

# PANORAMA

*Schwerpunkt: Europäische Regionalpolitik und Stadtentwicklung*

HERBST 2020 / Nr. 74

## LETTLAND

Brücken bauen,  
um das regionale  
Wachstum zu  
stärken

INTERREG:  
FÖRDERUNG VON  
UMWELTSCHUTZ-  
STRATEGIEN



FINALISTEN UND  
GEWINNER DES  
REGIOSTARS-  
PREISES 2020



# DATENPUNKT

# Investitionen in die Luftqualität zugunsten regionaler Entwicklung

Saubere Luft ist entscheidend für unsere Gesundheit und die Umwelt. Die Luftqualität in unseren Städten und Gemeinden leidet aber unter verstärkter industrieller Fertigung und Energieproduktion, der Verbrennung von fossilen Brennstoffen und Biomasse sowie dem dramatisch gestiegenen Verkehrsaufkommen auf unseren Straßen.

Schlechte Luft fordert mehr Opfer als Straßenverkehrsunfälle. Mit über 390 000 Fällen pro Jahr ist die Luftverschmutzung die wichtigste Ursache für frühzeitige Todesfälle in Europa. Schlechte Luft beeinträchtigt auch unsere Lebensqualität und verschlimmert Asthma und Atemwegsbeschwerden. Aus wirtschaftlicher Sicht sind die Folgen der Luftverschmutzung Arbeitsausfall und hohe Kosten für das Gesundheitswesen. Am stärksten betroffen sind gefährdete Gruppen wie Kinder, Asthmakranke und ältere Menschen. Und schließlich schadet schlechte Luft durch zu hohe Stickstoffkonzentrationen (Eutrophierung) und sauren Regen dem Ökosystem. Aus diesen Gründen dienen Investitionen in die Verbesserung der Luftqualität nicht nur der menschlichen Gesundheit, sondern auch dem Schutz natürlicher Rohstoffe, der Wirtschaft und der regionalen Entwicklung.

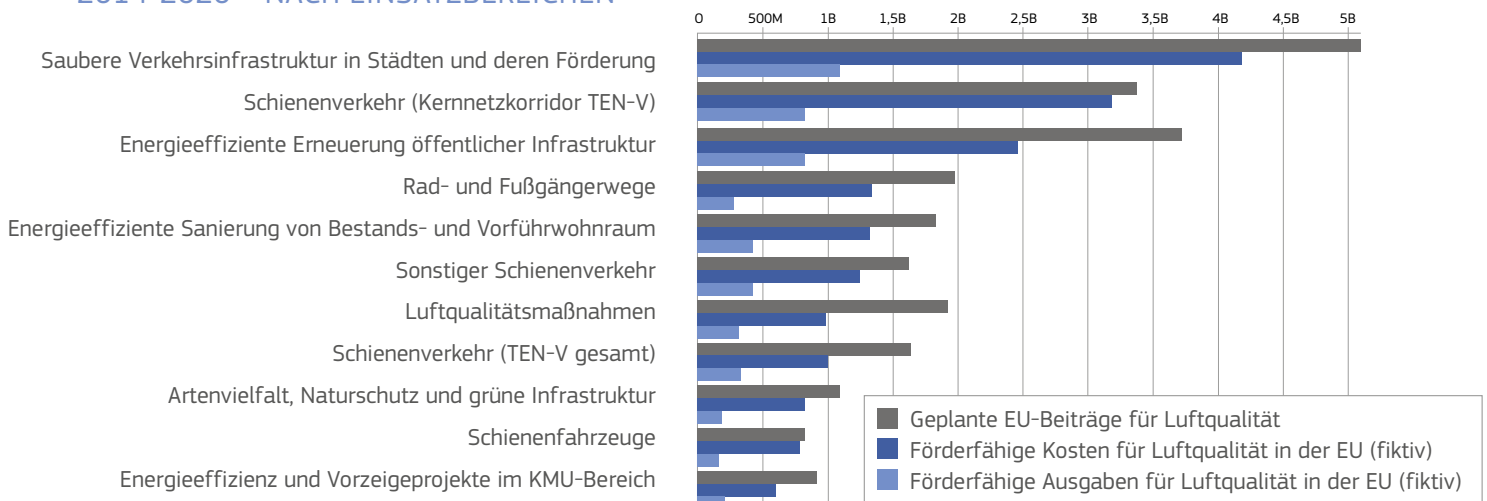
## Kohäsionspolitik leistet Beitrag zu Luftreinheitszielen

Die europäischen Regionen und die Mitgliedstaaten der EU erhalten über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Kohäsionsfonds kohäsionspolitische Unterstützung bei ihren Bemühungen zur Umsetzung der europäischen Ziele für saubere Luft 2030. Zwischen 2014 und 2020 sind über 30 Milliarden EUR in Investitionen zur unmittelbaren Verbesserung der Luftqualität geflossen.

Dabei war für den Zeitraum 2014–2020 rechtlich nicht vorgesehen, dass die Fortschritte beim Einsatz von Mitteln aus der Kohäsionspolitik zugunsten der Luftqualitätsziele nachverfolgt werden würden. Durch eine Vereinbarung zwischen den Kommissionsdienststellen ist eine solche Nachverfolgung nun aber doch möglich.

Der Beitrag kohäsionspolitischer Mittel zu den Luftqualitätszielen wird über ein System von Markern nachverfolgt, in dem Ausgaben mit einem Beitrag zu den Luftqualitätszielen durch Gewichtung von Investitionskategorien (Einsatzbereichen) quantifiziert werden. Diese Marker wurden auf der Grundlage des Modells der in Bezug auf die EU-Klimaziele formulierten „Rio-Marker“ entwickelt (vgl. [Dokument zur Nachverfolgung der klimabezogenen Ausgaben unter den europäischen Struktur- und Investitionsfonds, 2014-2020](#)). Es gelten folgende Maßgaben:

## FORTSCHRITTE BEIM EINSATZ KOHÄSIONSPOLITISCHER MITTEL ZUGUNSTEN DER LUFTQUALITÄT, 2014-2020 – NACH EINSATZBEREICHEN



## PROGRAMM „SAUBERE LUFT FÜR EUROPA“ DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION

Ziel dieses Programms ist, die gesundheitlichen Folgen der Luftverschmutzung bis 2030 gegenüber 2005 zu halbieren. Im Kern basieren die EU-Luftqualitätsziele auf Grenzwerten für die Konzentration von Gefahrstoffen wie Schwefeldioxid, Stickstoffdioxiden und Feinstaub.

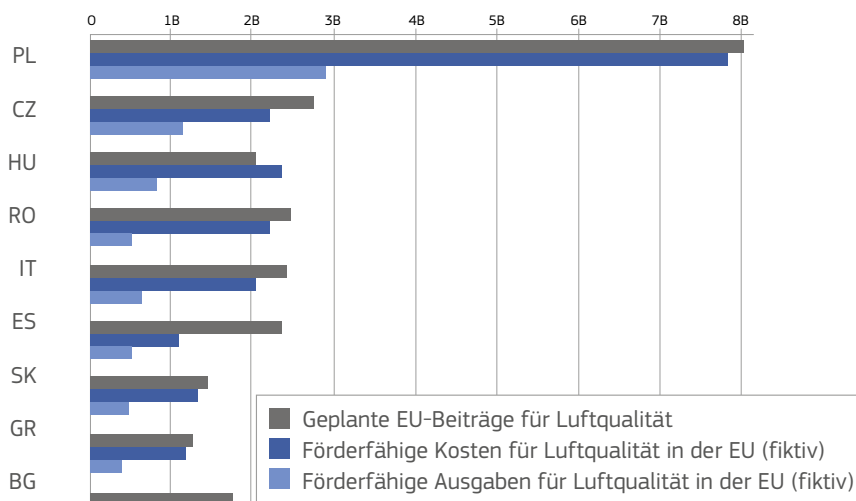
Zudem haben sich alle EU-Mitgliedstaaten zu nationalen Zielen für die Emissionssenkung im Zeitraum 2020–2019 sowie zu ehrgeizigeren Zielen bis 2030 verpflichtet. Darüber hinaus enthalten sektorbezogene Rechtsvorschriften ursachenspezifische Emissionsziele (z. B. für Kraftstoffe).

Die für die Umsetzung der Luftqualitätsziele wichtigsten Investitionskategorien werden voll, d. h. zu 100 % gewichtet. Das sind etwa Luftqualitätsmaßnahmen und Radverkehrsinfrastrukturen.

Kategorien, die teilweise zur Umsetzung der Luftqualitätsziele beitragen, werden mit 40 % gewichtet. Darunter fallen der Schienenverkehr, erneuerbare Energien, Abfallmanagement der Haushalte, grüne Infrastruktur und Maßnahmen zur Förderung der Energieeffizienz.

Andere Investitionen werden konservativ nicht als zu den Luftqualitätszielen beitragend bewertet (und mit 0 % gewichtet). Unklare Fälle wurden ebenfalls dieser Kategorie zugeordnet.

## Fortschritte beim Einsatz kohäsionspolitischer Mittel zugunsten der Luftqualität, 2014-20 – nach Mitgliedstaaten



## Höchster Beitrag durch sauberen Stadtverkehr

Das Schaubild auf der voranstehenden Seite zeigt, wie viele Mittel, nach entsprechender Gewichtung, jeweils in die Investitionsbereiche mit dem größten Beitrag zu den Luftqualitätszielen geflossen sind.

## Investitionsfortschritte nach Mitgliedstaaten

Bis Investitionen sichtbar werden, dauert es. Sie durchlaufen verschiedene Phasen, von der Planung über die Projektauswahl bis hin zur Umsetzung. Das Schaubild oben zeigt die Mittelzuweisung und Fortschritte der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Investitionen, die zu den Luftqualitätszielen beitragen. Das Schaubild kann nach Jahren gefiltert werden, um den Fortschritt über die Zeit nachzuverfolgen. ■

### MEHR DAZU

<https://bit.ly/33aUrq8>

**Gibt es ein Thema, das Ihrer Ansicht nach in künftigen *Panorama* DATENPUNKT-Artikeln behandelt werden sollte?**

**Gibt es einen Datensatz, den wir auf die offene Datenplattform der ESI-Fonds stellen sollen?**

Dann senden Sie eine E-Mail an: [REGIO-EVAL@ec.europa.eu](mailto:REGIO-EVAL@ec.europa.eu)

Folgen Sie der Diskussion auf TWITTER [#ESIFopendata](https://twitter.com/ESIFopendata)

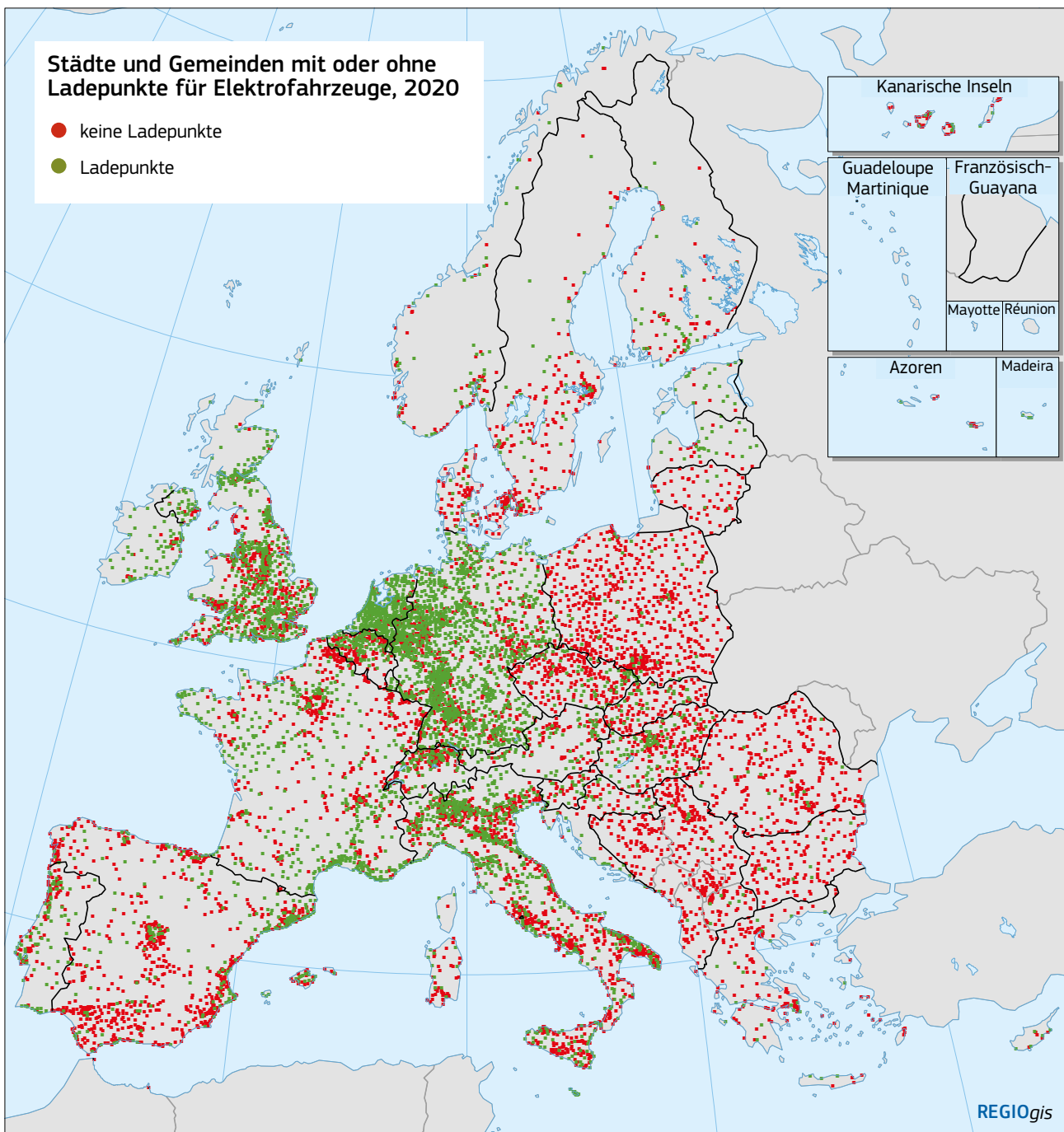
oder abonnieren Sie unseren Newsletter: [http://ec.europa.eu/newsroom/index.cfm?service\\_id=788](http://ec.europa.eu/newsroom/index.cfm?service_id=788)

# Grünerer Verkehr in europäischen Städten und Gemeinden

## Städte und Gemeinden mit oder ohne Ladepunkte für Elektrofahrzeuge, 2020

Die Europäische Kommission möchte die Treibhausgasemissionen bis 2030 im Vergleich zum Niveau des Jahres 1990 um 55 % senken. Die Pkw-Emissionen liegen jedoch noch 20 % über ihrem Niveau von 1990. Es bedarf daher eines schnellen

Wechsels hin zu effizienteren, kleineren Fahrzeugen mit Elektroantrieb. Ein Hindernis für eine schnelle, flächendeckende Einführung von Elektrofahrzeugen ist der Mangel an öffentlichen Ladestationen. So gab es 2020 in über der Hälfte unserer 8 500 Städte und Gemeinden keine solchen Ladestationen. Insbesondere in kleineren Gemeinden haben Unternehmen womöglich Sorge, dass ihre Rendite nicht kostendeckend ausfallen wird.



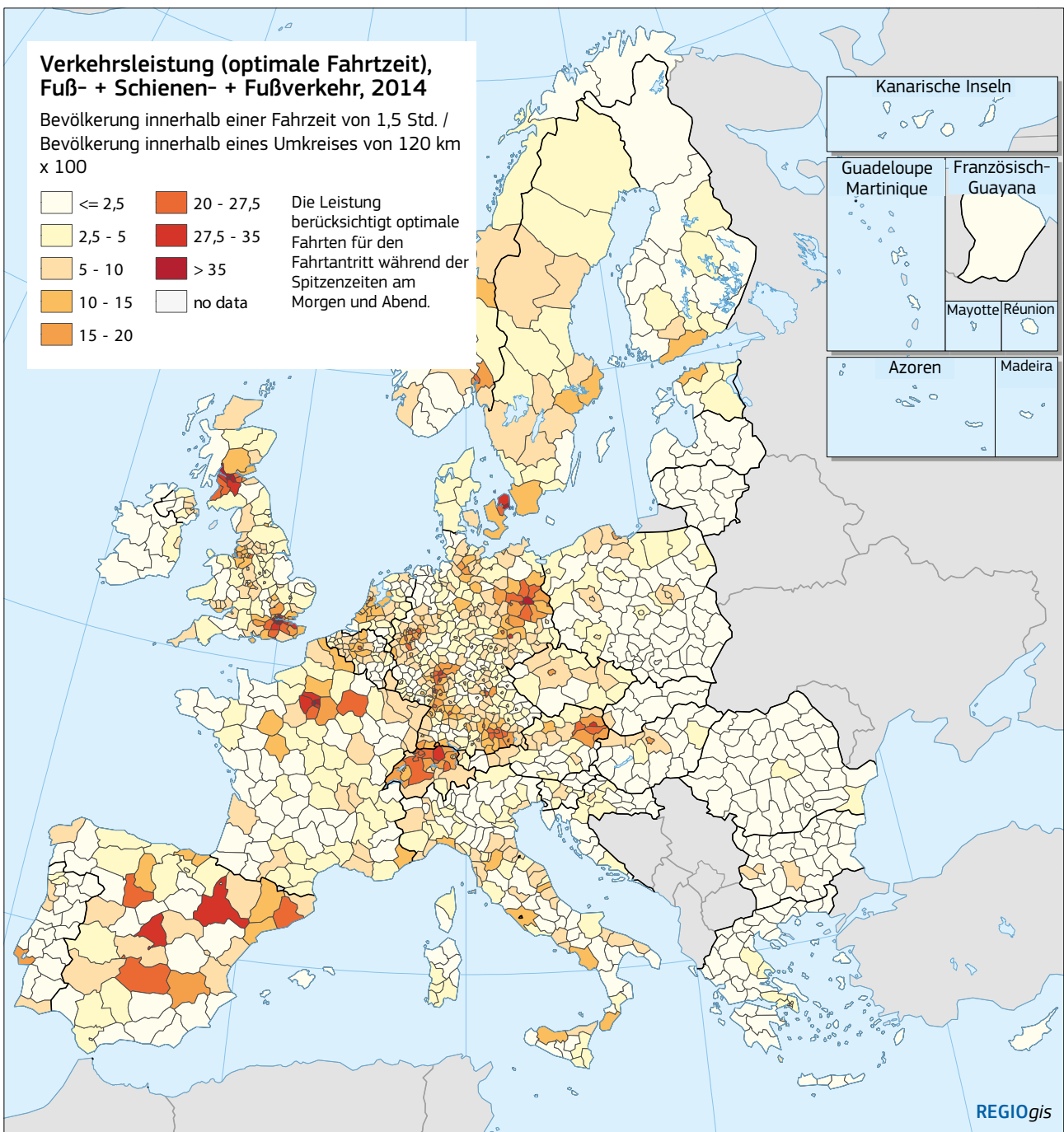
Quelle: OpenChargeMap, REGIO-GIS



## Verkehrsleistung (optimale Fahrtzeit), Fuß- + Schienen- + Fußverkehr, 2014

Eine andere Möglichkeit zur Senkung der Treibhausgasemissionen ist die Nutzung der Bahn anstelle von Autos. In vielen der großen Länder Westeuropas verkehren Schnellzüge in enger Taktung. Sie sind damit eine gute Alternative zum dichten Straßenverkehr. Die Karte zeigt den Anteil der Bürgerinnen und Bür-

ger im Umkreis von 120 Kilometern, die innerhalb von anderthalb Stunden per Bahn- und Fußverkehr erreichbar sind. In Städten wie Kopenhagen, Paris, Berlin, Madrid, London und Wien ist dieser Anteil hoch, in den meisten Regionen Osteuropas dagegen sehr gering. Nähere Informationen zu dieser Analyse finden sich in einem neuen Arbeitspapier zur Schienenverkehrsleistung in Europa: <https://europa.eu/lqV76Mm>



Quellen: REGIO-GIS, UIC, Bahnbetreiber, Eurostat