

CHANGE THE SYSTEM NOT THE CLIMATE

VERKEHR: KLIMA SCHÜTZEN & MOBILITÄT GARANTIEREN

Bus und Bahn statt private Autos mit Verbrennungsmotor

HARD FACTS: Die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors haben sich von 1990 bis 2019 kaum verändert mit 164 Mio t CO₂-Äquivalente immer noch viel zu hoch. Obwohl der technische Fortschritt, zu einer Emissionsreduktion des einzelnen Autos geführt hat, haben sich die Verkehrsemissionen insgesamt nicht verringert. Denn die Zahl der Autos und der gefahrenen Kilometer hat kontinuierlich zugenommen. Nur durch die Corona-Pandemie konnte 2020 ein Minus von 11% der Emissionen im Verkehrssektor erreicht werden. Statistisch gesehen kommen aktuell 543 Autos auf 1000 Menschen, das heißt mehr als jede*r zweite in Deutschland besitzt aktuell ein Auto.

HERAUSFORDERUNG: Heute kommst du ohne Auto auf dem Land oft gar nicht zur Arbeit. In der Stadt mit dem Kinderwagen die Treppe runter zur U-Bahn-Station zu überwinden ist ein riesiger Akt. Menschen die nicht laufen oder Fahrradfahren können müssen sind vielfach auf ein Auto angewiesen um zur Arbeit oder zu Freunden kommen um am Leben teilhaben zu können. Das Benzin so teuer zu machen, bis es sich nur noch wenig Menschen leisten können ist deshalb keine Lösung um das System zu ändern. Aber ein System in dem das Auto immer Vorrang hat, den Großteil der Infrastrukturinvestitionen abbekommt und den meisten Platz im Verkehr einnimmt funktioniert eben auch nicht. Insbesondere für junge Menschen ist Mobilität wichtig, um ein selbstbestimmtes Leben führen zu können. Leider sind Ticketpreise für Bus und Bahn immer noch teuer und an vielen Orten fehlen Schienen- oder Busanbindungen. Damit hängt die Möglichkeit der Mobilität von jungen Menschen einerseits vom Geldbeutel der Eltern ab (bzw. eigener Geldbeutel) und andererseits von dem Wohnort.

UNSERE ANTWORT: Wir wollen niemanden die Möglichkeit nehmen von A nach B zu kommen. Wir wollen Mobilität garantieren. Wir wollen insbesondere jungen Menschen alle Möglichkeiten für ein selbstbestimmtes Leben an die Hand geben. Wir wollen niemanden persönlich verantwortlich machen, die Klimakrise zu verantworten, sondern das System

ändern, sodass niemand mehr auf das Auto angewiesen ist. In Ausnahmen zumindest ein Elektroauto zur Verfügung hat. Deshalb müssen in der Stadt Alternativen her die gut erreichbar sind, häufig fahren, schnell von A nach B bringen und vor allem nicht teuer sind. Autofahren darf nicht länger die einzige verfügbare, bequeme und bezahlbare Option bleiben. Ein systematischer Schritt ist deshalb: **den ÖPNV fahrscheinlos machen**. Natürlich muss dann auch die Anbindung stimmen mit häufigen und gut erreichbaren Verbindungen.

Bus und Bahn ohne Fahrschein, irgendwo muss das Geld ja herkommen

HARD FACTS: Aktuell wird der ÖPNV zur Hälfte aus den Einnahmen durch Fahrschein und zur Hälfte aus Mitteln der öffentlichen Hand von Bund, Land und Kommune finanziert. Der Bund finanziert über die Regionalisierungsmittel die für den ÖPNV und SPNV vorgesehen sind und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Aber 50% der Kosten hängen an Nutzer*innen. Zwischen 55 und 109 Euro kostete ein Monatsticket 2019, im Schnitt in Deutschland 77,50 Euro. Insbesondere für Menschen mit geringem Einkommen sind das erhebliche Kosten. Gleichzeitig profitieren nicht nur Nutzer*innen von ausgebautem ÖPNV auch Autofahrer*innen profitieren durch leerere Straßen, Grundstücksbesitzer*innen durch bessere Anbindung durch Wertsteigerung.

HERAUSFORDERUNG: Bus und Bahn können nicht kostenlos fahren. Busfahrer*innen müssen bezahlt werden, Busse und Bahnen angeschafft, gereinigt oder repariert werden. Wenn das Ticket nicht die Finanzierung sicherstellt woher soll das Geld denn dann kommen? Kommune haben ja schon jetzt immer zu wenig Geld, dann soll davon auch noch der ÖPNV bezahlt werden?

UNSERE ANTWORT: Wir setzen uns für einen beitragsfinanzierten und fahrscheinlosen ÖPNV ein. Das heißt, wir wollen, dass alle nach ihren Möglichkeiten den ÖPNV solidarisch finanzieren und damit keine individuellen Tickets mehr gekauft werden müssen. Im Zukunftsprogramm haben wir uns deshalb für Modellprojekte eines beitragsfinanzierten, fahrscheinlosen ÖPNV und Modellprojekte für 365 Euro Tickets erfolgreich eingesetzt. Außerdem will die SPD eine Mobilitätsgarantie umsetzen, die unabhängig vom Wohnort einen Anschluss an den ÖPNV garantiert. Dafür sind massive Investitionen von staatlicher Seite zu tätigen: für umweltfreundliche, elektrifizierte Busse und Bahnen, für die Reaktivierung und Sanierung von Schienennetzen und einen barrierefreien Zugang zur Mobilität. Bereits existierende Modelle zeigen: Beitragsfinanzierung kann funktionieren. Mit monatlich verpflichtenden Beiträgen von zwischen 40-47 Euro für jede*n Erwerbstätigen kann der ÖPNV in einer mittelgroßen Stadt bereits ticketfrei genutzt und trotzdem

ausfinanziert werden. Kinder, Studierende, Auszubildende, Geringverdiener*innen Menschen, die auf Transferleistungen angewiesen sind oder Rentner*innen wären in der ticketfreien Nutzung integriert müssten aber keinen Beitrag bezahlen. In unserer Vorstellung sollte der Beitrag im Sinne der Umverteilung nach Einkommen gestaffelt werden.

KREISLAUFWIRTSCHAFT: ENDLICHE RESSOURCEN SCHÜTZEN & OHNE DIE VERANTWORTUNG AUF DEN EINZELENTSCHEIDUNGEN ABZUWÄLZEN

Ressourcen schützen oder Verzicht?

HARD FACTS: Als Ressourcen bezeichnen wir die Grundlage unseres Lebens sowohl Raum, energie aber auch Rohstoffe, also materielle Grundlagen. Zu diesen Rohstoffen gehören Wasser, Boden, Luft, die biologische Vielfalt, Flächen. Diese nutzen wir zum Beispiel für Landwirtschaft also Ernährung oder auch als Erholungsorte oder zur Aufnahme von Abfällen oder Senken für Emissionen. Als Energiequelle nutzen wir Rohstoffe wie Wind, Solarenergie oder Gezeitenströme.

Die Nutzung natürlicher Ressourcen nimmt weltweit stetig zu. Nutzung von natürlichen Ressourcen ist immer mit Interaktionen mit unserer Umwelt verbunden und kann verschiedenste Folgen haben und auch zu dauerhafter Schädigung von Ökosystemen führen. Vorallem die Nutzung von nicht nachwachsenden Rohstoffen geht häufig mit massiven Eingriffen in Wasserhaushalte, Bodenzusammensetzung oder Luftqualität einher. Außerdem ist dieser Prozess zumeist energieintensiv und so mit Emissionen verbunden. Der Pro-Kopf Nutzung an Rohstoffen liegt im Globalen Norden viermal höher als im Globalen Südens, gleichzeitig findet hier auch ein Großteil der Wertschöpfung statt. Die Rohstoffgewinnung mit ihre ökologischen und sozialen Folgen ist überproportional viel häufiger im Globalen Süden verortet.

HERAUSFORDERUNG: Wir wollen kein Abwälzen unserer aller Verantwortung auf individuelle Entscheidungen. Niemand soll unter dem permanenten Druck stehen mit ihrer*seiner Entscheidung für die Klimakrise verantwortlich zu sein. Wir sind überzeugt mit einer Logik, die Einzelnen ein schlechtes Gewissen macht weil sie nicht genug verzichten, werden wir das Klima nicht retten. Trotzdem ist eine Reduktion der Pro-Kopf-Rohstoffnutzung dringend notwendig.

UNSERE ANTWORT: Die nachhaltigste Entscheidung muss die Einfachste und Beste sein, für alle Akteur*innen- Deshalb wollen wir die notwendigen Veränderungen um Ressourcen einzusparen nicht individuell auf einzelne Personen abwälzen. Sondern die Rahmenbedingungen so verändern, dass nur klimaschonende oder klimaneutrale Möglichkeiten zur Wahl stehen. Wir wollen die Wirtschaft zur Kreislaufwirtschaft umbauen. Indem wir die Abfallmenge reduzieren, mehr Recycling erreichen und Rohstoffsicherungskonzepte entwickelt. Dazu gehört zum Beispiel: Pfandsysteme für möglichst viele Verpackungen, Verbote von Einwegplastik, schrittweise weniger Einwegprodukte sondern Mehrwegalternativen. Dort wo das nicht möglich ist müssen Einwegprodukte nur noch aus nachwachsenden Rohstoffen bestehen. Auch ein Verbot von geplanter Obsoleszenz, also das Einbauen von Sollbruchstellen in Produkten kann helfen die Lebensdauer von Produkten zu erhöhen genau wie eine Pflicht Reparaturen im Produktdesign zu ermöglichen. Der öffentliche Bausektor kann dabei Vorreiter sein und soll bis spätestens 2030 ausschließlich klimaneutrale Rohstoffe nutzen.

Warum zu viel Lachgas gar nicht lustig ist

HARD FACTS: Lachgas ist ein Treibhausgas. Seine Wirkung übersteigt die von CO₂ in der Atmosphäre um ein Vielfaches (300x so schätzen Forscher*innen aktuell). Lachgas ist ein anderes Wort für Distickstoffoxid. Dieses Treibhausgas setzt sich aus Stickstoff und Sauerstoff zusammen. Es entsteht durch Düngung mit Nitraten in der Landwirtschaft im Boden, denn Nitrate bestehen auch zum Teil aus Stickstoff. Zusätzlich gelangt Nitrat durch Düngung in der Landwirtschaft ins Grundwasser und verschmutzt dieses.

HERAUSFORDERUNG: Nur bei ausreichender Versorgung mit Wasser können Pflanzen und damit auch landwirtschaftliche Produkte ausreichend wachsen, für ein gutes Wachstum sind aber auch Nährstoffe und Spurenelemente wie Phosphor, Stickstoff, Kalium, Kupfer oder Zink notwendig. Diese Stoffe entziehen die Pflanzen beim wachsen dem Boden. Werden sie geerntet muss der Boden neue Nähstoffe und Spurenelemente erhalten, damit der Boden auch in der nächsten Saison wieder bewirtschaftet werden kann. Gleichzeitig kommt es immer häufiger zur Überdüngung, auch durch den hohen Ertragsdruck der auf der Landwirtschaft lastet.

UNSERE ANTWORT: Schaden an der Umwelt dürfen nicht länger auf die Gemeinschaft abgewälzt werden, sondern müssen nach dem Verursacher*innenprinzip von den Betrieben getragen werden. Bei der Nitrat-Problematik brauchen wir daher wirksame Instrumente wie eine Stoffstrombilanzierung. Diese wird schon lange von Seiten der Wissenschaft gefordert und würde sehr schnell zu einer geringeren Belastung des Grundwassers vor allem in den sogenannten roten Gebieten führen. Es wäre außerdem ein grundlegender Schritt in einer

profitorientierten Wirtschaft, die gesellschaftlichen Kosten auch den Profitierenden in die Bilanz zu schreiben.

Phosphor-Krise - das Ende der Menschheit? (So ein Filmtitel von 2013 - der das Ausmaß der Phosphor-Krise zu dokumentieren versuchte.)

HARD FACTS: Die Phosphor-Krise ist absehbar. Jedes Lebewesen auf der Erde benötigt Phosphor. Pflanzen zum wachsen aber auch alle Tiere benötigen Phosphat als Grundstoff in Muskel, Knochen oder Zähnen genau wie wir Menschen. Eine Grundlage für die Ernährung einer wachsenden Weltbevölkerung ist die Sicherstellung der ausreichenden Verfügbarkeit mit Phosphor.

Bereits heute gibt es diverse verfahrenstechnische Ansätze um Rückgewinnung von Phosphor zu optimieren und so hochwertige Sekundärrohstoffe zu gewinnen. Theoretisch kann aus Abwasser und Klärschlamm gewonnenes Recyclingphosphat bis zu etwa 60 Prozent der Importe an Mineraldüngephosphat substituiert werden.

HERAUSFORDERUNG: Durch den aktuellen Phosphor-Preis rechnet sich die Aufbereitung von Wasser inklusive Phosphor-Rückgewinnung für Private nicht. Ein Zuwarten kann sollte die Phosphor-Krise durch massiven Mangel auftreten zu heftigen Konsequenzen für die Lebensmittelversorgung werden.

UNSERE ANTWORT: Bei der Phosphor-Problematik muss der Staat aktiv werden und die Phosphor-Rückgewinnung forcieren. Hier darf nicht länger auf Preisanreize gewartet, sondern schon jetzt proaktiv vorbereitet werden. Der Staat kann diese notwendigen Maßnahmen zur Vertragsbedingung mit den Wasserversorger*innen machen oder er nimmt die Wasserinfrastruktur direkt selbst in die öffentliche Hand und macht Aufbereitung inklusive Phosphor-Rückgewinnung aber auch Wassermanagement in Zeiten zunehmender Wasserknappheit zur eigenen Aufgabe.

ENERGIE-SYSTEM-WENDE

HARD FACTS: Die Energiewirtschaft ist der Sektor mit den meisten CO2 Emissionen in Deutschland: 221 Mio t CO2 im Jahr 2020. Die Reduktion gegenüber 1990 beträgt aktuell 47%. Der Ausbau der erneuerbaren Energien ist nicht eine Maßnahme unter vielen, sondern die Grundvoraussetzung für den klimaneutralen Umbau aller Sektoren inclusive der Industrie.

HERAUSFORDERUNG: Das EEG war in der Vergangenheit das Instrument um dies sicherzustellen. Der Markt wird den Ausbau der Erneuerbaren Energien nicht sicherstellen, deshalb brauchen wir das EEG um dies zu garantieren.

UNSERE ANWORT: Energie-System-Wende. EEG kann sehr genau steuern, wie viel erneuerbare Energien zugebaut werden. Wie schnell die Transformation abläuft und welche Akteur*innen im zukünftigen Energiesystem mitbestimmen wird durch das EEG gestaltet. Mit dem EEG könnten wir Umverteilung der Produktionsmittel organisieren. Durch direkte Beteiligung. Wir müssen das aktuell Ziel des EEGs, die Marktintegration, stoppen. Stattdessen müssen dezentrale Akteur*innen begünstigen und feste Ausbauziele ohne Ausschreibungspflichten festgesetzt werden. Dadurch kann eine solidarische Energiewende statt Finanzierung der Energiewende durch private Haushalte gelingen. Auch wenn sicher weitere Bestandteile wie die Förderung lokalen Verbrauchs des Stroms durch Mieter*innen dazu gehört.