



---

## ANGENOMMENE TEXTE

---

### **P9\_TA(2021)0107**

#### **Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinien**

#### **Entschließung des Europäischen Parlaments vom 25. März 2021 zur Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinien: Richtlinie 2004/107/EG und Richtlinie 2008/50/EG (2020/2091(INI))**

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf das am 12. Dezember 2015 auf der 21. Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (COP 21) geschlossene Übereinkommen (Übereinkommen von Paris),
- unter Hinweis auf die Agenda 2030 der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung und die Ziele der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung,
- gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insbesondere auf Artikel 191,
- 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<sup>1</sup>,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2004/107/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 2004 über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft<sup>2</sup>,
- 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 (NEC-Richtlinie)<sup>3</sup>,
- unter Hinweis auf den Durchführungsbeschluss der Kommission 2011/850/EU vom 12. Dezember 2011 mit Bestimmungen zu den Richtlinien 2004/107/EG und 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf den Austausch von Informationen und die Berichterstattung über die Luftqualität<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1.

<sup>2</sup> ABl. L 23 vom 26.1.2005, S. 3.

<sup>3</sup> ABl. L 344 vom 17.12.2016, S. 1.

<sup>4</sup> ABl. L 335 vom 17.12.2011, S. 86.

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“ (COM(2019)0640),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 17. Mai 2018 mit dem Titel „Eine neue Industriestrategie für Europa“ (COM(2018)0330),
- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission vom 4. März 2020 für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1999 (Europäisches Klimagesetz) (COM(2020)0080),
- unter Hinweis auf die von der Kommission durchgeführte Eignungsprüfung der Luftqualitätsrichtlinien (2008/50/EG und 2004/107/EG), die am 28. November 2019 veröffentlicht wurde (SWD(2019)0427),
- unter Hinweis auf den Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat vom 26. Juni 2020 über die Fortschritte bei der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2284 über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe (COM(2020)0266),
- unter Hinweis auf den Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 8. Januar 2021 mit dem Titel „Zweiter Ausblick zur Entwicklung der Luftqualität“ (COM(2021)0003),
- unter Hinweis auf den Fahrplan der Kommission für die Folgenabschätzung in der Anfangsphase zur Überarbeitung der Luftqualitätsrichtlinien,
- unter Hinweis auf die EU-Richtlinie über Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, insbesondere die Mitteilung der Kommission vom 10. Januar 2017 mit dem Titel „Sicherere und gesündere Arbeitsbedingungen für alle – Modernisierung der Rechtsvorschriften und Maßnahmen der EU im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz“ (COM(2017)0012) und die Richtlinie 2004/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über den Schutz der Arbeitnehmer gegen Gefährdung durch Karzinogene oder Mutagene bei der Arbeit<sup>1</sup>,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 14. Oktober 2020 über eine EU-Strategie zur Verringerung der Methanemissionen (COM(2020)0663),
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung)<sup>2</sup>,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Europäischen Kommission vom 14. Oktober 2020 mit dem Titel „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit – Für eine schadstofffreie Umwelt“ (COM(2020)0667) sowie die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Juli 2020 zu der Nachhaltigkeitsstrategie für Chemikalien<sup>3</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 13. März 2019 zu dem Thema „Ein Europa,

---

<sup>1</sup> ABl. L 158 vom 30.4.2004, S. 50.

<sup>2</sup> ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 17.

<sup>3</sup> Angenommene Texte, P9\_TA(2020)0201.

das schützt: Saubere Luft für alle“<sup>1</sup>,

- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 28. November 2019 zum Umwelt- und Klimanotstand<sup>2</sup>,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 2. Juli 2020 mit dem Titel „Die Zukunft der EU-Luftqualitätspolitik im Rahmen des Null-Schadstoff-Ziels“<sup>3</sup>,
- unter Hinweis auf den Sonderbericht Nr. 23/2018 des Europäischen Rechnungshofs vom 11. September 2018 mit dem Titel: „Luftverschmutzung: Unsere Gesundheit ist nach wie vor nicht hinreichend geschützt“,
- unter Hinweis auf den Bericht Nr. 09/2020 der Europäische Umweltagentur vom 23. November 2020 mit dem Titel „Air quality in Europe – 2020 (EEA) report“ (Luftqualität in Europa – Bericht für 2020),
- unter Hinweis auf die von dem Wissenschaftlichen Dienst des Europäischen Parlaments durchgeführte Evaluierung der europäischen Umsetzung vom 18. Januar 2021 mit dem Titel „EU policy on air quality: implementation of selected EU legislation“ (EU-Politik zur Luftqualität: Umsetzung ausgewählter Rechtsvorschriften der Union) und den zugehörigen Anhang I mit dem Titel „Mapping and assessing local policies on air quality – What air quality policy lessons could be learnt from the COVID-19 lockdown?“ (Kartierung und Bewertung lokaler Politik zur Luftqualität. Welche Lehren für die Luftqualitätspolitik könnten aus den durch die COVID-19-Pandemie bedingten Ausgangsbeschränkungen gezogen werden?),
- unter Hinweis auf die Studie seiner Fachabteilung Wirtschaft, Wissenschaft und Lebensqualität vom Januar 2021 mit dem Titel „Air Pollution and COVID-19“ (Luftverschmutzung und COVID-19),
- unter Hinweis auf die Studie seiner Fachabteilung Wirtschaft, Wissenschaft und Lebensqualität für den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit vom 18. März 2019 mit dem Titel „Probenahmestellen zur Bestimmung der Luftqualität – Repräsentativität und Vergleichbarkeit der Messung gemäß der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa“,
- unter Hinweis auf die Entschließung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) vom 26. Mai 2015 mit dem Titel „Health and the environment: addressing the health impact of air pollution“ (Gesundheit und Umwelt: Bekämpfung der gesundheitlichen Auswirkungen der Luftverschmutzung),
- gestützt auf Artikel 54 seiner Geschäftsordnung sowie auf Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe e und Anlage 3 des Beschlusses der Konferenz der Präsidenten vom 12. Dezember 2002 zum Verfahren für die Genehmigung der Ausarbeitung von Initiativberichten,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr und Tourismus,

---

<sup>1</sup> ABl. C 23 vom 21.1.2021, S. 23.

<sup>2</sup> Angenommene Texte, P9\_TA(2019)0078.

<sup>3</sup> ABl. C 324 vom 1.10.2020, S. 35.

- unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (A9-0037/2021),
- A. in der Erwägung, dass saubere Luft von wesentlicher Bedeutung sowohl für die Gesundheit des Menschen und die Lebensqualität als auch für die Umwelt ist und in den Zielen für nachhaltige Entwicklung als globale Priorität für den Bereich Gesundheit niedergelegt ist;
- B. in der Erwägung, dass die Luftverschmutzung ihrer Natur nach nicht an Grenzen Halt macht, und in der Erwägung, dass zwischen den Mitgliedstaaten wie auch zwischen der EU und Ländern, die nicht Teil der EU sind, ein erheblicher Austausch von Luftschadstoffen stattfindet, wie im Zweiten Ausblick zur Entwicklung der Luftqualität angemerkt; in der Erwägung, dass die schädlichen Auswirkungen der schlechten Luftqualität in vielen Fällen zu einem lokalen Problem für die Mitgliedstaaten geworden sind, die keine Maßnahmen in Bezug auf Emissionsquellen außerhalb ihres Hoheitsgebiets ergreifen können;
- C. in der Erwägung, dass die Luftverschmutzung das größte Umweltrisiko in der Union<sup>1</sup> ist, das Regionen, sozioökonomische Gruppen und Altersgruppen ungleich betrifft und nach den jüngsten Schätzungen des EUA über die gesundheitlichen Auswirkungen der Luftverschmutzung jährlich fast 400 000 vorzeitige Todesfälle verursacht; in der Erwägung, dass im Jahr 2018 rund 379 000 vorzeitige Todesfälle in der EU der 28 auf die langfristige Exposition gegenüber Feinstaub (PM<sub>2,5</sub>) zurückzuführen waren; in der Erwägung, dass die Exposition gegenüber NO<sub>2</sub> und O<sub>3</sub> im Jahr 2018 in der EU schätzungsweise etwa 54 000 bzw. 19 400 vorzeitige Todesfälle verursacht hat<sup>2</sup>;
- D. in der Erwägung, dass Luftverschmutzung in Zusammenhang mit Atemwegserkrankungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlaganfällen und Krebs steht, wobei jüngste Studien Luftverschmutzung auch mit nachteiligen Auswirkungen auf Fruchtbarkeit, Schwangerschaft und Neugeborene sowie Demenz<sup>3</sup>, strukturellen Veränderungen des Gehirns bei Kindern, der Alzheimer-Krankheit, chronischen Entzündungen und kognitiven Störungen<sup>4</sup> sowie der Sterblichkeit bei Diabetes in Verbindung bringen<sup>5</sup>; in der Erwägung, dass die Gesamtzahl der vorzeitigen Todesfälle

---

<sup>1</sup> Weltgesundheitsorganisation: Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease. Genf, 2016.

<sup>2</sup> EUA-Bericht Nr. 09/2020 vom 23. November 2020 mit dem Titel „Air quality in Europe – 2020 report“ (Luftqualität in Europa – Bericht für 2020).

<sup>3</sup> Chen, H. et al.: Living near major roads and the incidence of dementia, Parkinson’s disease, and multiple sclerosis: a population based cohort study (Das Leben an Hauptverkehrsstraßen und das Auftreten von Demenz, Parkinson und Multipler-Sklerose: eine bevölkerungsbasierte Kohortenstudie). In: *The Lancet*, Vol. 389, No 10070, Elsevier Ltd., 2017, S. 718–726.

<sup>4</sup> Guxens, M. et al.: Air Pollution Exposure During Fetal Life, Brain Morphology, and Cognitive Function in School-Age Children (Exposition des Fötus gegenüber Luftverschmutzung, Gehirnmorphologie und kognitive Funktionsweise bei Kindern im Schulalter). In: *Biological Psychiatry*, Vol. 84, No 4, Elsevier Inc., 2018, S. 295–303.

<sup>5</sup> Lim, C. C. et al.: Association between long-term exposure to ambient air pollution and diabetes mortality (Zusammenhang zwischen langfristiger Exposition gegenüber Luftverschmutzung und Sterblichkeit bei Diabetes). In: *US Environmental Research*, Vol. 165, Elsevier Inc., 2018, S. 330–336.

aufgrund von Luftverschmutzung seit 1990 um mehr als 50 % zurückgegangen ist<sup>1</sup>;

- E. in der Erwägung, dass es Belege dafür gibt, dass die Exposition gegenüber Luftverschmutzung die gesundheitlichen Auswirkungen auf Personen, die sich mit COVID-19 anstecken, beeinflussen könnte, hauptsächlich über eine Schädigung der Atemwege und des Immunsystems sowie die Expression von Proteinen, die dem Virus das Eindringen in Zellen ermöglichen<sup>2</sup>;
- F. in der Erwägung, dass laut dem Bericht der Kommission über den Zweiten Ausblick zur Entwicklung der Luftqualität die Zahl der vorzeitigen Todesfälle aufgrund von Luftverschmutzung im Jahr 2030 im Vergleich zu 2005 wahrscheinlich um etwa 55 % sinkt, wenn die Mitgliedstaaten alle Maßnahmen umsetzen, die im Rahmen der geltenden EU-Rechtsvorschriften zur Verringerung der Quellen von Luftverschmutzung vorgesehen sind;
- G. in der Erwägung, dass die Stadtbevölkerung der Luftverschmutzung am stärksten ausgesetzt ist, und in der Erwägung, dass nur eine von zehn Personen in einer Stadt lebt, in der die Leitlinien der WHO für Luftqualität eingehalten werden<sup>3</sup>; in der Erwägung, dass heute 75 % der EU-Bevölkerung in städtischen und stadtnahen Gebieten leben<sup>4</sup>;
- H. in der Erwägung, dass 98 % der Stadtbevölkerung in der EU Ozonkonzentrationen ausgesetzt sind, bei denen die in den WHO-Leitlinien empfohlenen Höchstwerte überschritten sind; in der Erwägung, dass 77 % der Bevölkerung der EU der 28 einer Belastung durch Feinstaub (PM<sub>2,5</sub>) ausgesetzt sind, die über den von der WHO empfohlenen Höchstwerten liegt<sup>5</sup>;
- I. in der Erwägung, dass die Zeitschrift „Lancet Planet Health“ am 19. Januar 2021 eine Studie zur Bewertung der Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die Sterblichkeit in fast tausend Städten in Europa veröffentlicht hat<sup>6</sup>; in der Erwägung, dass dort festgestellt wurde, dass die Top 10 der Städte mit der niedrigsten Sterblichkeit aufgrund

---

<sup>1</sup> EUA: Air pollution: how it affects our health (Wie Luftverschmutzung unsere Gesundheit beeinträchtigt). EUA, Kopenhagen, 2020, <https://www.eea.europa.eu/themes/air/health-impacts-of-air-pollution>

<sup>2</sup> Studie der Fachabteilung Wirtschaft, Wissenschaft und Lebensqualität des Europäischen Parlaments vom Januar 2021 mit dem Titel „Air Pollution and COVID-19 – Including elements of air pollution in rural areas, indoor air pollution, vulnerability and resilience aspects of our society against respiratory disease, social inequality stemming from air pollution (Luftverschmutzung und COVID-19 – einschließlich der Elemente der Luftverschmutzung im ländlichen Raum, Luftverschmutzung in Innenräumen, Anfälligkeit und Widerstandsfähigkeit unserer Gesellschaft gegen Atemwegserkrankungen, soziale Ungleichheit aufgrund der Luftverschmutzung).

<sup>3</sup> Weltgesundheitsorganisation: Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease (Luftverschmutzung: Eine weltweite Bewertung der Exposition und der Belastung durch Krankheiten<sup>7</sup>). Genf, 2016.

<sup>4</sup> Eurostat-Statistikband vom 7. September 2016 mit dem Titel „Urban Europe – Statistics on cities, towns and suburbs“ (Urbanes Europa – Statistiken zu Städten und Vororten).

<sup>5</sup> Bericht Nr. 09/2020 der Europäischen Umweltagentur vom 23. November 2020 mit dem Titel „Air quality in Europe – 2020 (EEA) report“ (Luftqualität in Europa – Bericht für 2020).

<sup>6</sup> Khomenko, S. et al.: Premature mortality due to air pollution in European cities: a health impact assessment (Vorzeitige Sterblichkeit aufgrund von Luftverschmutzung in europäischen Städten). In: *The Lancet Planetary Health*, Elsevier Inc., 2021.

der Luftverschmutzung durch NO<sub>2</sub> und PM<sub>2,5</sub> überwiegend in Nordeuropa liegen; in der Erwägung, dass die Herausforderungen in Bezug auf die Luftqualität von Ort zu Ort sehr unterschiedlich sind, und in der Erwägung, dass die Hauptursachen der Probleme von Heizanlagen bis zum Verkehr reichen; in der Erwägung, dass trotz des Wirtschaftswachstums ein allgemeiner Trend zu besserer Luftqualität im Vergleich zu 1990 besteht;

- J. in der Erwägung, dass mit der Luftverschmutzung beträchtliche menschliche und wirtschaftliche Kosten einhergehen, wie der Rückgang der Lebenserwartung, der Anstieg der Kosten für die medizinische Versorgung, die Verringerung der Arbeitsproduktivität, die Verschlechterung der Ökosysteme, der Verlust an biologischer Vielfalt und der Klimawandel; in der Erwägung, dass sich die Gesamtkosten der Luftverschmutzung für die Gesellschaft, Gesundheit und Wirtschaft in der Union auf 330 bis 940 Milliarden EUR pro Jahr belaufen, die Kosten aller Maßnahmen, die zur Verbesserung der Luftqualität führen, jedoch bei 70 bis 80 Milliarden EUR pro Jahr liegen<sup>1</sup>; in der Erwägung, dass die Kosten der Untätigkeit aufgrund der schädlichen Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger, die Wirtschaft und die Gesellschaft die Kosten für Maßnahmen bei Weitem übersteigen, obwohl es dabei um verschiedene politische Maßnahmen geht; in der Erwägung, dass die vollständige Umsetzung der geltenden Rechtsvorschriften zu sauberer Luft nach Schätzungen der Kommission bis zum Jahr 2030 zu Nettoeinsparungen von bis zu 42 Milliarden EUR pro Jahr führen könnte, insbesondere durch niedrigere Sterblichkeits- und Morbiditätsraten<sup>2</sup>;
- K. in der Erwägung, dass in der EU in dem Zeitraum von 1990 bis 2018 eine Verringerung der Emissionen aller Luftschadstoffe zu verzeichnen war; in der Erwägung, dass der größte Rückgang bei den Schwefeloxiden (SO<sub>x</sub>) festgestellt wurde, deren Emissionen um 90 % abgenommen haben, dann folgen Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen ohne Methan und von Stickoxiden (NO<sub>x</sub>), die um etwa 60 % bzw. 55 % zurückgegangen sind; in der Erwägung, dass die Emissionen von Feinstaub (PM<sub>2,5</sub>) seit 1990 etwa um die Hälfte und die Emissionen von Ammoniak (NH<sub>3</sub>) um etwa ein Viertel zurückgegangen sind<sup>3</sup>; in der Erwägung, dass die NH<sub>3</sub>-Emissionen seit 2010 auf demselben Niveau liegen;
- L. in der Erwägung, dass laut den letzten verfügbaren Daten aus dem Jahr 2018 zehn Mitgliedstaaten ihre NH<sub>3</sub>-Emissionen in weniger als zwei Jahren um bis zu 10 % reduzieren mussten und sechs bzw. fünf Mitgliedstaaten ihre PM<sub>2,5</sub>- und NO<sub>x</sub>-

---

<sup>1</sup> Wissenschaftlicher Dienst des Europäischen Parlaments: Evaluierung der europäischen Umsetzung vom 18. Januar 2021 mit dem Titel „EU policy on air quality: implementation of selected EU legislation“ (EU-Politik zur Luftqualität: Umsetzung ausgewählter Rechtsvorschriften der Union), S. 26.

<sup>2</sup> Amann, M. et al.: Support to the development of the Second Clean Air Outlook – Specific Contract 6 under Framework Contract ENV.C.3/FRA/2017/0012 (Final Report) (Förderung des Zweiten Ausblicks zur Entwicklung der Luftqualität – Einzelvertrag 6 auf Grundlage von Rahmenvertrag ENV.C.3/FRA/2017/0012, Abschlussbericht). Europäische Kommission, Brüssel, 2020.

<sup>3</sup> Eurostat: Air pollution statistics – emission inventories (Statistik zur Luftverschmutzung – Emissionsinventar). Luxemburg, 2020, [www.ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air\\_pollution\\_statistics\\_-\\_emission\\_inventories&oldid=403107](http://www.ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_pollution_statistics_-_emission_inventories&oldid=403107)

Emissionen um bis zu 30 % oder mehr reduzieren mussten, um die in der NEC Richtlinie aus dem Jahr 2020 festgelegten Obergrenzen einzuhalten<sup>1</sup>;

- M. in der Erwägung, dass die Luftverschmutzung zu Umweltschäden führt und erhebliche nachteilige Auswirkungen sowohl auf natürliche Ökosysteme und die biologische Vielfalt – einschließlich Eutrophierung, Versauerung und Schädigung der Vegetation durch bodennahes Ozon sowie auf die Wasser- und Bodenqualität und von ihnen begünstigte Ökosystemleistungen – als auch das Klima hat und die bebaute Umgebung und das kulturelle Erbe schädigen kann; in der Erwägung, dass die Luftschadstoffe, die derzeit die meisten Schäden am Ökosystem verursachen, O<sub>3</sub>, NH<sub>3</sub> und NO<sub>x</sub> sind; in der Erwägung, dass Luftverschmutzung derzeit dafür verantwortlich ist, dass etwa zwei Drittel des Ökosystems in der EU einer Eutrophierung ausgesetzt sind;
- N. in der Erwägung, dass die Ablagerung von Stickstoffverbindungen, die als NO<sub>x</sub> und NH<sub>3</sub> in die Luft abgegeben werden, eine Eutrophierung, also eine Überversorgung mit Nährstoffen, verursachen können; in der Erwägung, dass Schwefel- und Stickstoffverbindungen einen Effekt der Versauerung haben; in der Erwägung, dass sowohl Eutrophierung als auch Versauerung Auswirkungen auf die terrestrischen und aquatischen Ökosysteme haben und zu Veränderungen bei der Artenvielfalt sowie zur Invasion neuer Arten führen können; in der Erwägung, dass die Versauerung auch zu einer erhöhten Mobilisierung toxischer Metalle in Wasser und Boden führen kann, wodurch sich das Risiko der Aufnahme in die Nahrungskette erhöht;
- O. in der Erwägung, dass eine hohe Konzentration von O<sub>3</sub> die Zellen von Pflanzen schädigen und so ihre Reproduktion und ihr Wachstum beeinträchtigen kann, wodurch sich der Ertrag der landwirtschaftlichen Kulturen, das Waldwachstum und die biologische Vielfalt verringern; in der Erwägung, dass die sich verändernden klimatischen Verhältnisse und der Anstieg der Emissionen von Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) und anderen Schadstoffen, beispielsweise reaktivem Stickstoff, zu einer veränderten Reaktion der Vegetation auf Ozon (O<sub>3</sub>) führen; in der Erwägung, dass diese Veränderungen Einfluss auf die Menge an O<sub>3</sub> haben, die von den Blättern aufgenommen wird, wodurch sich der Umfang der Auswirkungen auf das Pflanzenwachstum, den Ernteertrag und die Ökosystemleistungen verändert<sup>2</sup>;
- P. in der Erwägung, dass verunreinigende toxische Metalle wie Blei (Pb), Quecksilber (Hg) und Cadmium (Cd) nicht nur schädliche Auswirkungen auf den Menschen, sondern auch auf Pflanzen und Tiere haben können, und in der Erwägung, dass sie weiter zur Ablagerung und zum Aufbau toxischer Metalle in Boden, Sedimenten und Organismen beitragen, obwohl ihre Konzentration in der Atmosphäre gering sein mag; in der Erwägung, dass bei toxischen Metalle und langlebigen organischen Verbindungen neben ihrer toxischen Wirkung auf die Umwelt die Tendenz besteht, dass sie sich biologisch in Tieren und Pflanzen anreichern und somit über die Nahrung aufgenommen werden, was bedeutet, dass ihre Konzentrationen im Gewebe von Organismen mit den Konzentrationen in der Nahrungskette immer weiter ansteigen;
- Q. in der Erwägung, dass es im Straßenverkehr trotz höherer Fahrgastzahlen und vermehrtem Güterverkehr im Vergleich zu 1990 zu einer deutlichen Verringerung aller

---

<sup>1</sup> COM(2021)0003.

<sup>2</sup> WHO-Regionalbüro für Europa in Kopenhagen: Air Quality Guidelines for Europe (Luftqualitätsrichtlinien für Europa). European Series, Vol. 2, Weltgesundheitsorganisation, Genf 2000.

- Luftschadstoffe gekommen ist; in der Erwägung, dass der Straßenverkehr nach wie vor der Hauptverursacher der NO<sub>x</sub>-Emissionen (39 % der gesamten NO<sub>x</sub>-Emissionen der EU) und der zweitgrößte Verursacher von Ruß (26 %) und Blei (16 %) in der EU ist; in der Erwägung, dass er aufgrund der Emissionen von Fahrzeugen (abgasbedingte Emissionen durch den Verkehr) sowie durch den Verschleiß von Bremsen und Reifen (nicht abgasbedingte Emissionen durch den Verkehr) die Hauptquelle für die Luftverschmutzung in städtischen Gebieten ist; in der Erwägung, dass Dieselfahrzeuge für etwa 75 % der durch Luftverschmutzung entstehenden Gesamtkosten in Verbindung mit dem Straßenverkehr in Europa verantwortlich sind<sup>1</sup>;
- R. in der Erwägung, dass die Landwirtschaft, wie die Europäische Umweltagentur betont, die drittgrößte Quelle von primären PM<sub>10</sub>-Emissionen in der EU ist; in der Erwägung, dass die Emissionen von NH<sub>3</sub> aus der Landwirtschaft zu Perioden mit hoher PM-Konzentration, die jeden Frühling in unionsweit auftreten, sowie zu kurz- und langfristigen nachteiligen Auswirkungen auf die Gesundheit beitragen<sup>2</sup>; in der Erwägung, dass Methanemissionen aus der Landwirtschaft eine wichtige Vorstufe für bodennahes Ozon sind, was eine schädigende Wirkung auf die Gesundheit des Menschen hat;
- S. in der Erwägung, dass in den 33 Mitgliedstaaten der Europäischen Umweltagentur der Energieerzeugungs- und Energieverteilungsbranche für mehr als die Hälfte der Emissionen von SO<sub>x</sub><sup>3</sup> und für ein Fünftel der Emissionen von NO<sub>x</sub><sup>4</sup> verantwortlich ist;
- T. in der Erwägung, dass Steinkohle- und Braunkohlekraftwerke einen erheblichen Anteil an den Quecksilberemissionen in der EU haben, und in der Erwägung, dass 62 % der Quecksilberemissionen der Industrie in der EU durch Kohlekraftwerke verursacht werden<sup>5</sup>; in der Erwägung, dass Quecksilber ein gefährliches Nervengift ist, das selbst bei einem relativ geringen Expositionsgrad das Nervensystem schädigt;
- U. in der Erwägung, dass im Jahr 2005 die in den Europa umgebenden Meeren (Ostsee, Nordsee, Nordostatlantik, Mittelmeer und Schwarzes Meer) auftretenden Schwefeldioxidemissionen (SO<sub>2</sub>) aus dem internationalen Schiffsverkehr schätzungsweise bei 1,7 Mio. Tonnen, die NO<sub>2</sub>-Emissionen bei 2,8 Mio. Tonnen und

---

<sup>1</sup> Bericht Nr. 09/2020 der Europäischen Umweltagentur vom 23. November 2020 mit dem Titel „Air quality in Europe – 2020 (EEA) report“ (Luftqualität in Europa – Bericht für 2020).

<sup>2</sup> Europäische Umweltagentur: Indicator Assessment vom 23. Februar 2018 mit dem Titel „Emissions of primary PM<sub>2,5</sub> and PM<sub>10</sub> particulate matter“ (Primäre PM<sub>2,5</sub>- und PM<sub>10</sub>-Emissionen).

<sup>3</sup> Europäische Umweltagentur: Datenvisualisierung vom 18. Juni 2015 mit dem Titel „Sector share of sulphur oxides emissions“ (Branchenanteil an SO<sub>x</sub>-Emissionen): [https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-sulphur-oxides-emissions#tab-chart\\_1](https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-sulphur-oxides-emissions#tab-chart_1)

<sup>4</sup> Europäische Umweltagentur: Datenvisualisierung vom 18. Juni 2015 mit dem Titel „Sector share of sulphur oxides emissions“ (Anteil der SO<sub>x</sub>-Emissionen nach Wirtschaftszweigen): [https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-nitrogen-oxides-emissions#tab-chart\\_1](https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-nitrogen-oxides-emissions#tab-chart_1)

<sup>5</sup> Europäische Umweltagentur: Bericht vom 19. September 2018 mit dem Titel „Mercury in Europe’s environment. A priority for European and global action“ (Quecksilber in der Umwelt in der Union. Eine Priorität beim Handeln auf Unionsebene und weltweit).



die Feinstaubemissionen (PM<sub>2,5</sub>) bei 195 000 Tonnen lagen<sup>1</sup>; in der Erwägung, dass eine von der Kommission in Auftrag gegebene wissenschaftliche Studie zu dem Schluss gekommen ist, dass die NO<sub>x</sub>-Emissionen auf See, sofern keine weiteren Maßnahmen getroffen werden, innerhalb eines Jahrzehnts wahrscheinlich den NO<sub>x</sub>-Emissionen an Land entsprechen werden<sup>2</sup>;

- V. in der Erwägung, dass der politische Rahmen der EU für die Außenluftqualität zwar gut strukturiert ist, die EU-Rechtsvorschriften für Raumluftqualität jedoch fragmentiert sind; in der Erwägung, dass für die EU-Strategie zu Luftqualität ein allumfassend angelegter Ansatz erforderlich sein könnte, mit dem sichergestellt wird, dass die Rechtsvorschriften zu Luftqualität, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, Chemikalien und Gebäuden vollständig im Einklang miteinander stehen und einander gegenseitig stärken, insbesondere um für die Sicherheit der Arbeitnehmer sowie den Schutz der Öffentlichkeit vor Gefahrstoffen in Konsumgütern zu sorgen;
- W. in der Erwägung, dass 13 von 18 laufenden Vertragsverletzungsverfahren gegen 18 Mitgliedstaaten wegen PM<sub>10</sub>-Emissionen über den EU-Grenzwerten, 11 wegen NO<sub>2</sub>-Emissionen und 1 wegen SO<sub>2</sub>-Emissionen eingeleitet wurden, während sechs weitere Vertragsverletzungsverfahren wegen Unterlassung der Umsetzung der Überwachungsanforderungen eingeleitet wurden; in der Erwägung, dass die Grenzwerte für PM<sub>10</sub> und SO<sub>2</sub> ab 2005 hätten eingehalten werden müssen;
- X. in der Erwägung, dass für 2019 17 Mitgliedstaaten Überschreitungen der EU-Luftqualitätsnormen im Hinblick auf NO<sub>2</sub>, 14 Mitgliedstaaten Überschreitungen im Hinblick auf PM<sub>10</sub>, 4 Mitgliedstaaten Überschreitungen im Hinblick auf PM<sub>2,5</sub> und 1 Mitgliedstaat Überschreitungen im Hinblick auf SO<sub>2</sub> gemeldet haben;
- Y. in der Erwägung, dass in der gegenwärtigen Lage eine verstärkte Unterstützung (technisch, logistisch, finanziell und mithilfe von Leitlinien) für die Staaten erforderlich ist, um die Umsetzung der bestehenden Bestimmungen zu verbessern;
- Z. in der Erwägung, dass mit dem jüngsten Urteil eines örtlichen Gerichts entschieden wurde, dass die Regierung der Region Brüssel, in der die Organe der Union ansässig sind, rechtlich dazu verpflichtet ist, innerhalb von sechs Monaten an den verkehrsreichsten Straßen wie der „Rue de la Loi“ Messsysteme für die Luftqualität anzubringen, mit denen die Konzentration von NO<sub>2</sub>, groben Partikeln (PM<sub>10</sub>) und Feinstaub (PM<sub>2,5</sub>) gemessen werden muss;
- AA. in der Erwägung, dass die Mehrheit der EU-Bevölkerung die öffentlichen Maßnahmen zur Förderung guter Luftqualität für unzureichend hält, und in der Erwägung, dass über 70 % der EU-Bevölkerung von der EU einen Vorschlag mit zusätzlichen Maßnahmen

---

<sup>1</sup> Campling, P. et al.: Specific evaluation of emissions from shipping including assessment for the establishment of possible new emission control areas in European Seas (Spezifische Bewertung von Schiffsverkehrsemissionen einschließlich der Analyse möglicher neuer Emissionsüberwachungsgebieten auf den europäischen Meeren). Flemish Institute for Technological Research NV, Mol, 2013.

<sup>2</sup> Cofala, J. et al.: The potential for cost-effective air emission reductions from international shipping through designation of further Emission Control Areas in EU waters with focus on the Mediterranean Sea (Das Potenzial einer kosteneffizienten Reduktion von Luftemissionen des internationalen Seeverkehrs durch Festlegung weiterer Emissionsüberwachungsgebiete in EU-Gewässern mit Fokus auf dem Mittelmeer). International Institute for Applied Systems Analysis, Laxenburg 2018.

erwartet<sup>1</sup>; in der Erwägung, dass eine Verbesserung der Luftqualität auch mit Veränderungen in der Mentalität der Gesellschaft verbunden ist, die sich nicht einfach durch Änderungen der Rechtslage erreichen lässt, sondern eher durch Sensibilisierungsmaßnahmen über die Vorteile der Luftreinhaltepolitik erzielt werden muss;

***Ein teilweise wirksames Instrument, das der Verbesserung bedarf***

1. stellt fest, dass die drei Säulen der Luftqualitätsstrategie der EU erfolgreich für einen Abwärtstrend bei den Emissionen und Konzentrationen der meisten Luftschadstoffe in der Union gesorgt haben; hebt hervor, dass sich die Luftqualitätsrichtlinien als wirksam erwiesen haben, um gemeinsame EU-Luftqualitätsnormen festzulegen und den Austausch von Informationen über die Luftqualität zu erleichtern, wohingegen es nur teilweise gelungen ist, die Luftverschmutzung zu verringern und ihre negativen Auswirkungen auf Gesundheit, Lebensqualität und Umwelt einzudämmen; weist darauf hin, dass zahlreiche Mitgliedstaaten die derzeitigen Luftqualitätsnormen noch immer nicht vollständig erfüllen und keine ausreichenden Maßnahmen getroffen haben, um die Luftqualität zu verbessern und die Grenzwertüberschreitungen auf ein Mindestmaß zu begrenzen, selbst nach Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens durch die Kommission und Ergehen einer gerichtlichen Entscheidung, mit der zur Einhaltung der Luftqualitätsrichtlinien aufgefordert wird;
2. hebt hervor, dass einige Krankheitsbilder in Verbindung mit Luftverschmutzung, wie Asthma, neurotoxische Erkrankungen und durch endokrin wirksame Schadstoffe verursachte Krankheiten, im größten Teil des Gebiets der Union vermehrt auftreten, was nicht nur die vollständige Anwendung der Unionsrechtsvorschriften, sondern auch schnelle und wirksame Vertragsverletzungsverfahren der Kommission im Fall eines Verstoßes durch die Mitgliedstaaten rechtfertigt;
3. stellt fest, dass die Luftverschmutzung keine Grenzen kennt und dass zwischen den Mitgliedstaaten wie auch zwischen der EU und Ländern, die nicht Teil der EU sind, ein erheblicher Austausch von Luftschadstoffen stattfindet, wie im Zweiten Ausblick zur Entwicklung der Luftqualität angemerkt; weist darauf hin, dass die Mitgliedstaaten keine Maßnahmen in Bezug auf Emissionsquellen ergreifen können, die sich außerhalb ihres Hoheitsgebiets befinden; legt der Kommission nahe, bei der Ausarbeitung einer neuen Luftqualitätsrichtlinie den komplexen Charakter der Luftverschmutzung (z. B. die Bildung von sekundärem Feinstaub sowie der weltweite und innerhalb der EU stattfindende Austausch von Luftverschmutzung) zu berücksichtigen, um für einen integrierten und allumfassenden Ansatz zu sorgen;
4. weist darauf hin, dass die Luftqualitätsrichtlinien auf Luftqualitätsnormen beruhen, die mittlerweile 15–20 Jahre alt sind, und dass einige dieser Normen wesentlich weniger streng sind als die derzeitigen Leitlinien der WHO, als die geschätzten, auf dem zusätzlichen Lebenszeit-Krebsrisiko beruhenden Referenzgrenzwerte und als die Grenzwerte, die aufgrund der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Umwelt und Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die Gesundheit des Menschen und die Umwelt empfohlen werden; begrüßt die Zusage im europäischen Grünen Deal, die Luftqualitätsnormen zu überarbeiten, und fordert die Kommission auf, die PM<sub>10</sub>-, PM<sub>2,5</sub>-, SO<sub>2</sub>- und O<sub>3</sub>-Werte an die Leitlinien der WHO und die Benzol- (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>)- und Benzo(a)pyren (BaP)-Werte an die WHO-Referenzgrenzwerte durch Änderungen der

---

<sup>1</sup> SWD(2019)0427.

Luftqualitätsrichtlinien nach Abschluss einer umfassenden Folgenabschätzung zu Gesundheits-, Umwelt-, Sozialaspekten sowie wirtschaftlichen Aspekten anzugleichen; betont nochmals, dass die Leitlinien der WHO gegenwärtig überarbeitet werden und in Kürze veröffentlicht werden; weist darauf hin, dass die Luftqualitätsnormen der EU aktualisiert werden müssen, sobald die aktualisierten Leitlinien der WHO vorliegen, und dass das auch eine obligatorische periodische Überprüfung der Normen auf der Grundlage des neuesten wissenschaftlichen und technischen Stands umfassen muss, um sie an die regelmäßig aktualisierten Leitlinien der WHO anzugleichen; fordert die Kommission auf, auch die neueste im Übereinkommen über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung festgelegte kritische Belastung zum Schutz von Ökosystemen zu berücksichtigen;

5. betont, dass der größte Teil der Stadtbevölkerung in den Ländern der EU, in denen von 2000 bis 2015 eine Überprüfung erfolgte, laut den von der Europäischen Umweltagentur erfassten Daten und trotz verringerten PM<sub>10</sub>-Emissionen Konzentrationen ausgesetzt ist, die über dem jährlichen Grenzwert liegen, der gemäß Leitlinien der WHO empfohlen wird; fordert die Kommission auf, bei bestehenden rechtlichen Lücken Rechtsvorschriften vorzuschlagen und gleichzeitig die indirekten Vorteile für andere Arten der Verschmutzung, beispielsweise Lärm, zu untersuchen; fordert die Kommission auf, die Folgen der Luftverschmutzung in Innenräumen und mögliche gesetzgeberische Abhilfemaßnahmen für alle relevanten Quellen der Luftverschmutzung in Innenräumen zu prüfen;
6. empfiehlt, dass sich die überarbeiteten Luftqualitätsnormen und Überwachungsanforderungen erforderlichenfalls auch – auf der Grundlage des neuesten wissenschaftlichen Stands – auf nicht regulierte Schadstoffe wie etwa ultrafeine Partikel und Ruß mit erwiesenen negativen Auswirkungen auf die Gesundheit in der EU erstrecken sollten; hebt hervor, dass die EU sich das ehrgeizige Ziel gesteckt hat, beim Übergang zu einem gesunden Planeten eine Führungsrolle einzunehmen, und weist erneut darauf hin, dass die EU in diesem Sinne mit gutem Beispiel vorangehen sollte, indem sie unter anderem ehrgeizige Luftqualitätsnormen hinsichtlich aller Luftschadstoffe festlegt und durchsetzt;
7. stellt fest, dass sich die große Mehrheit der von der Kommission bislang eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahren auf die Überschreitung der Grenzwerte bezieht, was zeigt, dass Grenzwerte die am besten durchsetzbaren Elemente der Luftqualitätsrichtlinien sind; fordert die Kommission auf, die Ersetzung der gegenwärtigen Zielwerte (O<sub>3</sub>, As, Cd, Ni und BaP) durch Grenzwerte vorzuschlagen; weist darauf hin, dass bei Jahresnormen Spitzenwerte der Schadstoffkonzentration, insbesondere bei Feinstaub (PM<sub>2,5</sub>), nicht registriert werden;
8. fordert die Kommission auf, eine Beobachtungsliste von Stoffen oder Verbindungen, die für die Öffentlichkeit oder die wissenschaftliche Gemeinschaft aus gesundheitlichen Gründen von Belang sind (im Folgenden „Beobachtungsliste“), wie Mikroplastik, zu erstellen, um die Nachverfolgung neuer Erkenntnisse über die Relevanz dieser aufkommenden Verbindungen und Stoffe für die Gesundheit des Menschen und die geeignetsten Ansätze und Methoden zur Überwachung zu ermöglichen;

### ***Zur Messung der Luftverschmutzung***

9. hebt hervor, dass sichergestellt werden muss, dass die Mitgliedstaaten die Luftqualität an den richtigen Standorten und an den Emissionsquellen messen, um eine Unter- oder

Überschätzung der Luftverschmutzung zu verhindern und repräsentative Ergebnisse zu erzielen; fordert die Mitgliedstaaten auf, ihre Überwachungsnetze zu verbessern, um die Kenntnisse über die Schadstoffkonzentrationen in ihrem Hoheitsgebiet zu festigen, und den Stand ihres Luftreinheitsüberwachungsnetzes zu bewerten, um chronische und episodische Luftverschmutzungen zu ermitteln und Maßnahmen zu ihrer Behebung zu ergreifen; fordert die Kommission dazu auf, die diesbezüglichen in der Richtlinie niedergelegten Pflichten durchzusetzen und sicherzustellen, dass die Messpunkte vergleichbar und für einen bestimmten Bereich repräsentativ sind, beispielsweise indem sie die Mitgliedstaaten bei der Einrichtung verschiedener Überwachungsstationen, von Messpunkten und passiven Messpunkten zur Sicherstellung repräsentativer Ergebnisse und Vermeidung von Systemmängeln, bei der Schulung und Einstellung von Fachleuten und bei der Steigerung der Genauigkeit in den Bereichen Inspektion, Kontrolle und Überwachung unterstützt; betont, dass es eine laufende Schulung von Experten geben muss, auch indem Personen, die in anderen Bereichen gearbeitet haben und sich nunmehr in diesem Bereich betätigen wollen, sowie junge Arbeitslose umgeschult werden; betont, dass die Luftschadstoffkonzentration möglicherweise unterschätzt wird, weil die Mitgliedstaaten auswählen können, von welchen Messstellen sie der EUA Daten übermitteln;

10. nimmt zur Kenntnis, dass die Mitgliedstaaten auf der Grundlage gemeinsamer Kriterien, die in den Luftqualitätsrichtlinien festgelegt sind, ein Luftreinheitsüberwachungsnetz eingerichtet haben, das mehr als 4 000 Überwachungsstationen und mehr als 16 000 Messpunkte umfasst; weist darauf hin, dass die Bestimmungen zur Standortwahl zahlreiche Kriterien umfassen und in erheblichem Umfang Flexibilität ermöglichen, sodass die Überprüfung erschwert wird, wodurch oftmals die Situation entsteht, dass Überwachungsnetze in Städten Daten liefern, aus denen nicht hervorgeht, an welchen Stellen die höchsten Konzentrationen an Luftschadstoffen auftreten, mit dem Risiko, dass Grenzwertüberschreitungen nicht registriert werden; fordert die Kommission nachdrücklich dazu auf, den Mitgliedstaaten durch einen Durchführungsrechtsakt gemäß Artikel 28 der Richtlinie 2008/50/EG direkte Anleitungen zur Einrichtung ihrer Überwachungsnetze zu geben; fordert die Kommission dazu auf, im Rahmen der Vorschläge für die überarbeiteten Luftqualitätsrichtlinien die Regeln für die Wahl des Standorts von Überwachungsstationen und Messpunkten zu überarbeiten und neue verbindliche Regeln festzulegen, etwa dass der Kommission die Befugnis übertragen wird, bei Bedarf zusätzliche Überwachungsstationen vorzuschreiben, damit die Luftverschmutzung besser gemessen werden kann, oder die Bestimmung einer Mindestzahl von Messstationen pro Emissionsquelle (Verkehr, Industrie, Landwirtschaft oder Wohnen);
11. vertritt die Ansicht, dass bei der Stärkung des Luftreinheitsüberwachungsnetzes der Einfluss, den größere Luftschadstoffquellen auf das Luftqualitätsniveau in nahe gelegenen Siedlungen und Ökosystemen haben, einbezogen werden sollte und dass auch die Kenntnisse in Bezug auf das Spektrum der bewerteten Schadstoffe erweitert werden sollten;
12. fordert die Kommission auf, sowohl Maßnahmen vorzulegen, mit denen die Mitgliedstaaten dabei unterstützt werden, in die Stärkung der Überwachungsnetze, den Bau von Überwachungsstationen, die Ausbildung und Einstellung von Sachverständigen und Analytikern zu investieren, als auch eine strengere Aufsicht, Kontrolle und Überwachung zu fördern;
13. schlägt vor, eine Kombination aus fester Überwachung und Modellbetrachtung

einzuführen, optional begleitet von passiver Probenahme, da die hohe Variabilität der Luftschadstoffe mit festen Überwachungsstationen nur schwer zu erfassen ist; betont, dass die Luftqualitätsmodellbetrachtung die Probenahme ergänzen kann; weist deshalb darauf hin, dass die Luftqualitätsmodellbetrachtung (mit angemessener räumlicher Auflösung) bei der Prüfung der Luftqualität deutlicher in die Luftqualitätsrichtlinien einbezogen werden sollte; hebt die Bedeutung der Echtzeitdaten für die Luftqualität hervor; weist darauf hin, dass die Kommission stets die neuesten technischen Messsysteme, Normen und Standards berücksichtigen sollte;

14. hebt hervor, dass die Luftqualitätsrichtlinien zwar einige Bestimmungen zur Reduzierung von Emissionen an Orten enthalten, an denen die Menschen am stärksten unter Luftverschmutzung leiden oder an denen die Konzentrationen am höchsten sind, aber weitere Anleitung von der Kommission zur Makroskalierung der Messpunkte erforderlich ist, damit diese spezifischen Bestimmungen besser umgesetzt werden können; stellt fest, dass weniger wohlhabendere sozioökonomische Gruppen der Luftverschmutzung in stärkerem Maße ausgesetzt sind, weil sie mit größerer Wahrscheinlichkeit in der Nähe von starken Verschmutzungsquellen leben, was sowohl für die Luft im Freien – beispielsweise im Zusammenhang mit Verkehr und Industriegebieten – als auch für die Luft in Innenräumen gilt, beispielsweise weil Wohnungen mit festen Brennstoffen geringer Qualität geheizt werden; unterstreicht in diesem Zusammenhang, dass die Exposition des Menschen gegenüber der Luftverschmutzung in den Rechtsvorschriften der Union angemessen und besser berücksichtigt werden muss, und fordert die Kommission nachdrücklich dazu auf, in die Luftqualitätsindizes neue Indikatoren aufzunehmen, beispielsweise die Bevölkerungsdichte in der Umgebung von Überwachungsstationen und Messpunkten, um Kriterien für die „Belastung der Allgemeinbevölkerung“ aufzustellen und Bestimmungen für den repräsentativen Charakter von Überwachungsstellen zu erlassen, sowie diesbezüglich bestehende bewährte Verfahren, etwa Einrichtung von Dringlichkeitsregionen zur Verbesserung der Luftqualität, auszutauschen; betont jedoch, dass diese neuen Kriterien die Grenzwerte, die erwiesenermaßen die bislang am besten durchsetzbaren Vorgaben sind, nicht ersetzen, sondern ergänzen sollten und dass überall in der Union die gleichen Luftqualitätsnormen gelten müssen:

#### ***Zu den Lehren aus der COVID-19-Krise***

15. weist darauf hin, dass die COVID-19-Pandemie ein Beispiel dafür ist, dass die Gesundheit des Menschen und die Gesundheit der Ökosysteme unauflöslich miteinander verflochten sind; betont, dass die Lehren, die aus der COVID-19-Pandemie hinsichtlich der Luftverschmutzung gezogen werden konnten, bei der Gestaltung künftiger politischer Maßnahmen und Strategien berücksichtigt werden müssen;
16. stellt fest, dass die zur Eindämmung der Pandemie verhängten Ausgangsbeschränkungen zu einem erheblichen zeitweiligen Rückgang des Verkehrsaufkommens und der Industrietätigkeit und im Ergebnis zu einem beispiellosen Rückgang der Emissionen und der Luftverschmutzung auf kontinentaler Ebene mit Schadstoffkonzentrationen weit unter der gesetzlich zulässigen Grenze und den Empfehlungen der WHO geführt haben, sodass die Auswirkungen der Aktivität des Menschen auf die Umwelt klar ersichtlich geworden sind; empfiehlt, dass alle Maßnahmen auf ihre Wirkung hin analysiert werden; stellt mit Bedauern fest, dass eine dauernde langfristige Exposition gegenüber Luftverschmutzung dazu führen kann, dass sich die Auswirkungen von Atemwegserkrankungen wie COVID-19 verschlimmern; ist besorgt über das Risiko, dass die Verschmutzung wieder auf das vorherige Niveau oder,

noch schlimmer, darüber hinaus ansteigt, und warnt davor, lokale Maßnahmen zur Reduzierung der Luftverschmutzung aufzuschieben oder auszusetzen; betont, dass eine langfristige erhebliche Reduktion der Luftverschmutzung von erheblichem Nutzen für die Gesundheit des Menschen sowie für die Landwirtschaft und die natürlichen Ökosysteme wäre; hebt hervor, dass die Bekämpfung der Luftverschmutzung im Zentrum des Aufbauplans der EU stehen muss und dass verpflichtende Vorschriften zur Luftqualität und ihre wirksame Durchsetzung von entscheidender Bedeutung sind, um für die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger zu sorgen und ihre Widerstandsfähigkeit gegen künftige gesundheitliche Bedrohungen zu stärken; fordert die Mitgliedstaaten mit Nachdruck auf, ihre Ambitionen hinsichtlich ihrer Luftreinhaltepolitik zu verstärken, etwa durch die gezielte Nutzung der Mittel aus der Aufbau- und Resilienzfazilität der EU;

17. stellt fest, dass die COVID-19-Krise gezeigt hat, dass die Einschränkung des motorisierten Verkehrs und die Veränderung von Mobilitätsmustern ein wirksames Mittel zur Reduzierung der Luftverschmutzung in Städten sind; ist daher der Meinung, dass bewährte Verfahren wie der Einkauf in der Nähe, die freiwillige Telearbeit, die elektronische Verwaltung oder die Staffelung der Arbeitszeiten gefördert werden sollten;

#### ***Zur Förderung erfolgreicher lokaler politischer Maßnahmen zur Luftqualität***

18. weist darauf hin, dass deutlich abnehmende Trends bei der Luftverschmutzung vor allem dann zu beobachten sind, wenn politische Maßnahmen kombiniert umgesetzt werden, und dass daher ein kohärenter Ansatz in der gesamten EU bei der Gestaltung und Umsetzung lokaler politischer Maßnahmen von grundlegender Bedeutung für deren Erfolg ist; betont, dass die Verwirklichung politischer Kohärenz auch die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Behörden erfordert, und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, in dieser Hinsicht eng mit nationalen, regionalen und lokalen Behörden zusammenzuarbeiten; fordert die Mitgliedstaaten auf, kohärente und langfristige Strategien für saubere Luft zu erarbeiten; fordert die Kommission auf, neue rechtliche Vorschriften in den Luftqualitätsrichtlinien festzulegen, damit lokale Strategien und Maßnahmen, die sich bei der Verbesserung der Luftqualität als wirksam erwiesen haben, nicht ohne eingehende Analyse oder Bewertung wieder rückgängig gemacht werden;
19. begrüßt die von der Kommission durchgeführte Eignungsprüfung der Luftqualitätsrichtlinien, die 2019 veröffentlicht wurde; fordert die Kommission auf, zu sondieren, auf welchen Wegen zügig und effizienter mit nationalen, regionalen und lokalen Behörden zusammengearbeitet werden kann, um die Einhaltung der Rechtsvorschriften zur Luftqualität auch durch Nutzung von EU-Fördermitteln zu fördern; fordert die Kommission dazu auf, den nationalen, regionalen und lokalen Behörden, die sich bei der Umsetzung und Durchsetzung der Rechtsvorschriften zur Luftqualität mit Schwierigkeiten konfrontiert sehen, technische Hilfe und Fachkompetenz bereitzustellen;
20. fordert die Mitgliedstaaten und die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften dazu auf, faktengestützte strategische Pläne für eine nachhaltige städtische Mobilität auszuarbeiten und umzusetzen, mit denen auf eine koordinierte Planung von politischen Maßnahmen, Anreizen und Subventionen abgezielt wird, die auf die verschiedenen Verkehrsbranchen und Verkehrsträger ausgerichtet sind, und Investitionen in einen nachhaltigen und barrierefreien öffentlichen Verkehr, Maßnahmen zur Erneuerung der

bestehenden Fahrzeugflotte, Investitionen in Technologien im Zusammenhang mit sauberen Verkehrsträgern und Mobilität als Dienstleistung sowie in die Infrastruktur für aktive, gemeinsame und emissionsfreie Mobilität, emissionsarme Zonen, Systeme zum Aufladen von Elektrofahrzeugen und nachfrageorientierte Maßnahmen, um hinsichtlich der Rolle der EU beim Kampf gegen die Luftverschmutzung die Öffentlichkeit zu sensibilisieren und die Kommunikation zu intensivieren;

21. hebt hervor, dass die Städte gesünder sein und ihre Luftverschmutzung deutlich verringern müssen; fordert die lokalen Gebietskörperschaften auf, eine nachhaltige Stadtplanung zu erstellen, einschließlich Maßnahmen wie der Schaffung von Grünflächen, Fußgängerflächen und autofreien Zonen in Stadtzentren, der Förderung von Fußgängern und Radfahrern, der Nutzung von barrierefreien öffentlichen Verkehrsmitteln, gemeinsamer, nachhaltiger Mobilitätslösungen unter gleichzeitiger Sicherstellung der Koexistenz mit dem motorisierten Verkehr; hebt hervor, dass breite, gut gepflegte und hindernisfreie Geh- und Radwege – mit Schwerpunkt auf zentralen Pendlerstraßen –, die in bestehende Straßennetze integriert und sicher von Autospuren getrennt sind, Anreize für Formen der aktiven Fortbewegung wie Radfahren und Zufußgehen schaffen können; fordert die nationalen, regionalen und lokalen Behörden auf, angemessene ehrgeizige Strategien und Maßnahmen zu ergreifen; ist der Ansicht, dass „15-Minuten-Städte“, in denen Wohnungen, Arbeitsplätze, öffentliche Dienstleistungen und Geschäfte innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind, die Grundlage der langfristigen Stadtplanung bilden sollten; fordert die Kommission nachdrücklich auf, eine jährliche Auszeichnung für Städte oder Regionen zu verleihen, die die besten Maßnahmen ergriffen haben, mit sichtbarer Wirkung und konkreten Ergebnissen bei der Verringerung der Luftverschmutzung, um die lokalen und nationalen Behörden dazu zu motivieren, aktiver und effizienter vorzugehen und diese Maßnahmen auf Unionsebene zu fördern;
22. hebt hervor, dass die Kommission sich in ihrer kürzlich vorgelegten Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität dafür ausspricht, die Verkehrsträgeranteile des öffentlichen Verkehrs, des Fußverkehrs und des Fahrradverkehrs sowie der automatisierten und vernetzten multimodalen Mobilität zu steigern, um die verkehrsbedingte Umweltverschmutzung und die Verkehrsüberlastung insbesondere in den Städten zu verringern sowie die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bürgerinnen und Bürger zu verbessern;
23. fordert angemessene Investitionen in eine umfangreiche Infrastruktur für den Fahrradverkehr, insbesondere in städtischen Gebieten, um für die Sicherheit aller ungeschützten Verkehrsteilnehmer Sorge zu tragen und die Attraktivität des Fahrrads als effizientes und gesundes Verkehrsmittel für Pendler zu erhöhen; erachtet es als sehr wichtig, für eine reibungslose Intermodalität zwischen Schiene und Fahrrad Sorge zu tragen, um ein nachhaltiges Pendeln zwischen ländlichen und städtischen Gebieten zu ermöglichen; fordert, das Radroutennetz EuroVelo zu diesem Zweck auszuweiten;
24. weist darauf hin, dass das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel vor allem im ländlichen Bereich oftmals zu unattraktiv, unregelmäßig und zu teuer ist;

#### ***Zur Wirkung der politischen Maßnahmen und Strategien der EU zur Verbesserung der Luftqualität***

25. begrüßt den von der Kommission angekündigten Null-Schadstoff-Aktionsplan; weist auf den engen Zusammenhang zwischen Naturschutz und Luftqualität hin und betont,

dass die Luftverschmutzung eine Belastung ist, gegen die mit einem allumfassenden Ansatz vorgegangen werden muss, da sie sich durch Eutrophierung und Versauerung negativ auf das Leben an Land und im Wasser auswirkt; weist warnend darauf hin, dass etwaige neue Maßnahmen wertlos sind, wenn die Luftqualität nicht in allen politischen Maßnahmen und Strategien der Union im Einklang mit dem neuesten wissenschaftlichen Stand und den Rechtsvorschriften der EU zu Emissionsquellen, d. h. zum Klimaschutz, zur Energie, zum Verkehr, zur Industrie, zur Landwirtschaft und zur Abfallwirtschaft, vorrangig und durchgängig berücksichtigt wird, wobei zugleich sichergestellt werden muss, dass es keine Widersprüche gibt und bessere Synergieeffekte zwischen allen Politikbereichen zu entfalten sind; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten dazu auf, in allen Bereichen und auf allen Ebenen enger zusammenzuarbeiten und alle technischen Lösungen zu prüfen, um Emissionen technologieneutral zu reduzieren, um den lokalen Gebietskörperschaften dabei zu helfen, einen ehrgeizigen, aber anspruchsvollen Weg hin zu Nullemissionen einzuschlagen und die Vorgaben für saubere Luft zu erreichen;

26. weist darauf hin, dass Luftverschmutzung und Klimawandel immer stärker miteinander zusammenhängen, was sich in wachsenden Ozonkonzentrationen zeigt, die durch steigende Temperaturen und häufiger auftretende Hitzewellen ausgelöst werden; ist der Ansicht, dass ein allumfassender Ansatz zur Bekämpfung der Luftverschmutzung mit einer Einzelfallanalyse der spezifischen Merkmale der einzelnen Schadstoffe vereinbar ist, beispielsweise von Ozon, einem farblosen und geruchsintensiven Gas, das kein primärer Schadstoff ist und dessen Vermeidung Maßnahmen zur langfristigen Verringerung von Vorläufern (NO<sub>x</sub> und VOC) erfordert;
27. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich dazu auf, die Wirksamkeit aller Emissionsvorschriften zu bewerten und diese zu verschärfen und dabei deren wirksame Umsetzung sicherzustellen; unterstreicht, dass die Verringerung der Emissionen an der Quelle der einzige wirksame Weg ist, um für saubere Luft zu sorgen; weist warnend darauf hin, dass die meisten Mitgliedstaaten ihre Verpflichtungen zur Emissionsreduzierung nach der NEC-Richtlinie bis 2020 und bis 2030 wahrscheinlich nicht erfüllen dürften; hebt hervor, dass strenge Maßnahmen getroffen werden müssen, um die Emissionen in allen Branchen, insbesondere dem Straßen- und Seeverkehr, dem Luftverkehr, den Industrieanlagen, Gebäuden, der Landwirtschaft und der Energieerzeugung, zu verringern; hebt hervor, dass die EU-Luftqualitäts- und Emissionsnormen in die Handelspolitik einbezogen werden müssen, um die Übertragung von Emissionen in Länder außerhalb der EU zu verhindern, da sich andernfalls die Auswirkungen der grenzüberschreitenden Luftverschmutzung auf die Luftqualität in der EU weiter verschärfen würden; empfiehlt, dass eine angemessene finanzielle Unterstützung aus bestehenden EU-Mitteln den Zielen für saubere Luft gewidmet wird, um die Mitgliedstaaten bei ihren Maßnahmen zu unterstützen;
28. fordert die Kommission auf, rasch Vertragsverletzungsverfahren einzuleiten, um die Verpflichtungen zur Emissionsreduzierung nach der NEC-Richtlinie durchzusetzen; hebt hervor, dass diese EU-Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen in allen Branchen einen klaren Weg in Richtung Nullemissionen und Nullverschmutzung aus diesen Branchen vorgeben müssen; fordert einen kohärenten politischen Ansatz bei Treibhausgas- und Schadstoffemissionsvorschriften;
29. bedauert, dass in dem Bericht der Kommission mit dem Titel „Zweiter Ausblick zur Entwicklung der Luftqualität“ ein Flexibilitätsmechanismus für Artikel 5 der NEC-Richtlinie vorgeschlagen wird; 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;

30. 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; begrüßt die kürzlich veröffentlichte „EU-Strategie zur Verringerung der Methanemissionen“ und fordert die Kommission auf, der notwendigen Minimierung der Methanemissionen, insbesondere aus der Landwirtschaft und dem Abfallbereich, wirksam Rechnung zu tragen;
31. stellt mit Besorgnis fest, dass die Emissionen der meisten Luftschadstoffe zwar in der gesamten Europäischen Union weiterhin rückläufig sind, die Emissionen von Ammoniak (NH<sub>3</sub>) insbesondere aus der Landwirtschaft aber weiter ansteigen, was für die EU-Mitgliedstaaten eine Herausforderung hinsichtlich der Einhaltung der EU-Luftverschmutzungsgrenzwerte darstellt; betont, dass in städtischen Gebieten die Ammoniakemissionen etwa 50 % der Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die Gesundheit ausmachen, da Ammoniak ein wichtiger Vorläufer von Feinstaub ist; fordert die Mitgliedstaaten auf, ihre nationalen Strategiepläne im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) als Gelegenheit zu nutzen, um gegen die Luftverschmutzung durch die Landwirtschaft vorzugehen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, auch Möglichkeiten zu prüfen, diese Emissionen im Rahmen der Richtlinie über Industrieemissionen<sup>1</sup> zu mindern;
32. weist darauf hin, dass der europäische Grüne Deal darauf abzielt, die Umweltauswirkungen der EU zu verringern, und dass die Industrie angesichts ihres wichtigen Beitrags zu den Gesamtbelastungen der Umwelt einen angemessenen Beitrag zur Erreichung dieses Gesamtziels leisten muss; äußert sich besorgt über die Praxis, neue Industrieanlagen mit einer Kapazität knapp unterhalb der Schwellenwerte der Richtlinie über Industrieemissionen zu errichten, um sie absichtlich außerhalb des Geltungsbereichs der Richtlinie zu lassen; begrüßt in diesem Zusammenhang die angekündigte Überarbeitung der Richtlinie über Industrieemissionen mit dem Ziel, die Umweltverschmutzung durch große Industrieanlagen besser in den Griff zu bekommen, Industrietätigkeit mit den geringsten negativen Umweltauswirkungen zu fördern und sie vollständig mit der EU-Politik in den Bereichen Umwelt, Klima, Energie und Kreislaufwirtschaft in Einklang zu bringen; fordert die Kommission auf, die Mitgliedstaaten dazu zu verpflichten, Informationen über die Einhaltung der Vorschriften und Genehmigungen öffentlich zugänglich zu machen;
33. ist in diesem Zusammenhang der Ansicht, dass es vorteilhaft wäre, in die Richtlinie über Industrieemissionen weitere Branchen einzubeziehen, die Ausnahmeregelungen der Richtlinie auf ein Minimum zu beschränken, die besten derzeit verfügbaren Technologien zu überarbeiten, einen konsequenten ergebnisorientierten Ansatz zur Förderung der Industrietätigkeit mit den geringsten negativen Umweltauswirkungen zu verfolgen und Bestimmungen zur Stimulierung des Fortschritts im Rahmen der Zulassungsphase oder der Erstellung von Referenzdokumenten für die besten

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) (ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 17).

verfügbaren Technologien (BREF) zu integrieren;

34. fordert die lokalen Gebietskörperschaften auf, im Rahmen ihrer Luftqualitätspläne Informationskampagnen und Anreizsysteme für Gebäudesanierungen und den Ersatz alter, ineffizienter und umweltschädlicher Heiz- und Kühlsysteme für Wohngebäude zu schaffen, die für einen großen Teil der gesundheitsgefährdenden Luftverschmutzung verantwortlich sind; ist der Ansicht, dass auf nachhaltigen Lösungen aufbauende Fernwärmenetze eine gute Alternative zu verstreuten und sehr ineffizienten individuellen Heizquellen sein können;
35. stellt fest, dass die Stromerzeugung mit festen Brennstoffen in der Union auf absehbare Zeit die Hauptquelle für Quecksilberemissionen in die Luft sein wird; begrüßt in dieser Hinsicht die Zusage von mindestens zehn Mitgliedstaaten der EU, aus der Kohle auszusteigen; fordert die übrigen Mitgliedstaaten der EU auf, bis spätestens 2030 auf den Einsatz von Kohle als Energiequelle zu verzichten;
36. weist darauf hin, dass die verkehrsbedingten Emissionen der meisten Schadstoffe in den vergangenen Jahrzehnten zwar erheblich zurückgegangen sind, es in der EU jedoch nach wie vor Schwerpunktgebiete gibt, in denen die Luftverschmutzung zu hoch ist, insbesondere in städtischen Gebieten, wo nach wie vor fast jeder sechste Einwohner Luftschadstoffkonzentrationen ausgesetzt ist, die über den EU-Luftqualitätsnormen für bestimmte Schadstoffe liegen; hebt hervor, dass die übermäßige Luftverschmutzung durch den Verkehr eine besondere Gefahr für die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürgern darstellt, die in städtischen Gebieten und in der Nähe von Verkehrsknotenpunkten leben;
37. weist darauf hin, dass der Straßenverkehr die Hauptquelle von NO<sub>x</sub> in Europa ist; fordert die Kommission auf, strenge EU-Normen für den Ausstoß von Luftschadstoffen in Kraftfahrzeugen (künftige Euro-7-Normen für leichte Nutzfahrzeuge und Euro-VII-Normen für schwere Nutzfahrzeuge) in einer technologieneutralen Weise zu entwickeln, bei der nicht zwischen Kraftstoffen unterschieden wird; betont, dass die neuen Prüfverfahren für Fahrzeuge überarbeitet werden sollten, um den Bereich der gemessenen regulierten Schadstoffe zu erweitern, ihre Genauigkeit und Wirksamkeit zu erhöhen und Schlupflöcher zu beseitigen und so sicherzustellen, dass die Emissionsnormen unter realen Fahrbedingungen tatsächlich eingehalten werden;
38. betont, dass es von entscheidender Bedeutung ist, Anreize für den Markt für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge zu schaffen und anleitende Empfehlungen für die Mitgliedstaaten herauszugeben, um diese dazu anzuhalten, ein breites Spektrum von Anreizen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge zu schaffen und dabei dafür zu sorgen, dass diese Anreize auf Fahrzeuge mit den niedrigsten Emissionen unter Realbedingungen ausgerichtet sind; 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<sup>1</sup> – und die Wettbewerbsfähigkeit von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen für eine höhere Akzeptanz bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern von wesentlicher Bedeutung sind;
39. ist der Auffassung, dass es für die Verbesserung der Luftqualität in

---

<sup>1</sup> 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).

Schwerpunktgebieten von entscheidender Bedeutung ist, zu einem nachhaltigeren und umweltfreundlicheren Verkehrssystem überzugehen und eine Mobilitätsinfrastruktur zu konzipieren, die darauf abzielt, die Überlastung der Straßen insbesondere in städtischen Gebieten zu verringern, wobei alle verfügbaren Mittel so effizient wie möglich genutzt und die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse und die neusten technologischen Innovationen berücksichtigt werden müssen; fordert die Kommission dazu auf, die Mitgliedstaaten bei der Durchführung regelmäßiger Prüfungen der Qualität der Verkehrsinfrastruktur zu unterstützen, mit denen darauf abgezielt wird, die Bereiche zu ermitteln, in denen für Entlastung gesorgt werden muss und Infrastruktureinrichtungen optimiert werden müssen, und in diesen Bereichen geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Luftqualität zu einem eigenständigen Schwerpunkt zu machen, einschließlich der Nutzung der von der EU bereitgestellten Fördermöglichkeiten und einer besseren Ausrichtung der wichtigsten Finanzierungsmechanismen wie des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und des Kohäsionsfonds;

40. erachtet es nach wie vor als wichtig, eine erhebliche Verlagerung des Verkehrs weg von der Straße und hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln wie kombiniertem Verkehr, Binnenwasserstraßen und Schienenverkehr vorzunehmen, wofür insbesondere das Europäische Jahr der Schiene 2021 genutzt werden sollte; hebt in diesem Zusammenhang hervor, dass es dringend erforderlich ist, die Eisenbahninfrastruktur zu verbessern und zu modernisieren, indem das Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS – European Rail Traffic Management System) vollständig umgesetzt wird sowie insbesondere im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes Engpässe beseitigt und Lücken geschlossen werden, und die Intermodalität und Multimodalität weiter zu erleichtern und zu fördern; ist der Auffassung, dass dieser Ansatz bei kurzen und mittleren Entfernungen mit dem Erfordernis kombiniert werden sollte, den Straßenverkehr effizienter und nachhaltiger zu gestalten;
41. hebt hervor, dass die effizienteste Weise, um die Luftverschmutzung aus dem Straßenverkehr zu verringern, darin besteht, den Übergang von herkömmlichen Kraftstoffen zu saubereren alternativen Kraftstoffen zu fördern, wie er in der Richtlinie 2014/94/EU<sup>1</sup> über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe beschrieben wird; ist der Ansicht, dass durch die bevorstehende Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631<sup>2</sup> zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge die Marktaufnahme von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen vorangetrieben würde;
42. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass die Emissionsnormen in den derzeitigen Rechtsvorschriften besser durchgesetzt werden, und über die Möglichkeiten aufzuklären, Gebrauchtwagen an die Umweltvorschriften anzupassen, zum Beispiel durch gründliche Überholung;
43. betont, dass der kombinierte Güterverkehr zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen beiträgt, indem er eine Verlagerung vom Straßengüterverkehr auf

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

<sup>2</sup> Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

emissionsärmere Verkehrsträger einschließlich emissionsfreier Flusskorridore fördert;

44. weist darauf hin, dass die strukturellen Sachzwänge berücksichtigt werden müssen, mit denen sich Gebiete in äußerster Randlage und Inseln bei der Einführung alternativer Verkehrsträger möglicherweise konfrontiert sehen; fordert die Kommission und die Regierungen der Gebiete in äußerster Randlage auf, einen Aktionsplan ins Auge zu fassen, der darauf abzielt, Anreize und spezifische Förderung für den Verkehr in diesen Gebieten bereitzustellen;
45. betont, dass die Luftverschmutzung durch den Seeverkehr für jährlich über 50 000 Todesfälle in der EU verantwortlich ist und daher weiter verringert werden muss<sup>1</sup>; betont, dass die EU angemessene und wirksame Maßnahmen zur Regulierung des Seeverkehrs ergreifen muss; weist darauf hin, dass Hafenstädte, die durch Schifffahrt, Kräne, Kreuzfahrten und verschiedene Transportfahrzeuge zusätzlich belastet werden, diese Aspekte berücksichtigen müssen, um ihre Luftqualität zu verbessern; weist mit Sorge darauf hin, dass die schädlichen Auswirkungen von Schiffen auf die Luftqualität mit dem Wachstum der Branche weiter zunehmen; fordert die Kommission auf, dringend ihrer Verpflichtung nachzukommen, den Zugang der umweltschädlichsten Schiffe zu den Häfen zu regeln und die im Dock liegenden Schiffe zu verpflichten, die verfügbare Auflade- und Betankungsinfrastruktur, z. B. landseitigen Strom, zu nutzen, um die Schadstoffemissionen zu verringern und so die Küstengebiete und ihre Bevölkerung zu schützen; fordert die Kommission und die Mitgliedsstaaten auf, in allen europäischen Häfen einen „Null-Emissions-Standard am Anlegeplatz“ einzuführen;
46. betont, dass Emissionsüberwachungsgebiete (ECA) wesentliche Instrumente zur Begrenzung der Luftverschmutzung durch die Schifffahrt sind und einen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels sowie zur Verringerung der negativen Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen und die biologische Vielfalt der Meere leisten; fordert daher die Ausweitung der ECA auf alle EU-Meere; fordert die Mitgliedstaaten auf, die ECA in ihren Hoheitsgewässern streng zu kontrollieren;
47. hebt die Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Luftverschmutzung und die entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Gesundheit hervor; weist in dieser Hinsicht erneut darauf hin, dass es die Luftqualität verbessern kann, wenn stehende Flugzeuge auf Flughäfen an die Stromversorgung angeschlossen werden und fordert daher die Mitgliedstaaten dringend auf, dafür zu sorgen, dass in ihren nationalen politischen Handlungsrahmen berücksichtigt wird, dass eine Stromversorgung auf Flughäfen gemäß der Richtlinie 2014/94/EU eingerichtet werden muss;

### ***Zu den Luftqualitätsplänen***

48. stellt fest, dass die Luftqualitätspläne – die zu den zentralen Maßnahmen zählen, die in den Luftqualitätsrichtlinien für den Fall vorgesehen sind, dass Mitgliedstaaten die Luftqualitätsnormen nicht erfüllen – sich oftmals als unwirksam erweisen, um die gewünschten Ergebnisse zu erzielen; fordert die Kommission auf, sobald wie möglich mit einem Durchführungsrechtsakt in Übereinstimmung mit Artikel 28 der Richtlinie 2008/50/EG einen Katalog von Mindestanforderungen und bewährten Verfahren

---

<sup>1</sup> Brandt, J., Silver, J. D. und Frohn, L. M.: Assessment of Health-Cost Externalities of Air Pollution at the National Level using the EVA Model System (Bewertung der externen Effekte von Gesundheitskosten der Luftverschmutzung auf nationalem Niveau unter Verwendung des EVA Model System). CEEH Scientific Report No 3, 2011.

sowohl im Hinblick auf die Ausarbeitung als auch auf die Umsetzung von Luftqualitätsplänen zu erstellen, damit in den Luftqualitätsplänen zeitgebundene Maßnahmen festgelegt werden, die dem Verschmutzungsproblem angemessen sind, das mit ihnen bewältigt werden soll; fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass genügend Mittel für die Durchführung der geplanten Maßnahme zur Verfügung stehen und zuverlässige Berechnungen der Reduzierung, um die Umsetzung zu messen, enthalten sind; vertritt die Auffassung, dass durch die derzeitige langwierige Erstellung der Luftqualitätspläne ihre Wirksamkeit gefährdet wird und dass die Luftqualitätspläne gezielter ausgerichtet und auf kurz- und mittelfristige Maßnahmen konzentriert sein sollten, die ergebnisorientiert und auf die Senkung der Emissionen aus den erfassten Hauptbelastungsquellen ausgerichtet sind; weist darauf hin, dass durch stärker harmonisierte und vergleichbare Maßnahmen in allen Mitgliedstaaten die Wirksamkeit und die allgemeine Akzeptanz dieser Maßnahmen erhöht würde; betont die wichtige Aufgabe der kommunalen und lokalen Behörden im Hinblick auf die Ausarbeitung und die Umsetzung von Luftqualitätsplänen, da die Ursachen und Folgen der Luftverschmutzung ortsgebunden sind;

49. stellt fest, dass die Mitgliedstaaten öffentliche Jahresberichte für alle von der Luftqualitätsrichtlinien erfassten Schadstoffe erstellen und der Kommission gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2008/50/EG jährlich Bericht erstatten; stellt jedoch mit Bedauern fest, dass die Mitgliedstaaten gemäß der Luftqualitätsrichtlinie weder dazu verpflichtet sind, der Kommission über die Umsetzung der Luftqualitätspläne Bericht zu erstatten, noch die Luftqualitätspläne zu aktualisieren, wenn neue Maßnahmen getroffen oder unzureichende Fortschritte erzielt werden; weist zudem darauf hin, dass die Kommission die von den Mitgliedstaaten übermittelten Luftqualitätsrichtlinien, insbesondere die in ihnen enthaltenen Maßnahmen, weder analysiert noch entsprechende Rückmeldung gibt; stellt fest, dass eine ordnungsgemäße und kritische Rückmeldung im Hinblick auf die übermittelten Luftqualitätsrichtlinien den Mitgliedstaaten helfen könnte, bessere Luftqualitätsrichtlinien mit wirksameren Maßnahmen zu entwickeln und Verstößen gegen die Luftqualitätsnormen vorzubeugen; fordert die Kommission auf, ein transparenteres und stärker auf Reaktion ausgerichtetes System zum Austausch von Informationen und für die jährliche Berichtspflicht über die Umsetzung der Luftqualitätspläne sowie ein Bewertungsverfahren für die eingereichten Luftqualitätspläne einzuführen, damit die Maßnahmen der Mitgliedstaaten schnell und wirksam zur Verbesserung der Luftqualität beitragen;
50. hebt hervor, dass auf lokaler und regionaler Ebene ausreichende Fachkompetenz und ausreichende Ressourcen vorhanden sein müssen, um Luftqualitätspläne auszuarbeiten sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität fachgerecht auszuwählen, durchzuführen und zu bewerten; betont in diesem Zusammenhang, dass das Bewusstsein für die verfügbaren Finanzmittel, die technischen Ressourcen und die flexiblen Wege, die auf die lokalen und regionalen Gegebenheiten zugeschnitten werden können, geschärft werden muss;

### ***Zur Durchsetzung der Luftqualitätsrichtlinien***

51. weist warnend darauf hin, dass Stand Februar 2021 insgesamt 31 Vertragsverletzungsverfahren gegen 20 Mitgliedstaaten in Bezug auf die Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinien anhängig sind; stellt fest, dass einige dieser Vertragsverletzungsverfahren seit 2009 laufen und dass trotz laufender Vertragsverletzungsverfahren Überschreitungen der Verschmutzungskonzentration in den Mitgliedstaaten bis heute anhalten; vertritt die Auffassung, dass die anhaltende und

systematische Überschreitung der Luftqualitätsnormen durch Mitgliedstaaten ein Anzeichen für ihre mangelnde Bereitschaft, wirksamere Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit ihrer Bürgerinnen und Bürger und der Umwelt zu ergreifen, und ein Anzeichen für die Unwirksamkeit des derzeitigen Durchsetzungsmechanismus ist; fordert die Kommission nachdrücklich dazu auf, den derzeitigen Mechanismus zur Durchsetzung der Luftqualitätsrichtlinien zu überarbeiten;

52. ist besorgt über die mangelnde Durchsetzung der NEC-Richtlinie; weist darauf hin, dass seit 2010 keine Vertragsverletzungsverfahren in Bezug auf Emissionen über den in der NEC-Richtlinie festgelegten Obergrenzen eingeleitet worden sind, obwohl drei Mitgliedstaaten zu keinem Zeitpunkt NH<sub>3</sub>-Emissionen unter ihrer Obergrenze gemeldet haben;
53. fordert die Kommission auf, rechtliche Schritte einzuleiten, sobald sie feststellt, dass die EU-Rechtsvorschriften zur Luftqualität nicht umgesetzt werden, und bei Feststellungen von Verstößen rasch die Befassung durch ein Gericht und die Verhängung von Sanktionen einzuleiten; fordert die Kommission auf, regelmäßig klare und umfassende Übersichten über die noch anhängigen Vertragsverletzungsverfahren zu erstellen und ihren Kommunikationsaustausch mit den von den Vorgaben abweichenden Mitgliedstaaten unverzüglich zu veröffentlichen; fordert die Kommission auf, die erforderlichen Ressourcen zur Verfügung zu stellen, um für eine rasche Nachverfolgung von Verstößen durch Mitgliedstaaten Sorge tragen zu können;
54. weist außerdem erneut darauf hin, dass in dem Sonderbericht Nr. 23/2018 des Europäischen Rechnungshofs zum Thema Luftverschmutzung auch auf die große Anzahl von Vertragsverletzungsverfahren im Zusammenhang mit Grenzwerten zur Luftqualität und auf Hinweise auf eine weitverbreitete Umsetzungslücke bei den Rechtsvorschriften zur Luftqualität in der gesamten Union verwiesen wird; stellt fest, dass diese Umsetzungslücke mit der Zeit größer wird, was nicht zuletzt darauf zurückzuführen ist, dass es in den verschiedenen Phasen der Vertragsverletzungsverfahren immer wieder zu langen Verzögerungen kommt, sodass die Verfahren in der Regel zwischen sechs und acht Jahren dauern; vertritt die Auffassung, dass die derzeitige Frist von zwei Jahren, bevor die Kommission eine Mitteilung wegen Überschreitung der Grenzwerte gibt, zu lang ist, um für eine rasche Durchsetzung der Rechtsvorschriften zu sorgen;
55. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Umsetzung der bestehenden Bestimmungen gemäß den Urteilen des Europäischen Gerichtshofs zu verbessern;

### ***Zu Verbesserungen bei der Aufklärung, Sensibilisierung und Beteiligung der Öffentlichkeit***

56. vertritt die Auffassung, dass die Aufklärung und Sensibilisierung der Öffentlichkeit entscheidend sind, wenn es gilt, die Luftverschmutzung zu bekämpfen und es den Bürgerinnen und Bürgern zu ermöglichen, sich unmittelbar an Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität zu beteiligen; weist darauf hin, dass die Mitgliedstaaten, Regionen und Städte die Luftqualitätsindizes unterschiedlich festlegen und dass Informations- und Alarmschwellen für einige Schadstoffe derzeit fehlen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich dazu auf, ein vereinheitlichtes Klassifikationssystem für die Luftqualität einzuführen, das in der gesamten EU gilt; fordert die Kommission, die Mitgliedstaaten und die zuständigen regionalen und lokalen Gebietskörperschaften auf, Programme aufzulegen, um Investitionen zu ermöglichen,

die zur Verbesserung der Luftqualität beitragen;

57. betont, dass von den Mitgliedstaaten bereitgestellte Informationen über die möglichen Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die Gesundheit selten, unklar und für die Öffentlichkeit schwer zugänglich sind; stellt jedoch fest, dass es bei der praktischen Umsetzung der im Rahmen der Luftqualitätsrichtlinie bestehenden Verpflichtungen der Mitgliedstaaten zur Information der Öffentlichkeit über die jeweils aktuelle Luftqualität eine positive Tendenz gibt; fordert eine weitere Harmonisierung der Informationen über die Luftqualität, die der Öffentlichkeit auf allen geografischen Ebenen in den Mitgliedstaaten und Regionen zur Verfügung stehen, wobei ein einfacher Zugang zu präzisen Informationen in Echtzeit über die Luftqualität sicherzustellen ist; fordert die Kommission, die Mitgliedstaaten und die zuständigen regionalen und lokalen Gebietskörperschaften auf, aktuelle Kampagnen zur Information und Sensibilisierung der Öffentlichkeit beispielsweise im Hinblick auf unterschiedliche Arten von Luftschadstoffen und ihre Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen oder im Hinblick auf die bestehenden Niveaus der Luftverschmutzung in dem Gebiet, einschließlich Informationen für schutzbedürftige Gruppen, zu starten sowie Ranglisten zu veröffentlichen, aus denen hervorgeht, in welchen Luftqualitätsgebieten die größten bzw. die geringsten Fortschritte erzielt wurden; ist der Ansicht, dass Sensibilisierungskampagnen zu den verheerenden Auswirkungen der Luftverschmutzung in der Nähe von relevanten Verschmutzungsquellen und/oder die Anbringung von Luftqualitätsanzeigen auch die Sensibilisierung und die Aufklärung der Öffentlichkeit verbessern und zu einer Änderung von Verhaltensweisen und Mustern führen könnten, die einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leisten können;
58. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, Instrumente zur Förderung der Beteiligung der Öffentlichkeit an der Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinien umzusetzen und zu fördern, beispielsweise die Entwicklung eines Online-Tools oder/und einer App durch die Mitgliedstaaten, das bzw. die die Bürgerinnen und Bürger über die Luftqualität und ihre Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen informiert und es ihnen auch ermöglicht, Luftüberwachungsstationen oder Probenahmestellen zu fordern, Verstöße gegen die Luftqualität zu melden oder der Kommission zu Fragen im Zusammenhang mit Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Luftqualität Rückmeldung zu geben;
59. hebt hervor, dass Organisationen der Zivilgesellschaft, Umweltschützer sowie investigativen Journalisten dank ihrer Nähe und ihres unmittelbaren Zugangs zu Daten vor Ort eine entscheidende Funktion zukommt, wenn es darum geht, die Umsetzung der Rechtsvorschriften zur Luftqualität voranzutreiben und zu kontrollieren, weshalb diese Organisationen und Personen umfassend in die Konsultationsverfahren eingebunden werden sollten.
60. fordert die Kommission nachdrücklich dazu auf, die Luftqualitätsrichtlinien zu aktualisieren, um ausdrückliche Bestimmungen aufzunehmen, durch die der Zugang der Bürgerinnen und Bürger zur Justiz gemäß dem Übereinkommen von Aarhus sichergestellt wird, und fordert den Rat auf, seine Umsetzung zu erleichtern, was von besonderer Bedeutung ist, wenn der Rat in seiner Eigenschaft als Gesetzgeber handelt;

### ***Weitere Empfehlungen***

61. fordert die Kommission auf, die Regulierung der Luftqualität in Innenräumen unabhängig oder als Teil einer nachhaltigen Baugesetzgebung, die die Luftqualität in

geschlossenen Räumen zumindest in öffentlichen Gebäuden und gewerblich genutzten Immobilien umfasst, zu erwägen;

62. hält es für unentbehrlich, eine Gesamtanalyse der im Rahmen des Überwachungsnetzes erzielten Ergebnisse durchzuführen und öffentlich zugängliche Jahresberichte zu erstellen, die die räumliche und zeitliche Datenauswertung und Bewertungen der Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bevölkerung und die Ökosysteme enthalten und mit Empfehlungen für erforderliche Maßnahmen zur Bekämpfung der festgestellten chronischen oder episodischen Luftverschmutzung einhergehen;
63. spricht sich dafür aus, dass die Mitgliedstaaten, wie es in einigen Städten mit bewährten Verfahren in diesem Bereich bereits der Fall ist, alle Städte darin bestärken sollten, Notfall- oder Krisenpläne zu erstellen und umzusetzen, die möglichst zügig in Gang gesetzt werden, wenn hohe Konzentrationen von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln, die die öffentliche Gesundheit gefährden, prognostiziert werden oder auftreten;
64. erachtet es als wichtig, die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Verkehrswesen, die täglich hohen Niveaus an Luftverschmutzung und giftigen Dämpfen ausgesetzt sind, zu verbessern und in ihre Umschulung, Fortbildung und Schulung zu investieren;
65. betont, dass Innovation und Forschung im Bereich emissionsarmer und emissionsmindernder Technologien dazu beitragen, die Emissionen in allen Branchen zu reduzieren; fordert die Kommission nachdrücklich auf, den Grundsatz der Technologieneutralität einzuhalten; betont, dass innovative Lösungen wie Filteranlagen in Fahrzeugen und an Straßen, die Erneuerung der Fahrzeugflotte und ähnliche Initiativen benötigt werden;
66. hält die Kommission und die Mitgliedstaaten dazu an, dafür Sorge zu tragen, dass bei den politischen Maßnahmen und Strategien im Bereich der Luftqualität Innovation und Wettbewerbsfähigkeit in damit zusammenhängenden Branchen garantiert sind, während sie bestrebt sind, das Null-Schadstoff-Ziel zu erreichen;
67. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, auch künftig Foren zu unterstützen und Dialoge mit anderen Ländern als Teil des Bestrebens zu fördern, effiziente Lösungen zu ermitteln und die Umsetzung unionsweiter, nationaler und lokaler Maßnahmen zur Verwirklichung akzeptabler Luftqualitätsnormen zu erleichtern;

o

o o

68. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.