



©bluedesign – stock.adobe.com/Montage: DUH

## Warum wir eine Pkw-Maut brauchen

Mit einer fahrleistungs-basierten Pkw-Maut fünf große Probleme des Straßenverkehrs begrenzen

## 1. Pkw-Maut als zentraler Baustein der Verkehrswende

Der Verkehrssektor ist das Sorgenkind der deutschen Klimapolitik. Seit über 30 Jahren wurden im Verkehr keine nennenswerten CO<sub>2</sub>-Einsparungen erreicht und auch die amtierende Bundesregierung konnte keine Fortschritte erzielen – die verbindlichen CO<sub>2</sub>-Vorgaben des Klimaschutzgesetzes wurden sowohl 2021 als auch 2022 und 2023 verfehlt. Der Projektionsbericht 2024 der Bundesregierung zeigt, dass ohne zusätzliche Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr allein bis 2030 180 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> zu viel emittiert werden, um die verbindlichen Klimaschutzvorgaben einhalten zu können. Ein wirksames Instrument findet dabei in der öffentlichen Debatte kaum Beachtung: die Pkw-Maut. Eine Pkw-Maut gilt in Deutschland seit dem Debakel mit der vom Europäischen Gerichtshof einkassierten "Ausländer-Maut" der CSU als verbranntes Projekt. Das sollte nicht sein. Eine Pkw-Maut ist in Deutschland rechtssicher möglich und die damit verbundene Nutzerfinanzierung des Straßenverkehrs ist aus mehreren Gründen das Mittel der Wahl für einen nachhaltigen Straßenverkehr. Richtig umgesetzt würde eine Pkw-Maut zu einer erheblichen Reduzierung der Pkw-Jahresfahrleistung führen. Einer [INFRAS-Studie von 2022 im Auftrag der Agora Verkehrswende](#) zufolge könnte die Pkw-Jahresfahrleistung um etwa 15 Prozent reduziert werden. Dadurch würden zentrale Probleme des Straßenverkehrs – etwa die viel zu hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen, Gesundheitsschäden durch Luftverschmutzung und Lärm sowie der Flächenverbrauch des motorisierten Individualverkehrs – adressiert werden. Darüber hinaus würde eine Pkw-Maut Einnahmen generieren, die auf Grund der Einnahmeverluste bei der Energiesteuer, dringend benötigt werden. Die Deutsche Umwelthilfe fordert deswegen eine fahrleistungsbezogene Pkw-Maut auf allen Straßen ab dem ersten Kilometer.

### Was wir brauchen:



Pkw-Maut ab dem ersten Kilometer auf allen Straßen

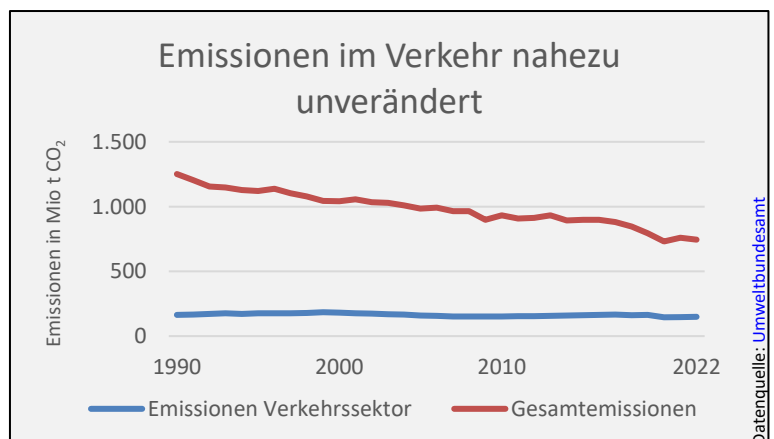
☞ Fahrleistungsabhängig & verursachergerecht

☞ Reduzierung der Pkw-Fahrleistung sorgt für weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen, weniger gesundheitsschädliche Luftschadstoffe und Verkehrslärm und weniger Flächenverbrauch durch Pkw

## 2. Die Probleme des Straßenverkehrs

### 2.1. Eine Pkw-Maut reduziert wirksam die klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs

Seit 1990 werden im Verkehr keine nennenswerten CO<sub>2</sub>-Minderungen erzielt. Während die deutschen CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 1990 von 1.251 Mio. t CO<sub>2</sub> auf 745 Mio. t CO<sub>2</sub> gesunken sind, sind sie im Verkehr nahezu unverändert. Dadurch hat sich der Anteil der Emissionen des Verkehrs an den deutschen Gesamtemissionen von 13 Prozent im Jahr 1990 auf annähernd 20 Prozent im Jahr 2022 gesteigert. Knapp 98 Prozent entfallen dabei auf den Straßenverkehr. In den vergangenen drei Jahren – 2021, 2022 und 2023 – hat der Verkehrssektor die verbindlichen CO<sub>2</sub>-Vorgaben des Klimaschutzgesetzes überschritten. Bis 2030 schreibt das



Gesetz eine Minderung der Treibhausgase im Verkehrssektor auf 85 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> vor. Der Expertenrat für Klimafragen hat ermittelt, dass die Klimaschutzanstrengungen im Verkehrssektor um das [14-fache](#) erhöht werden müssen, um diese Vorgabe zu erreichen.

Eine Pkw-Maut wäre ein großer Schritt in diese Richtung.

Verschiedene Studien zeigen, dass die möglichen CO<sub>2</sub>-Einsparungen, die durch eine Pkw-Maut erzielt werden können, erheblich sind. Laut [Studie der Agora Verkehrswende](#) ist mit **CO<sub>2</sub>-Einsparungen von bis zu 12,6 Millionen Tonnen pro Jahr zu rechnen**. Eine [Studie der Universität Stuttgart](#) im Auftrag des Umweltbundesamt rechnet mit Rückgang der Pkw-Emissionen von 9,1 Prozent, was sich in vergleichbaren Größenordnungen bewegt. Eine fahrleistungsbasierte Pkw-Maut ist damit eines der effektivsten Klimaschutzinstrumente im Straßenverkehr. Auch wenn ab 2027 der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Verkehrs durch den europäischen Emissionshandel adressiert wird, sind flankierende Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Minderung, wie eine Pkw-Maut, geboten, um drastische Preissprünge bei der CO<sub>2</sub>-Bepreisung abzumildern.

## 2.2. Eine Pkw-Maut hat positive Effekte für die Gesundheit

Eine der favorisierten Antworten der Politik auf das CO<sub>2</sub>-Problem des Straßenverkehrs in Deutschland ist die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Dieser Weg ignoriert allerdings, dass andere Probleme, die mit dem motorisierten Individualverkehr einhergehen, durch einen Austausch von Verbrenner-Pkw mit Elektro-Pkw nur wenig bis gar nicht adressiert werden.

Der Straßenverkehr schadet nämlich nicht nur dem Klima, sondern hat auch erhebliche negative Effekte auf Umwelt und Gesundheit. Neben dem klimaschädlichen CO<sub>2</sub> entstehen im Straßenverkehr eine Menge anderer Luftschadstoffe. Dazu zählen hauptsächlich Feinstaub und Stickstoffoxide. An fast allen Messstationen in Deutschland werden die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für Feinstaub überschritten, wodurch das Risiko, an Krankheiten wie Lungenkrebs zu erkranken deutlich erhöht ist. Durch eine Pkw-Maut wäre eine **Reduktion der Luftschadstoffemissionen in Höhe von 13.400 Tonnen NOx und 130 Tonnen Feinstaub [pro Jahr möglich](#)**.

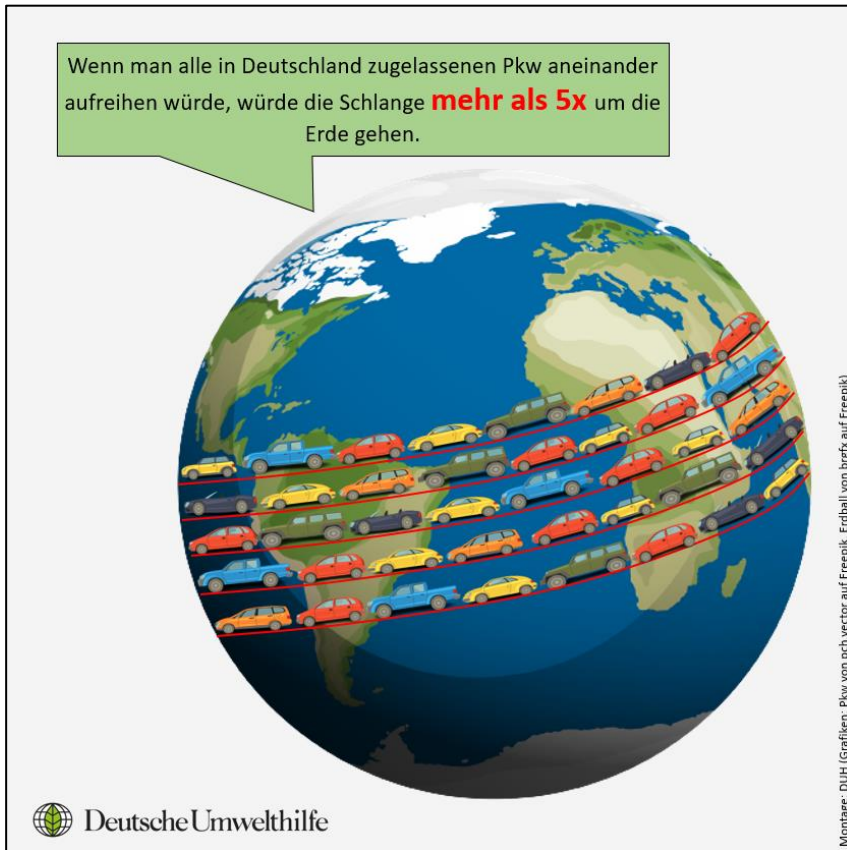
Nach der Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. In Deutschland sind laut [Lärmkartierung des Umweltbundesamts](#) gantztägig rund 21 Millionen Menschen einem Verkehrslärm von 55 dB(A) ausgesetzt. Zur Einordnung: Die WHO spricht bereits ab einem Wert von 53 Dezibel (dB(A)) von einem ernsten Gesundheitsrisiko. Ein Großteil der Geräusch-Emissionen bei Pkw – besonders bei Geschwindigkeiten über 30 km/h – wird durch die Abrollgeräusche der Reifen erzeugt, weshalb eine reine Antriebswende keine umfassende Lösung dieses Problems liefert. Dadurch, dass eine Pkw-Maut bei der Reduzierung der Pkw-Fahrleistung ansetzt, gibt sie eine grundsätzlichere Antwort auf dieses Problem: weniger Verkehr.

## 2.3. Eine Pkw-Maut ist ein Beitrag zu mehr Flächengerechtigkeit

Darüber hinaus nimmt der motorisierte Individualverkehr – sprich das Auto – enorme Flächen in Anspruch. Allein die in Berlin zugelassenen Autos benötigen eine berechnete Parkfläche von [rund 17 Quadratkilometer](#). Zum Vergleich: Das sind etwa 2.300 Fußballfelder. Noch drastischer wird es, wenn man den

Gesamtbestand der deutschen Pkw-Flotte anschaut: Wenn alle rund 48,8 Millionen in Deutschland zugelassenen Pkw Stoßstange an Stoßstange hintereinander aufgereiht würden, würde die Schlange mehr als 5-mal um die gesamte Erde reichen.

Will man diesen Umstand ändern, so ließe sich dies nicht mit einer reinen Antriebswende realisieren. Eine echte Verkehrswende braucht deswegen Maßnahmen, die sowohl die CO<sub>2</sub>-Emissionen mindern und gleichzeitig Anreize die Pkw-Fahrleistung und den Pkw-Bestand reduzieren. Gerade eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut wäre dafür ein geeignetes Instrument. Es ist damit zu rechnen, dass durch sie [annähernd 100 Milliarden Kilometer](#) pro Jahr weniger mit dem Pkw zurückgelegt würden. Etwa die Hälfte dieser reduzierten Verkehrsleistung käme dadurch zustande, dass Fahrten vermieden oder verkürzt würden, während die andere Hälfte durch Verlagerung auf Fahrrad- und Fußverkehr und den öffentlichen Verkehr erzielt würde. Eine Pkw-Maut, insbesondere, wenn sie auch auf städtischen Straßen erhoben wird, würde also einen erheblichen Anreiz setzen, Pkw-Nutzung durch öffentliche Verkehrsmittel zu substituieren. Damit könnte erstmals eine Abnahme des seit Jahrzehnten ungebrochen wachsenden Pkw-Bestandes angestoßen werden.



#### 2.4. Eine Pkw-Maut hilft Einnahmeverluste aus der Energiesteuer zu kompensieren

Während die öffentliche Hand jährlich [etwa 70 Milliarden Euro](#) für den Straßenverkehr aufwendet, stehen demgegenüber nur gut [50 Milliarden Euro Einnahmen](#) aus Steuern und Abgaben, die dem Straßenverkehr zuzuordnen sind. Diese Zahlen sind dabei noch als sehr günstig für den Straßenverkehr anzusehen: Die externen Kosten, die allein durch die negativen Effekte von Pkw im Straßenverkehr entstehen, wie Klimafolgen, Schäden an Natur und Landschaft, Luftschadstoffe sowie Lärm, können zusätzlich mit etwa [35 Milliarden Euro](#) beziffert werden. Eine Internalisierung dieser Kosten im Zuge einer Pkw-Maut würde nicht nur Anreize setzen, die dazu führen würden, dass die Pkw-Fahrleistung von den negativen Effekten entkoppelt würde, sondern darüber hinaus wichtige Einnahmen zur Finanzierung des Verkehrssystems generieren.

Dies ist vor allem auch deswegen wichtig, weil die sich vollziehende Antriebswende zu batterieelektrischen Pkw dazu führt, dass bei der derzeitigen Ausgestaltung der Energiesteuer die Steuereinnahmen aus dem Verkehr stark zurückgehen werden. Die zu erwartenden kumulierten Einnahmeverluste aus der Energiesteuer summieren sich bis 2050 auf [rund 500 Milliarden Euro](#). Dass der Verkehr eines der wenigen



Politikfelder ist, in denen eine Nutzerfinanzierung möglich ist, sollte sich bei der Bewältigung dieser Herausforderung zu Nutzen gemacht werden: Bruttoeinnahmen einer Pkw-Maut von bis zu 43 Milliarden Euro pro Jahr<sup>1</sup> könnten helfen genau diese entstehende Finanzierungslücke zu adressieren.

### 3. Wie muss eine Pkw-Maut ausgestaltet sein?

Richtig ausgestaltet kann eine Pkw-Maut ein zentrales Instrument der Mobilitätswende sein. Dabei muss es darum gehen, den Pkw-Verkehr so zu bepreisen, dass die negativen Effekte des Straßenverkehrs begrenzt und von der Verkehrsleistung entkoppelt werden und dass eine Lenkungswirkung in Richtung umwelt- und klimafreundlicher Mobilitätsformen erzielt wird. Die Einnahmen aus der Pkw-Maut sollten für die Finanzierung des Erhalts und der Sanierung der (Bundesfern-)Straßen sowie für Bauwerke, welche negative Effekte begrenzen (Tunnel, Einhausungen, Schallschutzwände), aber auch für die Querfinanzierung öffentlicher Verkehre sowie der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur genutzt werden. So würde der Pkw-Verkehr von heute die Mobilität von morgen (mit-)finanzieren. Rechtlich ist die Einführung einer Pkw-Maut auf Basis des Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 Grundgesetz schon heute möglich. In ihm wird ausdrücklich die Erhebung einer Gebühr für die Nutzung öffentlicher Straßen berücksichtigt, wie mehrere Rechtsgutachten, unter anderem [im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe](#) zeigen.

#### 3.1. Vignette oder Fahrleistungsbezogen?

Prinzipiell sind für die Ausgestaltung einer Pkw-Maut zwei Optionen denkbar: Erstens eine Vignetten-Lösung, wie sie beispielsweise in Österreich oder der Schweiz betrieben wird, oder zweitens eine fahrleistungsbezogene Pkw-Maut, wie sie vom Grundsatz her in Frankreich oder Italien auf konzessionierten Autobahnen zu finden ist (zu den Unterschieden bei der technischen Umsetzung einer Pkw-Maut in Deutschland siehe Kapitel 3.3). Um die Kriterien der verursachergerechten Bepreisung und der Lenkungswirkung zielgenau zu erfüllen, ist eine fahrleistungsbezogene Maut, bei der der zu zahlende Mautbetrag auf Grundlage der tatsächlich mit dem Pkw zurückgelegten Kilometern festgelegt wird, der zu empfehlende Weg.

Nahezu alle im Straßenverkehr entstehende Kosten sind unmittelbar abhängig vom Umfang der Fahrleistung. Eine kilometergenaue Bepreisung schafft einen direkten Anreiz, die mit dem eigenen Pkw zurückgelegten Kilometer zu reduzieren. Umgekehrt wäre eine Vignetten-Lösung eine Flatrate, bei der Vielfahrer genauso viel zahlen wie Gelegenheitsfahrer. Sie wäre weder verursachergerecht noch würde sie dazu führen, dass es nach dem Kauf einer Vignette einen Anreiz zur Fahrtenvermeidung gibt, da die Fahrleistung bereits pauschal abgegolten wäre.

#### 3.2. Wie hoch muss eine Pkw-Maut sein?

Die notwendige Höhe einer Maut muss sich unter anderem an den durch den Pkw-Verkehr verursachten Wegekosten, also allen Kosten, die für Bau, Betrieb und Instandhaltung von Verkehrswegen entstehen, orientieren. Laut aktueller [Wegkostenrechnung](#), die der Bund nach Maßgabe der europäischen Wegekostenrichtlinie für die Jahre 2023 bis 2027 anstellt, betragen die durchschnittlichen Wegekosten des

<sup>1</sup> Bei einem durchschnittlichen Mauttarif von 5,4 Cent pro Fahrzeugkilometern (Vgl. [Agora Verkehrswende 2022](#))

Pkw-Verkehrs im Bundesfernstraßennetz absolut 7,021 Mrd. Euro und durchschnittlich 2,3 Cent pro Fahrzeugkilometer. Für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen gibt es keine isolierte Ausweisung der Wegekosten. Die Agora Verkehrswende schlägt deswegen einen konservativen Ansatz vor und überträgt die für die Bundesfernstraßen ermittelten Wegekosten auch auf das übrige Straßennetz. Aufgrund der im Vergleich zu Bundesfernstraßen niedrigeren Auslastung von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sind die durchschnittlichen Wegekosten pro Pkw-Kilometer hier in der Regel jedoch höher, weshalb die Wegekostenberechnung für das Bundesfernstraßennetz als Untergrenze eines Mauttarifs herangezogen werden sollte.

Darüber hinaus ist es sinnvoll, die externen Kosten des Straßenverkehrs als Komponente in eine Pkw-Maut zu integrieren. Externe Kosten sind jene Kosten, die der Allgemeinheit entstehen, jedoch nicht von den Verursachern selbst getragen werden. Kategorien, in denen externe Kosten im Straßenverkehr anfallen, sind: Kosten durch Klimaschäden, Luftschadstoffe, Unfälle, Lärmbelastung, Staus, Natur- und Landschaftsschäden sowie Kosten durch vor- und nachgelagerte Prozesse (also bei der Herstellung und Entsorgen von z.B. Energieträgern oder Fahrzeugen entstehen). Die Kosten, die in diesen Kategorien anfallen, lassen sich wie folgt quantifizieren.

	Klima	Luftschadstoffe	Lärmbelastung	Natur- und Landschaft	Unfallkosten	Vor- und nachgelagerte Prozesse	Gesamt
	<i>Cent pro Fahrzeugkilometer</i>						
<a href="#">INFRAS 2019</a>	1,73	0,59	0,35	0,92	5,08	0,0213	<b>8,7</b>
<a href="#">CEP 2022</a>	2,72	1	0,52	0,36	4,97	3,48	<b>13,1</b>
<a href="#">Agora 2022</a>	2,6	0,9	0,5	1,4	7,6	3,2	<b>16,2</b>

Diejenigen Kosten, die sich sicher bestimmen lassen und die nicht durch andere Lösungen wie den Emissionshandel adressiert werden, sollten in ein Mautsystem einbezogen werden. Preislich sollte sich eine Pkw-Maut deswegen mindestens an den durchschnittlichen Wegekosten – die bei mindestens 2,3 Cent pro Kilometer und den externen Kosten von Luftschadstoffen, Lärmbelastung und Natur- und Landschaftsschäden, die laut Agora-Studie bei in Summe 2,8 Cent pro Kilometer liegen, orientieren. Daraus ergibt sich in Summe ein Mauttarif von mindestens 5,1 Cent pro Kilometer, der, insofern es die technischen Voraussetzungen ermöglichen, auf allen öffentlichen Straßen erhoben werden sollte.

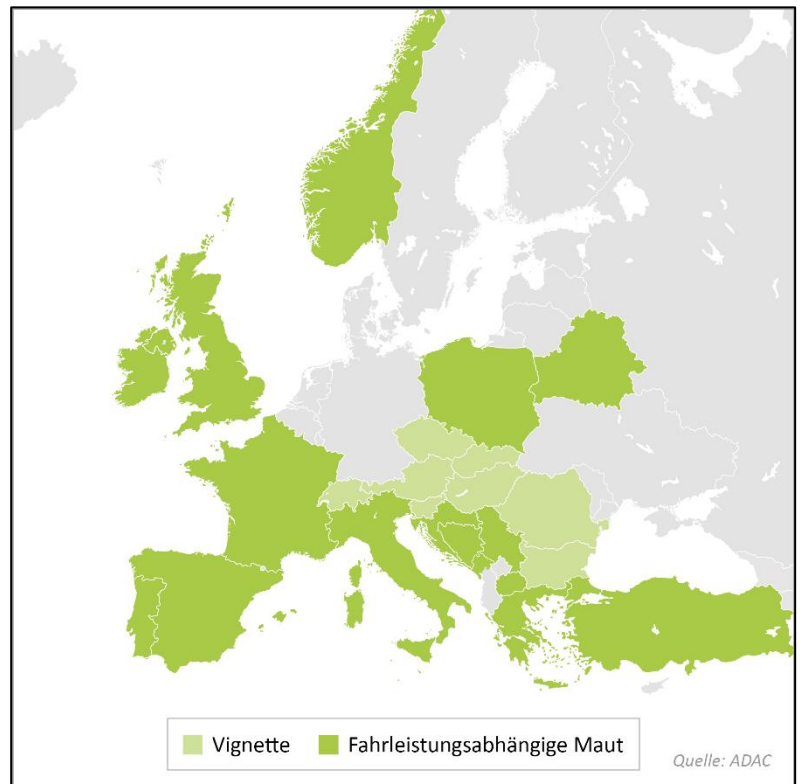
Über einen fahrleistungsbezogenen Mauttarif auf allen Straßen hinaus sollte es in städtischen Gebieten die Möglichkeit geben, eine zusätzliche City-Maut als variablen Aufschlag auf den Sockelbetrag einer Pkw-Maut zu erheben. Ein Aufschlag durch eine City-Maut ergibt deswegen Sinn, weil Probleme wie Luftverschmutzung oder der hohe Platzverbrauch des Pkw-Verkehrs vor allem in städtischen Gebieten auftreten. Darüber hinaus können die durch den Pkw erzeugten Verkehrsüberlastungen in den Städten nicht weiter hingenommen werden, ein Aufschlag im Sinne einer Anti-Stau-Gebühr würde erheblich zu einer Entlastung des Stadtverkehrs führen, wie eine [Studie des ifo-Instituts](#) am Beispiel der Stadt München zeigt. Ein Bundesgesetz zur Einführung einer Pkw-Maut sollte Kommunen deswegen ermächtigen, zusätzlich zu einer bundesweit geltenden Sockelmaut Gebühren für die Nutzung kommunaler Straßen festzulegen, deren Höhe selbstständig gewählt werden kann.

### 3.3. Erhebung und Durchsetzung der Maut

Für die Erhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut muss eine technische Distanzerfassung sowie Lokalisierung der mautpflichtigen Pkw erfolgen. Eine Lokalisierung ist unter anderem notwendig, um zu erfassen, ob ein Fahrzeug sich auf mautpflichtigen Straßen bewegt und ob es sich dabei außerhalb oder innerhalb von städtischen Gebieten befindet, in denen der dargelegte City-Maut Aufschlag erhoben wird. Diese Anforderung können technisch durch satellitengestützte Positionierung und Übertragung der Daten per Mobilfunk umgesetzt werden. Dafür sind verschiedene Methoden denkbar, die auch nebeneinander existieren können. Eine zeitnahe Einführung einer Pkw-Maut ist dabei einer einheitlichen Erfassungsmethode vorzuziehen. Neuere Fahrzeuge sind über die seit 2018 standardmäßig zum Zweck des Notrufsystems eCall verbauten Bordmittel (sowohl satellitengestützte Positionierung als auch Mobilfunk) technologisch zur Mauterfassung in der Lage. Für ältere Fahrzeuge bietet sich hingegen die Nutzung eines Erfassungsgeräts an. Innerhalb des EETS (European Electronic Toll Service) ist eine Mauterhebung mittels Erfassungsgeräten von privaten Dienstleistern denkbar. Abschließend kann eine Maut-Erfassung auch mittels Smartphone-App vollzogen werden. Es versteht sich dabei von selbst, dass die erhobenen Daten ausschließlich zweckgebunden zur Mauterhebung genutzt werden und nicht länger als notwendig gespeichert werden dürfen. Die Durchsetzung der Maut kann unter anderem via optischer Kennzeichenerfassung stationär und mobil erfolgen. Zu Teilen könnte auf die bereits bestehende Infrastruktur der Kontrollsysteme der Lkw-Maut zurückgegriffen werden. Der [Bundesdatenschutzbeauftragte](#) hatte ein solches Mautsystem für grundsätzlich mit den Anforderungen des Datenschutzes für vereinbar erklärt.

## 4. Was machen andere Länder?

Deutschland befände sich mit der Einführung einer Pkw-Maut in guter Gesellschaft. Anders als beim Tempolimit steht Deutschland bei einer Pkw-Maut zwar noch nicht allein auf weiter Flur, jedoch gibt es in den meisten Ländern Europas eine Pkw-Maut: In 24 Ländern wird eine Maut fällig, in 16 Ländern davon ist sie teilweise oder komplett fahrleistungsbezogen. Beispiele für Länder, in denen fahrleistungsabhängige Mautgebühren erhoben werden, sind Frankreich, Italien und Portugal. Die Mauttarife, die hier erhoben werden, variieren zwischen 4,4 Cent und 12,3 Cent pro Fahrzeugkilometer. In Portugal wird dabei auf Autobahnen neben einer konventionellen Erfassung an Mautstationen ein System elektronischer Mauterfassung praktiziert. Dafür müssen die mautpflichtigen Fahrzeuge vorab registriert bzw. ein Transponder verwendet werden. Je nach gewähltem System können Mautgebühren per virtueller Prepaid-Karte oder per hinterlegter Kreditkarte bezahlt werden, ohne dass man dafür an Mautstellen anhalten muss. Da eine Erhebung



auf Konzessionsstraßen, wie in Frankreich oder Italien, nur mit teurer straßenseitiger Infrastruktur möglich ist, sollte eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut in Deutschland jedoch nicht in gleicher Form erhoben werden, sondern kann auf moderne Lösungen zurückgreifen, wie sie in Kapitel 3.3. erläutert wurden.

## 5. Schlussfolgerung

Eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut ist in Deutschland angesichts der Herausforderungen, vor denen der Verkehrssektor steht, keine bloße Möglichkeit, sondern eine verkehrspolitische Notwendigkeit. Eine Pkw-Maut ist eines der effektivsten Instrumente, um die Umwelt- und Klimaschäden, die der Straßenverkehr verursacht, zu mildern: Lärm, Luftschadstoffe, Treibhausgase, Flächenfraß. Eine Pkw-Maut würde bei all diesen Problemen zu Linderungen führen. Daneben leistet eine Pkw-Maut einen signifikanten Beitrag zur Entlastung eines durch den motorisierten Individualverkehr überlasteten Verkehrssystems, gerade in den Städten. Die Pkw-Maut kann außerdem die Finanzierungslücke, die durch die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und den daraus resultierend sinkenden Einnahmen aus der Energiesteuer entsteht, verkleinern und darüber hinaus die öffentliche Mobilität von morgen finanzieren.

Stand: 31.03.2024



### Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell  
Fritz-Reichle-Ring 4  
78315 Radolfzell  
Tel.: 0 77 32 9995 - 0

Bundesgeschäftsstelle Berlin  
Hackescher Markt 4  
Eingang: Neue Promenade 3  
10178 Berlin  
Tel.: 030 2400867-0

### Ansprechpartner

Dorothee Saar  
Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung  
Tel.: 0 77 32 9995 - 72  
E-Mail: saar@duh.de

Christoph Störmer  
Referent Verkehr und Luftreinhaltung  
Tel.: 030 2400867 - 752  
E-Mail: stoermer@duh.de

[www.duh.de](http://www.duh.de) [info@duh.de](mailto:info@duh.de) [umwelthilfe](https://twitter.com/umwelthilfe) [umwelthilfe](https://facebook.com/umwelthilfe)

Wir halten Sie auf dem Laufenden: [www.duh.de/newsletter-abo](http://www.duh.de/newsletter-abo)

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Sie ist mit dem DZI-Spendensiegel ausgezeichnet. Testamentarische Zuwendungen sind von der Erbschafts- und Schenkungssteuer befreit.

Wir machen uns seit über 40 Jahren stark für den Klimaschutz und kämpfen für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende – damit Natur und Mensch eine Zukunft haben. Herzlichen Dank! [www.duh.de/spenden](http://www.duh.de/spenden)