

An das  
Lufthygieneamt beider Basel  
Rheinstrasse 44  
4410 Liestal

**Thomas de Courten**  
Direktwahl 061 / 927 65 20  
Direktfax 061 / 927 65 80  
E-Mail [t.decourten@kmu.org](mailto:t.decourten@kmu.org)

Liestal, 25. Juli 2003

## **Luftreinhalteplan beider Basel; Revision 2003**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum revidierten Luftreinhalteplan. Ihre Fragen beantworten wir wie folgt:

### **1. Analyse und Prognose der Entwicklung der Luftschadstoffe**

Wir stellen fest, dass die Analysen nicht auf aktuellem Zahlenmaterial und die Prognosen auf nicht nachvollziehbaren Berechnungsmodellen basieren. Der Bericht nimmt grossmehheitlich Bezug auf statistische Publikationen aus den Jahren 1995 und 1996, deren statistischer Erhebungszeitraum nicht näher definiert wird. Wir stimmen der Analyse und Prognose der Entwicklung der Luftschadstoffe deshalb nicht zu, sondern hätten erwartet, dass die Revision des Luftreinhalteplans sich auf aktuelle empirische Daten abstützt. Zudem sind wir überzeugt, dass die bisher realisierten Massnahmen zur Verbesserung der Luftqualität mit einer zeitlichen Verzögerung wirken, welche die verbliebenen Ziellücken mehr schliesst, als im Bericht angenommen.

### **2. Darstellung des lufthygienischen Handlungsbedarfes**

Dem dargestellten lufthygienischen Handlungsbedarf stimmen wir nur sehr bedingt zu. Wie der Bericht zeigt, werden die Immissionsgrenzwerte im Baselbiet in allen relevanten Schadstoffgruppen bereits heute eingehalten. Wir sehen deshalb keinen Handlungsbedarf für zusätzliche staatliche Interventionen.

Die einzige Ausnahme stellt die Ozonbelastung dar.  $\text{NO}_x$  und NMVOC stellen dabei die wichtigsten Vorläuferschadstoffe dar. Die Ozonkonzentration nimmt ab, sobald eine der beiden Vorläuferstoffe in geringerer Konzentration vorhanden ist. Eine gleichzeitige massive Reduktion von  $\text{NO}_x$  und NMVOC ist deshalb zur Zielerreichung nicht notwendig.

Im Bericht werden zudem zwei wesentliche Aspekte ausgeklammert. Einerseits die Auswirkungen des  $\text{CO}_2$ -Gesetzes, die kaum erwähnt werden und deren positive Auswirkungen auf die Luftqualität nicht ausreichend gewürdigt werden. Andererseits werden grenzüberschreitende Schadstoffverfrachtungen völlig ausgeklammert.

Der Bericht stellt fest, dass der Erfolg der bisherigen Massnahmen in erster Linie auf Verbesserungen und Innovationen im technischen Bereich zurückzuführen sind, die in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den betroffenen Unternehmen aus Gewerbe, Handel, Dienstleistung und Industrie realisiert werden konnten. In diesem Sinne begrüssen wir das Bekenntnis der zuständigen Behörden, auch in Zukunft auf partnerschaftliche Lösungen statt auf staatlichen Zwangsvollzug zu setzen.

Gleichzeitig muss festgehalten werden, dass der kantonale Handlungsspielraum für praktikable, wirtschaftlich und politisch realisierbare Massnahmen weitgehend ausgeschöpft ist. Massnahmen, die zu einer Verhaltensänderung der Bevölkerung führen sollten sind gar weitgehend gescheitert. Wir legen Wert darauf, dass auch künftige Massnahmen diesen Erfahrungen Rechnung tragen.

Die Baselbieter Wirtschaft hat seit der Inkraftsetzung der Luftreinhalteverordnung verschärfte Grenzwerte einzuhalten. Deren Einhaltung führt bereits heute zu erheblichen Einschränkungen in der Entwicklung und Tätigkeit der Baselbieter KMU-Wirtschaft.

Die Baselbieter Luftschadstoffbelastung ist zu einem erheblichen Teil aber auf Luftschadstoffverfrachtungen aus dem europäischen Umland und auf die internationalen Verkehrsachsen, die durchs Baselbiet verlaufen, bedingt. Für weitere Verbesserungen der Luftqualität ist deshalb prioritär auf entsprechende Anstrengungen des Bundes auf internationaler Ebene zu setzen. Dort ist das Potential zur Verbesserung der Luftqualität noch wesentlich höher als im Baselbiet selbst.

Die im Luftreinhalteplan quantifizierten Reduktionsziele sind aus unserer Optik zu hoch und unrealistisch. Wir beantragen, diese noch einmal kritisch zu hinterfragen. Den postulierten lufthygienischen Massnahmen stimmen wir nur zu, soweit mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand ein klarer messbarer Nutzen erzielt werden kann, ohne dass die Konkurrenzfähigkeit der Unternehmen am Wirtschaftsstandort Nordwestschweiz weiter eingeschränkt wird.

### **3. Strategie und Massnahmen im Handlungsfeld Verkehr**

Wir vermissen, dass im Handlungsfeld Verkehr innovative Ansätze fehlen. Die Optimierung des Gesamtverkehrs durch eine weitere Verlagerung auf den öV stösst bereits heute an Grenzen. Die postulierten Massnahmen sind wirtschaftlich nicht vertretbar und politisch nicht durchsetzbar. Dies wird mit dem Misserfolg bereits realisierter Massnahmen untermauert. Wie bereits schon der Basler Verkehrsplan setzt nun auch der Luftreinhalteplan auf eine Verkehrsverhinderungsstrategie, statt auf eine Verflüssigung der realen Verkehrsströme hinzuwirken. Zu den Massnahmen im Luftreinhalteplan geben wir folgende Stellungnahme ab:

- 1-1 Eine Begrenzung der Fahrleistungen für bestimmte Räume nach raumplanerischen und lufthygienischen Kriterien lehnen wir ab. Die wirtschaftliche Existenz von publikumsintensiven Unternehmen wird dadurch willkürlich eingeschränkt. Die Entwicklung derartiger Einrichtungen wird durch diese Massnahme nicht verhindert sondern höchstens örtlich verlagert. Die Luftbelastung wird dadurch ebenfalls verlagert statt dort konzentriert, wo sie bereits besteht: entlang der grossen Verkehrsachsen.
- 1-2 Keine Bemerkungen.
- 1-3 Eine Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung lehnen wir entschieden ab. Einerseits wurden Massnahmen in diesem Bereich bereits von den Gemeinden abgelehnt. Andererseits wird die wirtschaftliche Standortattraktivität der Zentren durch die Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten für Kunden und Mitarbeiter erheblich reduziert. Die Folge wäre, dass sich die Konsumenten in ihrem Einkaufsverhalten noch weiter ausserhalb der Region oder wieder vermehrt im angrenzenden Ausland orientieren. Dies

läuft unseren Anstrengungen zur Stärkung des örtlichen Detailhandels (und entsprechend kürzerer Zufahrtsdistanzen für die Konsumenten) zuwider. Die Bewirtschaftung privater Parkräume lehnen wir als unverhältnismässigen Eingriff in die Eigentumsrechte ebenso entschieden ab. Im Übrigen würde dadurch die Belastung von Quartier- und Nebenstrassen durch Ausweich-Parkierer in unerwünschtem Ausmass erhöht.

- 1-4 Wir sind der Meinung, dass das Effizienz- und Attraktivitätssteigerungspotential im öV weitgehend ausgeschöpft ist, haben aber keine materiellen Einwände gegen weitere Anstrengungen in diesem Bereich, soweit sie wirtschaftlich vertretbar sind.
- 1-5 Nach unserem Kenntnisstand haben die Transportunternehmen im TNW den entsprechenden Handlungsbedarf bereits erkannt und ihre Beschaffungspolitik entsprechend angepasst. Wir sehen deshalb keinen Handlungsbedarf für staatliche Eingriffe.
- 1-6 Die vorgeschlagene Verlagerung von Transporten von der Strasse auf die Schiene kann nur in einzelnen wenigen, dazu prädestinierten Objekten ein Thema sein. Die Feinverteilung der Baumaterialien auf die Baustellen, welche sich zum grössten Teil weit entfernt von einem Schienenanschluss befinden, kann nur über die Strasse erfolgen. Bei Grossbaustellen, namentlich bei Infrastrukturbauten, kann eine Verlagerung auf die Schiene in Betracht gezogen werden, sofern der daraus resultierende Mehraufwand bei den Transportkosten – insbesondere im Verhältnis zu den Gesamtkosten - wirtschaftlich vertretbar ist. Für unsere Region halten wir diesen Ansatz für wenig praktikabel und für zu kostspielig.
- 1-7 Keine Bemerkungen.
- 1-8 Wie im Bericht dargelegt, wird ein erheblicher Teil der PM10-Emissionen durch Schienenfahrzeuge verursacht. Die Formulierung, wonach SBB und örtliche Bahnunternehmen eingeladen werden, mögliche Reduktionsmassnahmen im Schienenverkehr zu formulieren und auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen, ist zu unverbindlich. Auch der Schienenverkehr muss konsequenter in die Pflicht genommen werden.
- 1-9 Keine Bemerkungen.
- 1-10 Wir stimmen zu, dass diese Massnahme nicht umgesetzt wird, und dass eine Neubeurteilung erst erfolgt, wenn interkantonale Harmonisierungsbestrebungen oder neue Erkenntnisse bezüglich Bemessungsgrundlagen oder praktikable Differenzierungsmodelle vorliegen.
- 1-11 Wir stimmen der Massnahme insoweit zu, als sie die Schifffahrt betrifft. Die Mitarbeit in Gremien, die sich unter ökologischen Kriterien mit der Optimierung von Transportketten befassen, akzeptieren wir so lange, als den betroffenen Unternehmen bzw. deren Branchenvertretung ebenfalls eine Einsitznahme garantiert wird. Die Anreize zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit Zufahrt zur Schifffahrt unterstützen wir, wenn sie auf Freiwilligkeit bzw. Wirtschaftlichkeit basieren. Zwangsmassnahmen zur Schaffung von Gleisanschlüssen oder zur Verlagerung auf die Schiene lehnen wir ab.
- 1-12 Wir stimmen der Massnahme grundsätzlich, aber mit Vorbehalt zu. Bei der Ausgestaltung der flankierenden Massnahmen sind die betroffenen Anwohner und das ansässige Gewerbe frühzeitig und zwingend, also nicht nur zur Optimierung „bereits beschlossener“ Massnahmen, in die Projektplanung miteinzubeziehen.

#### **4. Strategie und Massnahmen im Handlungsfeld Energie**

Sowohl der Kanton Baselland als der Kanton Basel-Stadt können, wie im Bericht dargelegt, beim Energiesparen auf beachtliche Erfolge verweisen. Ein erhöhter Handlungsbedarf ist in diesem Bereich nicht gegeben.

- 2-1 Staatliches Handeln hat sich im Bereich des Energiesparens und des ökologischen Bauens auf Information und Vorbildfunktion zu beschränken. Auch Bauherren und Gebäudeeigentümer haben ein vitales Interesse, ihren Energie- und Ressourceneinsatz zu optimieren. Innovative und ökologische Technologien werden deshalb rasch vom Markt angenommen, wenn ihre wirtschaftliche Effizienz nachgewiesen ist. Zwangs- oder Bestrafungsmassnahmen beim Sanierungspotenzial bestehender Bauten lehnen wir ab. Im Neubaubereich müssen bei einer Anpassung von Vorschriften, Kosten und Nutzen in einem vertretbaren Verhältnis stehen.
- 2-2 Wir haben keine Einwände dagegen, dass sich der Kanton bei den zuständigen Branchenorganisationen für eine Qualitätszertifizierung einsetzt. Solange die Zertifizierung die Konkurrenzfähigkeit der entsprechenden Produkte nicht einschränkt, werden sie sich am Markt auch durchsetzen. Staatliche Zwangsmassnahmen (Verbindlichkeit der Zertifizierung für Neuanlagen) oder den Aufbau neuer oder zusätzlicher Kontrollen bei Holzfeuerungen im Wohnbereich lehnen wir angesichts der seit langem gut funktionierenden Feuerungskontrollen im Kanton ab.

## **5. Strategie und Massnahmen im Handlungsfeld Industrie und Gewerbe**

Wir wiederholen an dieser Stelle bewusst unsere obigen Ausführungen, wonach die Baselbieter KMU-Wirtschaft bereits heute verschärften Grenzwerten untersteht. Die Einhaltung dieser verschärften Grenzwerte führt zu Einschränkungen in der Entwicklung und Tätigkeit der Baselbieter KMU-Wirtschaft. Die Standortattraktivität unseres Kantons ist davon nicht unerheblich betroffen. Zudem wird die Luftstoffbelastung im Baselbiet durch Verfrachtungen aus dem umliegenden Ausland mitbeeinflusst. Wir lehnen deshalb weitere Verschärfungen der Grenzwerte ab, solange im wirtschaftlichen Umfeld international (oder zumindest trinational) gleichwertige Standards nicht durchgesetzt sind. Wir unterstützen die zuständigen Behörden aber bei der Schaffung von positiven Anreizsystemen zur Förderung der Zusammenarbeit mit den betroffenen Branchen und Betrieben, um Verbesserungen nach dem neusten Stand von Wissen und Technik zum Durchbruch zu verhelfen.

- 3-1 Wir lehnen es ab, dass sich die kantonalen Behörden beim Bund für eine weitere Verschärfung der Grenzwerte einsetzt, solange die heute aktuellen Grenzwerte nicht auf gesamteuropäischer Ebene eingehalten werden. Unsere Behörden haben sich bisher immer durch einen vorauseilenden Vollzugsgehorsam ausgezeichnet, den wir bei unseren Nachbarn oder entfernteren europäischen Staaten nicht feststellen können. Sind die aktuellen Grenzwerte gesamteuropäisch durchgesetzt, muss weiterer Handlungsbedarf anhand entsprechender Untersuchungen nachgewiesen werden. Bei den Massnahmen im kantonalen Handlungsspielraum erwarten wir einen Nachweis der wirtschaftlichen Tragbarkeit.
- 3-2 Wie der Bericht feststellt, entsprechen die Massnahmen der «Baurichtlinie Luft» sowie der Vollzugsrichtlinie «Luftreinhaltung bei Bautransporten» den lufthygienischen Anforderungen und dem heutigen Stand der Technik. Die Umsetzung ist im kommerziellen Bereich im Gange und basiert auf Eigenverantwortung und Selbstkontrolle der Baubranche. Wir begrüssen diesen Ansatz. Unsere Bedenken gegen die Verbindlicherklärung in Submissionsverfahren richten sich denn auch nicht gegen diese lufthygienische Massnahme, sondern gegen den zusätzlichen administrativen Aufwand der mit dem Nachweis der Einhaltung durch die Unternehmer bzw. mit den Kontrollmassnahmen der Vollzugsbehörden auf den Baustellen verbunden ist. Wir lehnen die Massnahme auch deshalb ab, weil sie schon

heute auch ohne staatlichen Druck umgesetzt wird.

- 3-3 Der Initiierung von weiteren Projekten zur umweltverträglichen Verwendung von Lösungsmitteln, die gemeinsam von Behörden und Branchenorganisationen getragen werden, stehen wir positiv gegenüber. Gleichzeitig sei an dieser Stelle betont, dass die entsprechenden Branchen (wie im Bericht erwähnt), heute schon ihre diesbezügliche Verantwortung auf freiwilliger Basis wahrnehmen. Die gegenseitige Unterstützung soll in diesem Sinne fortgeführt werden.

## **6. Strategie und Massnahmen im Handlungsfeld Landwirtschaft**

- 4-1 Am 10. April 2003 hat der Landrat ein entsprechendes Postulat von Max Ritter, Wenslingen, überwiesen. Weitergehende Massnahmen sind nicht angezeigt.

## **7. Weitere Massnahmen**

Wir legen abschliessend noch einmal Wert darauf, dass die betroffenen Branchen und Unternehmen frühzeitig in die weiteren Entscheidungsprozesse betreffend Luftreinhalteplan einbezogen werden.

Kritisch stehen wir dem vorliegenden Luftreinhalteplan hinsichtlich der dargelegten finanziellen Konsequenzen gegenüber. Die Angaben zu den Kosten der vorgeschlagenen Massnahmen sind ungenügend. Wir erwarten diesbezüglich präzisere und nachvollziehbarere Aussagen. Eine Überprüfung der Angaben scheint uns auch bezüglich der Quantifizierung der durch Luftverschmutzung verursachten Schäden angezeigt, unter Verwendung aktuellerer Quellen und mit nachvollziehbaren Berechnungsmethoden.

Mit unserem nochmaligen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme verbleiben wir

mit freundlichen Grüssen

## **WIRTSCHAFTSKAMMER BASELLAND**

Der Vizedirektor:  
Thomas de Courten  
Betr.oek.HWV – Leiter KMU-Förderung