

DIE EU ZUKUNFTSFÄHIG MACHEN:
**Forderungen der deutschen Umweltverbände
zum Europäischen Green Deal**



VERKEHR
**NACHHALTIGE UND
INTELLIGENTE MOBILITÄT**

Die EU-Kommission betrachtet den im Dezember 2019 vorgestellten Europäischen Green Deal (EGD) als neue Wachstumsstrategie, mit deren Hilfe der Übergang zu einer ressourceneffizienten, wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Wirtschaft gelingen soll. In der aktuellen Corona-Krise wird neben den schon spürbaren Auswirkungen der Klima- und Biodiversitätskrise die Verletzlichkeit unseres Wirtschafts-, Gesundheits- und Gesellschaftsmodells deutlicher als je zuvor. Die politische Antwort muss darin liegen, unsere Art des Wirtschaftens resilienter zu gestalten. Der Weg aus der Gesundheits- und Wirtschaftskrise muss sich innerhalb der planetaren Belastungsgrenzen bewegen und von europäischer und internationaler Solidarität geprägt sein. Auch wenn der EGD in vielen Bereichen noch nicht weit genug geht, bietet er Ansatzpunkte, um der europäischen Wirtschaft nach der Pandemie auf die Füße zu helfen und die EU dabei krisenfester und nachhaltiger zu gestalten.



NACHHALTIGE UND INTELLIGENTE MOBILITÄT



Der Verkehr ist aktuell für ein Viertel der Treibhausgasemissionen der EU verantwortlich, mit steigender Tendenz. Daher bedarf es einer umfassenden Verkehrswende, d.h. einer Mobilitätswende und einer Energiewende im Verkehr, um den Klimawandel zu bekämpfen, die Luft sauberer zu machen und die Zahl der im Verkehr Getöteten und Verletzten gemäß der Vision Zero auf null zu reduzieren.

STRATEGIE FÜR NACHHALTIGE UND INTELLIGENTE MOBILITÄT

Mit der für das 4. Quartal 2020 anvisierten **Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität** müssen die Weichen im Verkehrssektor auf Klimakurs gestellt werden. Damit das gelingt, fordern die unterzeichnenden Verbände:

- ▶ Die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität muss einen Rahmen für die Anlastung der Klima-, Umwelt- und Gesundheitskosten im Verkehrssektor nach dem Verursacherprinzip schaffen und Wege aufzeigen, wie möglichst viel motorisierter Verkehr vermieden und der verbleibende Verkehr auf Schiene, Schiff und Umweltverbund verlagert werden kann.
- ▶ Die Strategie muss einen klaren und verbindlichen Pfad zur vollständigen Dekarbonisierung des Verkehrssektors aufzeigen.
- ▶ Die Strategie muss darauf abzielen, dass alle Ballungsräume in Europa mit mehr als 100.000 Einwohner*innen ein modernes Nahverkehrssystem (entweder ein Tramsystem oder ein modernes [Oberleitungs-]Bussystem auf Eigentrasse) entwickeln. Bei allen Infrastrukturplanungen müssen Bus und Bahn sowie der Rad- und Fußverkehr Vorrang haben.
- ▶ Eine wichtige Voraussetzung dafür ist, dass klimaschädliche Subventionen, insbesondere die für fossile Brennstoffe, abgeschafft werden. Bei der Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie müssen derzeitige Steuerbefreiungen, vor allem für Kerosin und marine Kraftstoffe, abgeschafft und stattdessen auf einem angemessenen Niveau erhoben werden. Etwaige Schlupflöcher sind zu schließen.
- ▶ Die Einbeziehung des Straßenverkehrs in das bestehende EU-Emissionshandelssystem (ETS) ist abzulehnen, da dadurch kein spürbarer Effekt im Verkehrsbereich erreicht wird, gleichzeitig aber effektivere Regulierungen wie etwa die CO₂-Grenzwertverordnung für Neuwagen unter Druck geraten.
- ▶ Die Einbeziehung der Seefahrt hingegen kann unter Anlastung aller Klimafaktoren eine sinnvolle Ergänzung weitergehender Maßnahmen zur Minderung dieser Verkehre, zur Steigerung der Effizienz von Schiffsbetrieb und -design sowie zur Entwicklung alternativer Antriebe sein.
- ▶ Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel hat wegen des Aussetzens der Bepreisung internationaler Flüge („Stop-the-clock“), Konstruktionsmängeln wie der kostenlosen Vergabe von 85 Prozent der Luftverkehrszertifikate sowie der Defizite des allgemeinen Emissionshandels (zu viele Zertifikate, zu niedrige Preise) bisher noch keine Klimawirkungen entfalten können. Daher bedarf es grundlegender Reformen (Stopp der kostenlosen Vergabe) und der Abschaffung wettbewerbsverzerrender nationaler Vorschriften wie des § 11 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz.
- ▶ Der schnelle Umstieg von fossilen Energieträgern auf effiziente und emissionsfreie Antriebe sowie die Absenkung des Endenergie- und Ressourcenverbrauches sind zentrale Anforderungen, um die Klimaziele zu erreichen. Vorrang ist dabei der direkten Stromnutzung einzuräumen.

NACHHALTIGE KRAFTSTOFFE

Die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität soll auch die Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe auf Basis von grünem Strom für den See- und Luftverkehr erhöhen. Die für Ende 2020 vorgesehene Mitteilung „**ReFuelEU Aviation**“ soll für nachhaltige Flugkraftstoffe sorgen und in einer Gesetzgebung münden. Zeitgleich soll auch ein Gesetzgebungsvorschlag zu „**FuelEU Maritime**“ für entsprechende Maßnahmen in der Seeschifffahrt auf den Weg gebracht werden. Das Ziel beider Initiativen ist die Förderung der Produktion und Bereitstellung nachhaltiger Kraftstoffe für die verschiedenen Verkehrsträger, bei denen eine direkte Stromnutzung aktuell nicht möglich scheint. Die unterzeichnenden Verbände fordern:

- ▶ Die ReFuelEU-Initiative erweckt den falschen Eindruck, dass der Flugverkehr in seiner aktuellen Dimension durch den Umstieg auf synthetische Kraftstoffe dekarbonisiert werden kann. Die Produktion von e-Fuels ist aber von der Verfügbarkeit enormer zusätzlicher Mengen erneuerbarer Energie und bisher unausgereifter Technologien wie der CO₂-Abscheidung aus der Luft abhängig. Synthetische Kraftstoffe werden insgesamt nur in äußerst begrenztem Umfang verfügbar sein. Vermeidung und Verlagerung muss daher der primäre und zentrale Ansatz der Dekarbonisierungs-Strategie für den Flugverkehr sein. Kurzstreckenflüge sind schnellstmöglich ganz zu streichen.
- ▶ Es benötigt einen klaren ordnungspolitischen Rahmen, um die Klimaneutralität des nach Vermeidung und Verlagerung verbleibenden Langstrecken-Luftverkehrs zu erreichen. Dabei gilt es, verbindliche Ziele und Anforderungen zu setzen sowie Anreize zu schaffen, um technologische Lösungen, verbesserte Infrastruktur, erneuerbare und nachhaltig hergestellte, alternative Kraftstoffe und einen effizienten Betrieb voranzutreiben. Dekarbonisierung allein reicht allerdings nicht. Auch die sogenannten Nicht-CO₂-Effekte wie der Ausstoß von Stickoxiden, Ruß und Wasserdampf von Flugzeugen sind zu berücksichtigen.
- ▶ Grüner Wasserstoff und nachhaltig hergestellte synthetische Kraftstoffe könnten dazu beitragen, den CO₂-Ausstoß von Flugzeugen und Schiffen zu verringern. Auf europäischer Ebene bedarf es eines Rahmens für eine verantwortungsvolle, effiziente und nachhaltige Produktion grünen Wasserstoffs für den Einsatz im Flug- und Schiffsverkehr. Dazu müssen Nachhaltigkeitskriterien für die Produktion sowie entsprechende, verbindliche Beimischungsquoten festgelegt werden. Die nachhaltige Produktion muss klar geregelt sein – andernfalls besteht ein hohes Risiko, dass die Produktion von Wasserstoff beziehungsweise synthetischen Kraftstoffen aufgrund des enormen Energiebedarfs insgesamt zu signifikanten Mehremissionen führt. Die Nachhaltigkeitskriterien sind zwingend auch bei der Produktion im Ausland anzuwenden, um beim Export von Wasserstoff die bereits beim Export von Erdöl und -gas auftretenden Probleme zu verhindern.
- ▶ Wasserstoff und e-Fuels (Power-to-x, PtX) sollten zunächst nur als Alternative in der Luft- und Schifffahrt eingesetzt werden. Allenfalls im Schwerlastverkehr kann die Wasserstoff-Brennstoffzelle künftig neben batterieelektrischen Antrieben und vor allem auf der Langstrecke eine gewisse Rolle spielen. Für den Pkw-Verkehr ist der Einsatz alternativer flüssiger und gasförmiger Kraftstoffe (PtX, Biokraftstoffe) abzulehnen, da diese mit erheblicher Ineffizienz und ökologischen Folgeschäden einhergehen. Der Verbrennungsmotor hat hier ausgedient.
- ▶ Den Aufbau einer Infrastruktur für Flüssiggas (LNG - Liquefied Natural Gas) für Schiffe und Lkws lehnen die Umweltverbände ab. Denn bei der Verwendung von Gas – ob fossil oder erneuerbar – entweicht weiterhin Methan (sog. „Methanschlupf“), der selbst die Klimabilanz von synthetischem Gas mitunter erheblich verschlechtert. Schließlich sind die nachhaltig verfügbaren Mengen biogener Abfall- und Reststoffe zur Erzeugung von Biogas erheblich limitiert, so dass es verstärkt zu Nutzungskonkurrenzen mit anderen Anwendungen, etwa der stofflichen Nutzung (bspw. in der Industrie) und der Verbrennung in Kraft-Wärme-Kopplungs-(KWK)-Anlagen kommt.

CO₂-EMISSIONEN DES SEEVERKEHRS

Bereits im Februar 2019 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag zur Überarbeitung des EU-Systems zur **Überwachung, Meldung und Überprüfung der CO₂-Emissionen des Seeverkehrs, MRV** (Verordnung (EU) 2015/757) verabschiedet, um es an das von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) eingeführte globale Datenerfassungssystem für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen anzugleichen. Das Europäische Parlament erweiterte den Anwendungsbereich und votierte für eine umfangreichere Regulierung der Schifffahrt, die auch eine erhebliche Effizienzsteigerung der Schiffe, die Einbeziehung eines Teils des Seeverkehrs in den Europäischen Emissionshandel (ETS) sowie eine Landstrompflicht vorsieht. Die unterzeichnenden Verbände unterstützen ausdrücklich den Ansatz des Europäischen Parlaments und fordern:

- ▶ Die Einbeziehung der Seeschifffahrt in den Europäischen Emissionshandel festzuschreiben.
- ▶ Eine Steigerung der Effizienz von Schiffen um 40 Prozent bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Basisjahr 2008
- ▶ Die verpflichtende Installation und Abnahme von Landstrom während der gesamten Liegezeit in allen europäischen Häfen.
- ▶ Ein sofortiges Schwerölverbot in allen europäischen Gewässern.

CO₂-STANDARDS FÜR PKWS, LEICHTE NUTZFAHRZEUGE UND LKWS

Die europäische CO₂-Regulierung für Pkws und leichte Nutzfahrzeuge ist das zentrale Instrument, um das Angebot an CO₂-armen bzw. emissionsfreien Fahrzeugmodellen auf dem EU-Markt zu erhöhen. Die Kommission hat angekündigt, bis Juni 2021 die CO₂-Standards für Pkws und leichte Nutzfahrzeuge zu überarbeiten und zu verschärfen, um ab 2025 „den Weg hin zu emissionsfreier Mobilität zu ebnet“. Die Kommission hat richtigerweise auch die Notwendigkeit erkannt, ein Verkaufsverbot für Benzin- und Dieselaautos in der EU bis zu einem bestimmten Datum in Betracht zu ziehen. Auch die bereits existierenden Verbrauchsgrenzwerte für Lkws und die Quote für Nullemissionsfahrzeuge sollten im Zuge des geplanten Reviews und einer Verschärfung der europäischen Klimaziele noch einmal angehoben werden. Ambitioniertere CO₂-Standards für Pkws, leichte Nutzfahrzeuge und Lkws drängen die Hersteller dazu, Innovationen für effizientere und sparsamere Fahrzeuge zu entwickeln. Die unterzeichnenden Verbände fordern:

- ▶ CO₂-Ziele und Verbrauchsangaben müssen künftig auf den realen Emissionen der Fahrzeuge basieren und Effizienzvorgaben für Elektroautos eingeführt werden.
- ▶ Auf der Basis von realen Messungen ist bis 2030 ein CO₂-Flottengrenzwert von 35 bis 40 Gramm pro Kilometer (g/km) notwendig, um den raschen Weg in Richtung 100 Prozent emissionsfreie Neuwagen zu ebnet. Das Ziel muss sein, spätestens ab 2035 nur noch emissionsfreie Neuwagen in den Verkehr zu bringen.
- ▶ Das System der Supercredits ist ersatzlos zu streichen.
- ▶ Die EU-CO₂-Standards dürfen nicht durch eine Anrechnung alternativer Kraftstoffe sowie durch die Einbeziehung des Straßenverkehrs in den Europäischen Emissionshandel abgeschwächt werden.
- ▶ Eine Verschärfung der Flottengrenzwerte für Lkws auf mindestens minus 45 Prozent für das Jahr 2030 sowie eine Erhöhung der Quote für Nullemissionsfahrzeuge. Gleichzeitig müssen auch die bisher noch unregulierten Fahrzeugklassen zwischen 7,5 und 16 Tonnen aufgenommen und der Wirkungsbereich der Regulierung auch auf Busse ausgeweitet werden.

SCHADSTOFFEMISSIONEN VON FAHRZEUGEN MIT VERBRENNUNGSMOTOR

Im Zuge der nachhaltigen und intelligenten Mobilität will die EU-Kommission des Weiteren im Jahr 2021 einen Vorschlag für strengere **Grenzwerte für Luftschadstoffemissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor** vorlegen. Die Verbände fordern:

- ▶ Es bedarf ambitionierter Grenzwerte, unabhängig vom Antrieb (Diesel, Benzin oder Gas), die einen klaren Pfad hin zu emissionsfreien Antrieben aufzeigen.
- ▶ Darüber hinaus sollten weitere, für Mensch und Umwelt schädliche Stoffe reguliert werden, die beim Betrieb der Fahrzeuge freigesetzt werden.
- ▶ Ebenso bedarf es mehr Transparenz bei der Zulassung sowie einer effektiveren Marktüberwachung.
- ▶ Ergänzend ist der Konformitätsfaktor der Prüfung des realen Abgas-Emissionsverhaltens (Real Driving Emissions – RDE) von Autos, Lastwagen und Bussen bei der RDE-Prüfung abzuschaffen.
- ▶ Die Grenzwerte müssen in allen relevanten Fahrsituationen sowie über die gesamte Laufzeit der Fahrzeuge eingehalten werden. Im Zuge dessen ist auch die regelmäßige Abgasuntersuchung zu verbessern, um hoch emittierende Fahrzeuge verlässlich zu ermitteln.

INFRASTRUKTUR FÜR ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE (AFID)

Die EU-Kommission hat für das kommende Jahr die Überprüfung der Richtlinie über den **Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID)** angekündigt. Bereits dieses Jahr will die EU-Kommission dafür Vorschläge zur **Unterstützung der Einrichtung öffentlicher Ladestationen und Tankstellen als Teil der Infrastruktur alternativer Kraftstoffe** machen. Wir fordern:

- ▶ Die AFID sollte einen starken Fokus auf den Ausbau von Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge (Pkw und Lkw) legen. Durch die Revision der Infrastrukturrichtlinie sollte jeder Mitgliedstaat verbindliche Ziele für die Ladeinfrastruktur für Elektroautos einführen, damit Kund*innen künftig EU-weit barrierefrei laden können.
- ▶ Für das Laden sollten zeitabhängige Tarife eingeführt werden, um die Anreize so zu setzen, dass möglichst wenig zu den Zeiten des größten Strombedarfs getankt wird und zugleich möglichst wenig Leitungen ausgebaut werden müssen.
- ▶ Der Aufbau eines Oberleitungsnetzes für schwere Lkws entlang der Autobahnen des europäischen Kernnetzes (TEN-V) würde den Einsatz dieser besonders effizienten Antriebsart im Straßengüterverkehr auch im länderübergreifenden Verkehr ermöglichen.
- ▶ Der Ausbau einer flächendeckenden -Wasserstoff-Tankinfrastruktur für schwere Lkws ist ebenfalls bereits entlang von Häfen (Schifffahrt) und des europäischen Verkehrs-Kernnetzes zu entwickeln.
- ▶ Sämtliche Infrastrukturziele für Erdgas (CNG und LNG) sollten ersatzlos gestrichen werden. Erdgas ist und bleibt ein fossiler Kraftstoff, dessen anhaltende Nutzung der Dekarbonisierung des Verkehrssektors entgegensteht. Die Verfügbarkeit von nachhaltig erzeugtem Biomethan ist stark begrenzt. Zudem ist der Einsatz von Biogas in anderen Sektoren wie der Stromerzeugung oder dem Wärmemarkt wesentlich effizienter. Investitionen in Flüssiggas-Infrastruktur führen zu „stranded assets“, die den Einsatz fossiler Energieträger noch über Jahre künstlich verlängern würden.
- ▶ Für die Schifffahrt muss in allen relevanten EU-Häfen die Landstromversorgung (mit erneuerbarem Strom) sowie die Infrastruktur für die Lagerung kohlenstofffreier Kraftstoffe vorgeschrieben werden. Das derzeitige Mandat für die LNG-Infrastruktur in europäischen Häfen ist abzuschaffen.

DAS TRANSEUROPÄISCHE VERKEHRSNETZ

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist eine Politik der Europäischen Kommission, die darauf abzielt, ein europaweites Netz von Straßen, Eisenbahnlinien, Binnenwasserstraßen, Schifffahrtswegen, Häfen, Flughäfen und Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Terminals) zu entwickeln. Es besteht aus zwei Planungsebenen, dem umfassenden Netz (deckt alle europäischen Regionen ab und soll bis 2050 fertiggestellt sein) und dem Kernnetz (die wichtigsten Verbindungen sollen bis 2030 fertiggestellt sein). Die Umsetzung des TEN-V-Netzes wird derzeit durch vielfältige und komplexe Genehmigungsverfahren insbesondere für grenzüberschreitende Streckenabschnitte verzögert. Mit der für dieses Jahr angekündigten **Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz** will die EU die Fertigstellung des TEN-V beschleunigen, die Verzögerungen bei Infrastrukturprojekten verringern, die Beteiligung privater Investoren erleichtern und die Regeln für öffentliche Konsultationen klären. Die deutschen Umweltverbände fordern:

- ▶ Das noch sehr an nationalen Grenzen ausgerichtete Schienensystem muss dringend europäisiert und ausgebaut werden, um innereuropäische Flüge und den Straßenverkehr auf die potenziell klimaneutrale Schiene verlagern zu können.
- ▶ Grenzüberschreitenden Schienenprojekten sollte bei der Umsetzung von TEN-V oberste Priorität eingeräumt werden. Dabei sollten auch kleinere grenzüberschreitende Projekte stärker vorangetrieben und begonnene Großprojekte fertig gestellt werden, bevor europäische Gelder für neue Großprojekte im selben Mitgliedstaat bereitgestellt werden. Dabei muss von Anfang an ausschließlich mit elektrifizierten Verbindungen geplant werden. Die Versorgung mit Straßen ist in weiten Teilen der EU mehr als ausreichend und sollte deshalb nur noch in äußerst begrenztem Umfang gefördert werden.
- ▶ Um grenzüberschreitende Schieneninfrastrukturprojekte schneller voranzutreiben und die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zu forcieren, ist eine zentrale Anlaufstelle pro Mitgliedstaat festzulegen, um die Genehmigungsverfahren zu straffen.
- ▶ Wir lehnen private Investoren im Schienennetz ab.
- ▶ Die EU-Kommission muss bei allen Infrastrukturprojekten für eine strikte Einhaltung der EU-Richtlinie für die Strategische Umweltprüfung sorgen. Denn selbst in Deutschland wird sie nicht angemessen angewendet.

INITIATIVEN ZUR ERHÖHUNG UND BESSEREN VERWALTUNG DER KAPAZITÄTEN DES SCHIENENVERKEHRS

Für 2021 hat die Europäische Kommission Initiativen zur Erhöhung und besseren Verwaltung der Kapazitäten des Schienenverkehrs angekündigt. 2021 wird nach Vorschlag der Kommission auch das Europäische Jahr der Schiene (European Year of Rail), das sich anbietet, um die Bedeutung der Schiene für den EGD hervorzuheben und die Europäisierung voranzutreiben. Das Jahr der Schiene sollte dabei nicht allein ein Marketingprojekt sein, sondern mit konkreten Maßnahmen ausgestaltet werden. Die Verbände fordern:

- ▶ Grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte sind voranzutreiben.
- ▶ Es gilt, Ticketbuchungen zu vereinfachen, indem Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet werden, Daten zu teilen. Ziel müssen multimodale „One-Stop“ Such- und Buchungssysteme sein („Skyscanner“-Alternative).
- ▶ Modellprojekte zur (Wieder-)Inbetriebnahme von grenzüberschreitenden Tag- und Nachtzügen (z.B. Trans-Europ-Express) müssen vorangetrieben werden.
- ▶ Durch eine Revision der Besteuerung ist die Kostenwahrheit zwischen den Verkehrsträgern herzustellen.

KOMBINIERTER GÜTERVERKEHR

Für 2021 ist auch ein überarbeiteter Vorschlag für eine Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr vorgesehen. Der neue Vorschlag soll die Richtlinie zu einem wirksamen Instrument zur Unterstützung des multimodalen Güterverkehrs auf der Schiene und mit dem Schiff, einschließlich Kurzstreckenseeverkehr, machen. Darüber hinaus sind ab 2021 Initiativen zur Erhöhung und besseren Verwaltung der Kapazitäten des Schienenverkehrs und der Binnenwasserstraßen angedacht. Die unterzeichnenden Verbände fordern:

- ▶ Durch eine europäisch koordinierte Hafenpolitik und eine vermehrte Nutzung der Mittelmeerhäfen sollten Transportstrecken zu Lande quer durch Europa verkürzt und vermieden werden. Hier muss ein Konzept für die Ertüchtigung europäischer Häfen und ihrer Hinterlandanbindungen angestoßen werden.
- ▶ Es darf keine weiteren Eingriffe in Flusslandschaften geben, wie Begradigungen oder Vertiefungen.

ÜBERARBEITUNG DER EUROVIGNETTENRICHTLINIE

Die Überarbeitung der Eurovignettenrichtlinie basiert auf dem Änderungsvorschlag der EU-Kommission von 2017. In dem Vorschlag wird der Geltungsbereich der Richtlinie nicht nur auf schwere, sondern auch auf leichte Nutzfahrzeuge ausgeweitet, d.h. die Richtlinie würde sowohl Personenkraftwagen, Kleinbusse und Lieferwagen als auch Reise- und Linienbusse umfassen. Die Umstellung auf ein solches System wäre ein zentraler Hebel, um emissionsfreien Technologien insbesondere im Bereich des Straßengüterverkehrs durch die dann vorteilhafte Gesamtkostenrechnung zum Durchbruch zu verhelfen. Die unterzeichnenden Verbände fordern:

- ▶ Die Straßenbenutzungsgebühren sind am CO₂-Ausstoß auszurichten. Das heißt, dass die Mautgebühren nach dem CO₂-Ausstoß differenziert werden müssen und CO₂ als externer Kostenfaktor anzuwenden ist. So würde insbesondere im Lkw-Bereich ein starker Anreiz für den Umstieg auf emissionsfreie Antriebe gesetzt werden.
- ▶ Generelle Mautausnahmen sollte es hingegen nicht geben. Insbesondere sollte es nicht möglich sein, gasbetriebene Lkws (CNG/LNG) auf nationaler Ebene von der Maut zu befreien, da ihre Klimabilanz höchst fragwürdig ist.
- ▶ Zugleich muss das Konzept einer fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut vorangetrieben werden, das ab 2025 die nationalen Mautlösungen ersetzen und neue europakompatible, elektronische Mautsysteme – einschließlich Citymaut-Optionen – ermöglichen kann.

FACHLICHE KONTAKTE

BUND

Jens Hilgenberg
jens.hilgenberg@bund.net

NABU

Daniel Rieger
Daniel.Rieger@nabu.de

DEUTSCHER NATURSCHUTZRING (DNR)

Bjela Vossen
bjela.vossen@dnr.de

VCD

Michael Müller-Görnert
michael.mueller-goernert@vcd.org

GERMANWATCH

Lena Donat
donat@germanwatch.org

Dieses Papier ist Teil einer Serie von Positionspapieren zu ausgesuchten Schwerpunkten des Green Deals.
Für Papiere zu weiteren Themenbereichen besuchen Sie unsere Homepage www.dnr.de.

