

PASSAUER ERKLÄRUNG DER ZIVILGESELLSCHAFT

für

Eine zukunftsfähige europäische Mobilität, bei der Klima-
und Umweltschutz im Zentrum stehen



DIESE ZIVILGESELLSCHAFTLICHEN GRUPPEN

UNTER HINWEIS AUF

- Das Übereinkommen von Paris
- UN-Resolution 70/1, die Agenda 2030 der Vereinten Nationen
- Die gesetzliche Pflicht der EU-Mitgliedsstaaten, die Gesundheit und Sicherheit ihrer Bürgerinnen und Bürger zu wahren
- Die vorsichtige Einsicht des Rates der Europäischen Union, dass Klima- und Umweltschutz gesetzlich vorangebracht werden müssen
- Art. 191 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union
- Die Leitgedanken der deutschen Ratspräsidentschaft

IM BEWUSSTSEIN, dass nachhaltige Mobilität ein Grundbedürfnis ist und niemand aufgrund seines Wohnortes, seines Einkommens oder körperlicher Einschränkungen in seiner Mobilität benachteiligt werden darf;

STELLEN FEST, dass der Verkehrssektor für ein Viertel aller CO₂-Emissionen der EU verantwortlich ist, wovon 70% aus dem Straßenverkehr stammen und der effizienteste Weg, CO₂ einzusparen, die Senkung des Verkehrsaufkommens im Straßenverkehr ist;

FORDERN, dass der Rat der Europäischen Union seiner Verkehrspolitik als oberste Maxime die Senkung des umweltbelastenden Verkehrs in Form von Pkw, Lkw, motorisiertem Individualverkehr, Schiffsverkehr und Flugverkehr zugrunde legt;

FORDERN, dass der Rat der Europäischen Union sich für eine Senkung der EU-weiten CO₂-Emissionen von mindestens 65% bis 2030 und die Klimaneutralität der EU bis spätestens 2040, möglichst bis 2035, einsetzt. Dazu müssen auch im gesamten Verkehrssektor, einschließlich Schiff- und Luftfahrt, verbindliche und kurzschrittige Zwischenziele ab 2025 definiert werden;

FORDERN, dass für den Fall, dass einzelne Akteure die verbindlichen Ziele verfehlen, wirksame Sanktionsmechanismen etabliert werden;

FORDERN, dass EU-weit der Rad- und Schienenverkehr gegenüber dem Pkw- und Lkw-Verkehr sowie öffentlicher gegenüber Individualverkehr priorisiert und gefördert werden;

FORDERN, dass die EU eine Verkehrswende einleitet, die auf emissionsfreie, ressourcensparende Antriebe setzt. Die Industrie- und Verkehrspolitik der EU muss ihren Schwerpunkt auf die Transformation hin zu einer umweltfreundlichen und nachhaltigen Wirtschaft setzen, wobei der Fokus u.a. auf die Erforschung und sparsame Nutzung solcher Antriebe ausgerichtet sein muss;

FORDERN, dass die Fortschritte in der Digitalisierung im Verkehrsbereich ausschließlich dafür genutzt werden, den Verkehr gerechter sowie sicherer zu machen und den Schadstoff- und Treibhausgasausstoß sowie den Energie- und Ressourcenverbrauch zu senken. Dies kann durch eine effizientere Nutzung von öffentlichem Nah- und Fernverkehr sowie bereits bestehender Fahrzeuge geschehen;

FORDERN, dass alle Mautsysteme und alle Formen der Kraftstoffbesteuerung so reformiert werden, dass sie sozial gerecht und proportional zum CO₂-Ausstoß sind und für alle Fahrzeugtypen (inkl. Pkw) gelten. Subventionen oder steuerliche Besserstellungen für fossile Brennstoffe und die sie verbrauchende Verkehrsmittel müssen sowohl in Mautsystemen als auch bei jeder Art von Besteuerung oder Förderung beendet werden.

FORDERN, dass die europäische Batterieallianz mit hohen Umwelt- und Sozialstandards umgesetzt wird. Dazu zählen die ethische und nachhaltige Gewinnung der Rohstoffe für Batterien, strenge Anforderungen an die Energieeffizienz und die Möglichkeit des Recyclings und der Reparatur sowie eine Recyclingquote von mindestens 90% für die in Batterien eingesetzten Rohstoffe. Außerdem braucht es einen Mechanismus zur Messung und Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks bei der Herstellung von Batteriezellen.

FORDERN, dass dort, wo eine direkte Elektrifizierung des Verkehrs nicht möglich ist, ausschließlich grüner Wasserstoff, Bio-Fuels, produziert ausschließlich aus landwirtschaftlichen Abfallstoffen wie Stroh und Grasschnitt, keinesfalls aus Lebensmitteln, oder sogenannte E-Fuels, mit CO₂ aus der Atmosphäre erzeugte strombasierte Kraftstoffe – eingesetzt werden.

FORDERN, dass die EU eine Wasserstoffstrategie entwickelt und umsetzt, die es ermöglicht, alle industriellen und wirtschaftlichen Prozesse schnellstmöglich klimaneutral zu machen. Dabei darf der Wasserstoff ausschließlich nachhaltig aus erneuerbaren Energien gewonnen werden und muss ressourcenschonend hergestellt und transportiert werden. Die Produktion und der Handel mit aus Drittstaaten importiertem grünem Wasserstoff muss den höchsten Umwelt- und Sozialstandards entsprechen. Im Verkehrsbereich ist Wasserstoff auf Schwerlasten, nötigen Flug- und Schiffsverkehr zu begrenzen und die direkte Elektrifizierung zu bevorzugen. Wo sinnvoll, soll Wasserstoff auch im Schienenverkehr als Alternative zur derzeitigen Nutzung von Dieselmotoren genutzt werden.

FORDERN, den Flugverkehr klimaneutral und umweltfreundlich umzugestalten. Dazu müssen die Passagierzahlen gesenkt und die Zahl der Flüge (Personen und Fracht) durch eine Stärkung der Schiene verringert werden. Kurzstreckenflüge müssen auf mittlere Sicht gänzlich durch verbesserten Fernverkehr auf der Schiene ersetzt werden. Kraftstoffe aus fossilen Brennstoffen müssen durch wasserstoffbasierte Kraftstoffe, die ausschließlich nachhaltig und auf Basis 100 Prozent zusätzlicher erneuerbarer Energien hergestellt wurden, ersetzt werden; Kerosin aus Biomasse ist keine Alternative, da dessen Produktion u.a. in Konkurrenz mit der Lebensmittelproduktion für Menschen steht.