



clean air



CLEAN AIR FOR EUROPEAN CITIES

**Layman's Report
LIFE11/ENVDE/495
Deutsch / German**



INHALT

Warum das Projekt »Clean Air«?	03
Aktivitäten in den Projektfeldern und deren Erfolge	04
Capacity Building – Aufbau von rechtlicher und praktischer Kompetenzen	04
Autoverkehr in der Stadt – Umweltzonen, City-Maut und ökologisches Fahren	05
ÖPNV – Saubere Bussen als Stütze des umweltverträglichen Verkehrs	06
Fahrrad – Umweltfreundlichste Fortbewegung mit Aufholbedarf	07
Schifffahrt – Selten beachtete Luftverschmutzung	08
Beratung und Unterstützung von Entscheidungsträger/innen	09
Wirkung des Projekts	10



Foto: fotograf-hamburg.de

WARUM DAS PROJEKT »CLEAN AIR«?

Allein im Jahr 2010 starben laut Europäische Union über 400.000 Menschen in den Mitgliedsländern frühzeitig aufgrund von Schadstoffbelastungen der Luft. Ursache hierfür sind unter anderem Feinstaub und Ultra-Feinstaub, Stickoxide oder Dieselruß, die beim Einatmen bis in unsere Lungen und sogar in den Blutkreislauf gelangen können. Die Folgen können Atemwegsbeschwerden, Asthma oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen sein. Studien legen nahe, dass Feinstaubpartikel gar Demenz fördern sowie zu Krebs und Herzinfarkten führen. Die gesellschaftlichen Kosten aufgrund der Erkrankungen, die auf die Luftbelastung zurückzuführen sind, liegen laut EU zwischen 330 bis 940 Milliarden Euro im Jahr.

Ziel der EU-Politik ist das „Erreichen einer Luftqualität, von der keine inakzeptablen Auswirkungen bzw. Gefahren für Mensch und Umwelt ausgehen“, so steht es im sechsten Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft aus dem Jahr 2001. Aus diesem Grund verabschiedete die EU 2008 die sogenannte Luftqualitätsrichtlinie, in der fünf vorherige Regelungen zu Luftqualität zusammengefasst wurden. In der Richtlinie wurden Grenzwerte für eine Vielzahl von Schadstoffen wie Feinstaub, Stickoxide, Schwefeloxide, Blei, Benzol, Kohlenmonoxid und Ozon definiert. Zudem wurde festgeschrieben, inwiefern diese überwacht werden sollen. Bis 2030 soll dank dieser Grenzwerte für Schadstoffe die Zahl der Todesfälle, die auf die Luftverschmutzung zurückzuführen sind, um 54 Prozent zurückgehen. Das Problem dabei: in unzähligen europäischen Städten werden die festgeschriebenen Schadstoffgrenzwerte weiterhin anhaltend verletzt und die Gesundheitsbelastung für die Menschen geht weiter.

Obwohl der Europäische Gerichtshof das Recht auf saubere Luft durch seine Rechtsprechung etablierte und die Richtlinie in allen EU-Mitgliedsstaaten in nationales Recht umgewandelt wurde, fehlt es auf nationaler und lokaler Ebene an effektiven Maßnahmen, die Grenzwerte tatsächlich einzuhalten. Dabei kommt den Städten eine Schlüsselrolle bei der Bewältigung des Problems zu. Denn hier ist das Verkehrsaufkommen besonders hoch und so werden nicht nur besonders viele Schadstoffe emittiert, sondern sind auch besonders viele Menschen betroffen, da ein besonders großer Anteil der Bevölkerung in den Städten lebt. Mit den Maßnahmen müsste vor allem ein Rückgang des schädlichen Ausstoßes im Verkehrsbereich ins Visier genommen werden. Denn den größten Anteil am Schadstoffausstoß in den Städten trägt der Verkehr.

Damit die Luftqualitätsrichtlinie in den Städten der EU-Mitgliedsstaaten endlich ankommt und die Luft tatsächlich besser wird, haben sich im Jahr 2012 neun europäische Umweltverbände im »Clean Air«-Projekt zusammengetan. Über Wissensvermittlung und -austausch, Good-Practice-Transfers sowie Aufklärung und gemeinsamer Lösungsentwicklung sollten Behörden, Politiker/innen, Industrie, Öffentlichkeit, NGOs und Wissenschaft zusammengebracht und befähigt werden, effektive Maßnahmen zur Luftverbesserung einzuführen. Um das zu erreichen, setzten die Projektpartner jeweils ein oder mehrere Teilprojekte um. Deren Gesamtheit sollte das Bewusstsein unter Entscheidungsträger/innen für die Problematik schlechter Luft steigern und ihnen die entsprechenden Lösungsansätze mitliefern.

Die neun Projektpartner stammen aus sechs verschiedenen europäischen Ländern: Deutschland, Österreich, Dänemark, Ungarn, Slowakei und Belgien. Die Projektkoordination übernahm der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD). Drei weitere Projektpartner stammen ebenfalls aus Deutschland: Die Umweltschutzorganisationen Deutsche Umwelthilfe (DUH), Naturschutzbund Deutschland (NABU) sowie Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND). Aus Österreich unterstützt der Verkehrsclub VCÖ das Projekt, aus Dänemark der Danish Ecocouncil. Hinzu kommen aus Ungarn die Clean Air Action Group (CAAG) und aus der Slowakei das Centre for Sustainable Alternatives (CEPTA). Auf EU-Ebene unterstützte die Umweltorganisation Transport & Environment (T&E) mit Sitz in Brüssel das Projekt.

AKTIVITÄTEN IN DEN PROJEKTFELDERN UND DEREN ERFOLGE

Die Teilprojekte der »Clean Air«-Partner lassen sich in verschiedene Projektfelder einteilen: Capacity Building, Autoverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Fahrradpolitik, Schifffahrt und die Beratung und Unterstützung von Entscheidungsträger/innen. Welcher Partner welche Maßnahmen ergriff und was dadurch erreicht wurde, dem widmet sich dieser Abschnitt.



Klagen auf saubere Luft in Europa; Grafik: DUH

Capacity Building – Aufbau von rechtlichen und praktischen Kompetenzen

Treten infolge fehlender Bestimmungen und Maßnahmen Grenzwertüberschreitungen auf, können Bürger/innen die Einführung von effektiven Maßnahmen rechtlich durchsetzen. Über dieses Recht wissen Bürger/innen aber selten Bescheid. Daher organisierte die DUH im Laufe des Projekts zehn Workshops für NGOs, welche Möglichkeiten sie und betroffene Bürger/innen haben, ihr Recht auf saubere Luft einzuklagen. In Berlin (2x), Brüssel (2x), Prag (2x), Wien, London, Bratislava und Lissabon vermittelten die Expert/innen den interessierten Teilnehmer/innen auch, wie sie am erfolgversprechendsten vorgehen. Eigene Expertise in diesem Feld hat die DUH in den letzten Jahren gesammelt: durch Unterstützung von betroffenen Anwohnern oder als alleiniger Kläger hat sie einige Klagen zur Luftreinhaltung auf den Weg gebracht. Und war dabei immer erfolgreich. Über die Workshops entstand ein Wissenstransfer von DUH auf andere NGOs in ganz Europa, die nun dieses Wissen weitertragen können und sollen.

Über diese Workshops hinaus erstellte die DUH auch eine Internetseite, die interessierten Verbandsvertreter/innen, regionalen Behörden und Kommunen aller Mitgliedsstaaten sowie interessierten Bürger/innen Informationen zum rechtlichen Rahmen der EU-Luftreinhaltungspolitik

bietet. Zudem unterstützte die DUH direkt Bürger/innen und Umweltschutzorganisationen, die ihr Recht auf saubere Luft einklagen wollen, in verschiedenen Mitgliedsstaaten. Mit all diesen Aktionen konnte das Recht, Maßnahmen zur Luftreinhaltung von städtischen Behörden einzuklagen, bekannt gemacht, gestreut und sogar direkt angewandt werden.

Alan Andrews, lawyer with Client Earth

»By launching and supporting legal actions in Germany and across Europe, DUH made an invaluable contribution to the development of the right to clean air in Europe.«

Autoverkehr in der Stadt – Umweltzonen, City-Maut und ökologisches Fahren

Der Autoverkehr spielt bei der Luftbelastung in Städten eine große Rolle: Schadstoffe, die aus dem Auspuff kommen, Feinstaub, der durch Reifenabrieb und Aufwirbeln entsteht, Ruß von Dieselfahrzeugen, und so weiter. Eine erste und wirksame Maßnahme ist es, Autos aus den Städten fernzuhalten, die besonders viele gesundheitsschädliche Schadstoffe ausstoßen. Dafür gibt es verschiedene Maßnahmen: eine Umweltzone, eine ökologisch gestaffelte City-Maut oder die verpflichtende Nachrüstung von Autos mit Partikelfiltern. Der BUND organisierte Workshops zusammen mit verschiedenen deutschen Städten, um diese verschiedenen Maßnahmen zu diskutieren, positive und negative Erfahrungen zu analysieren und Guidelines für andere interessierte Städte aufzustellen.

Darüber hinaus wurden die Maßnahmen von europäischen Städten verglichen, bewertet und eine jährliche Rangliste der engagiertesten Stadtverwaltungen veröffentlicht. So wurden die Luftqualitätsmanager der Städte erreicht, der Austausch zwischen Institutionen gestärkt und auch die Öffentlichkeit über das Thema informiert.

Christer Johansson, Stockholm - Uppsala County Air Quality Management Association

»I found your Best-Practice Guidelines for municipalities on your web site very informative. They present in a condensed form the requirements, methodologies and expected outcomes of different actions to improve air quality. Good also with the example cities, and the highlights of possible additional steps that could make such actions more effective. Very good overviews!«

Auch der VCÖ diskutierte auf zwei Veranstaltungen in Wien mit Stakeholdern aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft, NGOs sowie privaten Unternehmen die Frage nach den geeigneten Maßnahmen, in Städten die Luftbelastung zu verringern. Dabei lag ein Schwerpunkt auf der Umsetzbarkeit und den Effekten einer City-Maut als Mittel zur Verbesserung der Luftqualität. Die DUH wiederum befasste sich auf Fachgesprächen mit der Wirkung von Partikelfiltern und Umweltzonen. Dazu trafen sich alle sechs Wochen Vertreter/innen von Auto- und Filterherstellern, Prüfinstituten, Verbänden, Handwerkskammern, Werkstattverbänden und Politik. Die Treffen und Diskussionen steigerten das Bewusstsein über die Folgen der Luftbelastung bei verschiedenen Akteuren aus unterschiedlichen Bereichen.

Jedoch, die Einführung von Umweltzonen allein reicht nicht aus, um die Schadstoffe durch Autoverkehr zu verringern. Nur mit konsequenter Kontrolle und Überwachung können Umweltzonen ihre positive Wirkung für die Luftqualität voll entfalten. Die DUH befragte deshalb Behörden, Städte und Kommunen in allen 78 deutschen Umweltzonen nach ihrem Kontrollverhalten. So konnte der Druck auf die zuständigen Behörden erhöht werden, die Umsetzung der Umweltzonen effektiv zu gestalten.



Foto: VCÖ



Maria Vassilakou,
Vice-mayor Vienna

Foto: Lukas Beck

»VCÖ plays an important role within the political debate concerning clean air in Austria. Clean air is one of the crucial preconditions for healthy cities. VCÖ pushes forward improvements and political discussions via numerous fact sheets, stakeholder events and public awareness raising.«

Einen anderen Ansatz, die Emissionen von Autos zu verringern, wählte CEPTA. Der Projektpartner entwickelte eine Methode, wie ökologisches Fahren gelehrt werden kann. Denn durch ökologisches Autofahren werden Emissionen eingespart und dadurch die Luftqualität verbessert. Die Methode wurde in Zusammenarbeit mit Fahrschulen erstellt, sodass die Methode möglichst praxisnah ist und auch direkt umgesetzt wurde. Zudem erstellte CEPTA ein Zertifizierungs-Schema, wodurch die entwickelte Lehrmethode auch auf andere Länder übertragbar ist.

Bei all diesen Vorschlägen, den Schadstoffausstoß des Autoverkehrs zu verringern, bleibt aber festzuhalten: letztendlich sind die effektivsten Maßnahmen, die Luftqualität zu verbessern, jene Maßnahmen, die Autoverkehr verhindern. Dabei spielen der ÖPNV und das Fahrrad die entscheidenden Rollen.

ÖPNV – Saubere Bussen als Stütze des umweltverträglichen Verkehrs

Der entscheidende Vorteil des ÖPNV gegenüber Autos: er transportiert in einem Fahrzeug viele Menschen auf einmal von einem Ort zum anderen, während Autos meist individuell oder jeweils nur von wenigen Menschen genutzt werden. Umgerechnet auf die Anzahl der Menschen, die das Fahrzeug nutzen, ist der Schadstoffausstoß der Fahrzeuge des ÖPNV also deutlich geringer, als bei einem Auto. Und trotzdem haben Busse des öffentlichen Verkehrs, meist mit Diesel betrieben, innerstädtisch erheblichen Anteil an Schadstoffemissionen. Eine Möglichkeit, dies zu ändern, ist die Nachrüstung der Busse mit Dieselpartikelfiltern. Durch diese können die



Foto: Danny König / pixelio

Partikelemissionen um mehr als 95% reduziert werden. Der VCD organisierte in Deutschland, Polen und Tschechien Fachveranstaltungen zu diesem Thema. Zudem wurde mit Publikationen und in Zusammenarbeit mit lokalen Partnern die Aufklärung und Sensibilisierung der Bevölkerung, Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Politik vorangetrieben. Mit dem Ziel, Verständnis für die Wirkungszusammenhänge zwischen Luftreinhaltung und den technischen Maßnahmen zu erzeugen, wurden in Berlin, Warschau, Prag, Krakau und Düsseldorf runde Tische mit Vertreter/innen von Ministerien, Kommunen, Verkehrsunternehmen und NGOs organisiert. Dort wurden Maßnahmen diskutiert, die Schadstoffemissionen der öffentlichen Busflotte zu reduzieren und darüber hinausgehende Instrumente zur Verbesserung der Luftqualität sowie konkrete Umsetzungsschritte erarbeitet und initiiert.

Die ungarische Clean Air Action Group setzte sich in ihrem Teilprojekt für die Nachrüstung von öffentlichen Bussen in Budapest mit Partikelfiltern ein. Denn die öffentlichen Busse in Budapest sind durchschnittlich elf bis 18 Jahre alt und sind mitverantwortlich an der hohen Luftbelastung mit Schadstoffen. Um dies zu erreichen wurden bei einer Petitionsaktion 8.000 Postkarten gesammelt und dem Büro des ungarischen Premierministers übergeben. Eine Wanderausstellung vermittelte interessierten Bürger/innen das Thema Feinstaub und darüber hinaus wurde ein Treffen mit Parlamentariern organisiert. So wurde das Thema nicht nur der Öffentlichkeit bekannt gemacht, sondern auch ins Parlament getragen. Mit großem Erfolg: Während der Projektlaufzeit begann die Budapester Verkehrs-Aktiengesellschaft mit dem Austausch der Busflotte. Über 600 sauberere Busse wurden bereits angeschafft und mindestens 150 weitere werden folgen.



Foto: CAAG

Fahrrad – Umweltfreundlichste Fortbewegung mit Aufholbedarf

Neben der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs ist eine aktive und effektive Radpolitik eine Möglichkeit, den individuellen Autoverkehr zu verringern und damit die Luftqualität in Städten zu verbessern. Das Teilprojekt „European Biking Cities“, vom VCD geplant und durchgeführt, rückte das gegenseitige Lernen von europäischen Städten in der Radpolitik in den Mittelpunkt. Dafür wurde ein Netzwerk von sechs Städten geschaffen, die eine ambitionierte Radpolitik verfolgen: Bozen (Italien), Brighton & Hove (Großbritannien), Mannheim (Deutschland), Potsdam (Deutschland), Straßburg (Frankreich) und Vitoria-Gasteiz (Spanien). Die Städte konnten dank des Netzwerkes ihre guten Erfahrungen teilen und diese voneinander abschauen.



The mayor of Strasbourg, Roland Ries spoke at the Velo-city opening in Nantes and demonstrated the high relevance that promoting cycling has for France's leading cycling city. At the sidelines of the Velo-city he met with the European Biking Cities partners

»Participating in the European Biking Cities project was a great opportunity for Strasbourg to share knowledge and build a network with other European cities with successful cycling policies. As a European capital this kind of European exchange and mutual inspiration among cities is very important for us.«

Foto: Jérôme Dorckel

Zudem entstand aus den Erfahrungen des Netzwerks eine Broschüre mit dem Titel „European Biking Cities: Good Practices from six pioneering European cities“. Diese wurde auf der internationalen Velo-City-Konferenz in Nantes vorgestellt. Und so können auch andere Städte von den Good-Practice-Beispielen aus drei Themenschwerpunkten profitieren: erstens die Wichtigkeit des Verhältnis von Radfahrern und Fußgängern für eine akzeptierte Radpolitik, zweitens das Fahrradparken als vernachlässigter Aspekt der Radinfrastruktur und drittens das große Potenzial von Lastenräder im Wirtschaftsverkehr. Zudem konnte im Rahmen des Teilprojekts dank einer Journalistenreise nach Vitoria-Gasteiz die Aufmerksamkeit der Medien gewonnen und das Thema in die Öffentlichkeit getragen werden.



Eine Stadt, die bereits zeigt, dass es auch als europäische Großstadt möglich ist, Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide einzuhalten, ist die dänische Hauptstadt Kopenhagen. Vor allem mit einer sehr gut ausgestatteten Radinfrastruktur, konnte der Anteil des Autoverkehrs reduziert werden und so die Luftqualität gesteigert werden. Der Danish Ecocouncil war der Meinung, dass auch andere Großstädte von diesem Beispiel inspiriert werden und ähnliche Wege gehen sollten. Daher gestaltete er eine Broschüre über die Modell-Stadt Kopenhagen und organisierte zwei Workshops zum Thema in Berlin und Kopenhagen. So konnte das Best-Practice-Beispiel Kopenhagen an relevante Institutionen und Entscheider/innen anderer europäischer Städte herangebracht und gesetzt werden.

Foto: Kare Press-Kristensen

Schifffahrt – Selten beachtete Luftverschmutzung

Kapitän, wir müssen reden – denn die Schifffahrt hat ein großes Problem! Von viel zu vielen Schiffen sind die Abgase extrem gesundheitsschädlich und um ein vielfaches dreckiger als die von Autos. Hinzu kommen in Häfen auch die Abgase von Kränen, Lokomotiven und anderen Transportfahrzeugen hinzu. Daher sind Hafenstädte besonders oft von Überschreitung der Schadstoffgrenzwerte betroffen. Oft sind Hafenstädte aber – aufgrund der wirtschaftlichen

Bedeutung – von regulativen Maßnahmen ausgenommen. Verbindliche Richtlinien für alle europäischen Häfen sind in weiter Ferne. Und so gibt es in diesem oft vernachlässigten Aspekt der Luftreinhaltepolitik noch viel zu tun.

Manfred Lebmaier, Head Environmental Strategy, Hamburg Port Authority (HPA)

»When the project „Clean Air in Ports“ started with its first conference in Hamburg, the participants very much welcomed the initiative of bringing different stakeholders together that are responsible to clean up the air in ports. The Hamburg Port Authority participated in the project throughout the whole time and on from the beginning. NABUs engagement to clean up the air in ports coincided with our smartPORT energy initiative and was a perfect sidekick which pushed our decision to build an onshore power supply installation in the port of Hamburg, which was finished in 2015.«

Zwei Teilprojekte des »Clean Air«-Projekts befassten sich mit dieser Problematik. Der NABU veranstaltete sechs Konferenzen in verschiedenen europäischen Hafenstädten: Hamburg, Antwerpen, London, Kopenhagen, Barcelona und Danzig. Hier standen mögliche Maßnahmen der Luftreinhaltung in den Häfen und der Hafeninfrastuktur im Mittelpunkt. An guten Beispielen, wie Häfen ökologischer sind, ohne ökonomische Nachteile davonzutragen, fehlt es weltweit gesehen eigentlich nicht: Einige Häfen haben eigene Luftreinhalte-

pläne, andere erprobten Werkzeuge zur Verbesserung der Luftqualität, wie die Einrichtung von Landstromanschlüssen für Schiffe oder die Einführung von Elektromobilität im Logistik- und Verladebetrieb des Hafens mit Strom aus erneuerbaren Energien, die Nutzung weiterer alternativer Antriebstechniken wie Flüssiggas (LNG), die Ausrüstung von Dieselmotoren mit Filtern oder Gebühren für besonders schlimme Luftverschmutzer. All diese Maßnahmen sind jedoch kein allgemeiner Standard und erst recht nicht verpflichtend.

Auf den Konferenzen tauschten sich die Experten der Häfen und Hafenstädte zunächst aus: Welche Probleme gibt es und welche möglichen Maßnahmen? Im Laufe der Konferenzen konnten differenzierte ökologische Standards für europäische Häfen entwickelt werden. Und so stand am Ende der Konferenzreihe eine Broschüre mit Ergebnissen, Best-Practice-Beispielen und Maßnahmen zur Umsetzung.

Der BUND konzentrierte sich weniger auf die Häfen und die Hafenstädte, sondern auf die Binnenschifffahrt. Die zuständigen Behörden und Vertreter der Branche wurden auf einer Workshop-Serie zusammengebracht. Auf dieser wurde die Bedeutung der Schadstoffe auf die Gesundheit erläutert und so wurde notwendiges Verständnis in der Industrie geschaffen sowie Informationen bei relevanten Institutionen gesetzt.



Foto: Arne Fellermann

Beratung und Unterstützung von Entscheidungsträger/innen – Die NEC-Richtlinie und der Abgasskandal

Im Laufe der dreijährigen Projektzeit wurde die Luftreinhaltepolitik auf europäischer Ebene weitergeführt. Vor allem zu zwei Anlässen waren die Projektpartner mit politischen Kampagnen aktiv und auch erfolgreich. Zum einen zur Überarbeitung der NEC-Richtlinie und zum anderen während des Abgasskandals 2015, der beim Volkswagen-Konzern seinen Ursprung nahm, und auch weitere Autohersteller belastete.

Durch die politische Arbeit der Projektpartner konnte verhindert werden, dass die notwendige Revision der „Richtlinie über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe“, kurz NEC-Richtlinie, von der Agenda der EU-Kommission fiel. Stattdessen konnten zum Beispiel über eine Twitter-Kampagne Abgeordnete des Europäischen Parlaments von der Revision überzeugt und im Sinne der Umweltverbände und der Gesundheit der Menschen überarbeitet werden. Ein wichtiger Erfolg für die Projektpartner, die sich dank des Projekts »Clean Air« als Experten auf diesem Gebiet positionieren konnten und als solche auf politischer Seite anerkannt waren.

Diese Anerkennung zeigte sich auch im VW-Dieselskandal, der im September 2015 durch die US-Umweltbehörde EPA aufgedeckt wurde, dieses Mal von Seiten der Medien. Nachdem der deutsche Autokonzern überführt wurde, Software zu nutzen, die den Schadstoffausstoß im Labortest niedriger hält, als im realen Straßenverkehr, konnten die Projektpartner auf das Wissen, das im Laufe des Projekts aufgebaut wurde, und ihre Kompetenz im Themenbereich zurückgreifen. Denn für die Medien, die sich bis dato selten tiefgreifend mit dem Thema Abgastests und Pkw-Zulassung auseinandergesetzt hatten, waren die Experten der Projektpartner wertvolle Ansprechpartner – sowohl bei der Recherche als auch als Interviewpartner. In Fernseh-, Radio- und Zeitungsinterviews konnten vor allem die deutschen Projektpartner erneut die Bedeutsamkeit der Luftreinhaltung und die Probleme durch Autoverkehr verdeutlichen und Lösungen präsentieren, die im Laufe des Projekts erarbeitet wurden.

Dabei unterstützte Transport & Environment die Projektpartner auf EU-Ebene und konnte Druck auf die EU-Kommission und das Europäische Parlament ausüben, die Lehren aus dem Skandal zu ziehen. Ob diese auch tatsächlich gezogen werden, steht im Moment jedoch noch weiter zu Debatte.

WIRKUNG DES PROJEKTS

Der große Erfolg des Projekts ist, das Bewusstsein für eine gute Luftreinhaltungspolitik bei Kommunen, Behörden und relevanten Akteuren gesteigert zu haben. Dieses Wirken ist ein langfristiger Prozess, der ein stetes Arbeiten erfordert. Die gesundheitliche Belastung durch Schadstoffe in der Luft ist nicht so spürbar, dass das Bewusstsein in der Bevölkerung und der Politik automatisch hoch ist. Daher braucht es Projekte wie »Clean Air« und die darin engagierten Organisationen, die sich an den richtigen Stellen für eine aktive Luftreinhaltungspolitik engagiert, sowie die Bevölkerung aufklärt und konsequent Druck auf die politischen Entscheider/innen ausübt.

Dass sich dieses Engagement auszahlt, hat sich bei der Revision der NEC-Richtlinie gezeigt. Wenn die richtigen Akteure für das Thema sensibilisiert sind und mit guten Argumenten angesprochen werden, dann zeigt sich das Bewusstsein für saubere Luft, das sonst viel zu oft fehlt. Daher ist es wichtig, dass mit dem Projekt »Clean Air« so viel Fachwissen geschaffen und dank Wissenstransfer gestreut wurde. Nun heißt es, die Arbeit fortzusetzen, bis konsequente Politik für saubere Luft gesellschaftlicher und politischer Konsens ist. Denn saubere Luft bedeutet Leben.



Ansprechpartner und weitere Informationen

Michael Müller-Görnert
Clean Air Projektleitung & Controlling
VCD e.V.
Telefon: 030 280351-19
michael.mueller-goernert@vcd.org

Weitere Informationen rund um das Thema saubere Luft in Städten finden Sie auf unserer Internetseite:
www.cleanair-europe.org

© 2016, Verkehrsclub Deutschland e.V.



VCD – der ökologische Verkehrsclub
Seit 1986 stark für sichere, nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität
www.vcd.org

Text: Simon Hüther
Gestaltung: Ole Kamm

Foto Titelseite: franckreporter / istockfoto.com

Clean Air

ist ein gemeinsames Projekt von neun europäischen Umweltverbänden, die für saubere Luft in Europas Städten kämpfen. Trotz der vielen gesetzlichen Regelungen zur Luftreinhaltung auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene werden in vielen Städten die Ziele zur Luftreinhaltung verfehlt. Das gefährdet die Umwelt, das Klima und die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger. Es ist Zeit zu handeln.

www.cleanair-europe.org

Bereits seit 2009 gibt es die Kampagne „Rußfrei fürs Klima“, in der mittlerweile elf europäische NGOs zusammenarbeiten. Ziel ist die Reduzierung von Dieselrußemissionen, um die Klimaerwärmung zu bremsen und die Umwelt und die Gesundheit der Menschen zu schützen.

www.russfrei-fuers-klima.de

a project by

 TRANSPORT & ENVIRONMENT

 Clean Air Action Group

 Deutsche Umwelthilfe

 NABU

 THE DANISH ECOCOUNCIL

 CEPTA

 VCD
MOBILITÄT
MIT ZUKUNFT

 BUND
FREUNDS OF THE EARTH GERMANY

 VCD
Verkehrsclub
Deutschland
project coordination

co-financed by the
EU's LIFE financial
instrument



associated
campaign

