Gruppe sind Rentner:innen (circa 16 Millionen Personen). Sie bewohnen mit durchschnittlich 71 m² eine deutlich größere Wohnfläche als der Durchschnitt, wohnen meist in Eigentum, allerdings mit einer relativ schlechten Gebäudesubstanz. Dies führt zu einer hohen wohnraumbedingten Energiekostenbelastung.³⁶ In den ärmsten zehn Prozent der Haushalte ist diese besonders hoch und deutlich höher als die von Nichtrentnerhaushalten.³⁷

Die energetische Modernisierungsrate liegt seit Jahren bei einem Prozent und ist damit viel zu gering, um die Klimaziele im Gebäudesektor zu erreichen und um die Haushalte von ihren stark gestiegenen Energiekosten wirksam und langfristig zu entlasten. Hierunter leiden besonders einkommensschwache Haushalte, konkret

Alleinlebende und Haushalte von Alleinerziehenden, Arbeitslosen, Menschen mit geringer Rente, Studierenden und anderen Nichterwerbstätigen.³⁸

Finanzierung energetischer Sanierung

Die Finanzierung von energetischen Sanierungen hat eine soziale Schieflage. Nehmen Vermietende die Fördergelder in Anspruch, müssen sie diese von der Modernisierungsumlage abziehen. Mehr Profit erwirtschaften sie meist, wenn sie auf Fördergelder verzichten und die Investitionen komplett auf die Mietenden unbefristet mit jährlich bis zu acht Prozent umlegen, das heißt, die Mieterhöhung ist zeitlich unbegrenzt, auch wenn die Investitionskosten längst abbezahlt sind.

Dies führt mit anderen Faktoren zu einer nicht unerheblichen Kostensteigerung der Kaltmiete, gerade bei günstigem Wohnraum, und in der Folge zu Wohnungsnot und Gentrifizierung, zur Verdrängung einkommensschwächerer Personengruppen. Mieter:innen finanzieren energetische Modernisierungsmaßnahmen in diesem Fall nahezu allein.

Folgen der bisherigen Wohnungs- und Baupolitik

Die Treibhausgasemissionen im Gebäudesektor sind in den vergangenen Jahren gesunken, aber nicht ausreichend. In den Jahren 2020 und 2021 wurde das Sektorziel, das im Klimaschutzgesetz festgelegt ist, verfehlt (s. Grafik S. 14). Der Expertenrat der Bundesregierung bescheinigt der Regierung „enormen Handlungsbedarf“ in Bezug auf die energetische Sanierung, um Energieverbräuche zu senken. Weiter müssten die Rebound-Effekte (erhöhter Energieverbrauch trotz effizienzsteigernder Modernisierung) wirksam unterbunden werden.⁴⁰

Zu viele Gebäude weisen einen zu schlechten energetischen Standard auf, mit hohen Belastungen gerade für einkommensschwächere Haushalte – sowohl im Miet- als auch im Eigentumsbereich. Hier müssen die Sanierungsrate deutlich erhöht und die Finanzierung der Sanierung modernisiert werden, um Wohnkostenbelastungen und Treibhausgasemissionen wirksam zu senken.

Unsere Forderungen:

- ◆ Ein Förderprogramm für die energetische Sanierung von sozial gebundenen Wohnungen und Gebäuden, in denen Einkommensschwächere wohnen. Dies entlastet die Haushalte, die stark von den

hohen Energiepreisen betroffen sind, und reduziert die Emissionen in den Gebäuden, die am schlechtesten saniert sind. Auch benachteiligte Stadtteile brauchen Unterstützung bei der Klimatransformation.

- ◆ Reform der Modernisierungumlage, damit energetische Sanierungen die Miete nicht erhöhen.
- ◆ Flächendeckende Ausweitung des Stromspar-Checks für einkommensschwache Haushalte und der niedrigschwelligen Energiesparbegleitung im Sozialraum.
- ◆ Energiesparprogramm für Menschen mit hohem Einkommen, denn bei ihnen lassen sich viele Emissionen einsparen. »

Zahlen & Fakten

Gebäude

- ◆ Zehn Prozent der Bevölkerung leben in überbelegten Wohnungen.¹
- ◆ 26 Prozent der Haushalte in den 77 deutschen Großstädten sind durch Wohnkosten überbelastet, das heißt, ihre Wohnkosten belaufen sich auf mehr als 40 Prozent des verfügbaren Nettoeinkommens. Zwölf Prozent müssen mehr als 50 Prozent ausgeben.
- ◆ 20 Prozent der Bevölkerung insgesamt waren im Jahr 2020 durch Wohnkosten überbelastet.
- ◆ Im untersten Einkommensgruppe bezieht nur gut die Hälfte der Haushalte Sozialtransfers, durch die Wohnkosten erstattet werden.²
- ◆ Ärmere wohnen zu größeren Teilen in Mehrfamilienhäusern und haben dort kleinere Wohnungen.³
- ◆ Bestand an Sozialwohnungen sinkt weiter, von fast vier Millionen im Jahr 1987 auf 1,14 Millionen aktuell.⁴
- ◆ 65 Prozent der Wohnungen werden mit fossilen Brennstoffen beheizt: circa 45 Prozent mit Erdgas, circa 20 Prozent mit Heizöl.
- ◆ 1,5 Millionen Haushalte haben in ihrer Wohnung noch Nachtspeicheröfen, meist einkommensärmere.⁵
- ◆ Die meisten einkommensärmeren Personen wohnen in schlecht isolierten Wohnungen, in dicht bebauten Stadtteilen mit fehlenden Frischluftschneisen.
- ◆ Die Sanierungsrate von Gebäuden liegt seit Jahren bei circa

einem Prozent. Es braucht daher 100 Jahre, um alle zu sanieren. Die ungenügende Sanierungsrate führt dazu, dass wir 2022/2023 wegen gestiegener Energiepreise 300 Milliarden Euro für Entlastungspakete ausgeben.

- ◆ Der durchschnittliche Wohnraum pro Person ist von 35 m² im Jahr 1991 auf 48 m² im Jahr 2022 gestiegen. Bei Rentner:innen im Eigenheim beträgt er 71 m².⁶
- ◆ 3,7 Millionen Rentnerhaushalte, und damit etwas mehr als ein Drittel aller Rentnerhaushalte leben im Eigenheim.⁷
- ◆ Für rund 45 Prozent der insgesamt 1,5 Millionen Häuser vulnerabler Haushalte besteht dringender Sanierungsbedarf.⁸

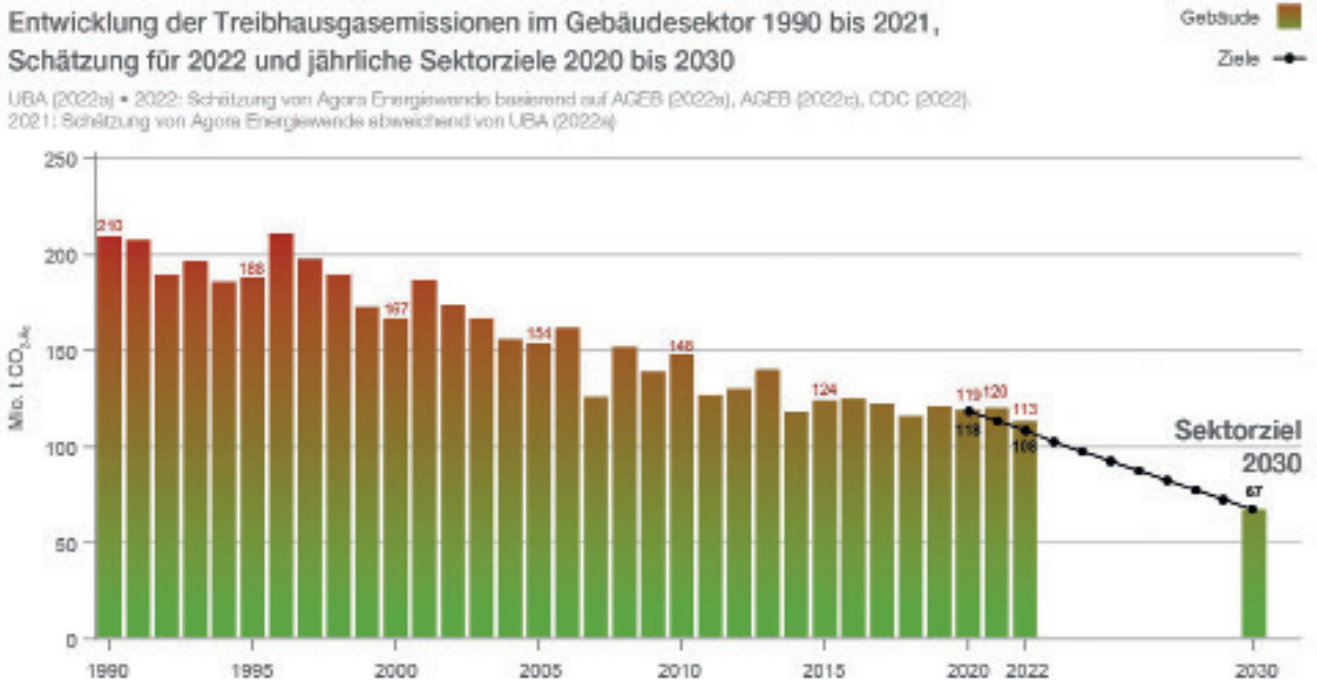
Anmerkungen

1. MICHEL, F. (DMB): Sozialer Klimaschutz im Wohnungssektor. Unveröffentlichter Vortrag, 2021.
2. MICHEL, F. (DMB): a. a. O.
3. ÖKO-INSTITUT: Sanierung bei vulnerablen Hauseigentümer*innen. Berlin, 2022, S. 13.
4. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/892789/umfrage/sozialwohnungen-in-deutschland/#:~:text=Die%20Statistik%20zeigt%20den%20Bestand%20der%20Sozialmietwohnungen%20in,relativ%20geringen%20Mietkosten%20f%C3%9C%20>
5. ÖKO-INSTITUT: unveröffentlichte Berechnung.
6. Ebenda.
7. ÖKO-INSTITUT: Sanierung bei vulnerablen Hauseigentümer*innen. Berlin, 2022, S. 19.
8. Ebenda.

ENTWICKLUNG DER EMISSIONEN IM GEBÄUDESEKTOR

Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Gebäudesektor 1990 bis 2021, Schätzung für 2022 und jährliche Sektorziele 2020 bis 2030

UBA (2022a) • 2022: Schätzung von Agora Energiewende basierend auf AGEB (2022a), AGEB (2022c), CDC (2022). 2021: Schätzung von Agora Energiewende abweichend von UBA (2022a)



Quelle Agora Energiewende: Jahresauswertung 2022, Kurzlink: <https://bit.ly/3JmXmQD>

Kommunen als Orte der Transformation

Die Rolle der Kommunen in Deutschland ist entscheidend bei der Eindämmung der Klimakrise. Sie können 38 Prozent der Treibhausgasemissionen direkt oder indirekt (durch kommunale Unternehmen) beeinflussen.⁴¹ Kommunen können Motoren des Klimaschutzes sein. Dazu sind entsprechen-

de Rahmenbedingungen wichtig – Bundes- und Landespolitik müssen diese schaffen.

Klimaschutz muss kommunale Pflichtaufgabe werden

Die Transformation zur eigenen Klimaneutralität, die Bereitstellung klimafreundlicher

Versorgungs- und Verkehrsinfrastruktur, Städtebau, Sanierung des kommunalen Wohnungsbestandes, Berücksichtigung der Klimawirkungen bei Planungs- und Regulierungsaufgaben und nicht zuletzt Informationsangebote und Förderprogramme sind nur einige der kommunalen Handlungsfelder.

Auch für die Akzeptanz von Klimaschutz sind die Kommunen zentrale Akteurinnen. Denn die Städte, Gemeinden und Landkreise sind der Lebensmittelpunkt der Menschen. Dort zeigt sich, wie wir in Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen wohnen können, Energie erzeugen, uns fortbewegen, produzieren und uns ernähren. Ist die kommunale Infrastruktur klimagerecht um- und ausgebaut, erleben die Menschen ein Mehr an Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen, wo- durch sozialer Zusammenhalt gestärkt werden kann.

In deutlichem Widerspruch zu den Handlungsnotwendigkeiten stehen nicht selten die zur Verfügung stehenden Ressourcen. Es fehlt an Geld, Personal, straffen Verwaltungsverfahren und rechtlichen Grundlagen (Beispiel Straßenverkehrsordnung).

Änderung der Straßenverkehrsgesetze

Viele Kommunen wollen schon jetzt die Lebensqualität ihrer Bürger:innen erhöhen, indem sie den Autoverkehr reduzieren, Straßen für Autos sperren und rückbauen, sowie flächendeckende Tempolimits einführen. In der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ haben sich zum Beispiel 445 Städte zusammengeschlossen, die mehr rechtliche Möglichkeiten fordern.⁴²

Die Straßenverkehrsgesetze schreiben bisher einen Vorrang der „Sicherheit und Leichtigkeit“ des Pkw- und Lkw-Verkehrs fest. Gesundheit und Klimaschutz dürfen nicht gleichwertig gewichtet werden. Dies führt dazu, dass Kommunen nur eng begrenzte Möglichkeiten haben. Weniger Straßen und Autoverkehr sind jedoch zwingend notwendig, um die Emissionen im Verkehrssektor nachhaltig zu senken.

Unsere Forderungen:

- ♦ Klimaschutz und Klimaanpassung müssen kommunale Pflichtaufgaben und entsprechend finanziert werden.
- ♦ Klimaschutz und Gesundheit als Ziel in die

Straßenverkehrsordnung aufnehmen, damit vor Ort die Verkehrswende gestaltet werden kann. Die Länder müssen mit dem Bund das Straßenverkehrsgesetz ändern, um Klimaschutz zu ermöglichen.

Für Klimaschutz, der allen nutzt

Klimaschutz ist eine soziale Frage und Klimapolitik hat sozialpolitische Folgen. Zu wenig Klimapolitik hätte verheerende Auswirkungen – gerade für Menschen mit geringem Einkommen – weltweit und in Deutschland. Eine sozial gerechte und zugleich ambitioniert wirksame Klimapolitik kann zu mehr Teilhabe, zu mehr Gesundheit und zu mehr Gerechtigkeit führen.

Daher ist es wichtig, den richtigen Politik-Mix zu wählen. Eine Verengung auf Bepreisung und Förderprogramme ist ungerichtet und wird es allein nicht richten. Weiter dürfen wir nicht bei Effizienzsteigerung stehen bleiben, denn diese führt nicht selten zu Rebound-Effekten. Gerade aus sozialpolitischer Sicht bedarf es auch des Ordnungsrechts. Der Ausstoß der Treibhausgasemissionen von Menschen mit hohem Einkommen muss sinken, denn besonders dort sind – neben der Wirtschaft – die Reduktionspotenziale vorhanden.

Eine umfassende, auch international ausgerichtete Klimagerechtigkeit strebt nicht nur die Vermeidung von Leid und Ungerechtigkeit an, sondern setzt sich auf Basis der Klimastabilität für gleichwertige Lebensverhältnisse für alle Menschen ein. Dies umzusetzen ist Auftrag und Ziel der Caritas. Damit können Klimaschutz und Soziales Hand in Hand gehen. Man muss nur beides wollen.

Informationen und Aktuelles zu sozial gerechter Klimapolitik unter www.klima.caritas.de



Anmerkungen

1. <https://bit.ly/41eH5p3>
2. Die Klimauhr mit dem exakten noch verbleibenden THG-Budget finden Sie unter <https://klimauhr.info/?temp=1>
3. EXPERTENRAT FÜR KLIMAFRAGEN: Zweijahresgutachten. Berlin, 2022, S. 27.
4. <https://bit.ly/3kqhY1W>
5. HERRMANN, U.: Das Ende des Kapitalismus. Köln: Kiepenheuer & Witsch, 2022, S. 97.
6. <https://bit.ly/3kqhY1W>
7. <https://bit.ly/3krm0Ho>
8. Die Hitzeperiode des Jahres 2022 führte auch in Deutschland zu erkennbarer Übersterblichkeit. Sterbefallzahlen lagen im Juli 2022 um 12 % über dem mittleren Wert der Vorjahre; <https://bit.ly/3IkQO4w>
9. Berechnet von Oxfam.
10. GRIESSHAMMER, R.: Unveröffentlichter Online-Vortrag auf der Delegiertenversammlung des DCV, 2020.
11. VERKEHRSLUB DEUTSCHLAND (VCD), Berlin.
12. <https://bit.ly/41EIRQw>
13. <https://bit.ly/3mo6vQV>
14. Die Zahlen beziehen sich auf Einkommensquintile.
15. UMWELTBUNDESAMT: Verkehrswende für alle: So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträgliche Mobilität. Dessau-Roßlau, 2020.
16. <https://bit.ly/3L0iPB8>
17. <https://bit.ly/3mo6vQV>
18. Bürgergeld-Regelsatz (buenger-geld.org); da sich der Regelsatz an den Ausgaben der ärmsten 15 Prozent der Haushalte aus der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe orientiert, müsste der Betrag für Mobilität bei 77 Euro/Monat liegen. RUDZIO, K.: 1,67 Euro für einen Kühlschrank. In ZEIT online, 30.7.2020 (32); <https://bit.ly/3YiBXh5>
19. Das Ergebnis einer Befragung von einkommensärmeren Haushalten durch die TU Hamburg belegt eindrucksvoll die Vorteile, die diese mit dem Neun-Euro-Ticket genießen konnten; <https://bit.ly/41GQl5I>
20. <https://bit.ly/3y8QeCe>, S. 8.
21. Ebenda, S. 5.
22. <https://bit.ly/41Ei0E9>
23. <https://bit.ly/3Ywsenv>
24. <https://bit.ly/3kBELiI>, S. 17.

25. *Ebenda.*
 26. ÖKO-INSTITUT: *Sanierung bei vulnerablen Hauseigentümer*innen.* Berlin, 2022, S. 5.
 27. *Ebenda*, S. 13.
 28. <https://bit.ly/3ZCjyI6>
 29. <https://bit.ly/3y8QeCe>, S. 17.
 30. <https://bit.ly/3kAs0he>
 31. ÖKO-INSTITUT: A. a. O.
 32. <https://bit.ly/3JaMoyA>
 33. MICHEL, F. (DMB): *Sozialer Klimaschutz im Wohnungssektor. Unveröffentlichter Vortrag, 2021.*
 34. MICHEL, F. (DMB): A. a. O.
 35. ÖKO-INSTITUT: A. a. O., S. 27.
 36. <https://bit.ly/3kBELII>, S. 41.
 37. ÖKO-INSTITUT: A. a. O., S. 19.
 38. ÖKO-INSTITUT: A. a. O., S. 19.
 39. *Hierunter fallen nicht nur Kosten von energetischen Sanierungen, sondern auch der Einbau von Aufzügen oder die Gartengestaltung.*
 40. EXPERTENRAT FÜR KLIMAFRAGEN: *Zweijahresgutachten.* Berlin, 2022, S. 21.
 41. <https://bit.ly/3J8NXNC>, S. 2.
 42. www.lebenswerte-staedte.de



Irene L. Bär
 Referat Sozialwirtschaft und Klimaneutralität beim DCV in Freiburg
 E-Mail: irene.baer@caritas.de



Astrid Schaffert
 Referentin soziale Klimapolitik/Leiterin AG Klimaschutz beim DCV in Freiburg
 E-Mail: astrid.schaffert@caritas.de

Lösungen für einen sozial gerechten Klimaschutz

Energetische Sanierung von Sozialwohnungen

Wohnungen gut zu dämmen, um Energie zu sparen, nützt dem Klimaschutz und den Menschen, die in diesen Wohnungen leben. Wärmedämmung in günstigen Wohnungen darf aber nicht dazu führen, dass sie nach der Sanierung zu teuer sind und Menschen mit wenig Geld aus ihrem Zuhause verdrängt werden.

Besserer und günstigerer ÖPNV

Wer wenig Geld hat, hat meist kein Auto und ist auf Bus und Bahn angewiesen. Wenn Bus- und Bahnverbindungen ausgebaut werden und die Taktung der Fahrten erhöht wird, kommen jene, die sich kein Auto leisten können, leichter ans Ziel. Für alle Menschen mit wenig Geld bedeutet das eine konkrete Entlastung und damit mehr persönliche Freiheit.

Reiche können mehr Klima schützen

Menschen mit wenig Geld fliegen kaum, wohnen meist in kleinen Wohnungen und haben vielfach kein Auto. Die größten Einsparpotenziale liegen bei reichen Menschen. Oft haben diese Menschen ein hohes Klimabewusstsein – tragen aber am stärksten zum Klimakrisis bei. Klimaschutz wird nur gelingen, wenn sich der wohlhabendste Teil der Bevölkerung stärker einbringt.

Globaler Klimaschutz

Menschen im Globalen Süden haben mit anhaltenden Dürren, Wassermangel und den damit verbundenen Ernteausfällen sowie mehr Extremwetter und Naturkatastrophen zu kämpfen. Als eine der führenden Industrienationen hat Deutschland durch seine wirtschaftliche Erfolgsgeschichte einen gewichtigen Teil des weltweiten Klimaschadens verursacht. Daher ist es unsere Verantwortung, beherzt und vorbildhaft den Klimaschutz voranzutreiben.

IMPRESSUM

www.neue-caritas.de

Herausgeber: Deutscher Caritasverband e.V.
 Redaktion: Marc Boos (Chefredakteur), Christine Mittelbach (CvD), Esther Baron

Redaktionssekretariat: Christiane Stieff,
 Tel.: 07 61/200-410, Fax: 07 61/200-1 15 09,
 E-Mail: christiane.stieff@caritas.de

Redaktionsassistentz: Ingrid Jehne, Tel.: 07 61/200-417,
 Fax: 07 61/200-1 15 09, E-Mail: ingrid.jehne@caritas.de

Anschrift für Redaktion und Vertrieb:
 neue caritas, Lorenz-Werthmann-Haus, Karlstr. 40,
 79104 Freiburg, E-Mail: zeitschriftenvertrieb@caritas.de

Anzeigen und Beilagen: Zweiplus Medienagentur,
 Tel.: 0 61 51/81 27-0, Fax: 89 30 98, Pallaswiesenstraße 109,
 64293 Darmstadt, ISDN 81 27-1 27, E-Mail: anzeigen@zweiplus.de

Layout: Peter Blöcher

Titelfoto: AdobeStock/Halfpoint
 Druck: Druckerei Hofmann GmbH

Diese Publikation wurde von der Mercator Stiftung gefördert.

STIFTUNG
 MERCATOR