

PASSAUER ERKLÄRUNG DER ZIVILGESELLSCHAFT

Für

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

DIE 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 grünen 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.

THE PASSAU CIVIL SOCIETY DECLARATION

FOR

A sustainable European mobility centred on climate and environmental protection

THE CIVIL SOCIETY GROUPS –

HAVING REGARD TO

- The Paris Agreement
- UN Resolution 70/1, the 2030 Agenda of the United Nations
- The duty of EU member states to protect the health and safety of their citizens
- The slow realisation by the Council of the European Union that there is a need for significant climate and environmental legislation
- Art. 191 of the Treaty on the Functioning of the European Union
- The guiding principles of Germany's Presidency of the Council of the European Union

CONSCIOUS that sustainable mobility is a basic need and nobody is to be discriminated against on the basis of their place of residence, income or physical handicap;

OBSERVING that the transportation sector causes a quarter of all EU CO₂ emissions, of which 70% stem from road transport and that the most efficient way to reduce CO₂ emissions is the reduction of road traffic;

DEMAND that the transport policies of the Council of the European Union be guided by the overriding principle of reducing polluting traffic, such as cars, lorries, motorised individual traffic, ship traffic and air traffic;

CALL UPON the Council of the European Union to push for a reduction of EU CO₂ emissions by at least 65% by 2030 and EU climate neutrality by 2040 the latest, preferably by 2035. For this purpose, it must define binding and short-term intermediate targets in the entire transportation sector, including shipping and air traffic, starting from 2025;

DEMAND the creation of effective sanctioning mechanisms for non-compliance

DEMAND the EU-wide prioritisation and promotion of transport by bicycle and rail vis-à-vis transport by car or lorry, as well as public transport vi-à-vis individual transport;

CALL UPON the EU to instigate a paradigm change in its transport policy, focussing on emission-free and resource-saving engines. EU industrial and transportation policy must be centred around the transformation into an environmentally friendly and sustainable economy focussing on - among others - the exploration and minimal use of such engines;

DEMAND that the progress in the field of digitalisation in the transport sector be used exclusively to make transportation more just and safer, to reduce exhaust and greenhouse

gas emissions, and cut energy and resource consumption. This can be achieved by a more efficient use of public transport as well as already existing vehicles;

DEMAND that all toll systems and all forms of fuel taxation be reformed in a way that all levies are socially fair and proportionate to a vehicle's CO₂ emissions and are applied to all vehicle types, including cars. Subsidies and preferential fiscal treatment for fossil fuels and vehicles burning them must be abolished in all toll and tax systems;

DEMAND that the European battery alliance be implemented with high environmental and social standards. This includes the ethical and sustainable extraction of resources for batteries, strict requirements for the energy efficiency of batteries and the possibility of recycling and repair as well as a recycling quota for the raw materials used in batteries of at least 90%. Moreover, a mechanism to measure and reduce the CO₂ footprint of battery production is needed;

DEMAND that in areas where the direct electrification of transport is not possible only fossil-free hydrogen, bio-fuels - produced exclusively from agricultural waste such as straw and grass, but by no means from food - or so-called E-fuels - power-based fuels made from atmospheric CO₂ - be used;

CALL UPON the EU to develop and implement an hydrogen strategy that facilitates the fastest possible decarbonisation of all industrial and economic processes. For this purpose, hydrogen must exclusively be produced in a sustainable manner, using renewable energy and must be produced and transported in a resource-saving way. The production and trade of fossil-free hydrogen imported from third countries must meet the highest environmental and social standards. In the transportation sector, the use of hydrogen must be restricted to heavy goods vehicles, air and ship traffic. Direct electrification must be prioritised. Where appropriate, hydrogen shall also be used for rail transport as an alternative for the current use of diesel engines;

DEMAND that air transport be made climate-neutral and environmentally friendly. For that purpose, passenger figures must be reduced and the number of flights (for people and freight) must be reduced by bolstering rail transportation. Short-haul flights must be completely replaced in the medium term by improved long-distance train travel. Fossil fuels must be replaced by hydrogen-based fuels that are exclusively produced and based on 100% renewable energy; jet fuel made of biomass is no alternative since its production competes with food production for human consumption.