

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag

Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Kommission zur Wahrnehmung der Belange der Kinder (Kinderkommission)

Wortprotokoll der 25. Sitzung

Kommission zur Wahrnehmung der Belange der Kinder (Kinderkommission)

Berlin, den 11. Oktober 2023, 14:30 Uhr
Paul-Löbe-Haus
2.200

Vorsitz: Emilia Fester, MdB

Tagesordnung

Tagesordnungspunkt 1 nicht öffentlich Seite 6

Umgang mit Liveübertragungen und Veröffentlichungen öffentlicher Sitzungen der Kinderkommission

Tagesordnungspunkt 2 nicht öffentlich Seite 6

Feedback aus den einzelnen Fraktionen zur Einführung einer Kinderfragestunde

Tagesordnungspunkt 3 nicht öffentlich Seite 6

Nachlese zum 2. Vernetzungstreffen mit den Kinderkommissionen und Kinderbeauftragten der Länder



Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Kommission zur Wahrnehmung der Belange der Kinder (Kinderkommission)

Tagesordnungspunkt 4 nicht öffentlich Seite 6

Sonstiges

Tagesordnungspunkt 5 öffentlich Seite 6

Öffentliches Expert*innengespräch zum Thema
„Klima und Mobilität“



Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Kommission zur Wahrnehmung der Belange der Kinder (Kinderkommission)

Inhaltsverzeichnis

Anwesenheitslisten	Seite 4
Sprachregister	Seite 5
Wortprotokoll	Seite 6



Anwesenheitsliste

Mitglieder des Ausschusses

	Ordentliche Mitglieder	Anwe-senheit	Stellvertretende Mitglieder	Anwe-senheit
SPD	Lahrkamp, Sarah	<input checked="" type="checkbox"/>	Hostert, Jasmina	<input type="checkbox"/>
CDU/CSU	Lehrieder, Paul	<input type="checkbox"/>	Leikert, Dr. Katja	<input checked="" type="checkbox"/>
BÜND-NIS 90/DIE GRÜNEN	Fester, Emilia	<input checked="" type="checkbox"/>	Stahr, Nina	<input type="checkbox"/>
FDP	Seestern-Pauly, Matthias	<input checked="" type="checkbox"/>	Adler, Katja	<input type="checkbox"/>
AfD	Bollmann, Gereon	<input checked="" type="checkbox"/>	Storch, Beatrix von	<input type="checkbox"/>
DIE LINKE.	Reichinnek, Heidi	<input checked="" type="checkbox"/>	Akulut, Gökay	<input type="checkbox"/>

Gäste

Funktion	Name	Anwe-senheit
Sachverständiger	Tapp, Moritz	<input checked="" type="checkbox"/>
Sachverständiger	Roschka, Debora	<input checked="" type="checkbox"/>

Fraktionsmitarbeitende

Fraktion	Name	Anwe-senheit
FDP	Rostkovius, Moritz	<input checked="" type="checkbox"/>
CDU	Gutbier	<input checked="" type="checkbox"/>



Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Kommission zur Wahrnehmung der Belange der Kinder (Kinderkommission)

Sprechregister der Abgeordneten und Sachverständigen

Abgeordnete

Vors. Emilia Fester	6, 11, 14, 16, 18, 20, 21, 23, 25
Abg. Sarah Lahrkamp	14
Abg. Dr. Katja Leikert	17, 20
Abg. Matthias Seestern-Pauly	16, 20
Abg. Gereon Bollmann	-
Abg. Heidi Reichinnek	21

Sachverständige

Moritz Tapp	7, 15, 18, 22, 24
Debora Roschka	12, 16, 18, 23, 25



Tagesordnungspunkt 1

Umgang mit Liveübertragungen und Veröffentlichungen öffentlicher Sitzungen der Kinderkommission

Siehe hierzu das separat gefertigte Kurzprotokoll.

gerade live auf Kanal drei des Parlamentsfernsehens übertragen wird. Sie wird danach im Internet aufrufbar sein. Zusätzlich wird sie aufgezeichnet, um im Anschluss ein Wortprotokoll erstellen zu können, das zu gegebener Zeit auf der Internetseite des Bundestags zugänglich sein wird.

Tagesordnungspunkt 2

Feedback aus den einzelnen Fraktionen zur Einführung einer Kinderfragestunde

Siehe hierzu das separat gefertigte Kurzprotokoll.

Heute ist der Weltmädchenstag. Ich würde sagen, die furchtbaren Verbrechen der Hamas lassen uns allen nach wie vor den Atem stocken. Die Terroristen missbrauchen, deswegen sage ich es auch im Kontext des Mädchentages, Mädchen und Frauen in Gaza als menschliche Schutzschilder. Wir sprechen von sexualisierter Gewalt und ich glaube, dass man genau diese Themen am Weltmädchenstag vor dem Hintergrund dieser schrecklichen terroristischen Angriffe der erschütternden Ereignisse in Israel einmal ansprechen sollte. Es ist wichtiger denn je, hinzuschauen und sich gemeinsam einzusetzen.

Tagesordnungspunkt 3

Nachlese zum 2. Vernetzungstreffen mit den Kinderkommissionen und Kinderbeauftragten der Länder

Siehe hierzu das separat gefertigte Kurzprotokoll.

Wir sprechen aber heute aber über ein anderes Thema als dieses. Trotzdem ist es mit Sicherheit wichtig, die Gewitterwolken, die auch über diesem parlamentarischen Betrieb momentan hängen, anzusprechen, sie nicht totzuschweigen. Ich wünsche uns trotzdem allen ein schönes gemeinsames Expert*innengespräch mit unseren jungen Sachverständigen, die ich hiermit jetzt gerne einmal ganz herzlich begrüßen möchte. Wir haben uns im Vorfeld sowohl unter uns Abgeordneten als auch schon wir im Vorgespräch auf das Job-Du geeinigt. Ich darf Euch sehr herzlich im Namen der ganzen Kinderkommission als unsere Expert*innen begrüßen, die für unser heutiges Gespräch sind gekommen sind, und herzlich willkommen heißen: Moritz Tapp von der BUNDJugend und Deborah Roschka von der Initiative „Wir fahren zusammen“.

Tagesordnungspunkt 4

Sonstiges

Siehe hierzu das separat gefertigte Kurzprotokoll.

Bevor wir loslegen, weise ich auch wieder darauf hin: Ihr müsst hier nicht alle Fragen beantworten. Ihr dürft jederzeit ablehnen, wenn Ihr eine Frage nicht beantworten möchten, die Euch unangenehm ist, sagt dann einfach Bescheid. Und wenn soweit alles klar ist, würde ich sagen, fangen wir mal an.

Tagesordnungspunkt 5

Öffentliches Expert*innengespräch zum Thema „Klima und Mobilität“

Die Vorsitzende: Hallo und herzlich willkommen. Ich begrüße Sie und Euch alle zu unserem Tagesordnungspunkt 5. Entschuldigen Sie bitte die Ver-spätung, allesamt. Tagesordnungspunkt 1 bis 4 hat uns etwas mehr Zeit gekostet als ursprünglich angedacht. Tagesordnungspunkt 5 ist unser öffentliches Expert*innengespräch zum Thema Klima und Mobilität. Ich weise, wie immer, darauf hin, dass diese Sitzung aufgezeichnet wird und auch

Wir haben uns darauf verständigt, dass Ihr uns einen kleinen Input gebt zu Beginn und wir dann in



die offene Fragerunde kommen. Wer von Euch beiden möchte denn anfangen?

Moritz Tapp (BUNDJugend): Ja, wir haben uns darauf geeinigt, dass ich beginne. Deswegen auch noch mal einen ganz herzlichen Dank von mir für die Einladung in die Kinderkommission. Ich freue mich sehr, heute mit Euch, mit Ihnen allen sprechen zu können. Ich bin Moritz Tapp, 22 Jahre alt oder jung, in der Kinderkommission würde ich fast sagen alt, Mitglied im Bundesvorstand der BUNDJugend und des BUND. Auf meine bisherigen Stationen komme ich, glaube ich, nachher im Laufe meines Inputs noch mal zu sprechen. Ich verstehe mich als demokratisch legitimierten Interessensvertreter unserer über 85 000 jungen Mitglieder. Darüber hinaus tausche ich mich aber natürlich auch mit ganz vielen anderen Verbänden aus und verstehe mich auch als Teil der Klimarechtigkeitsbewegung. Bei uns innerverbandlich bin ich Mitglied des Arbeitskreises Mobilität, und im Mobilitätsbereich bin ich auch noch beteiligt am Infrastrukturdialog des Bundesministeriums für Digitalisierung und Verkehr der FDP. Ich bin Student der Raumplanung an der Technischen Universität Kaiserslautern. Deswegen verfolgt mich das Thema Raum und Mobilität auch quasi beruflich oder in meinem Studium. Da bin ich gerade im fünften Semester und habe mich auch durchaus aus politischen Hintergründen für dieses Studium entschieden und kandidiere aktuell zum Bundesvorstand des Deutschen Bundesjugendring. So viel zu meiner Person.

Und jetzt würde ich mal mit einer ganz generellen Einordnung des Themas Mobilität, Klima und insbesondere den Auswirkungen und den Vernetzungen mit jungen Menschen beginnen. Ich glaube, wir müssen zunächst mal festhalten, dass Kinder auf ganz verschiedene Arten und Weisen anders als erwachsene Menschen von Mobilität betroffen sind und auf Mobilität angewiesen sind. Vielleicht als einfachsten und ersten Hintergrund: alle jungen Menschen sind aufgrund der Schulpflicht alleine dazu verpflichtet, jeden Morgen zur Schule zu kommen. Das heißt, wir sind gerade auch in ländlichen Räumen darauf angewiesen, dass wir irgendwelche Wege haben, wie wir auch zur Schule kommen. Ich persönlich bin im ländlichen Raum aufgewachsen, in Bad Dürkheim an

der Weinstraße. Ein tragfähiges Mobilitätsnetz, das mich jeden Morgen schnell und zuverlässig zur Schule bringt, ist natürlich einer der größten Gründe, die es mir auch ermöglicht haben, weiter entfernt zur Schule zu gehen, auf die Gesamtschule zu gehen, in einem Dorf, das zehn Kilometer entfernt ist. Die Verbindung war nicht sonderlich gut und sie war nicht gut getaktet. Das heißt, wenn ich einmal einen Zug verpasst habe, dann war es direkt eine konsequenzenvolle Sache, um zu rechtfertigen, wieso ich jetzt eine halbe Stunde später bin und nicht pünktlich. Und ich glaube, das macht ganz deutlich: Kinder und junge Menschen sind einfach sehr ausgesetzt dieser Verfügbarkeit vom öffentlichen Nahverkehr, gerade wenn sie noch in die Schule gehen müssen. Natürlich wird das dann nicht anders, wenn man zur Universität muss und vielleicht in eine größere Stadt zieht und auch da eben Teilhabe gesichert sein muss durch Mobilität. Deswegen ist Mobilität gerade für Kinder und für junge Menschen ein ganz essenzieller Teil, der ihnen ermöglicht, am demokratischen Miteinander teilzuhaben und Veranstaltungen zu besuchen, Menschen zu treffen, Freund*innen zu besuchen, gleichzeitig natürlich auch sich an unserer Jugend-Verbandsarbeit beispielsweise zu beteiligen. Das ist bei uns in Rheinland-Pfalz ein großes Problem. Allein, dass der öffentliche Nahverkehr oder der Personenverkehr generell in unserem Bundesland so schlecht ausgebaut ist, dass ich es beispielsweise als Schüler niemals geschafft habe, in die Landeshauptstadt zu fahren, weil mein Ticket davor aufgehört hat und die Fahrkarte darüber hinaus große Kosten verursacht hat. Zumal die Verbindungen dahin so schlecht getaktet sind, dass ich für eine Strecke von 100 Kilometern etwa zwei Stunden brauche. Und das ist natürlich alles andere als barrieararm, da dann auch an Angeboten in der Landeshauptstadt teilzunehmen.

Das führt mich zu meinem nächsten Punkt: Kinder sind wesentlich preissensitiver als erwachsene und junge Menschen natürlich genauso. Das heißt, Ticketpreise beeinflussen uns aufgrund von generell geringeren verfügbaren Ressourcen ganz besonders stark. Und wenn wir Teilhabe sichern möchten für junge Menschen, dann müssen wir das auch darüber tun, dass das der Zugang zum öffentlichen Verkehr günstig und für alle Menschen zugänglich ist, ganz unabhängig von ihrem



sozialen Hintergrund und ihrer Einkommenssituation. Kinder sind besonders gefährdet. Kinder sind besonders schutzbedürftig. Das heißt, auch die Sicherheitsansprüche an unser Mobilitätssystem sind gerade bei Kindern, jungen Menschen genauso, bei marginalisierten Gruppen, bei Frauen, gerade bei jungen Frauen natürlich wesentlich, wesentlich wichtiger, und das Sicherheitsempfinden und das tatsächliche Sicherheitsgefühl im öffentlichen Nahverkehr und im Personenverkehr ist natürlich für junge Menschen, denen wir auch als Gesellschaft eine besondere Schutzpflicht gegenüber haben, einfach besonders prägnant. Und was man auch festhalten muss: der Zugang zu Mobilitätsmitteln, der variiert einfach total, je nach Alter und Schicht. Solange ich unter 18 Jahre alt bin, kann ich nicht allein Auto fahren. Das heißt, ein gut ausgebautes Straßennetz ohne Fahrradwege bringt mir als junge Personen unter 18 Jahren auf dem Land, wenn meine Eltern mich nicht überall hinfahren können, überhaupt nichts. Und ich glaube, das ist auch eine Art und Weise, wo wir einfach differenzieren müssen Durch eine Altersabstufungen. Was das Führen des Personenkraftfahrzeugs angeht, können nicht alle Menschen gleichberechtigt auf das Straßennetz zugreifen. Genauso ist es natürlich so, dass wir die Mobilität breiter denken müssen als nur an Kfz ange setzt. Die meisten jungen Menschen legen ihre Wege zu Fuß oder mit dem ÖPNV oder mit dem Fahrrad zurück, und ihr Mobilitätsverhalten unterscheidet sich einfach ganz grundlegend von dem von Erwachsenen und von berufstätigen Menschen. Allein weil die Strecken, die zurückgelegt werden, einfach eine ganz andere Art haben. Und dann geht es um die Debatte der Freiheitseinschränkungen. Wenn wir jetzt beispielsweise darüber sprechen, das Auto zu deprivilegieren, möchte ich an der Stelle einfach mal anführen, dass für junge Menschen diese Freiheitseinschränkungen, die es für erwachsene Menschen sein kann, weniger das Auto benutzen zu dürfen, ein Freiheitszugewinn bedeuten kann, weil die Straßen frei sind, weil der öffentliche Verkehr schneller durchkommt, weil mehr Platz dafür ist, dass junge Menschen die Mobilitätsmittel, die sie tatsächlich nutzen dürfen, auch nutzen können. Deswegen habe ich hier schon mal klar gemacht, wenn wir über Mobilität für junge Menschen sprechen, dann sprechen wir doch an vielen Stellen über ganz andere Anforderungen, ganz andere

Mobilitätsbedürfnisse, als wenn wir über Mobilität für die breite Bevölkerung oder für insbesondere einen Teil der Erwachsenen zwischen – sagen wir mal – 30 und 50 Jahren, vorwiegend auch noch männlich, sprechen. Und ich glaube, das ist eine Art und Weise, wie sich unser Diskurs über Mobilität und Infrastruktur verändern muss. Denn wir müssen anerkennen, dass Menschen abhängig von ihrem soziokulturellen Status in der Gesellschaft, abhängig von ihrem Hintergrund, abhängig von ihren Privilegien, abhängig von ihrer Sexualität und ihrem Gender einfach unterschiedliche Anforderungen an Mobilität haben. Und das ist eben viel breiter als nur dieses kleine Cluster „Alter“, das ich jetzt betont habe, aber auf das ich heute natürlich spezifisch eingehen möchte.

Die gute Nachricht, die ich vielleicht direkt vorwegstellen will, denn wir sprechen ja heute über Klima und Mobilität im Kontext der Kinderkommission: Klimafreundliche Mobilität, und klimafreundlicher Mobilität Vorrang einzuräumen Das möchte ich breit definieren. Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV ist zugleich eine Privilegierung des Verkehrs, auf denen Kinder und Jugendliche ganz massiv Zugang haben. Das heißt, an dieser Stelle greifen unsere Klimaziele und unsere Ziele, Teilhabe zu sichern für junge Menschen, gerade im ländlichen Raum, total toll ineinander, und es ist eine riesige Chance, die wir ergreifen müssen.

Ich möchte jetzt vor allem noch mal auf die Differenzierung zwischen Stadt und Land eingehen. Denn das ein Thema, das mir sehr wichtig ist: Wir reden immer, wenn wir über Mobilität reden, im großstädtischen Raum, gerade wenn wir uns hier in Berlin befinden, natürlich über städtische Mobilität. Aber was diese beiden Mobilitätsformen auf dem Land und in der Stadt gemeinsam haben: Eigentlich sind es nur drei Dinge: Es müssen an beiden Orten Wege zurückgelegt werden. In beiden Raumtypen müssen junge Menschen, um teilzuhaben, um zur Schule zu kommen, um sich mit ihren Freund*innen zu treffen, um Freizeitgestaltung ausleben zu können, Wege zurücklegen. Junge Menschen möchten in beiden Raumtypen am gesellschaftlichen Leben teilhaben. Sie möchten zu uns Jugendverbänden kommen, sie möchten unsere Angebote wahrnehmen, sie möchten



sich politisch engagieren. Sie möchten sich in ihrer Freundesgruppe vielleicht für gewisse Dinge einsetzen. Das heißt, sie möchten Teilhabe gesichert bekommen. Und das ist eben auch nur möglich, wenn sie sich bewegen können. Deswegen: bedarfsgerechte Mobilität. Das mein dritter Punkt, die braucht es überall. Das ist ganz klar. Wir müssen bedarfsgerechte Mobilität überall sicherstellen, und an der Stelle ist es eben auch noch mal viel breiter als nur junge Menschen. Denn bedarfsgerechte Mobilität verstehe ich ganz explizit als Mobilitätsform, die allen Menschen zur Verfügung steht, ganz unabhängig von ihren abilities, also von ihrer körperlichen oder psychischen Befähigung, unabhängig von ihrem Einkommen, unabhängig von ihrem Alter, unabhängig von ihrem Migrationshintergrund oder nicht. Und deswegen müssen wir breit denken, dass bedarfsgerechter Personenverkehr, bedarfsgerechter ÖPNV, aber auch eine bedarfsgerechte Mobilitätsinfrastruktur generell Teilhabe für alle Menschen an unserem demokratischen Miteinander sichern kann. Und ich glaube, das ist ein Ziel, auf das sich alle demokratischen Fraktionen eigentlich einigen sollten im Bundestag.

Aber an einigen Stellen unterscheidet sich die Mobilität zwischen Stadt und Land doch gravierend. Zum einen ist da die Distanz der Wege, außer man spricht jetzt über Berlin. Hier ist die Distanz auch ziemlich gigantisch. Aber die Distanz der Wege, die zurückgelegt werden muss, ist natürlich eine andere, zwischen Stadt und Land. In der Stadt sprechen wir vor allem über extrem limitierten Platz, über konsumfreie Räume, Räume, in denen sich Menschen einfach aufhalten können, ohne zu konsumieren, um Zeit mit ihren Freund*innen zu verbringen, beispielsweise in der Stadt. Wir sprechen über sichere Wege für alle Gruppen in unserer Gesellschaft. Und da zählen Kinder und Jugendliche ganz explizit dazu. An der Stelle muss ich vielleicht auch klarstellen: eine Deprivilegierung von Autoverkehr beispielsweise in der Stadt bedeutet vielleicht einen gewissen Freiheitsverlust für Menschen, die viel mit dem Auto unterwegs sind. Aber es bedeutet gleichzeitig massiven Freiheitszugewinn für alle anderen Menschen. Und es bedeutet vor allem auch einen Sicherheits- und Gesundheitszugewinn in der Stadt. Und das ist wieder ein Punkt,

wo kindgerechte, jugendgerechte und klimagerechte Mobilität Hand in Hand gehen. Dieser Autofokus, den wir gerade auf dem Land haben, führt zu Zersiedelung, führt zu ausgestorbenem Dorfkern, führt zu verlorener Infrastruktur der Daseinsvorsorge und führt dazu, dass sich durch den Donut-Effekt, der existiert, wenn sich immer weiter suburbs, so würden wir im Amerikanischen diese Bereiche nennen, Vororte bilden beziehungsweise aus Siedlungen Neubaugebiete, die nur durch die Verfügbarkeit von persönlichen Autos möglich werden. Das führt zu einer Zersiedelung, und das führt dazu, dass die Wege zwischen den verschiedenen Orten, an denen das Leben stattfindet, immer weiter werden. Und wir müssen irgendwie eine Lösung dafür formulieren, wie gerade junge Menschen im ländlichen Raum diese Wege auch zurücklegen können, und das bedarfsgerecht und barrierearm, aber gleichzeitig natürlich auch klimagerecht. Der ÖPNV und irgendwelche alternativen, bedarfsgerechten smarten, digitalen Angebote, die existieren in der Breite noch nicht. Das heißt, die Unter Verfügbarkeit vom ÖPNV, gerade an Randstunden und am Wochenende, ist natürlich eine massive Freiheitseinschränkung für junge Menschen, die versuchen, ihr persönliches Leben und ihre persönliche Entfaltung gerade in ländlichen Räumen irgendwie voranzubringen. Dieser Teufelskreis, dass wir diese Zersiedelung haben und dass wir die ausgestorbenen Dorfkerne haben und dass wir zum Konsumieren beispielsweise ins Gewerbegebiet fahren müssen, die führt dazu, dass die Abhängigkeit vom Auto sich gerade in ländlichen Räumen immer weiter verstärkt hat. Wir müssen versuchen, diesen Teufelskreis zu durchbrechen, um zu einem klimafreundlichen und bedarfsgerechten Mobilitätssystem gerade in ländlichen Räumen zu kommen. Denn was wir auf keinen Fall wollen, ist, meiner Großmutter das Auto wegzunehmen und ihr keine Alternative zu geben, Einkaufen zu fahren. Gleichzeitig möchte ich meiner Großmutter aber auch gerne anbieten, das Auto abzugeben, weil ich sehe, dass sie eine Gefahr für alle anderen Straßenteilnehmenden ist. Ich möchte nicht, dass einfach aufgrund der Angewiesenheit auf das persönliche Kfz alle anderen Menschen, alle anderen Teilnehmenden des Mobilitätssystems und des Straßenverkehrs gefährdet werden. Und da sind wir dann auch wieder bei den Kindern und



Jugendlichen, die aufgrund ihrer Größe beispielsweise ja wesentlich anfälliger für Unfälle zwischen PKW und Personen sind. Falls die passieren, dann ist das natürlich auch noch wesentlich tödlicher. Ich glaube, das ist etwas, das wir anerkennen müssen und wo wir gute Wege formulieren müssen, wie wir bedarfsgerechten Verkehr und bedarfsgerechte Mobilität, gerade auf dem Land, formulieren können. Deswegen sind die Unterschiede zwischen Stadt und Land doch gravierend. An der einen Stelle müssen wir versuchen abzubauen, um Platz zu schaffen innerhalb der Stadt. An der anderen Stelle müssen wir im Dorf versuchen, die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren, indem wir wieder mehr Metzgereien, mehr Schlachterien, mehr Bäckereien, mehr kleine Tante Emma Lädchen auf dem Dorf haben und so ländliche Räume zu revitalisieren. Ganz unabhängig davon birgt das natürlich große wirtschaftliche Vorteile für die Kommunen und die ländlichen Räume. Da möchte ich jetzt gar nicht drauf eingehen.

Okay, und ich muss mal gucken, wie viel Zeit habe ich dann noch? Darf ich das nachfragen?

Die Vorsitzende: Wir haben kein Zeitlimit gesetzt, aber komm doch langsam zum Schluss.

Moritz Tapp (BUNDJugend): Okay, ich würde noch mal kurz auf ein paar persönliche Verbindungen eingehen und danach können wir auch noch sehr, sehr vielen Fragen aufgreifen. Bis 2020 war ich Schüler*innensprecher an meiner Schule und habe mich da auch in der Kreisshüler*innenvertretung engagiert. Und da war natürlich die Frage rund um Tickets und rund um unseren Zugang zu Mobilität innerhalb von Rheinland-Pfalz ein riesiges Thema. Beispielsweise dieses Dilemma, dass wir es nicht zur Landeshauptstadt schaffen. Das ist jetzt etwas, das durch das 49 Euro-Ticket beispielsweise aufgehoben werden könnte. Aber das funktioniert natürlich nur, wenn die Finanzierung vom 49 Euro-Ticket langfristig sichergestellt ist und auch eine bedarfsgerechte Alternative zum günstigeren Preis für Menschen existiert, die sich das sonst nicht leisten können.

Dann war ich im Jahr 2020/21 als Bundessprecher

im Freiwilligen Ökologischen Jahr. Da habe ich Herrn Matthias Seestern-Pauly das letzte Mal getroffen. Da hatten wir schon mal ein Gespräch und da war die Frage nach bezahlbarer Mobilität zur Teilhabe und zum Überwinden von Strecken zwischen Einsatzstelle und Wohnort beziehungsweise zwischen Einsatzstelle, Wohnort und Familie ein ganz großes Thema, das vielen Menschen beispielsweise den Wegzug, um ein FÖJ in den Bergen zu machen oder am Meer, einfach maßgeblich erschwert hat, weil die Mobilitätskosten vom geringen Taschengeld nicht abgedeckt sind und ein Fernverkehrsticket für mindestens 19 Euro sich im FÖJ leisten zu können, inklusive Rückfahrt das ist ein massiver Einschnitt in das Budget, das man für Essen hat. Das sind 40 Euro im Monat, wenn ich nur einmal so eine Strecke zurücklegen möchte. Und deswegen war damals schon die Forderung für freie Fahrt für Freiwillige und Menschen, die sich ehrenamtlich engagieren, prominent. Und wir haben es bis heute leider nicht gelöst. Es ist auch ein Akzent, den ich hier setzen möchte. Gerade auch die freie Fahrt im Fernverkehr, die kann zum Zusammenwachsen unseres Landes führen, und sie kann jungen Menschen Teilhabemöglichkeiten geben, die wir gerade noch gar nicht haben. Gerade hier im politischen Berlin. Menschen die Möglichkeit geben, längere Distanzen zu überwinden, ganz unabhängig von ihrem Geldbeutel. Das kann unsere Demokratie stärken und das kann auch unsere Verbandsarbeit wesentlich erleichtern. Wenn beispielsweise die Jugendleiter*innen-Karte gleichzeitig als Fernverkehrsticket funktioniert oder der Ausweis als FÖJler gleichzeitig als Fernverkehrsticket funktioniert.

Danach war ich noch im Jugendprojekt-Beirat der Kinder- und Jugendstudie. Da haben wir festgestellt, dass das Thema Mobilität in der Zukunft das wird von jungen Menschen vor allem als klimafreundliche Thema, als Thema des Zugangs gesehen. Es kamen solche Aussagen wie: In der Zukunft sollte der Zug billiger sein als das Flugzeug. Da haben wir uns mit Mobilität auseinandergesetzt. Gerade im Bereich Teilhabe ist das natürlich, wie ich schon davor geschildert habe, ganz maßgeblich.



Und seit 2020 bin ich Mitglied im Bundesvorstand der BUNDJugend. Und ich habe ja eingangs schon erwähnt, wir arbeiten im Arbeitskreis Mobilität dazu ganz, ganz, ganz intensiv. Unser Ziel ist da vor allem die Verbindung von Umweltgerechtigkeit, Klimagerechtigkeit, sozialer Gerechtigkeit und einem tragfähigen Mobilitätssystem, das Teilhabe sichert und unsere Demokratie stärkt. Denn ich glaube, da sehe ich einen riesigen Gewinn für unsere Gesellschaft darin. Wenn wir Menschen Teilhabe ermöglichen können, unabhängig von ihrem sozialen Status, dann schaffen wir es auch, als Gesellschaft zusammenzuwachsen und als Gesellschaft miteinander ins Gespräch zu kommen, und es erleichtert uns jugendpolitischen Akteuren und uns Jugendverbänden die Arbeit maßgeblich, wenn wir solche Barrieren abbauen können.

Dann arbeite ich im Infrastrukturdialog mit. Da möchte ich noch mal ein oder zwei Worte zu sagen, sonst können wir da gerne in Fragen auch noch mal darauf eingehen. Dieser Infrastrukturdialog: Ich musste mich tatsächlich sehr, sehr da rein kämpfen, um einen Platz als Jugendverbandler zu bekommen. In dem Infrastrukturdialog, wie er vom BMDV angesetzt war, war keinerlei Jugendbeteiligung vorgesehen. Ich finde, bei einem Prozess, der sich mit der Infrastruktur für 2040 auseinandersetzt, ist das ein fatales Signal, wenn die Bedürfnisse von jungen Menschen und Kindern ganz offensichtlich nicht mitgedacht werden in der Konzeption. Deswegen habe ich einen offenen Brief geschrieben. Wir haben uns mit der DGB-Jugend massiv dafür stark gemacht, dass wir auch einen Sitz darin bekommen und das hat letztendlich darin geendet, dass ich als einzige jugendbeteiligte Person in diesem Prozess sitze. Ich habe im ersten Treffen schon klar gemacht, dass das für mich kein Zustand ist, der länger tragbar sein kann, wenn über 60 Verbände oder über 180 Verbände involviert werden. Eine die Jugend vertretende Person ist vielleicht ein bisschen wenig, und ich glaube, das macht klar, worauf ich jetzt zum Ende noch mal kommen möchte. Die Beteiligung von jungen Menschen zu diesen Belangen rund um Mobilität ist aufgrund dieser Aspekte, die ich jetzt vorgehend schon erläutert habe, ganz maßgeblich. Denn die Blickweise, die Perspektive auf Mobilität ist eine ganz andere, die auch nur junge Menschen tatsächlich und Kinder authentisch nachvollziehen und schildern können. Und

deswegen gehört für mich bei so einem Zukunfts-thema wie dem Infrastrukturdialog und den weiteren Überlegungen zur Ausgestaltung einer klimagerechten, bedarfsgerechten Mobilitätssystem-Wende Jugendbeteiligung und Kinderbeteiligung zum Kern dieser Aufgabe. Denn wir bauen diese Infrastruktur ja nicht für die Menschen, die jetzt leben, sondern wir bauen sie vor allem für zukünftige Generationen. Wir wissen ja alle, wie lange Infrastrukturprojekte in der Genehmigung, in der Planung und im tatsächlichen Bau dauern. Deswegen wünsche ich mir hier auch von allen hier Anwesenden den Einsatz für die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen, gerade bei solchen Zukunftsthemen. Denn das möchte ich betonen: nur so können wir tatsächlich qualitativ gute Ergebnisse in solchen zukunftsweisenden Prozessen sichern. Nur wenn wir verschiedene Perspektiven aus unserer Gesellschaft in solche Prozesse einbinden, können wir zu bahnbrechenden neuen Kompromissen und Erkenntnissen und tollen Ergebnissen kommen.

Vielleicht wissen einige Menschen, dass ich auch Mitglied in der Zukunftskommission Landwirtschaft bin und es uns gerade in diesem Forum gelungen ist, durch die Beteiligung von verschiedenen Stakeholdern und durch die Beteiligung von zwei Jugendverbandsvertreter*innen tatsächlich bahnbrechende neue Kompromisse zu erzielen und ein wegweisendes Statement, einen wegweisenden Abschlussbericht vorzulegen, der ganz viele Probleme angeht und ganz viele positive Szenarien auch schildert. Ich wünsche mir genau das auch für den Bereich Klima und Mobilität mit jungen Menschen, und ich hoffe, dass ich Ihnen und Euch jetzt dadurch schon mal skizzieren konnte, wie wir da in etwa hinkommen können. Und freue mich jetzt gleich auf die Fragerunde, aber übergebe natürlich erstmal das Wort.

Die **Vorsitzende**: Vielen lieben Dank! Das hatte ja auf jeden Fall auch schon mal jetzt so ungefähr zwölf unterschiedliche Themen der Mobilität angesprochen. Darauf kommen wir bestimmt gleich zurück. Aber wie Du schon richtig angekündigt hast, würde ich jetzt gerne noch einmal das Wort zu einem ähnlich langen Pep Talk an Debora Roschka weitergeben. Schön, dass auch Du da bist.



Debora Roschka (Initiative „Wir fahren zusammen“): Danke schön. Hallo. Ich bin Debbie. Ich bin bei Fridays for Future, und ich bin auch in der "Wir fahren zusammen"-Kampagne aktiv, die ich heute besonders vorstellen möchte. Ich habe auch ein paar der anderen Menschen mitgebracht, die in dieser Kampagne aktiv sind. Die sieht man auf den Fotos, die jetzt gleich durchlaufen werden.

Ich bin dankbar, heute hier zu sein, denn wir haben es ja eben schon gehört, dass die Themen Klimakrise und Mobilität die Themen sind, die den Großteil der jüngeren Generation bewegen. Ich bin selbst 21. Ich habe wahrscheinlich noch den Großteil meines Lebens vor mir. Aber die Klimakrise beschäftigt mich und bereitet mir ehrlich gesagt auch existenzielle Ängste. Und ich würde sagen, so geht es den meisten jungen Menschen. Wir sorgen uns um den Erhalt unserer Lebensgrundlage und der der nachkommenden Generationen. Und in besonderer Weise spielt da die Verkehrswende eine wichtige Schlüsselrolle zur Emissionsreduktion. Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, braucht es eine Verdopplung des ÖPNV bis 2030. Ich hoffe, das ist nicht neu für die hier anwesenden Personen. Dafür braucht es zudem mindestens 16 Milliarden mehr pro Jahr von Bund und Ländern und die Kommunen müssen entlastet werden. Ja, die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister müssen jetzt handeln und in einen guten ÖPNV investieren, das heißt in einen Ausbau, in eine Verbesserung der Infrastruktur und besonders in gute Arbeitsbedingungen. Eine erfolgreiche Verkehrswende kann nämlich nur sozial gerecht funktionieren, und das bedeutet gute Arbeitsbedingungen, denn ohne die Beschäftigten fährt kein Bus und fährt auch keine Bahn. Sie sind es, die den Nahverkehr tagtäglich am Laufen halten. Ich habe die Möglichkeit, regelmäßig mit Beschäftigten im Nahverkehr zu sprechen in der Zusammenarbeit und höre da immer wieder von verheerenden Arbeitsbedingungen und der allgemeinen schlechten Infrastruktur und Verkehrsplanung, die dann halt zu großen Problemen führt wie hohen Krankenständen und allgemein immenser Überbelastung. Ich habe heute ein Zitat mitgebracht von einem Busfahrer. Matze aus Berlin. Das möchte ich einfach mal jetzt vorlesen. „Wenn ich unter den jetzigen Bedingungen in meinen Bus steige, bedeutet das vor allem Stress und Belastung. Ich fahre morgens meine erste

Tour los und weiß, ich werde gleich maximal zehn Minuten Wendezzeit haben. Ich weiß jede Minute Verspätung bedeutet eine weitere Minute weniger Pause. Ich überlege: Will ich gleich lieber schnell was essen oder muss ich auf die Toilette gehen? Ich gucke auf meinen Monitor. Er zeigt meine Verspätung an, gegen die ich im Berliner Morgenverkehr nichts tun kann Minus 2 Minuten. Minus 4 Minuten. Minus 6 Minuten. Ich komme an, renne zur Toilette, esse nichts und fahre mit Verspätung wieder los. In die andere Richtung. Und das jeden Tag.“ Das zu hören, schockiert mich besonders auch mit dem Hintergedanken, dass wir alle, und besonders auch junge Menschen und Kinder, den ÖPNV nutzen und damit natürlich auch immer die Sicherheit von Menschen verbunden ist. Und Arbeitsbedingungen müssen nicht nur deswegen, sondern natürlich auch für die Menschen selbst gesichert sein, müssen fair sein, weil die Busfahrer*innen und Bahnfahrer*innen ja diejenigen sind, die uns jeden Tag von A nach B bringen. Bis 2030 geht zudem die Hälfte aller Beschäftigten im ÖPNV in Rente. Schon jetzt sprechen wir von einem sehr hohen Personalmangel. Unabhängig davon, was man von Klimamaßnahmen hält, können wahrscheinlich alle zustimmen, dass wir an sich den öffentlichen Nahverkehr brauchen. Aktuell verhindert die Verkehrspolitik aber leider gute Mobilität und Bewegungsfreiheit von Millionen Menschen in Deutschland auch besonders von jungen Menschen. Ältere Menschen, Menschen vom Land und Umland, Kinder auf dem Weg zur Schule, Menschen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen. Wir alle brauchen täglich einen günstigen, sicheren, schnellen und verlässlichen Nahverkehr. Der Bundesverkehrsminister und seine Kolleginnen und Kollegen in den Bundesländern müssen sich deswegen jetzt zur Verkehrswende bekennen und in den ÖPNV investieren Sowohl für die Klimabewegung als auch für die Beschäftigten ist es wirklich frustrierend zu erleben, wie dadurch die Zukunft eines guten Nahverkehrs verspielt wird, dass aktuell nichts passiert.

Unsere Antwort darauf ist: Wir schließen uns zusammen. So heißt ja auch die Kampagne „Wir fahren zusammen“, als Allianz der Klimabewegung mit ÖPNV-Beschäftigten und ihrer Gewerkschaft ver.di. Dazu haben wir in den vergangenen Mona-



ten bereits bundesweit die Zusammenarbeit aufgenommen und durch gemeinsame Aktionen, durch erste Solidaritätserfahrungen und an manchen Orten bereits gemeinsame Streikerfahrungen haben wir Vorurteile und Unterschiede überwunden und erkannt. Wir verfolgen eigentlich das gleiche Ziel: Wir wollen eine gute Mobilität. Und das funktioniert eben nur mit guten Arbeitsbedingungen. Und unsere Anliegen gehören zusammen. Ich würde sagen, lange genug haben wir uns gegeneinander ausspielen lassen als Klimabewegung und als Beschäftigte. Und stattdessen haben wir jetzt beschlossen Wir verbünden uns. Egal ob ÖPNV-Beschäftigte egal ob Aktivistinnen oder Aktivist oder Fahrgäste, Kinder, Jugendliche egal wo wir einsteigen. Wir halten zusammen und bauen Druck auf, auf Arbeitgeber*innen und besonders auf die Politik. Und ich finde, dass es vor allem wichtig für uns jetzt hier. Vor einem Monat haben wir gemeinsam mit ÖPNV-Beschäftigten und ver.di deswegen auch eine Petition gestartet. Darin fordern wir gute Arbeitsbedingungen und mehr Personal für die Beschäftigten im Nahverkehr und außerdem massive Investitionen und eine Verdopplung des ÖPNV für gute Mobilität für alle. Im nächsten halben Jahr sammeln wir gemeinsam an Schulen und Betrieben in der Stadt, in Hochschulen oder auf dem Land, Unterschriften und bauen uns eine große gesellschaftliche Bewegung für soziale und klimafreundliche Mobilität auf. Mit der Petition kommen wir ins Gespräch mit Fahrgästen, mit Schüler*innen, mit Kindern, mit Studierenden und merken jetzt schon der Rückhalt für diese Forderung ist enorm. Und fast alle Menschen unterschreiben. Auch eine Studie der European Climate Foundation zeigt, dass die beliebteste Maßnahme im Bereich des Verkehrs der Ausbau des ÖPNV ist und einen großen gesellschaftlichen Rückhalt erfährt. Alle Menschen, die wir ansprechen, wissen um diese gesellschaftliche Bedeutung des ÖPNV, da sie in den meisten Fällen selbst darauf angewiesen sind. Kinder, die zur Schule fahren. Jugendliche auf dem Weg nach Hause, alle erleben anhand von langen Wartezeiten, überfüllten Bussen, Fahrtausfällen oder fehlender Anbindung, dass diese Anliegen wichtig sind und wir uns da für uns und für zukünftige Generationen für einsetzen müssen. Ja, mit dieser Petition haben wir allein beim globalen Klimastreik am 15. 09. bundesweit 21 000 Unterschrif-

ten gesammelt. Viele Menschen sind darüber hinaus bereit, die Kolleginnen und Kollegen und die Kampagne aktiv zu unterstützen und zum Beispiel in den Schulen und Unis auch Bewegungen dafür aufzubauen. Ab Januar 2024 verhandeln bundesweit 80 000 Beschäftigte im ÖPNV für bessere Arbeitsbedingungen. Wir werden als große, breite Bewegung an ihrer Seite stehen. Und wenn Arbeitgeber*innen und Politik nicht auf die Beschäftigten hören und sie dadurch zu Streiks zwingen, um ihre Forderungen durchzusetzen dann werden wir mit ihnen streiken. Denn wir sind fest überzeugt: Die Verkehrswende erreichen wir nur gemeinsam und wir sind bereit, uns zusammen für unsere Forderungen stark zu machen. Wir sind hier, weil junge Menschen die Zukunft sind. Und sie brauchen eine sichere Lebensgrundlage. Und sie brauchen Mobilität. Und der ÖPNV ist die Zukunft unserer Mobilität.

Heute und morgen tagen in Köln die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister von Bund und Ländern. Darauf möchte ich kurz noch eingehen. Denn klar ist: sie haben die Zukunft des ÖPNV in der Hand. Wir fordern sie auf, massive Investitionen und Zuschüsse zu geben, damit die schlechten Arbeitsbedingungen der Kolleginnen und Kollegen, der Personalmangel und der fehlende Ausbau des ÖPNV angegangen werden können. Der Ausbau- und Modernisierungspakt, von dem Sie sicher schon gehört haben, ist jetzt dringend nötig. Deswegen muss die Politik jetzt handeln, damit der ÖPNV eine Zukunft hat. Ja, Sie haben alle gehört, dass uns dieses Thema oder diese Themen als junge Menschen sehr beschäftigen und ja, seit Jahren sind wir aktiv in der Klimabewegung, stark für Klimagerechtigkeit und sagen: Jetzt ist die Zeit zu handeln. Wir müssen jetzt was tun für alle von uns und für zukünftige Generationen. Deswegen möchte ich Sie jetzt zum Abschluss einladen, dass wir heute zusammen einen ersten Schritt in diese Richtung gehen und dass Sie sich explizit zu diesen Anliegen bekennen. Ich habe die Petition heute dabei und sage: Bitte unterzeichnen Sie unsere Petition als Zeichen dafür, dass Sie sich für die junge Generation, für unsere Zukunft und für einen ÖPNV für alle einsetzen wollen.

Danke schön.



Die Vorsitzende: Okay, vielen Dank für Eure beiden sehr eindrücklichen Vorträge zu durchaus auch unterschiedlichen Themen, auch wenn Ihr Euch beide stark auf das Thema Mobilität fokussiert habt. Ich sag ein paar Worte zum Thema Petition: da das wahrscheinlich eine Petition ist, die sich an zumindest die Ampel-Fraktionen richtet, werden wir diese Petition nicht unterschreiben können. Ich glaube, das ist auch nicht im Sinne des Erfinders. Trotzdem glaube ich, wünsche ich Euch zumindest viel Erfolg und ich freue mich auf die Behandlung von Euren Anliegen im Petitionsausschuss.

Wir haben ja heute das Thema Klima und Mobilität. Ich finde, Ihr habt auch schon gut hergeleitet, warum Mobilität durchaus ein Klimathema ist. Trotzdem ist das natürlich auch noch ein breites weiteres eigenes Themenfeld, und da habe ich ein paar Fragen zu vorbereitet. Aber da ich ja nun schon ausgesucht habe, dass Ihr heute kommen könnt, frage ich vielleicht heute einfach mal direkt meine Kolleg*innen, wer Fragen hat.

Bitte, Frau Lahrkamp, Sarah, bitte.

Abg. Sarah Lahrkamp (SPD): Okay, vielen Dank Erst mal vielen Dank Euch beiden. Ich habe Euch sehr aufmerksam zugehört. Es war total spannend. Sehr, sehr unterschiedliche Aspekte auch schon. Was mir bei Dir, Moritz, auch so gut gefallen hat, war, dass Du so einen Bogen gebildet hast zwischen Klimaschutz, bedarfsgerecht, soziale Teilhabe, Sicherheit, irgendwie alles mit drin, wo ich gleich gerne noch mal drauf zu sprechen kommen möchte. Und bei Dir natürlich das ganz aktuelle Thema auch noch mal Arbeitsbedingungen. Wir haben ja nun Fachkräftemangel. Wie soll ÖPNV überhaupt funktionieren? Mal ganz abgesehen vom sozialen Gedanken für gute Arbeitsbedingungen gute Entlohnung. Wie wollen wir es überhaupt schaffen, Menschen sich dafür zu begeistern, diesen Job zu machen, wenn auch noch die Arbeitsbedingungen so sind, wie sie dann teilweise sind? Ja genau. Also fand ich mega spannend. Und es ist natürlich auf der einen Seite ein Feld, was wir bundespolitisch mit Sicherheit angehen können, wie zum Beispiel günstigen ÖPNV mit dem Deutschlandticket und was können wir

da machen? Was können wir im Ausbau machen? Schienennetz? Aber es ist ja auch viel, sage ich mal, kommunalpolitisch - da bin ich auch 20 Jahre tätig. Wenn man sich so Städteplanung anguckt, wie wird Verkehr vor Ort geregelt, Fahrradstraßen, wer hat Vorrang? Also es verbindet beides sehr, sehr schön. Und ich glaube, wir müssen es wirklich zusammendenken. Ja, was gerade auch soziale Teilhabe von jungen Menschen, von Kindern und von Sicherheit auch im Straßenverkehr angeht. Ich würde sagen, man merkt, ich komme aus einer ländlichen Gegend. Du hast das gerade immer so schön unterteilt, Stadt, Land. Ich habe letztens noch gesagt, wenn wir doch nur U-Bahn bei uns hätten, das würde so vieles erleichtern. Das ist leider nicht so. Wir haben Busse, die dreimal am Tag fahren, und das sind natürlich noch mal ganz andere Ausgangslage. Was ich immer wichtig finde, ist, dass wir bei allem Umdenken, was wir haben und was wir dringend brauchen, beim Thema Verkehr die Menschen so mitzunehmen, dass es für sie Vorteile bietet, dass sie selbst merken, es hat einen positiven Effekt. Du hast es ja vorhin schon gesagt, für einen Teilnehmer ist es vielleicht umständlicher, es bietet aber in anderer Hinsicht Vorteile. Wenn ich mit dem Fahrrad mit meinen Kindern unterwegs bin. Ich habe mehr Sicherheit, wenn wir zum Beispiel eine Geschwindigkeitsreduzierung haben, wenn wir Fahrradstraßen haben, wenn wir auch mal Autoverkehr irgendwo rausnehmen. Ich merke, dass selbst bei uns auf dem Land da schon sehr, sehr umgedacht wird, dass wir immer mehr Fahrradstraßen bekommen und dieser Gedanke sich durchzieht. Das wird zwar eher von Seniorinnen und Senioren im Moment noch wahrgenommen mit E Bikes, aber es kommt. Wo ich manchmal die Problematik noch sehe – vielleicht könnt Ihr da ja gleich noch mal ein paar eurer Gedanken teilen, denn ich würde gerne mit Euch zusammen Lösungen entwickeln. Die Probleme, die ich teilweise noch sehe, sind einfach: Wir sind halt stark noch auf das Auto angewiesen. ÖPNV ist halt auch nicht in der Schnelligkeit auszubauen, wie wir uns das manchmal wünschen. Ich sage ich mal, Zugverkehr ist natürlich total praktisch. U-Bahn ist total praktisch, das können wir aber vergessen bei uns. Wie können wir es denn hinkriegen in einer relativ schnelllebigen Gesellschaft? Wir haben das Problem, die meisten Menschen arbeiten, morgens sind Kinder zum Kindergarten, zur



Schule zu bringen. Da gibt es immer schon die große Diskussion: Muss das jetzt mit dem Auto sein? Nein, ich würde es mir auch nicht wünschen, dass es mit einem Auto ist. Aber wenn die Kinder zehn vor acht da sein müssen, und um 8:00 Uhr muss man bei seinem Job sein, dann ist es teilweise schwierig, wenn man keinen perfekt funktionierenden ÖPNV hat. Da versagt auch das schnellste Fahrrad. Ich komme zur Frage: Wie könnt Ihr Euch denn zum Beispiel ÖPNV-Strukturen vorstellen, die wir relativ schnell umsetzen können? Habt Ihr da Ideen? Also die wir nicht 20 Jahre lang planen müssen und die trotzdem attraktiv sind? Das wäre meine Frage. Und dann würde ich noch mal fragen, welche Aktionen Ihr so in den nächsten Wochen oder Monaten geplant habt und welche Unterstützung Ihr Euch von uns jetzt auch wünschen würdet.

Die Vorsitzende: Das sind sehr konkrete Fragen. Sehr gut, wunderbar. Vielleicht machen wir Zukunftsvisionen bei Moritz und Aktionsplan etc. bei Debbie. Dann habt Ihr beide noch was zu erzählen oder beide zu beidem. Wer mag anfangen?

Moritz Tapp (BUNDJugend): Ja, sehr gerne. Ich glaube das, was Du gerade geschildert hast, ist ein total relevantes Problem, und es macht so ein bisschen diesen Teufelskreis, den ich auch versucht habe zu schildern, deutlich. Das Problem, das Du schilderst, ist ja, dass wir auf dem Land darauf angewiesen sind, mit dem Auto Kinder zur Schule zu fahren und danach dann zum Arbeitsort beispielsweise. Ich glaube, man sollte bei dieser Autoabhängigkeit gerade differenzieren zwischen Stadt und Land. Ich glaube, diese Autoabhängigkeit, die existiert in Großstädten faktisch nur bei einem sehr, sehr geringen Prozentsatz der Bevölkerung. Und das sind vor allem Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die darauf angewiesen sind, mit einem persönlichen, motorisierten Fahrzeug von A nach B zu kommen. Für den Rest der Bevölkerung ist das in Städten wie Frankfurt, Hamburg oder Berlin super nachteilig, in der Stadt nicht die U-Bahn zu nehmen, sondern das Auto. Und ich glaube, auf dem Land ist es dann genau dieses Problem, dass die Verkehrswege für die Kinder beispielsweise nicht so gut ausgebaut sind, dass sie es alleine schaffen, zur Schule zu kommen. Denn es sollte ja auch nicht die Norm

sein, dass die Eltern, in den meisten Fällen dann ja auch noch die Frauen, die dann vielleicht weniger Lohnarbeit machen können und deswegen später mit der Rente benachteiligt sind und, und, und. Ich glaube da hängt auch durchaus ein feministisches Problem hintendran, über das wir reden sollten, dass die Carearbeit, die dann bei den Frauen gerade auf dem Land abgestellt wird als Taxi für nicht nur junge Menschen, sondern auch für alte Menschen, Arztbesuche, Schule, Kindergarten, diese ganzen Wege zurücklegen zu müssen. Das führt dann dazu, dass die Frau standardmäßig auf dem Land nicht dazukommt, tatsächlich auch sich selbst im Job einzubringen, sich persönlich zu entfalten, sondern vor allem mit Care-Arbeit ausgelastet ist. Deswegen haben wir ein gesamtgesellschaftliches Interesse daran, dass wir Alternativen schaffen. Und ich glaube, erste schnell einrichtbare Alternativen wären beispielsweise Plattformen für Menschen. Carsharing beziehungsweise Möglichkeiten, ein persönliches Kfz abzugeben und auf ein Sharingangebot auszuweichen. Oder die Möglichkeit Mitfahrgemeinschaften zu bilden. Und da beispielsweise eine Förderung von Modellprojekten oder auch generell eine Förderung für solche Projekte im ländlichen Raum umzusetzen. Ich glaube, es ist durchaus auch ein großes Potenzial im bedarfsgerechten, kleinteiligeren ÖPNV. Bürger*innenbusse und solche Initiativen gibt es ja schon zuhauf auf dem Land. Und ich glaube, auch da mangelt es zum einen an Fachkräften, also an Menschen, die diese Busse steuern. Und ich glaube, das ist der Punkt, wo wir wieder zusammenfinden und wo klar wird, es ist ein systemisches Problem, das wir hier angehen müssen. Aber es mangelt natürlich an vielen Stellen auch einfach an der Ausfinanzierung davon. Ich glaube deswegen, die einfache, eine Lösung, wie wir dieses Mobilitätsproblem gerade auf dem Land und dieses Teilhabeproblem auf dem Land an in Angriff nehmen können, kann ich nicht geben. Ich glaube, das wäre anmaßend. Auch weil ländliche Räume durchaus differenziert zu betrachten und keine homogene Masse sind. Aber ich glaube, wir müssen auch darüber nachdenken: Wie können wir denn diese Schnelllebigkeit der Gesellschaft, die Du geschildert hast, reduzieren, um eine klimafreundliche, gesündere Mobilität auch zu ermöglichen? Also, mein Ideal wäre es ja, dass alle Menschen klimafreundlich gesund und aktiv zu ihrem Arbeitsort, zu ihrer



Schule kommen, beispielsweise mit dem Fahrrad. Und ich glaube, wir müssen auf diese Lösung hinarbeiten, sodass auch junge Menschen ab einem jungen Alter dazu befähigt sind, ihre Wege selbstständig und sicher zurückzulegen, sodass sich dann gerade für die Mütter in unserer Gesellschaft, platt gesagt, auch andere Möglichkeiten ergeben, wofür sie ihre Zeit verwenden können, und sie weniger stark belastet mit der Care-Arbeit sind. Deswegen, glaube ich, ist da ein riesiges Potenzial, das man heben kann, wenn man beispielsweise auch eine Strukturförderung für ländliche Räume stärker aufsetzt, wenn man da rein investiert, dass sich Strukturen in den Dorfkernen halten können und dass beispielsweise nicht Grundschulen oder Kitas geschlossen werden und sich immer stärker in zentralen Orten konzentrieren, sondern dass auch tatsächlich Daseinsvorsorge in kleinteiligeren ländlichen Räumen vorhanden bleibt, sodass die Wege einfach kurz bleiben. Vielleicht ist das mal eine lange, kurze Antwort auf die komplexe Frage.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank.

Debbie.

Debora Roschka (Initiative „Wir fahren zusammen“): Ja, das waren ja ganz schön viele Punkte. Ich glaube, ich gehe alle ganz kurz durch. Also schnelle Veränderungen würde ich sagen: Am besten ist es immer, sich an einen Tisch zu setzen mit denen, die sich in dem Bereich auskennen. Das heißt, die Kolleginnen und Kollegen, die den Verkehr am Laufen halten, weil die einfach die Expertise haben, darüber zu sprechen. Was zum Beispiel in den Gesprächen oft hochkommt, ist das Thema Ampelschaltungen, dass zum Beispiel ÖPNV eine Vorrangschaltung braucht, weil das die Arbeitsbedingungen sehr doll erleichtern kann. Ich glaube, allgemein lässt sich sagen, hat die Kollegin auch gesagt, zusammen bringen wir mehr voran in der Mobilität, und sich zusammen an den Tisch zu setzen mit denen, die das dann auch umsetzen. Das glaube ich sehr wichtig.

Zu Aktionen, die in der nächsten Zeit anstehen. Wie gesagt, unsere Petition läuft. Es ist keine Petition mit offiziellem Gesetzesentwurf. Deswegen

würde ich mich weiterhin freuen, wenn Sie heute unterzeichnen und symbolisch die Unterschrift setzen dafür, dass Sie bereit sind, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen. Und in den nächsten Monaten wird dann, wie gesagt, unser breites gesellschaftliches Bündnis aufgebaut. Während die Beschäftigten in ihrem Betrieb Forderungen entwerfen für die kommenden Tarifauseinandersetzung, werden wir sie darin unterstützen, diese dann auch umzusetzen.

Die **Vorsitzende**: Okay, vielen Dank.

Ich habe dann jetzt noch eine Meldung von Matthias und eine von Katja.

Abg. **Matthias Seestern-Pauly** (FDP): Ja, erst mal von meiner Seite auch herzlichen Dank für die Ausführung. Ich glaube, vieles von dem, was gesagt wurde, auch genereller Art, das Teilen ja die allermeisten im Raum. Bei dem einen oder anderen, wo es dann konkreter wird, habe ich dezidiert eine andere Auffassung. Aber das ist ja auch legitim. Also ich glaube, wenn es um Sicherheit geht, da sind wir uns, glaube ich, alle einig, dass wir daran was arbeiten und vorantreiben müssen, dass Fahrradstraßen auch communal eine Bereicherung sein können. Ich bin parallel noch Ratsmitglied, habe selber mit meiner Fraktion kürzlich welche beantragt. Das ist, glaube ich, alles unstrittig.

Der Punkt ist, und ich glaube, da ist tatsächlich ein ganz großer Punkt, ist die Art und Weise, wie vorhin Mobilität im ländlichen Raum dargestellt wird. Ich glaube, unbestritten ist es so in Metropolen, dass es immer klug ist, den ÖPNV zu nutzen statt des Autos. Das muss man nur regelmäßig selber in Berlin hier erlebt haben, dann hat man da eine Einschätzung. Der Punkt ist, im ländlichen Raum ist das nicht ganz so einfach, und ich glaube, da ist es auch nicht damit getan, dass ich ein paar Fahrradstraßen ausweise, weil die Wege einfach längere sind. Und unabhängig davon, ob dann da etwas existiert oder nicht und auch die Nachfrage vorhanden ist oder nicht, sind das hochkomplexe Fragestellungen, und es wird ja auch vieles ausprobiert. Ich glaube, viele von uns tragen auch communalpolitisch Verantwortung



oder haben es zumindest mal getragen. Und jeder, der sich auch mit der Planung von ÖPNV beschäftigt hat, weiß, wie schwierig das ist und auch wie schnell da Linien einfach nur Geld verbrennen, die im guten Wissen oder nicht im guten Wissen in einer guten Überzeugung mal eingerichtet wurden und die schlussendlich dann heiße Luft von A nach B transportieren, weil die Nachfrage nicht da ist und die Anbindung vor Ort nicht da ist. Ich glaube auch nicht, dass Carsharing in kleineren Kommunen funktioniert, zumindest an vielen Stellen, wo es ausprobiert wurde, wo ich es weiß, ist es eingestellt worden, weil die Verfügbarkeit dann nicht da ist. Also Carsharing lebt ja auch häufig davon, dass dann auch das Fahrzeug da ist, wenn ich es dann bräuchte, und ich habe dann aber nur ein oder zwei in einer Kommune von so und so viel tausend Einwohnern und es ist gerade nicht dann da, wenn ich es brauchen würde. Ich glaube, was ein ganz wichtiger Punkt ist, ist, dass wir die Mobilität mit dem Fahrrad verbessern im ländlichen Raum also auch das Vorhandensein von Fahrradwegen, Fahrradstraßen. Ich glaube, das ist ein großer Punkt. Auch im Zusammenhang mit E-Bikes, die ja an Bedeutung gewinnen. Ich glaube, da haben viele Leute Lust zu. Ich glaube, das ist ein wichtiger Punkt. Würde mich mal auch Eure Einschätzung zu interessieren, wie Ihr das einschätzt, wie es da weiter vorangehen kann. Ich persönlich, und das möchte ich auch noch mal sagen, ich glaube, dass die individuelle Mobilität im ländlichen Raum auf ganz lange Zeit hin noch ein essenzieller Verkehrsträger sein wird und auch sein muss, weil es für Menschen maßgeblich wichtig ist, auch den Alltag zu bewerkstelligen. Was nicht bedeutet, dass man nicht, und das tun wir ja auch, technologieoffen darüber nachdenkt, dass wir auch die individuellen Verkehre klimaneutraler ausgestalten. Aber ich glaube, ohne individuelle Verkehrsträger wird es auf lange Sicht nicht gehen.

Vielen Dank.

Die **Vorsitzende**: Wollen wir kurz sammeln oder mögt Ihr darauf direkt reagieren?

Okay, dann Katja bitte.

Abg. **Dr. Katja Leikert** (CDU/CSU): Ich kann mich nahtlos an das Statement anschließen von Herrn Seestern-Pauly. Achso, wir Duzen uns, gell Matthias? Ich glaube wirklich, dass – wir sind, so eine hoch individualisierte Gesellschaft – dass der Individualverkehr noch lange erhalten bleibt. So, das ist das erste. Er ist auch manchmal gar nicht so frauenfeindlich, wie er erscheinen mag, sondern bietet die große Freiheit, sag ich jetzt mal als Mutter zu Hause. Übrigens transportiere ich ja die Kinder, was eine Freiheitseinschränkung meinerseits manchmal beinhaltet, wenn ich die Kinder durch die Gegend fahre. Ich würde gar nicht diese Gegensätze so aufmachen, wie sie gerade aufgemacht wurden zwischen älter und jünger. Meistens sitzen die Kinder übrigens mit im Auto und man kutschiert sie durch die Gegend oder ermöglicht ihnen Sachen, Bildungsangebote und so weiter. Das ist ja alles erst mal positiv zu bewerten. So, was nicht positiv zu bewerten ist, ist der CO2 Ausstoß. Daran arbeiten wir hier alle. Die gute Botschaft für uns alle ist ja, dass Europa bis 2050 klimaneutral werden will. Wahrscheinlich schaffen wir es sogar noch früher. Wie schaffen wir das? Wir schaffen es durch vor allem technologischen Fortschritt, aber nicht dadurch, dass wir individuelle Möglichkeiten wegnehmen. Ich glaube keiner von uns, also ich habe keine Lust auf Carsharing in Bruchköbel. Ich sage es mal ganz ehrlich. Mitten in einer Nachbarschaft sich da um fünf Autos streiten. Es ist ja was ganz anderes, wenn Ihr hier durch Berlin geht und habt an jeder Ecke ein Carsharing-Auto, dann kann ich natürlich sagen, ich brauche kein Auto. Das ist auch super gelöst in den Großstädten. Es gibt ja schon fantastische Lösungsmöglichkeiten, und Debbie, Du hast vollkommen recht, ich bin der größte Bahn-Fan, den es gibt. Ich freue mich tatsächlich. Ja, ich fahre mit der Bahn. Ich freue mich richtig teilweise über Zugverspätungen jetzt, weil ich ja weiß, es liegt daran, dass die Strecken endlich jetzt mal mit einem ganz anderen Tempo ausgebaut werden. Übrigens glaube ich ein Learning auch von allen. Ich sage es jetzt mal politisch, auch von allen, denn teilweise wurden ja auch Bauprojekte aus Umweltgründen hintertrieben, sage ich jetzt mal oder unnötig verlängert. Manche Projekte sind so alt wie ich bei mir in der Region Rhein-Main-Area, und es ist gut, dass das ja alles vorankommt, also ich sehe da viel mehr gemeinsam. Jetzt mal meine Frage. Das interessiert mich



nämlich sehr. Ich glaube, dass sich die Arbeitswelt gerade mit Blick auf Mobilität stark verändern wird. Ich weiß gar nicht, ob wir in Zeiten von autonomem Fahren noch die Themen haben, die wir vielleicht aktuell haben. Das würde mich interessieren, was Du da erwartest? Was bedeutet eigentlich diese Änderung, die kommt? Und Moritz, was gibt die Wissenschaft her? Technische Uni Kaiserslautern, hast Du gesagt, bist Du. Ich sehe da so viel Vorteile. Ich sehe eigentlich ehrlich gesagt für Eure Zukunft nur Vorteile auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Wenn die E-Mobilität funktioniert. Übrigens auch für Jugendliche. Ich wäre total froh, wenn ich nachts um zwölf niemanden abholen müsste, sondern wenn da ein Auto hinfährt und wieder zurückkommt mit dem Kind drin und es ist alles safe. Oder auch für Menschen, die die sehbehindert sind und so weiter, die setzen ja ganz große Hoffnung in diese ganze E-Mobilität. Ist das nicht eigentlich alles ganz toll, was da kommt?

Die Vorsitzende: E oder autonom? Beides wahrscheinlich.

Abg. Dr. Katja Leikert (CDU/CSU): E und autonom.

Die Vorsitzende: Ja okay, perfekt. Ja gut, ich würde sagen, das ist ja vielleicht ein Block, den man ganz gut gemeinsam beantworten kann. Deswegen gebe ich Euch jetzt das Wort.

Debbie vielleicht diesmal zuerst.

Debora Roschka (Initiative „Wir fahren zusammen“): Ja, genau. Vielen Dank für die Eindrücke. Ich stimme total zu. Es braucht auf jeden Fall andere Lösungen für ländliche Räume. Und ich bin da leider persönlich keine Expertin auf dem Gebiet. Ich möchte aber noch mal betonen, dass es ja auch in den Städten, wenn wir uns zum Beispiel ÖPNV oder auch die Radinfrastruktur anschauen, große Probleme gibt und genau da nicht das Problem ist, dass Menschen, die Autos weggenommen werden oder dass genau Carsharing eben gefährden soll, dass Menschen nicht mehr mit ihrem eigenen Auto fahren dürfen, sondern es geht einfach

darum zu schauen, wie können wir eine Lösung schaffen für das Problem, dass Menschen nicht gut, günstig, sicher von A nach B kommen können, ohne im Stau zu stehen, ohne den Bus zu verpassen, ohne... die Probleme habe ich ja vorhin alle benannt. Und ich glaube, wenn wir den ÖPNV wirklich viel attraktiver machen, dadurch, dass wir diese Probleme beheben, können wir auch dafür sorgen, dass Menschen weniger darauf angewiesen sind, ihr Auto zu nutzen, oder lieber mal den ÖPNV auch nutzen, denn also ich störe mich auch nicht an Verspätungen, aber der Grund, warum auch in Städten viele Menschen mit dem Auto unterwegs sind, ist einfach weil es viel attraktiver ist. An manchen Orten, selbst wenn Du im Stau stehst, hast Du eben andere Probleme nicht, die Du aktuell hast, wenn Du mit dem ÖPNV unterwegs bist. Das heißt ÖPNV muss attraktiver werden. Probleme müssen behoben werden, Autos werden nicht weggenommen. Und zum Thema autonomes Fahren: Vielleicht kannst Du gleich noch mal Expertise teilen. Aber ich werde persönlich sagen, ich habe das Gefühl, autonomes Fahren, E-Mobilität, ja eigentlich autonomes Fahren, es dauert noch, bis der ÖPNV übernommen werden kann, also autonom fahren kann, und das Problem, was wir jetzt haben, ist, wir brauchen eine Verdopplung des ÖPNV bis 2030. Und bis 2030 werden nicht alle Busse und alle Bahnen autonom fahren. Das heißt, wir brauchen Beschäftigte, die den ÖPNV tragen. Wir brauchen Ampelschaltungen, wir brauchen Menschen, die die Fahrzeuge reparieren. Also an allen Ecken und Enden werden Menschen gebraucht, die eben dafür sorgen, dass die Mobilität funktioniert. Und genau die Verkehrswende braucht es jetzt.

Ich gebe mal an Dich weiter.

Moritz Tapp (BUNDJugend): Ja, ich versuche es jetzt auch im Schnelldurchlauf. Wir haben jetzt verschiedene Themenfelder angerissen. Zum einen möchte ich noch mal klarstellen, dass wir auf jeden Fall anerkennen, dass die Komplexität von Verkehrssystemen im ländlichen Raum hoch ist und wir da verschränkte, smarte, differenzierte und systematisch gedachte Lösungen brauchen, um Teilhabe im ländlichen Raum zu sichern und ländliche Räume zu revitalisieren. Und ich



glaube, da braucht man einfach einen Gesamtpaket und eine Multitude an verschiedenen Instrumenten. Das heißt, es gibt nicht das one fits all. Und Carsharing ist auch nur ein Baustein, den ich jetzt exemplarisch vorgebracht habe. Der gerade für Transporte beispielsweise Menschen, die eigentlich nur für Transporte und für den einen großen Wocheneinkauf beispielsweise ein Auto brauchen, entlasten kann. Und deswegen, was ich mit dem systematisch gedacht meine, ist eben genau dieser Punkt, dass ich auch möchte, dass ich die Strecken, die im ländlichen Raum zurückgelegt werden müssen, täglich, dass sich die beschränken und dass gerade die klimaneutral und möglichst ohne ein PKW zurückzulegen sind, auch weil sie gesund sind. Und auch, weil es einfach der Gesundheit unserer Bevölkerung guttut, wenn sie sich auch im ländlichen Raum zu Fuß oder mit dem Rad zum nächsten Laden bewegen können und da ihren täglichen Einkauf beispielsweise an gehen können.

Dann der nächste Punkt: Kinder im Auto transportieren. Ich glaube, genau das ist der Punkt, den ich aufgemacht habe, vorhin dadurch, dass es diese Abhängigkeit gibt, dass Kinder gar nicht von A nach B kommen können, ohne von den Eltern in einem Auto gefahren zu werden, beschränkt das doch die Freiheiten der Eltern. Gerade in den Punkten, wie sie ihre Zeit verwenden wollen. Ich glaube nicht, dass es produktiv eingesetzte Zeit ist, wenn Eltern den ganzen Tag damit verbringen müssen, der Fahr-Service für ihre Kinder zu sein. Ich habe doch wesentlich lieber ein Mobilitätssystem, das den Kindern ermöglicht, ihre Wege eigenständig zurückzulegen. So, und ich glaube, es kann durchaus eine freie Entscheidung sein, seine Kinder von A nach B zu fahren. Aber wir müssen gleichzeitig anerkennen, dass beispielsweise dieser tägliche Weg zur Schule auch ein großes Sicherheitsrisiko birgt, wenn alle Eltern zur Schule fahren, mit ihrem persönlichen Auto, für die anderen Kinder, die vielleicht nicht zur Schule gefahren werden. Ich meine, es gibt genug Gründe, wieso beispielsweise viele Schulen, die Zonen am Eingangstor für Autos sperren und diese Anlieferung von Kindern da verhindern, einfach weil es zu einem erhöhten Aufkommen an Verkehrsunfällen führt. Und ich glaube, das ist wieder dieser Sicherheitsgedanke, auf den wir uns ja zum Glück

alle einigen können, weswegen ich auch der Meinung bin, wir brauchen auch in ländlichen Räumen weiterhin Lösungen für Menschen, die nicht mit dem PKW ihre Kinder zur Schule bringen können. Und das hat ja verschiedene Gründe. Es kann ja genauso gut sein, dass Eltern einfach gar nicht dazu imstande sind, sich ein Auto zu leisten, sich einen Führerschein vielleicht auch niemals leisten können. Diese Kinder müssen ja genauso zur Schule. Armutsbetroffene Kinder müssen ja genauso zur Schule gebracht werden. Und genauso gibt es Menschen, die aufgrund ihrer persönlichen Einschränkungen vielleicht gar nicht dazu in der Lage sind, dieses Auto mit ihren Kindern zur Schule zu fahren. Das heißt, auch für sie brauchen wir Lösungen. Und wenn diese Lösungen, die wir ohnehin entwickeln müssen, um gesellschaftliche Teilhabe unabhängig vom Einkommen und von den individuellen Fähigkeiten zu sichern, auch noch dazu beitragen, dass Kinder und andere Familien sicher und klimagerecht zur Schule kommen, dann ist das für mich eigentlich eine Win-Win Situation.

Und dann mal ganz kurz zur klimaneutralen Ausgestaltung des individuellen Personenverkehrs. Wir sind entschiedener Gegner von E-Fuels. Das wird Sie nicht überraschen oder es wird Dich nicht überraschen. Denn was bei mir zentral ist, auch aus wissenschaftlicher Sicht, ist die Frage des Flächenverbrauch. Und da muss ich jetzt noch mal ganz kurz drauf eingehen, denn der Flächenverbrauch und diese Zersiedelung, die ich schon thematisiert habe, ist einer der maßgeblichen Treiber für die Biodiversitätsskrise. Und das ist eine Krise, die wir heute nicht explizit ansprechen, aber die in einem noch drastischeren Maße eskaliert ist als die Klimakrise jetzt schon. Der Verlust an Biodiversität auf diesem Planeten bedroht auch unser aller Existenz in einem Maß, das die Klimakrise vielleicht erst in fünf Jahren erreicht haben wird. Diese Krise ist aktuell schon eskaliert, und der Verlust an Insekten und an Bestäubern bedroht uns ganz akut. Und die Versiegelung und die Angewiesenheit auch auf PKWs ist ein maßgeblicher Treiber davon. Denn der Verlust an Biomasse durch die Versiegelung von offener Fläche, von Feldern, von landwirtschaftlich genutzter Fläche oder auch einfach nur von Grünland führt natürlich zum Verlust an Biodiversität in diesen Be-



reichen. Und an der Stelle muss ich ganz klar sagen, auch wenn dieses Auto noch so smart und noch so elektrifiziert ist, am Ende ist es immer noch ein Auto und es verbraucht Fläche, weil es 23 Stunden am Tag ungenutzt steht, und es verbraucht Fläche, wenn es von A nach B fährt. Und wir können einfach effizientere Lösungen auch finden, um den Flächenverbrauch, und das ist ein erklärt Ziel der Bundesregierung, da können wir uns gar nicht drum herumdrücken, bis 2030 auf 30 Hektar pro Tag zu senken und diese 30 Hektar pro Tag, die wir bis 2030 erreichen wollen, an Flächenverbrauch, die überschreiten wir im Moment noch um fast das Doppelte. Wir haben auch noch keine wirklich guten Instrumente, wie wir diesen Flächenverbrauch reduzieren wollen. An der Stelle muss ich auch einfach aus wissenschaftlicher und raumplanerischer Sicht sagen: Diese Flächenverbrauchsfrage, die wird sich nicht lösen, wenn wir weiterhin in die Zersiedelung gehen und weiterhin an diesem individualisierten, an dem motorisierten Individualverkehr auf dem Land festhalten. Deswegen ist das für mich vor allem eine Flächenfrage und eine Frage der Biodiversitätskrise, aber auch eine Frage der Ressourcen, denn für diese Autos werden auch weiterhin Ressourcen gebraucht und wir wissen alle um die Umstände, unter denen beispielsweise Kobalt oder Lithium abgebaut wird. Und ich glaube, auch die Frage um Gerechtigkeit beim Abbau von diesen Ressourcen ist was, dem wir uns dann angeht von autonomem Fahren und so stellen müssen.

Zu dem Aspekt, dass Projekte aus Umweltgründen unnötig verlängert werden: Ich glaube, da sind wir manchmal vor einem Zielkonflikt zwischen Naturschutz und Klimaschutzfragen. Aber ich würde mich immer vehement dagegen wehren, zu sagen, Projekte werden jetzt aus unseren Gründen als Umweltorganisationen unnötig verlängert, denn die Bedarfe und die Belange der Umwelt sind für mich immer ein Grund, der dringend notwendig ist, bei der Ausweisung von solchen Projekten zu berücksichtigen.

Die Vorsitzende: Viele Fragen bedeutet natürlich auch immer eine lange Antwort. Ich habe jetzt hier den Wunsch von sowohl Matthias als auch Katja noch einen Satz sagen zu dürfen, bevor sie

leider gehen müssen. Das liegt am Arbeitsparlament. Das ist wirklich kein disrespect. Es geht darum, dass es wahrscheinlich tausende Paralleltermine gibt. Deswegen gerne ein Satz als vielleicht direkte Reaktion, dann verabschieden wir uns und dann hat Heidi noch eine Frage Und ich auch.

Abg. Matthias Seestern-Pauly (FDP): Genau dazu: Ich bin eigentlich schon jetzt 20 Minuten länger geblieben, als ich hätte eigentlich sein sollen.

Das letzte habe ich nicht ganz verstanden, würde mich deswegen freuen, wenn wir da einfach mal in Kontakt bleiben würden, weil ob ich mit E-Fuels oder mit E-Mobilität auf bestehenden Straßen mich fortbewege, hat jetzt auf mich keine Auswirkungen auf den Flächenverbrauch, denn die Flächen sind schon verbraucht, weil es schon versiegelt ist. Was nicht bedeutet, dass wir im Bereich der Biodiversität natürlich große Herausforderungen haben, aber ich glaube, das können wir jetzt tatsächlich nicht mehr vertiefen, weil ich diese 20 Minuten eigentlich weg sein müsste. Viele Dank für den Austausch. Und dann bis bald.

Danke, Tschüss.

Abg. Dr. Katja Leikert (CDU/CSU): Ich möchte mich auch bedanken und möchte einfach nur noch sagen: Das war wirklich so! Also der Trassenausbau im Main-Kinzig-Kreis beispielsweise und so viele andere Bauprojekte, der Lückenschluss am Riederwald Tunnel in Frankfurt, der - also das sind so viele Sachen, wo dann wirklich Mopsfledermaus und Co ins Feld geführt wurden, wo wir jetzt glaube ich aber alle dazugelernt haben, dass wir natürlich viel, viel schneller werden müssen, wenn wir die Klimaziele auch erreichen müssen und das ist ja auch gut, dass auf allen Seiten da wirklich neu gedacht wird.

Ich möchte noch eine Anregung mitgeben: In Hessen haben wir das Schülerticket, wo wirklich alle Schüler, also das kann ja nicht sein, ich bin Pfälzer, in das ihr in der Pfalz als Schüler da nicht mal bis in die Hauptstadt fahren könnt. Vielleicht ist das wirklich ein ganz konkretes Anliegen, was man noch mal jedem mitgibt, dass man sich auf



Landesebene dafür einsetzt, dass wenigstens die Möglichkeit besteht. Wobei es ja auch, also an den Landesgrenzen dann Schluss zu machen, auch irgendwie nicht - also insofern ist es gut, wenn jetzt das 49 Euro Ticket für die Jugend kommt, also weiterhin viel Erfolg.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank Katja.

Ja, vielleicht finden wir ja auch bei den Ländern, wenn sie sich schon um ein Ticket für junge Menschen bemühen, auch noch ein paar Gelder für die Weiterführung des 49€ – oder dann sogar – Tickets. Das würde mich persönlich sehr freuen, sage ich an dieser Stelle einmal.

Ich habe jetzt noch eine Frage von Heidi, dann selbst noch eine, und ich glaube, dann sind wir auch schon langsam in der Endrunde angekommen.

Abg. **Heidi Reichinnek** (DIE LINKE.): Moin, also ich mache dann bei den Entschuldigungen nahtlos weiter. Es tut mir leid, dass ich zu spät bin. Wir hatten eine außerordentliche Vorstandssitzung, der ich leider auch noch angehöre. Aber ich hoffe, ich habe jetzt nicht zu viele Fragen aufgeschrieben, die ihr schon beantwortet habt, bevor ich gekommen bin. Falls doch, dann ignoriert das einfach. Ich versuche es kurz zu machen.

Zum einen finde ich diese Aktion „Wir fahren zusammen“ einfach richtig klasse. Also gerade die Vernetzung mit den Beschäftigten vom ÖPNV, mit Blick auf die Unterstützung bei Arbeitskämpfen, gerade bezüglich Arbeitsbedingungen, aber auch Entlohnung ist genau das, was auch in der Umweltbewegung immer wieder unterstellt wird, dass sie da keinen Blick draufhaben. Von daher finde ich das richtig klasse, und ich habe die Unterschriftenlisten auch schon auf irgendwelchen Infoständen bei mir gesehen. Von daher kann ich das nur unterstützen. Ich wollte einfach fragen, ob Ihr auch überlegt, im Rahmen dieser Aktion, die ja mit ver.di zusammen läuft, das Thema Umgang mit Menschen in diesem Dienstleistungsbereich zu thematisieren. Es gibt ja die Gewerkschafts-

kampagne vom DGB für verschiedene Dienstleistungsberufe, also sei das jetzt im Bereich ÖPNV aber auch im Bereich Polizei, im Bereich Verkauf, dass der Umgang mit diesen Menschen oft suboptimal ist. Gerade wenn die Leute gefrustet oder im Stress sind, das ist ja gerade im ÖPNV sehr häufig der Fall. Ist das irgendwie Teil der Kampagne oder plant Ihr das auch zu unterstützen? Das fände ich ganz spannend als konkrete Frage.

Dann als zweite Frage – jetzt sind die beiden gerade weg. Ich komme auch aus dem ländlichen Raum. Ich bin vom Dorf in Sachsen-Anhalt, und natürlich sind wir uns alle einig, dass wir jetzt nicht mit einem Schnippen die Autos verbieten wollen. Das ist ja auch totaler Quatsch, sondern wir wollen ja Alternativen schaffen, damit möglichst mehr Leute umsteigen und es zumindest weniger nutzen und vielleicht auch langfristig gar kein Auto mehr brauchen. Und deswegen ist natürlich jegliche Reduzierung positiv. Aber die Frage ist ja, wie bekomme ich das hin, dass die Leute auch sagen „Hey, ich brauche das auch gar nicht mehr“, denn Autofahren ist ja auch stressig ehrlicherweise. Ich merke immer, auch wenn die Bahn zu spät kommt, da kann ich noch lesen oder arbeiten. Im Auto ist das immer schwieriger. Da geht es mir so ein bisschen um die Abstimmung von verschiedenen Verkehrsmitteln. Also ich komme aus Osnabrück, Stadt, und habe im Landkreis gearbeitet. Ich bin da mit dem Fahrrad zur Bahn gefahren, habe dann bin mit der Bahn weitergefahren hatte ein Zweitfahrrad stehen, um zu meiner Arbeitsstelle zu kommen. Warum? Weil ich mein Fahrrad-Ticket separat bezahlen musste und ich die Kohle einfach nicht hatte, weil man der Jugendhilfe nicht reich wird. Das wäre zum Beispiel so eine Frage: Gibt es da von Euch Überlegungen wie man diese Verknüpfung von solchen Verkehrsmitteln stärken könnte? Zum Beispiel indem Fahrräder nicht mehr bezahlt werden müssen? Das ist ja vielleicht auch eine Anregung. Du hast gefragt, ich mache gerne mit. Also es ist ja in der U-Bahn et cetera das gleiche und vor allem ist es auch die Platzfrage. Jeder von uns liebt es, morgens früh in der U-Bahn hierher zu kommen und dann sind da zehn Fahrräder. Also das wäre noch so ein Punkt. Habt Ihr da noch andere Ideen wie man das besser vernetzen könnte, dass eben dadurch ein Auto nicht nötig ist, weil ich meine,



15 Kilometer mit dem Fahrrad über offene Landstraße ist, also mir auf jeden Fall, nicht zuzumuten. Das wäre noch der Punkt.

Und genau das Thema Kommune, wie gesagt, da ist jetzt Matthias gerade weg. Also ich war auch Ratsmitglied bei uns und wir haben immer das Problem, die Kommunen haben sehr begrenzt Geld und dann bezahlen die irgendwie 100 Meter protected Bike Lane bei uns zum Beispiel, die ist supercool, aber die nächsten 100 Meter bin ich halt so neben dem LKW. Also das wäre natürlich noch mal der Punkt bezüglich Finanzierung auf Länder und Bundesebene. Das kann halt nicht funktionieren, wenn es immer nur nach Haushaltslage entschieden wird, das finde ich als Thema noch mal ganz interessant. Und ansonsten genau noch mal so ein bisschen die Frage. Es gibt ja durchaus Forderungen - also Leuten zu sagen, sie sollen auf ihr Auto verzichten, fällt gerade im ländlichen Raum schwer. Das macht Ihr auch nicht. Und ich finde auch, der Fokus sollte auf Forderungen liegen wie Privatjets verbieten, Inlandsflüge reduzieren beziehungsweise stärker besteuern, wo ja auch Bremen zum Beispiel gerade vorangeht, und höhere Steuern erheben will, wenn Inlandsflüge landen, aber auch zum Beispiel das Thema Güter auf die Schiene packen statt über LKWs. Also so ein bisschen die Frage, ob Ihr da auch konkrete Ideen habt, wie man das noch mal stärker vorantreiben kann und den Leuten erklären kann: Hey, es geht gar nicht darum, dass Du als Person jetzt die ganze Umweltkrise lösen musst, weil ich habe das Gefühl, das denken viele Leute, sondern wir haben auch irgendwie grundsätzliche Lösungen für die ganze Art und Weise, wie wir miteinander umgehen, wie produziert wird et cetera. Das wäre noch der Punkt. Den Rest lass ich jetzt mal weg.

Die Vorsitzende: Das waren auf jeden Fall schon sehr viele Punkte. Deswegen spare ich mir meine Frage jetzt mal kurz, damit Ihr darauf schon mal antworten könnt, weil ich glaube, das war ja ein ganzer Batzen. Wichtige Fragen. Wer von Euch mag loslegen?

Moritz Tapp (BUNDJugend): Okay, ich habe es versucht, mir alles aufzuschreiben.

Zur Verbindung von verschiedenen Mobilitätsmitteln: Ich glaube, dass das ein total relevanter Punkt. Und ich glaube, Sharingangebote, gerade im Fahrradbereich, sind da natürlich eine tolle Sache, die es mir ermöglichen, mein Fahrrad beispielsweise in Kaiserslautern am Hauptbahnhof, wo ich wohne, stehen zu lassen, und dann hier in Berlin mit Leihfahrrädern unterwegs zu sein. Das ist zumindest zwischen zwei größeren Städten für mich eine tolle Alternative, weil ich auch trotz Bahncard 100 und allem keinen Fahrradstellplatz im ICE bekomme. Ich habe gar nicht die Möglichkeit, jedes Mal, wenn ich nach Berlin fahre, auch kurzfristig mir noch einen Fahrradstellplatz im Fernverkehr zu buchen. Ich glaube, es ist ein Thema, das wir angehen müssten, da mehr Kapazitäten zu schaffen, wäre schon mal auch ein toller Punkt und gleichzeitig solche Sachen wie wirklich sichere Fahrradabstellplätze an den Bahnhöfen zu schaffen und zu fördern. Ich glaube, das ist ein riesiger Punkt, der es mir einfach auch super schwermacht, mein persönliches Fahrrad irgendwo anzuschließen, weil ich natürlich Angst haben muss, ob das jetzt entweder verrostet oder vielleicht sogar gestohlen wird. Das heißt auch wirklich gute Fahrrad-Parkhäuser und gute Fahrradinfrastruktur an den Verkehrsknoten zu schaffen. Das ist für mich ein riesiges Potenzial und gleichzeitig natürlich auch zu schauen, wie können wir denn verschiedene Verkehrsmittel auch besser miteinander getaktet abstimmen? Also wenn ich jetzt aus dem Bus in den Zug steige, das ist natürlich klar, dass wir da auch dafür kämpfen, dass eine bessere Vertaktung und eine bessere Verknüpfung stattfinden, sodass ich nicht 40 Minuten beispielsweise oder 50 Minuten muss ich manchmal sogar in Rheinland-Pfalz warten, nachdem mein Regionalzug ankommt, bis der Bus dann in den nächsten Ort fährt. Das ist natürlich ein immenser Zeitverlust. Der ist auch wahnsinnig schwer macht dann für Menschen, nachvollziehbarer Weise, aufs Auto zu verzichten, einfach weil ein massiver Zeitverlust da ist.

Dann zur ganzen Frage unserer nächsten Projekte. Du hast es ja gerade aufgegriffen, das Privatjet-Thema. Ich glaube, wir möchten als BUNDJugend als Jugend Umweltschutzverband auch noch mal auf die größten Verschmutzer hinweisen und uns gerade mit diesem Thema, das wir jetzt ganz ausgespart haben, Flugverkehr und Besteuerung von



Kerosin beispielsweise und die Besteuerung von einer übermäßigen Verschmutzung der obersten 0,1 Prozent auseinandersetzen. Auch weil wir damit, zur Finanzierung kommen, zu der gezielten Besteuerung von solchen massiv umweltschädlichen Verhalten. Und dazu muss ich auch noch mal aus wissenschaftlicher Seite sagen: Es ist gar nicht genau geklärt, wie umweltschädlich Privatjets eigentlich sind, weil Non-CO₂ Emission beispielsweise aus dem Privatjet-Sektor einfach noch ein verdammt wenig erforschtes Feld sind. Das heißt, die Frage, wie viel diese anderen Aerosole, die in die Luft geblasen werden, gerade von solchen kleinen Maschinen, überproportional viel zur Klimakrise beitragen: Die ist überhaupt noch gar nicht erforscht. Ich glaube, durch eine Besteuerung von diesem umweltschädlichen Verhalten können wir dann die Finanzierung beispielsweise für diese ganzen transformativen Projekte, die wir jetzt erdacht haben, fördern. Und ich glaube, das ist eine Frage, die wir uns an allen Stellen dann stellen können. Wie können wir denn die umweltschädlichen Verhaltensweisen abbauen? Stärker besteuern, Privilegien abschaffen und an anderer Stelle dann für Menschen richtig positive Szenarien in ihren Orten skizzieren, wie sie denn persönlich umweltfreundlich, gesund und fit fortbewegen können. Ich glaube, da haben wir riesige, also ganz riesige Potenziale, die wir noch haben können, wenn wir gerade mal in dieses Thema Privatjets und, und, und rangehen. Wir arbeiten natürlich genauso zusammen mit den Akteur*innen im gewerkschaftlichen Bereich. Wir sind gut vernetzt mit der EVG-Jugend und haben mit ihnen gemeinsam schon Kampagnen zum 9-Euro-Ticket unterstützt. Genauso arbeiten wir jetzt in Zukunft eine Zusammenarbeit mit „Wir fahren zusammen“, weil auch für uns als Jugend-Umweltschutzorganisation, als eine der größten deutschen Jugend-Umweltschutzorganisationen, ganz klar ist, dass wir diese Transformation, die wir schaffen müssen, als gesamte Gesellschaft auch tatsächlich nur als gesamte Gesellschaft und als Gewerkschaften und Umweltbewegung Klimabewegung Hand in Hand schaffen können.

Ich hoffe, ich habe Deine Fragen ansatzweise beantwortet, sonst lass uns gerne dazu noch mal im Austausch bleiben.

Debora Roschka (Initiative „Wir fahren zusammen“): Ich gehe auch noch mal ganz kurz auf die Verknüpfung ein. Ich glaube, es wurden schon sehr gute Punkte gesagt: neben dem Sharing auch die Erhöhung der Taktung, die, denke ich, auch dafür sorgt, dass zum Beispiel dadurch, dass häufiger Busse und Bahnen kommen, mehr Platz ist für Fahrräder, die dann mitgenommen werden können oder eben auch ein Anschluss leichter zu erreichen ist. Da wieder das Ding, muss irgendwie finanziert werden. Woher kommt das Geld? Die Kommunen haben nicht genug Geld und deswegen sind wir eben darauf angewiesen, dass Bund und Länder Finanzen da reinstecken. 16 Milliarden mehr pro Jahr braucht es und die müssen gesichert werden. Die Verkehrswende müssen wir irgendwie finanzieren, und dazu gehört dann eben auch, dass die Taktung erhöht wird, dass ausgebaut wird, dass bessere Arbeitsbedingungen, die dadurch ermöglicht werden.

Und noch kurz zu dem Thema Umgang mit Menschen: das ist ja diese Kampagne „Hier arbeitet ein Mensch“, genau, finde ich auch eine richtig gute Kampagne und voll wichtig darauf einzugehen, weil natürlich sind die Beschäftigten auch noch mal mehr gestresst davon, dass eben Menschen dann im Bus sind, die ihren Frust auch an ihnen auslassen. Und ich glaube, jedes Gespräch, was wir führen mit Menschen, auch jetzt im Zuge der Petition führen wir Gespräche mit Fahrgästen, führen wir Gespräche in Schulen, in Unis, an anderen Orten und mit jedem Gespräch wird, glaube ich, den Menschen immer noch mehr klar, was das für ein wichtiges Thema ist, eben auch darauf zu achten, dass die Beschäftigten ordentliche Rahmenbedingungen haben, dass sie nicht schuld dran sind, dass es so ist, wie es ist, sondern dass es daran liegt, dass eben genau dieses System kaputtgespart wurde. Solidarität entsteht, glaube ich, da, wo wir diese Gespräche führen. Und genau das passiert auf jeden Fall in der Kampagne.

Die Vorsitzende: Mir ist gerade eingefallen, dass ich moderieren muss. Ich habe ganz viele tolle Gedanken in meinem Kopf. Danke, dass Ihr gerade auf so vielen Ebenen, finde ich, deutlich gemacht habt, warum die ganze Auseinandersetzung rund um ökologische Klimafragen einfach auch soziale



Fragen sind. Warum der Klimakampf ein Klassenkampf ist, warum wir entsprechend die Arbeitnehmer*innen auch vereinen sollten und vielleicht ja auch wir als Politik Hand in Hand mit Euch darum streiten sollten, unsere Lebensgrundlagen, aber eben auch unser soziales Zusammenleben auf stabile Beine zu stellen.

Ihr habt viele meiner Fragen, die ich so mitgebracht habe, schon beantwortet. Ich habe aber nun die Pflicht, die letzten zwölf Minuten, die wir haben, noch mal dafür zu verwenden, dass wir auch noch ein Thema hatten, das nicht Klima im Kontext von Mobilität ist, sondern wir Klima ja auch als eigenständiges Thema miteinander betrachten könnten. Da gehört einiges dazu. Ich glaube nicht, dass wir alles schaffen. Ich glaube, über die Wärmewende, über die Energiewende, über all die anderen Konsumfragen, Biodiversität wurde hier auch schon mal so angekratzt. Wir schaffen nicht alles davon. Aber was ich gerne von Euch wissen möchte, sind folgende drei Aspekte, die Ihr vielleicht einfach in Euer Abschlussstatement direkt mit einweben könnt. Wir wissen, dass die Klimakrise eines der allergrößten Sorgenthemen von jungen Menschen ist. Könnt Ihr das erläutern? Also ein bisschen erzählen, inwiefern es sich darum handelt, warum die junge Generation da eine besondere Besorgnis erlebt. Dann wüsste ich gerne, falls Ihr welche dabeihabt, welche Forderungen junge Menschen in Bezug auf die Klimakrise an die Politik stellen, macht das gern beispielhaft. Und inwiefern Ihr der Auffassung seid, dass das Engagement junger Menschen unverzichtbar ist für diesen Kampf gegen die Klimakrise im historischen Kontext und heute. Also inwiefern handelt es sich bei der Klimakrise um eines der großen Sorgenthemen der jungen Generation? Welche Forderungen stellen junge Menschen in Bezug auf die Klimakrise an die Politik? Inwiefern ist das Engagement junger Menschen unverzichtbar im Kampf gegen die Klimakrise? Ihr habt beide vier Minuten, die wir jetzt, glaube ich, mal timen, denn sonst kommen wir hier nicht rechtzeitig raus. Ihr dürft gerne sagen, wer von Euch anfangen möchte und ich freue mich sehr auf eure Abschlussstatements zum Thema Klima.

Moritz Tapp (BUNDJugend): Okay, ja, vielen Dank. Ich glaube, die erste Frage, die würde ich

gerne auch durch den am Anfang schon angesprochenen Punkt - ich war Mitglied des Jugendprojektbeirats der Kinder und Jugendstudie vom BMU im Jahr 2020/21. Und da haben wir eben auch genau die Frage gestellt. Wir haben den jungen Menschen eine Liste gegeben mit verschiedenen Themen, die die Menschen in Deutschland beschäftigen, und die Top-Drei-Themen – das muss man auch im Kontext der Corona-Pandemie damals betrachten – waren Platz eins: Soziale Gerechtigkeit. Da haben über 54 Prozent der Befragten angegeben, das ist für mich extrem wichtig, und 33 Prozent haben gesagt, das ist für mich sehr wichtig. Das heißt, wir hatten da über 87 Prozent der Menschen, die sagen, das ist das Topthema für mich. Und der Umwelt- und Klimaschutz, der kommt direkt nach dem Zustand des Bildungswesens, denn das ist natürlich ein Thema, das junge Menschen in Deutschland massiv beschäftigt. Das beschäftigt mich genauso in der Uni wie es junge Menschen in der Schule beschäftigt, dass einfach die Schulen und die Unis nicht finanziell so ausgestattet sind, wie sie es gerne hätten. Da haben ebenfalls 50 Prozent gesagt, das ist das wichtigste Thema für mich, und 38 Prozent haben gesagt, dass das ein sehr wichtiges Thema für mich. Und der Umwelt und Klimaschutz, der kommt direkt auf Platz drei mit 85 Prozent der jungen Menschen, die sagen, das ist wirklich für mich das drängendste Thema. Und bei so einer offenen Befragung, wo auch einfach noch mal Perspektiven im Zusammenhang mit Mobilität der Zukunft qualitativ befragt wurden, da war die klimafreundliche Mobilität auch auf Platz eins. Das heißt, durch den anfangs erläuterten Aspekt, dass wir als junge Generation einfach am längsten und am drastischsten von den Folgen der Klimakrise betroffen sein werden, ergibt sich natürlich eine massive Betroffenheit im Hier und Jetzt. Als Verband und als Organisation versuchen wir, diese Betroffenheit aufzufangen und mit den Menschen zu arbeiten. Diese Klimaangst, von der man häufig hört, nicht so stark werden zu lassen und gleichzeitig Wege aufzuzeigen, wie wir uns politisch und gesellschaftlich engagieren können, um der Klimakrise Einhalt zu gebieten und um der Biodiversitätskrise Einhalt zu gebieten. Ich glaube, insoweit alleine diese Umfragen machen es ganz klar: Die Umweltbewusstseinsstudie, es gibt so viele Studien, die ganz klar belegen, dass junge Menschen einfach massiv betroffen sind davon.



Und jetzt habe ich noch zwei Minuten für die anderen beiden Fragen. Die Forderungen der jungen Menschen bezüglich der Klimakrise, die sind natürlich vielfältig und die kommen aus ganz verschiedenen gesellschaftlichen Aspekten. Ich meine, wenn wir jetzt beim Thema heute bleiben wollten, dann wäre die Umverteilung umweltschädlicher Subventionen für mich eine der Hauptforderungen, denn wir reden gerade auch über eine massive Haushaltskürzung im Bereich der Jugendverbandsarbeit und im Bereich der Jugendverbände, die mich und uns als Jugendverbandsvertreter*innen vor wirkliche Existenzfragen stellt. Die aktuelle Haushaltskürzung im Kinder- und Jugendplan bedeutet für uns, dass wir uns wirklich fragen müssen, wie Verbandsarbeit im Jahr 2024 aussehen kann, was wir uns noch leisten können. Und gerade in Zeiten wie diesen, wo unsere Arbeit beim Erstarken vom Rechtsextremismus, bei diesen wirklich erschütternden Wahlergebnissen für die AfD in Hessen und in Bayern, in diesen Zeiten sind die jugendverbändliche und die die Klimagerechtigkeitsarbeit so wichtig wie noch nie. Und in diesen Zeiten wird am Haushalt gespart, deswegen müssen wir neue Einnahmequellen und neue Umverteilungsmöglichkeiten für Finanzen auftun. Ich glaube, die Umwelt, der Abbau von umweltschädlichen Subventionen, und wenn ich an dieser Stelle irgend eine Forderung platzieren sollte, na gut, dann möchte ich 5 Milliarden von diesen klimaschädlichen Subventionen im nächsten Jahr in der Jugendverbandsarbeit und im sozialen Bereich sehen. Das Engagement junger Menschen gegen die Klimakrise ist natürlich vielfältig, und es ist immens, und wir engagieren uns in vielen verschiedenen Verbänden gemeinsam mit den Gewerkschaften. Ich glaube, das hat einfach in den letzten Jahren dazu geführt, dass dieses Thema nicht von der Tagesordnung rutschen kann. Das ist uns jungen Menschen zu verdanken, und das ist unserem Existenzkampf auch an dieser Stelle zu verdanken. Ich glaube, das muss man einfach so anerkennen.

Vielen Dank!

Die **Vorsitzende**: Danke Dir. Auch wunderbar in der Zeit. Und auch noch mal sehr, sehr wichtige Punkte gut auf den Punkt gebracht. Klasse.

Debbie, bitte, Du hast auch vier Minuten und dann mache ich mal einen Abbinde.

Debora Roschka (Initiative „Wir fahren zusammen“): Okay, ich versuche es auch so gut auf den Punkt zu bringen. Ich glaube, was Klimapolitik braucht, ist ein Fokus auf eben diese. Also dass diese Themen diejenigen sind, die irgendwie Vorrang haben, wenn politische Entscheidungen getroffen werden. Das heißt Vorrang im Gespräch, aber vor allem auch, wenn Handlungen getroffen werden, wenn Gelder verteilt werden. Das besonders viel Investitionen eben in Mittel gesteckt werden, die für Klimagerechtigkeit sorgen können. Ich glaube, die Sorgen der jungen Generationen kommen besonders daher, dass das eben aktuell noch nicht so passiert. Und das sorgt dafür, dass wir uns oft machtlos fühlen, weil wir eben nicht diejenigen sind, die diese Entscheidungen treffen. Aber es geht eben darum, wie wir leben in einigen Jahren, um unsere Zukunft, und uns stehen richtig viele Veränderungen bevor, jetzt mit der Klimakrise. Da fragt man sich halt als junger Mensch: Wie sieht meine Zukunft aus? Wie können wir leben? Wir sind alle betroffen davon, aber wir können nicht so viel tun. Und deswegen ist, glaube ich, auch das Engagement so wichtig von uns jungen Menschen, weil wir eben aus der Machtlosigkeit rauskommen müssen. Wir müssen Wege finden, um was zu bewegen. Zum Beispiel mit so einer Initiative wie „Wir fahren zusammen“. Diese Machtlosigkeit überwinden und sich selbst ermächtigen und Veränderungen bewirken, die dafür sorgt, dass Klimapolitik und unsere Zukunft gesichert werden kann.

Die **Vorsitzende**: Das fand ich richtig schön weil ich glaube, dass sich da tatsächlich auch viele von uns wahrscheinlich anschließen können, dass auch wir selbst in der Position als Abgeordnete diese Gleichzeitigkeit der vielen Krisen wahrnehmen und das auch bei uns durchaus mal zu Ohnmacht führt und es deswegen total wichtig ist, das, was ich vorhin schon mal angesprochen habe: dass wir uns jetzt zusammentun und das an der Stelle als gesellschaftliches Hand in Hand empfinden und überprüfen, welche Schritte wir gemeinsam gehen können zwischen Zivilgesellschaft und Politik als Bewegungen und Jugendverbände, um dieser Ohnmacht zu begegnen und den



systemischen Fehlständen zu begegnen. Auch die kleinen Dinge, die Ihr heute mitgebracht habt, wie Fahrradstellplätze an den U-Bahn-Stationen gemeinsam anzugehen. Ich glaube, es gibt die kleinen und es gibt die großen Schritte, über die wir miteinander diskutieren. Und ich danke Euch sehr dafür, dass Ihr heute mit uns geteilt habt, wofür Ihr gerade kämpft, und mit uns geteilt habt, wie wir Euch dabei unterstützen können. Ich glaube, das wird noch in uns arbeiten, das wird einfließen in unser gemeinsames Papier, das wir am Ende meiner Vorsitzzeit abgeben und dann auch an die zuständigen Fachausschüsse weiterreichen werden. Ich finde, Ihr habt uns auf jeden

Fall die Hand gereicht, was ich sehr schön finde. Ich glaube, wir ja ebenfalls. Und darum wird es jetzt gehen. Gemeinsam selbstwirksam sein.

In diesem Sinne, wenn es keine weiteren Fragen und Anmerkungen gibt, was ich nicht sehe, würde ich sagen: es hat mir großen Spaß gemacht mit Euch und mit Euch. Wir wechseln jetzt hinter den Kamerassen wieder ins Sie. Das macht man normalerweise andersrum. Aber hier läuft es so rum und ich würde sagen, die Sitzung ist geschlossen.

Schluss der Sitzung: 16:28 Uhr

Emilia Fester, MdB
Vorsitzende