|  |  |
| --- | --- |
| Europäisches Parlament  2014-2019 |  |

**ANGENOMMENE TEXTE**

P8\_TA(2019)0186

Ein Europa, das schützt: Saubere Luft für alle

PE635.410

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 13. März 2019 zu „ein Europa, das schützt: Saubere Luft für alle“ (2018/2792(RSP))

*Das Europäische Parlament*,

– gestützt auf Artikel 37 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union,

– unter Hinweis auf die Richtlinie (EU) 2016/2284 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe, zur Änderung der Richtlinie 2003/35/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2001/81/EG[[1]](#footnote-1),

– unter Hinweis auf die Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa[[2]](#footnote-2),

– unter Hinweis auf die Richtlinie (EU) 2018/844 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und die Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz[[3]](#footnote-3) und ihre Anforderungen für die Schaffung eines gesunden Raumklimas,

– unter Hinweis auf seine Empfehlung vom 4. April 2017 an den Rat und die Kommission im Anschluss an die Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie[[4]](#footnote-4),

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 6. Juli 2017 zur europäischen Nachhaltigkeitspolitik[[5]](#footnote-5),

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 14. Dezember 2017 zu einer europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität[[6]](#footnote-6),

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 2. Dezember 2015 zu einer nachhaltigen städtischen Mobilität[[7]](#footnote-7),

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 17. April 2018 zur Umsetzung des 7. Umweltaktionsprogramms[[8]](#footnote-8),

– unter Hinweis auf den Bericht der Europäischen Umweltagentur von 2017 mit dem Titel „Air quality in Europe“ (Luftqualität in Europa),

– unter Hinweis auf den Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofs vom 11. September 2018 mit dem Titel „Luftverschmutzung: Unsere Gesundheit ist nach wie vor nicht hinreichend geschützt“[[9]](#footnote-9),

– unter Hinweis auf die Neufassung der globalen Datenbank der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zur Luftqualität von 2018,

– unter Hinweis auf die Leitlinien der WHO für die Innenraumluftqualität,

– unter Hinweis auf seine Studie vom September 2018 mit dem Titel „Air Quality and urban traffic in the EU: best practices, and possible solutions“ (Luftqualität und Stadtverkehr in der EU: bewährte Verfahren und mögliche Lösungen)[[10]](#footnote-10),

– unter Hinweis auf das Urteil des Gerichts der Europäischen Union vom 13. Dezember 2018 in den verbundenen Rechtssachen T-339/16 (Stadt Paris/Kommission), T-352/16 (Stadt Brüssel/Kommission) und T-391/16 (Stadt Madrid/Kommission);

– unter Hinweis auf das Themenpapier des Europäischen Rechnungshofs vom 7. Februar 2019 zum Thema „Reaktion der EU auf den Diesel-Skandal“[[11]](#footnote-11);

– unter Hinweis auf den Entschließungsantrag des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit,

– unter Hinweis auf die Anfrage an die Kommission zum Thema „Ein Europa, das schützt: Saubere Luft für alle“ (O-000138/2018 – B8-0009/2019),

– gestützt auf Artikel 128 Absatz 5 und Artikel 123 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung,

A. in der Erwägung, dass die verbindlich vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte der EU nach wie vor über den von der WHO empfohlenen Werten liegen; in der Erwägung, dass Schätzungen der Europäische Umweltagentur (EUA) zufolge in der EU jährlich über 400 000 vorzeitige Todesfälle zu verzeichnen sind, die auf die Luftverschmutzung zurückzuführen sind; in der Erwägung, dass 98 % der städtischen Bevölkerung in der EU Ozonkonzentrationen ausgesetzt sind, die die in den WHO-Leitlinien empfohlenen Höchstwerte überschreiten;

B. in der Erwägung, dass sich die Luftqualität in Europa in den letzten Jahrzehnten langsam, aber stetig verbessert hat und die EU-Rechtsvorschriften die wichtigste Triebkraft für diese positive Entwicklung waren;

C. in der Erwägung, dass die jüngsten Schätzungen der EUA zu den gesundheitlichen Auswirkungen der Luftverschmutzung darauf hinweisen, dass im Jahr 2014 rund 399 000 vorzeitige Todesfälle in der EU-28 auf die langfristige Exposition gegenüber Feinstaub (PM2,5) zurückzuführen waren; in der Erwägung, dass die Exposition gegenüber NO2 und O3 im Jahr 2014 in der EU schätzungsweise etwa 75 000 bzw. 13 600 vorzeitige Todesfälle verursacht hat;

D. in der Erwägung, dass eine schlechte Luftqualität erhebliche Auswirkungen auf die Gesundheit hat und dass Schwangere, Kinder und ältere Menschen in besonderem Maße gefährdet sind;

E. in der Erwägung, dass rund 90 % der in Städten lebenden Europäer Luftverschmutzungswerten ausgesetzt sind, die als schädlich für die menschliche Gesundheit eingestuft werden;

F. in der Erwägung, dass der Straßenverkehr für etwa 40 % der Stickoxidemissionen (NOx) in der EU verantwortlich ist und etwa 80 % des gesamten Verkehrsbezogenen NOx durch dieselbetriebene Fahrzeuge verursacht wird; in der Erwägung, dass im Jahr 2015 die Emissionen dieselbetriebener Personenkraftwagen die in der EU geltenden Schadstoffgrenzwerte auf der Straße überschritten und den vorzeitigen Tod von 6 800 Europäern verursachten;

G. in der Erwägung, dass sich die gesundheitlichen Auswirkungen schlechter Luftqualität auf die Wirtschaft auswirken, mit einem Verlust von schätzungsweise 3 bis 9 % des BIP der EU;

H. in der Erwägung, dass die Nichtumsetzung von Rechtsvorschriften zur Luftqualität in städtischen Gebieten und die Untätigkeit auf dem Gebiet der Luftverschmutzung von Innenräumen besonders besorgniserregend sind und die Verwirklichung des im 7. Umweltaktionsprogramm festgelegten prioritären Ziels Nr. 3 behindert, gemäß dem die Unionsbürger vor umweltbedingten Belastungen, Gesundheitsrisiken und Risiken für die Lebensqualität geschützt werden sollten;

I. in der Erwägung, dass die Ernährungs- und Agrarwirtschaft für übermäßige Emissionen von Ammoniak, Distickstoffoxid und Methan verantwortlich ist; in der Erwägung, dass 94 % der Ammoniakemissionen und 40 % der Methanemissionen auf landwirtschaftliche Tätigkeiten zurückzuführen sind; in der Erwägung, dass weltweit mehr Treibhausgasemissionen durch die intensive Viehhaltung verursacht werden als durch den Verkehr;

J. in der Erwägung, dass die schlechte Luftqualität im Zusammenhang mit der nachhaltigen Entwicklung eine zunehmende Herausforderung darstellt und dass die Bekämpfung der Luftverschmutzung von entscheidender Bedeutung ist, wenn es gilt, die Umsetzung der Ziele der Vereinten Nationen für die nachhaltige Entwicklung bis 2030 innerhalb und außerhalb Europas sicherzustellen;

K. in der Erwägung, dass die WHO im Jahr 2000 eine Reihe von Grundsätzen angenommen hat, in denen das Recht auf gesunde Innenraumluft festgelegt wird und in denen es heißt, dass jede Person gemäß den Grundsätzen des Menschenrechts auf Gesundheit das Recht hat, gesunde Innenraumluft zu atmen;

L. in der Erwägung, dass sich die Union bemühen sollte, auf globaler Ebene Maßnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung zu fördern;

M. in der Erwägung, dass Ruß, der bei der unvollständigen Verbrennung von organischen Kohlenstoffen entsteht und vom Verkehr, bei der Verfeuerung von fossilen Brennstoffen und von Biomasse sowie von der Industrie emittiert wird, einer der Bestandteile von Feinstaub ist und zur globalen Erwärmung beiträgt;

***Allgemeine Anmerkungen***

1. weist darauf hin, dass im Jahr 2018 vor dem Europäischen Gerichtshof der Europäischen Union Klage gegen sechs Mitgliedstaaten erhoben wurde, da sie die EU-Luftqualitätsnormen nicht eingehalten hatten; erinnert ferner daran, dass zusätzlich zu den 29 Vertragsverletzungsverfahren, die derzeit wegen Nichteinhaltung der EU-Luftqualitätsgrenzwerte in 20 Mitgliedstaaten anhängig sind, etwa zwei Drittel der Mitgliedstaaten derzeit die Grenzwerte für PM10 und NO2 nicht einhalten und jeder fünfte Mitgliedstaat den Zielwert für PM2,5 überschreitet;

2. fordert die Kommission nachdrücklich auf, unverzüglich in Bezug auf PM2,5 tätig zu werden und die Einführung von strengeren Grenzwerten für diese Partikel in den EU-Rechtsvorschriften zur Luftqualität entsprechend den Empfehlungen der WHO vorzuschlagen;

3. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, die Politik im Bereich Luftqualität nur auf der Grundlage belastbarer, aktueller, unabhängiger und von Fachleuten überprüfter wissenschaftlicher Forschungsergebnisse zu bewerten und zu überprüfen;

4. fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, der Durchführung koordinierter Maßnahmen und Strategien, die auf die Verbesserung der Luftqualität in Städten und städtischen Gebieten abstellen, auf allen Ebenen und in allen Branchen Vorrang einzuräumen, um die Luftqualitätsziele der EU zu erreichen, wobei die Auswirkungen von Schadstoffen auf das Klima und die Ökosysteme berücksichtigt werden sollten; erinnert daran, dass Luftverschmutzung und damit zusammenhängende Erkrankungen und Todesfälle beträchtliche Sozial- und Gesundheitsausgaben verursachen und die öffentlichen Haushalte in der gesamten Union erheblich belasten; fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, dafür zu sorgen, dass sich Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in städtischen Gebieten nicht nachteilig auf die Luftqualität umliegender Gebiete wie Vorstadtgebiete und ausgedehntere Ballungsräume auswirken;

5. hebt ein weiteres Mal hervor, dass die Luftverschmutzung eine lokale, eine regionale und eine grenzüberschreitende Dimension hat und ein Tätigwerden auf allen Governance-Ebenen erfordert; fordert daher eine Stärkung des Ansatzes des Regierens auf mehreren Ebenen, bei dem alle Akteure Verantwortung übernehmen und die Maßnahmen ergreifen, die auf ihrer jeweiligen Ebene ergriffen werden können und sollten; ist ferner der Ansicht, dass die Politikgestaltung in der Kommission unter Einbeziehung aller betroffenen Generaldirektionen besser abgestimmt werden sollte; bedauert, dass die Ziele der GD Umwelt häufig durch Strategien und Interessen anderer Dienststellen untergraben werden, obwohl die Luftverschmutzung in ihren Zuständigkeitsbereich fällt;

6. fordert die Behörden der Mitgliedstaaten auf, unter Berücksichtigung der verschiedenen betroffenen Bereiche wie Bewirtschaftung und Lebensmittelerzeugungssysteme, Naturschutz, Klimawandel, Energieeffizienz, Mobilität und Stadtplanung einen umfassenden und ganzheitlichen Ansatz zur Bekämpfung der Luftverschmutzung – u. a. von Innenräumen – zu verfolgen und den Ansätzen zur Verringerung der Verschmutzung Vorrang einzuräumen, mit denen positive Nebeneffekte in anderen Bereichen erzielt werden; fordert die zuständigen Behörden nachdrücklich auf, Aktionspläne für saubere Luft auszuarbeiten, die glaubwürdige Maßnahmen enthalten, die sämtliche Ursachen der Luftverschmutzung und alle Wirtschaftszweige betreffen; legt den Städten und den zuständigen Behörden nahe, damit zu beginnen, auf allen Ebenen an einem Pakt über saubere Luft für alle zu arbeiten;

7. unterstützt die Fortsetzung der sogenannten „Dialoge über saubere Luft“ zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten, in denen auf der Grundlage eines ganzheitlichen Ansatzes alle Umsetzungslücken thematisiert werden sollten;

8. vertritt die Auffassung, dass durch die Luftqualitätspläne für Gebiete und Ballungsräume, in denen die Luftqualität wegen der anhaltenden Überschreitung der auf EU-Ebene festgelegten Schadstoffgrenzwerte schlecht ist, den Überschreitungen so schnell wie möglich ein Ende gesetzt werden sollte, wie es in der Richtlinie 2008/50/EG rechtlich vorgeschrieben ist und durch die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union unmissverständlich bestätigt wurde[[12]](#footnote-12),[[13]](#footnote-13);

9. weist darauf hin, dass ein ganzheitlicher Ansatz zur Bekämpfung der Luftverschmutzung in europäischen Städten erforderlich ist, bei dem die verschiedenen Ursachen der Luftverschmutzung berücksichtigt werden; fordert die Kommission auf, eine umfassende Aktualisierung der Luftqualitätsrichtlinie vorzunehmen, bei der die neuesten Grenz- und Zielwerte der WHO für PM, SO2 und O3 berücksichtigt werden und ein Kurzzeitwert für PM2,5 festgelegt wird, wirksame Maßnahmen vorzuschlagen, die den Mitgliedstaaten die Einhaltung der Richtlinie 2008/50/EG ermöglichen, der Bewertung der von den Mitgliedstaaten zur Verbesserung der Luftqualität im Zusammenhang mit Vertragsverletzungsverfahren angenommenen Maßnahmen Vorrang einzuräumen und ihre Bemühungen zur Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften – einschließlich der Standards des Verfahrens zur Ermittlung der Emissionen unter realen Fahrbedingungen gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen[[14]](#footnote-14) – durch die einzelnen Mitgliedstaaten zu verstärken;

10. bedauert die Einführung des Flexibilitätsmechanismus gemäß Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2016/2284; hebt hervor, dass im Jahr 2018 elf Mitgliedstaaten Anpassungen ihrer nationalen Emissionshöchstmengen beantragt haben; fordert die Kommission auf, die Anpassung der Emissionsinventare auf das absolute Minimum zu beschränken und zu prüfen, ob die Mitgliedstaaten Maßnahmen ergriffen haben, um mögliche unvorhergesehene Emissionen bestimmter Branchen auszugleichen, bevor sie die Anpassung eines Emissionsinventars beantragt haben;

11. bedauert, dass die Kriterien für die Bestimmung der Standorte von Probenahmestellen für die Messung von Schadstoffen gemäß der Richtlinie 2008/50/EG den Mitgliedstaaten einen gewissen Spielraum lassen und dass daher die Gefahr besteht, dass das Ziel der Repräsentativität nicht erreicht wird; fordert die Kommission auf, zu untersuchen, welche Auswirkungen dieser Ermessensspielraum auf die Vergleichbarkeit der Proben hat und welche unmittelbaren Folgen sich daraus ergeben;

12. fordert die Kommission auf, bei ihren Strategien und Programmen für die Zusammenarbeit mit Drittstaaten an den Außengrenzen der Union die grenzüberschreitende Luftverschmutzung, die diese Staaten verursachen, und den Umstand, dass die Strategien und Programme der EU für die Zusammenarbeit mit diesen Staaten zur Verbesserung der Luftqualität beitragen können, zu berücksichtigen und ihre Hilfsprogramme in erster Linie auf die Beseitigung der Ursachen der grenzüberschreitenden Luftverschmutzung auszurichten;

13. betont, dass sich eine schlechte Luftqualität nach Angaben der WHO auf soziale und ökologische gesundheitsrelevante Faktoren wie Trinkwasser und eine ausreichende Menge an Lebensmitteln auswirkt;

14. weist darauf hin, dass ein Zusammenhang zwischen Luftverschmutzung und Ungleichheit besteht, da die Exposition sozial schwächerer Bevölkerungsgruppen in der Regel höher ist; legt den Mitgliedstaaten nahe, Anstrengungen zu unternehmen, um die Anhäufung ökologischer, soziodemografischer und wirtschaftlicher Nachteile – unter anderem durch Maßnahmen zur Begrenzung der Verschmutzung an besonders schutzbedürftigen Orten wie medizinischen, schulischen und sozialen Einrichtungen, Innenstädten und Stadtgebieten – zu verhindern;

15. hält die zunehmende Zahl wissenschaftlicher Nachweise für die Auswirkungen der verkehrsbedingten Luftverschmutzung auf die kognitive Entwicklung und Leistungsfähigkeit von Kindern und anderen Bevölkerungsgruppen für bedenklich;

16. weist darauf hin, dass die einheitliche Anwendung und die Aktualisierung der besten verfügbaren Techniken (BVT) zur Begrenzung der Freisetzung von Luftschadstoffen von entscheidender Bedeutung sind, damit in der gesamten EU ein angemessenes Umweltschutzniveau aufrechterhalten wird;

17. betont, dass im Binnenmarkt für einen hohen und einheitlichen Verbraucherschutz mit Blick auf künftige Abgasskandale gesorgt werden muss; fordert die Mitgesetzgeber auf, kollektive Rechtsbehelfsmechanismen auf der Grundlage der von der Kommission im April 2018 vorgeschlagenen „Neugestaltung der Rahmenbedingungen für die Verbraucher“ auszuarbeiten;

***Verkehr***

18. weist darauf hin, dass die Verringerung der Luftverschmutzung und der verkehrsbedingten CO2‑Emissionen in städtischen Gebieten eine zweifache Herausforderung darstellt, dass emissionsfreie und emissionsarme Pkw, Kleinlastwagen und Busse von wesentlicher Bedeutung sind, damit allen Bürgern eine saubere, energieeffiziente und erschwingliche Mobilität geboten werden kann, und dass die beschleunigte Entwicklung eines Massenmarktes für diese Fahrzeuge durch eine Erweiterung ihres Angebots in der Union äußerst wichtig ist, damit die Preise zum Nutzen der Verbraucher, Flottenbetreiber, öffentlichen Beschaffungsstellen und der europäischen Gesellschaft insgesamt gesenkt werden;

19. betont, dass es von entscheidender Bedeutung ist, Anreize für den Markt für Elektrofahrzeuge zu schaffen und anleitende Empfehlungen für die Mitgliedstaaten herauszugeben, um diese dazu anzuhalten, steuerliche Anreize für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge zu schaffen; betont, dass die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Ladeinfrastruktur – unter anderem in privaten und öffentlichen Gebäuden im Einklang mit der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD)[[15]](#footnote-15) – und die Wettbewerbsfähigkeit von Elektrofahrzeugen für eine höhere Akzeptanz bei den Verbrauchern von wesentlicher Bedeutung sind; betont, dass der Strom für Elektrofahrzeuge aus nachhaltigen Energiequellen stammen muss; fordert in diesem Zusammenhang eine langfristige europäische Initiative für Batterien der nächsten Generation;

20. weist auf die positiven Ergebnisse hin, die Berichten zufolge bei verschiedenen Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Einschränkung des Zugangs von Pkw zu Stadtzentren, bei Investitionen in den öffentlichen Verkehr und bei der Erleichterung des Zugangs anderer Verkehrsmittel, z. B. von Fahrrädern, erzielt wurden;

21. betont, dass aktive Formen der Fortbewegung wie Radfahren und Laufen unbedingt gefördert werden müssen, damit die Luftqualität verbessert wird, indem die massive Nutzung von Pkw in Städten und städtischen Gebieten verringert wird; vertritt die Auffassung, dass aktive Formen der Fortbewegung daher durch eine umfassende und hochwertige Infrastruktur unterstützt, durch zuverlässige öffentliche Verkehrsmittel auf kommunaler und regionaler Ebene ergänzt und raumplanerisch gefördert werden sollten;

22. stellt darüber hinaus fest, dass eine Infrastruktur für die sanfte Mobilität (Laufen, Radfahren usw.) geschaffen werden muss, um den Menschen eine Alternative zum Straßenverkehr zu bieten, da die täglich zurückgelegten Strecken in der Regel sehr kurz sind;

23. weist darauf hin, dass es zur Verringerung der Luftverschmutzung von entscheidender Bedeutung ist, Anreize für emissionsarme und emissionsfreie Lkw zu schaffen und den Markt für solche Fahrzeuge und deren Nutzung zu fördern;

24. hebt den Stellenwert langfristiger Pläne für nachhaltige städtische Mobilität erneut hervor und fordert die Mitgliedstaaten auf, solche Pläne auszuarbeiten und dabei emissionsfreien und emissionsarmen öffentlichen Verkehrsmitteln Vorrang einzuräumen, um die Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen und den Energieverbrauch zu verringern; unterstützt die Einrichtung von Verkehrszonen und intermodalen Plattformen, bei denen der Nutzung durch öffentliche Verkehrsmittel Vorrang eingeräumt wird; betont, dass klare und leicht zugängliche Informationen über städtische und regionale Zugangsregelungen für Fahrzeuge erforderlich sind, und fordert die Kommission auf, die Entwicklung eines europäischen digitalen Informationsinstruments zu fördern;

25. fordert die Kommission auf, die auf vielen Ebenen stattfindende laufende Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und mit europäischen Städten im Zusammenhang mit der EU-Städteagenda zu verstärken, ihren Aktionsplan zur urbanen Mobilität für 2018[[16]](#footnote-16) fertigzustellen, der klare Angaben zu Lösungen für die Bekämpfung der Luftverschmutzung auf kommunaler Ebene enthalten sollte, und die Beobachtungsstelle für urbane Mobilität (Eltis)[[17]](#footnote-17) weiterhin zu unterstützen, die nützliche Informationen zu Finanzierungsmöglichkeiten, Fallstudien und bewährten Verfahren zur Verbesserung der Luftqualität durch bessere Lösungen für die urbane Mobilität verbreitet;

26. befürwortet, dass bei der Anwendung des Verursacherprinzips verstärkt digitale Technologien, wie etwa elektronische Maut- und Ticketsysteme, eingesetzt werden, bei denen die Umweltleistung von Fahrzeugen berücksichtigt wird; betont, dass bei einem harmonisierten Rahmen für Mautsysteme sowohl Treibhausgasemissionen als auch Schadstoffemissionen im Zusammenhang mit der Umweltleistung berücksichtigt werden sollten, damit klare und ausgewogene Signale zur Entwicklung neuer Fahrzeuge ausgesendet werden; betont jedoch, dass entsprechende Bestimmungen für die Verkehrsteilnehmer eindeutig und transparent sein müssen; hebt hervor, dass Lösungen für die vernetzte Mobilität und den automatisierten Verkehr in städtischen Gebieten positive Auswirkungen auf die Umwelt und die Sicherheit haben, z. B. optimierte Verkehrsströme und die Verringerung des durch die Parkplatzsuche verursachten Verkehrs; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten daher auf, die Städte bei der Einführung der erforderlichen Technologien zu unterstützen;

27. betont, dass die umweltorientierte öffentliche Beschaffung durch den Kauf von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen durch Behörden für ihre eigenen Flotten oder für (halb-) öffentliche Car-Sharing-Programme ein Schlüsselfaktor für die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs und für die Verbesserung der Luftqualität in ganz Europa ist;

28. begrüßt die Zusagen mehrerer Städte in ganz Europa, ihren Fuhrpark auf umweltfreundliche Fahrzeuge umzustellen, indem sie Anforderungen für die Beschaffung von Elektrobussen festlegen, und lädt weitere Städte ein, dem Beispiel einiger europäischer Mitglieder[[18]](#footnote-18) des Städtenetzwerks C40 Cities zu folgen, die die „C40 Fossil-Fuel-Free Streets Declaration“ (Erklärung zum Straßenverkehr ohne fossile Brennstoffe)[[19]](#footnote-19) unterzeichnet und sich damit verpflichtet haben, ab 2025 nur noch Elektrobusse zu beschaffen und dafür zu sorgen, dass spätestens 2030 große Stadtgebiete emissionsfrei sind;

29. betont, dass die Diskrepanzen zwischen den offiziellen Emissionswerten für die Typgenehmigung und dem realen Niveau der NOx-Emissionen von Fahrzeugen der Kategorie Euro 3 bis 6 die Hauptursache für die Verzögerungen bei der Verbesserung der Luftqualität in den Städten und städtischen Gebieten sind und lokale Regelungen und Maßnahmen zur Begrenzung der umweltschädlichsten Fahrzeuge dadurch ernsthaft untergraben werden;

30. stellt fest, dass es moderne Technologien gibt, mit denen die Euro-6-NOx-Normen für Dieselfahrzeuge auch unter realen Fahrbedingungen und ohne negative Auswirkungen auf die CO2-Emissionen erfüllt werden können;

31. fordert die Mitgliedstaaten und die Automobilhersteller auf, die obligatorische Nachrüstung von Hardware, einschließlich der Hardware-Nachrüstung für die selektive katalytische Reduktion (SCR), für nicht konforme Dieselfahrzeuge zu koordinieren, damit die Emissionen von Stickstoffdioxid (NO2) verringert werden und die bestehende Flotte umweltfreundlicher wird, sodass einem Verbot von Dieselfahrzeugen vorgebeugt wird; ist der Ansicht, dass die Kosten dieser Nachrüstungen von dem jeweils zuständigen Automobilhersteller getragen werden sollten;

32. fordert die Kommission auf, die NOx-Emissionen des Fuhrparks der EU weiter zu reduzieren, indem sie den Konformitätsfaktor, wie er im zweiten Paket zu den Emissionen im realen Fahrbetrieb (RDE-Paket) vorgesehen ist, jährlich und im Einklang mit den technologischen Entwicklungen überprüft, um ihn so bald wie möglich, spätestens jedoch bis 2021 auf 1 zu senken;

33. fordert die Kommission auf, die ihr gemäß der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern[[20]](#footnote-20) übertragenen Befugnisse auszuüben, um das Prüfverfahren dahingehend zu aktualisieren, dass alle Mitgliedstaaten im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Pkw mit den NOx-Emissionsnormen prüfen müssen;

34. fordert die Kommission auf, eine Euro-6-Folgenorm für Pkw vorzuschlagen, die kraftstoff-, technologie- und anwendungsneutral ist und zumindest den kalifornischen/US-amerikanischen NOx-Normen (Tier 3 und LEV III) sowie den Anforderungen in Bezug auf die Übereinstimmung im Betrieb und auf die Dauerhaftigkeit entspricht;

35. fordert die Kommission auf, weiter an der Verbesserung der Leistungsfähigkeit von portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) zu arbeiten, um deren Präzision zu verbessern und ihre Fehlerspanne zu verringern; ist der Auffassung, dass die PEMS-Technologie im Hinblick auf Feinstaub in der Lage sein sollte, Partikel mit einer Größe unter 23 Nanometer, die das größte Gefährdungspotenzial für die öffentliche Gesundheit bergen, zu erfassen;

36. verurteilt aufs Schärfste die von der Europäischen Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor (EUGT) in Auftrag gegebenen und zwischen 2014 und 2015 durchgeführten Versuche an Menschen und Affen, mit denen gezeigt werden sollte, dass die Abgase von Dieselmotoren neuer Fahrzeuge keine Gesundheitsgefährdung darstellen;

37. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass derartige Versuche, die in ethischer Hinsicht abscheulich sind und für die es keine Rechtfertigung gibt, auf dem Hoheitsgebiet der Union nie wieder durchgeführt werden;

38. fordert die Kommission auf, die Einführung von Normen zur Eindämmung von nicht auspuffbedingten Emissionen in Erwägung zu ziehen;

39. fordert die Kommission auf, über die Verordnung über nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (NRMM)[[21]](#footnote-21) hinaus gegen die Emissionen von Baustellen vorzugehen, indem sie eine Folgenabschätzung des Potenzials emissionsfreier Baumaschinen zur Verringerung der Luft- und Lärmbelastung durchführt und sie gegebenenfalls bei künftigen Überarbeitungen von einschlägigen EU-Rechtsvorschriften berücksichtigt;

40. ist der Ansicht, dass Emissions-Überwachungsgebiete dazu beitragen können, die Luftqualität in Küstenstädten zu verbessern, die von einer hohen Luftverunreinigung durch Schwefel- und Stickoxide aus der Schifffahrt betroffen sind; legt den betreffenden Mitgliedstaaten daher nahe, sich im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) für die Förderung der Umsetzung der Emissions-Überwachungsgebiete in EU-Gewässern einzusetzen, und fordert die Kommission auf, diesbezügliche Anstrengungen zu unterstützen;

***Landwirtschaft***

41. erkennt an, dass die gegenwärtige Lebensmittel- und Agrarwirtschaft für übermäßige Emissionen von Ammoniak (NH3), Distickstoffoxid (N2O) und Methan (CH4) verantwortlich ist und dass 94 % der Ammoniakemissionen und 40 % der Methanemissionen durch landwirtschaftliche Tätigkeiten verursacht werden;

42. hebt hervor, dass die Landwirtschaft die drittgrößte Quelle der Emissionen von primären PM10 in der EU ist, wie die Europäische Umweltagentur betont hat;

43. erinnert daran, dass die Europäische Umweltagentur 2017 festgestellt hat, dass die NH3-Emissionen aus der Landwirtschaft zu der zeitweiligen hohen Feinstaubkonzentration beitragen, die jedes Frühjahr in ganz Europa auftritt, und dass sie zu dem Schluss kommt, dass die NH3-Emissionen zu sowohl kurzfristigen als auch langfristigen negativen Auswirkungen auf die Gesundheit beitragen;

44. betont, dass in städtischen Gebieten etwa 50 % der Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die Gesundheit auf Ammoniakemissionen zurückzuführen sind, weil Ammoniak maßgeblich zur Entstehung von Feinstaub beiträgt; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Reform der Gemeinsamen Agrarpolitik der EU (GAP) zu nutzen, um gegen die Luftverschmutzung durch den Landwirtschaftssektor vorzugehen;

45. hebt hervor, dass es technische Maßnahmen zur Begrenzung von Ammoniakemissionen gibt, dass sie jedoch bislang nur in wenigen Mitgliedstaaten zur Anwendung kommen; weist darauf hin, dass diese Maßnahmen die folgenden Punkte umfassen: Stickstoffmanagement unter Berücksichtigung des gesamten Stickstoffkreislaufs; Fütterungsstrategien zur Reduzierung der Stickstoffausscheidungen von Rindern, Schweinen und Geflügel; emissionsarme Ausbringung von Dung und Dünger; emissionsarme Lagerungssysteme für Wirtschaftsdünger; emissionsarme Systeme für die Verarbeitung und Kompostierung von Dung; emissionsarme Stallhaltungssysteme; emissionsarme Verfahren für die Ausbringung von Mineraldüngern;

46. fordert die Mitgesetzgeber auf, in die künftige GAP Maßnahmen einzuschließen, durch die die Landwirte in die Lage versetzt werden, die Gesamtluftschadstoffemissionen des Landwirtschaftssektors zum Wohle aller Unionsbürger zu senken;

47. betont, dass es immer mehr wissenschaftliche Nachweise dafür gibt, dass sich die Intensivtierhaltung nachteilig auf die Gesundheit und die Umwelt in Europa und weltweit auswirkt;

48. weist erneut darauf hin, dass die Methanemissionen aus der Landwirtschaft maßgeblich an der Entstehung von bodennahem Ozon beteiligt sind, welches für die menschliche Gesundheit schädlich ist, und dass 98 % der städtischen Bevölkerung in der EU einer Ozonbelastung ausgesetzt sind, die über den WHO-Richtlinien liegt;

49. hebt hervor, dass die Methanemissionen nicht durch die Rechtsvorschriften der EU in Bezug auf Luftverschmutzung geregelt sind und im Rahmen der Klimapolitik der EU nicht speziell geregelt sind;

50. hebt die verschiedenen Möglichkeiten hervor, kostenwirksam gegen Methanemissionen vorzugehen, ohne dass dies Auswirkungen auf den Fleisch- und Milchverbrauch hat; ist der Ansicht, dass im Bereich der Dungbewirtschaftung Möglichkeiten zur Reduzierung der Emissionen vorhanden sind, die durch die Anwendung einfacher und kostenwirksamer Maßnahmen von der Lagerung bis zu den Ausbringtechniken erschlossen werden könnten; ist ferner der Ansicht, dass die Methanemissionen, die durch die enterische Fermentation entstehen, durch andere Fütterungsstrategien (z. B. die Zugabe von Leguminosen wie Luzerne und Flachs) erheblich verringert würden; erinnert daran, dass die Rückstände der anaeroben Gärung, bei der organische Abfälle durch Mikroorganismen abgebaut und in Biogas umgewandelt werden, reich an Nährstoffen sind und als natürlicher Dünger verwendet werden können;

51. betont, dass die Kosten für die Luftreinhaltung in Europa im Landwirtschaftssektor deutlich geringer sind als in anderen Sektoren, in denen bereits strengere Emissionskontrollen eingeführt wurden;

52. vertritt die Auffassung, dass Förderungen im Rahmen der künftigen GAP an verpflichtende Maßnahmen zur Verringerung der Luftschadstoffe gebunden sein sollten;

***Energie***

53. weist darauf hin, dass in den 33 Mitgliedstaaten der Europäischen Umweltagentur der Sektor der Energieerzeugung und -verteilung für mehr als die Hälfte der Emissionen von Schwefeloxiden (SOx) und für ein Fünftel der Emissionen von Stickstoffoxiden (NOx) verantwortlich ist;

54. unterstreicht den erheblichen Anteil, den Steinkohle- und Braunkohlekraftwerke an den Quecksilberemissionen in der EU haben, und dass 62 % der Quecksilberemissionen der europäischen Industrie durch Kohlekraftwerke verursacht werden;

55. weist darauf hin, dass Quecksilber ein gefährliches Nervengift ist, das selbst bei einem relativ geringen Expositionsgrad das Nervensystem schädigt;

56. begrüßt die Zusage von mindestens zehn Mitgliedstaaten der EU, aus der Kohle auszusteigen; fordert die übrigen Mitgliedstaaten der EU auf, bis spätestens 2030 auf die Verwendung von Kohle als Energiequelle zu verzichten;

57. erkennt die wichtige Rolle der Fernwärme bei der Senkung der Emissionen an und betont, dass gut entwickelte Fernwärmeanlagen einer der Schlüsselfaktoren sind, durch die sich die Luftverschmutzung begrenzen lässt; fordert diejenigen Mitgliedstaaten, die noch über keine Fernwärmesysteme verfügen, dazu auf, die Vorteile der Einführung eines derartigen Systems zu erwägen;

58. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Akzeptanz von auf erneuerbaren Energien basierenden und effizienten Lösungen für die Wohnraumbeheizung zu fördern, um dazu beizutragen, dass in der gesamten Union weniger Luftschadstoffe durch Haushalte freigesetzt werden;

***Luftverschmutzung in Innenräumen***

59. unterstreicht, dass die Menschen nahezu 90 % ihres Lebens innerhalb von Gebäuden verbringen, wo die Luft deutlich stärker verschmutzt sein kann als die Außenluft;

60. weist darauf hin, dass schlechte Raumluftqualität für 10 % der nicht übertragbaren Krankheiten weltweit verantwortlich ist und dass auch ein Zusammenhang zwischen schlechter Raumluftqualität in Büros und geringerer Produktivität besteht; fordert die Kommission nachdrücklich auf, harmonisierte Prüfnormen zur Messung der Luftverschmutzung in Innenräumen festzulegen;

61. vertritt die Auffassung, dass die obligatorische Bereitstellung eines Zertifikats für die Luftqualität in Innenräumen für alle neuen und renovierten Gebäude in der Union gelten sollte und dabei bestehende Leistungsindikatoren und Prüfmethoden auf der Grundlage der Norm EN 16798-1 sowie der WHO-Richtlinien für die Qualität der Innenraumluft berücksichtigt werden sollten;

62. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission nachdrücklich auf, Maßnahmen anzunehmen und umzusetzen, um die Luftverschmutzung an der Quelle zu bekämpfen, und dabei den Unterschieden zwischen den Quellen der Innenraum- und der Außenluftverschmutzung Rechnung zu tragen;

***Wissenschaftliche Untersuchungen zur Luftverschmutzung, Überwachung und Forschung***

63. erkennt die Komplexität und die Unsicherheiten an, die der wissenschaftlichen Untersuchung der Luftverschmutzung eigen sind, und befürwortet daher die Nutzung verschiedener Formen von Wissen, einschließlich der wissenschaftlichen Tätigkeit von engagierten Laien (Citizen Science)[[22]](#footnote-22), bei der Überwachung der Luftqualität und der Bewertung der Maßnahmen; betont, dass das öffentliche Bewusstseins gestärkt und die Information der Öffentlichkeit verbessert werden muss, indem die Bürger in Fragen, die die Luftqualität betreffen, einbezogen werden;

64. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, Forschung, Entwicklung und Zertifizierung auf EU-Ebene im Interesse innovativer und intelligenter Multisensorsysteme für die Überwachung sowohl der Innen- als auch der Außenluft zu unterstützen; betont, dass intelligente Systeme zur Überwachung der Luftqualität ein brauchbares Instrument für die Bürgerwissenschaft sein können und für Menschen, die an Asthma und Herz-Kreislauf-Erkrankungen leiden, besonderen Nutzen haben können;

65. fordert die Mitgliedstaaten auf, eine angemessene, repräsentative, genaue und kontinuierliche Messung und Überwachung der Luftqualität sicherzustellen; weist darauf hin, dass bei Stationen, die in den wichtigsten städtischen Ballungsräumen mit Luftqualitätsproblemen genutzt werden, der Standort wichtig ist, wobei zu berücksichtigen ist, dass eine schlechte Standortwahl keine angemessene Überwachung der Risiken für die öffentliche Gesundheit ermöglicht;

66. fordert die Mitgliedstaaten auf, unabhängige Gremien für die Überwachung der Luftqualität einzurichten, die mit der Durchführung von Analysen der Luftqualität und der Bewertung der Angemessenheit der getroffenen Maßnahmen betraut sind; ist der Auffassung, dass diese Analysen monatlich auf lokaler Ebene erstellt und veröffentlicht werden sollten;

67. vertritt die Auffassung, dass die gesundheitlichen Auswirkungen kleinerer Partikel, einschließlich PM1 und ultrafeiner Partikel, genauer erforscht werden müssen;

***Finanzielle Erwägungen***

68. fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, im Einklang mit dem Grundsatz gleicher Wettbewerbsbedingungen alle steuerlichen Anreize, steuerlichen Vorzugsbehandlungen oder Haushaltsübertragungen, durch die emissionsreiche Verkehrsmittel direkt oder indirekt begünstigt werden, zu beseitigen;

69. erinnert im Hinblick auf Straßenbenutzungsentgelte an den Grundsatz der Einnahmenverwendung und fordert, dass gegebenenfalls ein Teil der Einnahmen aus der Nutzung der Straßeninfrastruktur für Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten verwendet wird;

70. weist darauf hin, dass die vom Energiewandel betroffenen Regionen, insbesondere die Bergbauregionen, unterstützt werden müssen, da es sich dabei meist um arme Regionen handelt, in denen der Schadstoffgehalt in der Luft häufig hoch ist;

71. fordert die allmähliche Einstellung der Subventionen für fossile Brennstoffe;

72. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Mittel für die Forschung zu den Auswirkungen der Luftqualität auf die öffentliche Gesundheit, die Gesellschaft und die Wirtschaft, einschließlich einer Schätzung der damit verbundenen externen Effekte, sowie die Mittel für Forschung zu umfassenderen Messstrategien, die die Luftverschmutzung unter Berücksichtigung der zeitlichen und räumlichen Bewegungsabläufe des Einzelnen erfassen könnten, aufzustocken; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, den Städten und Gemeinden ausreichende Mittel für den Kampf gegen die Luftverschmutzung zur Verfügung zu stellen;

o

o o

73. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

1. ABl. L 344 vom 17.12.2016, S. 1. [↑](#footnote-ref-1)
2. ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1. [↑](#footnote-ref-2)
3. ABl. L 156 vom 19.6.2018, S. 75. [↑](#footnote-ref-3)
4. ABl. C 298 vom 23.8.2018, S. 140. [↑](#footnote-ref-4)
5. ABl. C 334 vom 19.9.2018, S. 151. [↑](#footnote-ref-5)
6. ABl. C 369 vom 11.10.2018, S. 114. [↑](#footnote-ref-6)
7. ABl. C 399 vom 24.11.2017, S. 10. [↑](#footnote-ref-7)
8. Angenommene Texte, P8\_TA(2018)0100. [↑](#footnote-ref-8)
9. Sonderbericht Nr. 23/2018 des Europäischen Rechnungshofs, <https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_23/SR_AIR_QUALITY_DE.pdf> [↑](#footnote-ref-9)
10. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/604988/IPOL\_STU(2018)6  
    04988\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/604988/IPOL_STU(2018)604988_EN.pdf) [↑](#footnote-ref-10)
11. <https://www.eca.europa.eu/de/Pages/DocItem.aspx?did=%7BF720CED7-25F5-4010-AC44-1BF91EF346DE%7D> [↑](#footnote-ref-11)
12. Urteil vom 5. April 2017, Kommission/Bulgarien, C-488/15, ECLI:EU:C:2017:267. [↑](#footnote-ref-12)
13. Urteil vom 22. Februar 2018, Kommission/Polen, C-336/16, ECLI:EU:C:2018:94. [↑](#footnote-ref-13)
14. Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1). [↑](#footnote-ref-14)
15. Richtlinie 2010/31/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Mai 2010 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (ABl. L 153 vom 18.6.2010, S. 13). [↑](#footnote-ref-15)
16. <https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/pum_draft_action_plan.pdf> [↑](#footnote-ref-16)
17. <http://www.eltis.org/de> [↑](#footnote-ref-17)
18. Paris, London, Barcelona, Heidelberg, Mailand, Rom, Rotterdam, Warschau, Birmingham, Oxford und Manchester (Stand: 8. Oktober 2018). [↑](#footnote-ref-18)
19. <https://c40-production-images.s3.amazonaws.com/other_uploads/images/1579_3_FFFS_declaration_FINAL.original.pdf?1535129747> [↑](#footnote-ref-19)
20. ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51. [↑](#footnote-ref-20)
21. Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53). [↑](#footnote-ref-21)
22. [http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/multimedia/citizen\_sci  
    ence\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/multimedia/citizen_science_en.htm) [↑](#footnote-ref-22)