

Anhang 4: Umsetzung Massnahmen Luftreinhalteplan beider Basel 2010

INHALTSVERZEICHNIS

1	Massnahmen Verkehr	2
2	Massnahmen Energie	4
3	Massnahmen Industrie und Gewerbe	5
4	Kommunikation	6

1 Massnahmen Verkehr

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand	Bemerkungen
<p>V5 Umsetzung Förderungsprogramm "Nachhaltige Mobilität Basel-Stadt"</p> <p>Für den Kanton Basel-Stadt wurde in einem externen Auftrag ein Förderprogramm „Nachhaltige Mobilität“ entwickelt. Im Vordergrund steht die Attraktivitätssteigerung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs. Die Gesamtstrategie will mit gezielten Massnahmen erreichen, dass der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel an der gesamten Personenmobilität weiter zunimmt.</p> <p>Federführung: MOB</p>	<p>Die Massnahme wurde weitgehend umgesetzt. Einige Einzelprojekte und Events (E-Bike Testwoche, Mobilitätswoche, SlowUp etc.) werden regelmässig durchgeführt. Im Bereich Langsamverkehr wurden im Rahmen des „Teilrichtplans Velo“ diverse Infrastrukturmassnahmen umgesetzt. Im Rahmen der Entwicklung des verkehrspolitischen Leitbilds wurde zudem ein Massnahmenpaket beschlossen, dass eine bedarfsgerechte Mobilität in der Stadt mit urbaner Lebensqualität und wirtschaftlicher Standortattraktivität in Einklang bringen soll.</p> <p>Die Massnahme wird darauf basierend beschrieben.</p>	<p>Mit dem vom Regierungsrat Basel-Stadt beschlossenen verkehrspolitischen Leitbild, wurde auch ein Massnahmenplan beschlossen, welcher in den nächsten 10 bis 15 Jahren umgesetzt werden soll. So sollen u.a. die Lücken im Fuss- und Veloverkehr geschlossen sowie die Verkehrsnachfrage über Mobilitätsmanagement stärker beeinflusst werden. Das verkehrspolitische Leitbild ist zudem abgestimmt auf das Agglomerationsprogramm Basel, in das auch die Strategien der Nachbarregionen eingeflossen sind.</p>
<p>V6 Prüfung der lufthygienischen Auswirkungen des Agglomerationsprogramms Basel</p> <p>Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation sowie der Analyse und einer Vorgehensweise für einen Masterplan Verkehr (Motion 2008/106) für den Kanton Basel-Landschaft, werden in den nächsten zwei Jahren Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr für die ganze Agglomeration Basel entwickelt. Die voraussichtliche Wirkung der Gesamtheit dieser Massnahmen auf die Luftreinhaltung soll qualitativ abgeschätzt werden. Hierfür sollen die Wirkung der möglichen Massnahmen auf die Feinstaub- und Stickoxidemissionen analysiert und daraus eine Gesamtwirkung abgeleitet werden. Damit soll sichergestellt werden, dass nur Verkehrsprojekte unterstützt werden, welche zur Verbesserung der Umweltsituation dienen.</p> <p>Federführung: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel</p>	<p>Die Umweltauswirkungen der Agglomerationsprogramme wurden umfassend analysiert. Für die Bereiche Lärm und Luft wurde eine Abschätzung der Umweltwirkungen auf Basis von Modellrechnungen mit dem trinationalen Gesamtverkehrsmodell (GVM) durchgeführt. Die Modellrechnungen zeigten, dass die Agglomerationsprogramme insgesamt eine Verbesserung der Umweltsituation bewirken.</p> <p>Die Massnahme wird darauf basierend beschrieben.</p>	<p>In der Projektorganisation zum Agglomerationsprogramm Basel ist seit 2011 neu eine Umweltgruppe integriert. Da ebenfalls grenzüberschreitende Projekte beurteilt werden müssen, sind auch die Umweltbehörden von Deutschland und Frankreich in dieser Umweltgruppe vertreten.</p> <p>Ziel dieser grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der Umweltfachstellen ist die Beurteilung der Projekte aus Sicht Luft, resp. Lärm zuhanden der Projektleitung des Agglomerationsprogramms Basel.</p>

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand	Bemerkungen
<p>V7 Pilotprojekt zur Installation einer Staubminderungswand bei Tunnelportalen</p> <p>In Klagenfurt (Österreich) wurde ein Projekt umgesetzt, bei dem durch die Kombination von konventionellen Lärmschutzelementen mit neu entwickelten Filterelementen versucht wird, eine spürbare Reduktion der Partikelbelastung entlang hoch belasteten Standorten zu erreichen. Dabei wird eine innovative Technologie angewendet, die eine wirksame Massnahme zur Emissionsminderung von wieder aufgewirbeltem Strassenstaub und motorischen Feinstaub darstellt.</p> <p>Federführung: LHA/</p>	<p>Mit Schreiben vom 20. März 2012 an die Regierungsräte des Kantons Basel-Stadt und des Kantons Basel-Landschaft hat Frau Bundesrätin Doris Leuthard, Vorsteherin des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Massnahmen abgelehnt. Die Ablehnung der Massnahme, welche primär der Bevölkerung in hochbelasteten Gebieten zugutegekommen wäre, wurde mit weitreichenden finanziellen Folgen begründet.</p> <p>Die Massnahme wird darauf basierend abgeschrieben.</p>	

2 Massnahmen Energie

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand	Bemerkungen
<p>E4 Verkürzte Sanierungsfristen für Holzfeuerungsanlagen</p> <p>Die LRV gewährt für bestehende Holzfeuerungsanlagen, die nach den Änderungen vom 4. Juli 2007 sanierungspflichtig werden, eine Sanierungsfrist von 10 Jahren. Davon betroffen sind Holzfeuerungen mit einer Feuerungswärmeleistung (FWL) von mehr als 70kW. Anlagen mit einer FWL über 500kW müssten nach der LRV bis zum Jahr 2018 saniert werden. Für Anlagen mit einer FWL zwischen 70 und 500kW wurde die Sanierungsfrist gar bis ins Jahr 2022 verlängert, weil die 2007 eingeführten Verschärfungen bei diesen Anlagen erst ab 2012 gelten.</p> <p>Angesichts der flächendeckend hohen Feinstaubbelastung und insbesondere aufgrund der erhöhten Belastungen bei Inversionslagen im Winter, ist eine Verkürzung der Sanierungsfrist angezeigt, wenn die neuen Grenzwerte für Staub von einer bestehenden Anlage um über 50% überschritten werden. Die Frist wird für diese Anlagen von 10 auf 5 Jahre verkürzt.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>Auf die vorgesehene Umsetzung wurde aufgrund der hohen Ablehnung anlässlich der externen Vernehmlassung der geplanten Verordnungsanpassungen zum Luftreinhalteplan verzichtet.</p> <p>Mit den Betreibern von sanierungspflichtigen Holzfeuerungen wurden die Sanierungsfristen nach Vorgabe der LRV festgesetzt.</p> <p>Die Massnahme wird darauf basierend beschrieben.</p>	<p>Die vorgesehene Verkürzung der Sanierungsfrist für Holzfeuerungen stiess bei den Verbänden (IG Holzenergie, Waldwirtschaftsverband, Wirtschaftskammer) und den betroffenen Gemeinden (Betreiber von Holzfeuerungen), bei der Elektra Baselland (als Betreiber von mehreren Holzfeuerungen im Wärme-Contracting) auf Ablehnung.</p> <p>Es wurden technische und finanzielle Gründe geltend gemacht. Zahlreiche der betroffenen Anlagen würden innerhalb der ordentlichen (nicht verkürzten) Sanierungsfrist die technische und betriebswirtschaftliche Lebensdauer erreichen und müssten dann ohnehin ersetzt werden. Bei einer verkürzten Sanierungsfrist müssten noch nicht vollständig abgeschriebene Anlagen oder Anlageteile ersetzt werden.</p>
<p>E5 Förderung von stickstoffarmen Heizöl</p> <p>An den Bund wird folgender Antrag gestellt:</p> <p>Stickstoffarmes Heizöl Extra-Leicht (HEL) ist zu fördern, z.B. durch die Einführung einer Lenkungsabgabe auf dem Stickstoffgehalt von 5 Rappen pro Liter Heizöl analog der Angabe auf dem Schwefelgehalt oder auch durch ein gänzlich Verbot von stickstoffreichem HEL.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>Mit Schreiben vom 20. März 2012 an die Regierungsräte des Kantons Basel-Stadt und des Kantons Basel-Landschaft hat Frau Bundesrätin Doris Leuthard, Vorsteherin des UVEK, die Massnahmen abgelehnt.</p> <p>Die beantragte Förderung von stickstoffarmen HEL wird vom Bund zwar grundsätzlich begrüsst. Die Marktentwicklung zeige jedoch seit einigen Jahren einen starken Trend in Richtung stickstoffarmes HEL, dies dank freiwilliger Massnahmen der Branche.</p> <p>Die Massnahme wird darauf basierend beschrieben.</p>	<p>Das Lufthygieneamt beider Basel wird die Situation weiter verfolgen. Grundsätzlich wird eine generelle Abnahme des Verbrauchs von HEL beobachtet.</p>

3 Massnahmen Industrie und Gewerbe

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand	Bemerkungen
<p>IG3 Reduktion der VOC-Emissionen in Betrieben</p> <p>Betriebe müssen ihre Emissionen reduzieren, wenn die VOC-Emissionen auf dem gleichen Firmengelände eine Grenzfracht von 3'000 kg pro Jahr überschreiten. Die VOC-Emissionen sind so weit zu reduzieren, als dies verhältnismässig ist und dem Stand der Technik entspricht. Reinigungs- und Entfettungsprozesse, bei denen jährlich mehr als 400 kg VOC emittiert werden, sind im Rahmen der technischen Möglichkeiten auf wässrige bzw. VOC-arme Prozesse umzustellen (z.B. durch Produktersatz).</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>Die Regelungen sind in den kantonalen Verordnungen über die Verschärfung von Emissionsbegrenzungen für stationäre Anlagen (BS: MVO, BL: VVESA) aufgenommen worden. Die Umsetzung der Vorgaben erfolgt im Rahmen des Regelvollzugs anlässlich der periodischen Erhebungen und Kontrollen bei den einzelnen Betrieben.</p> <p>Die Massnahme wird darauf basierend weitergeführt.</p>	<p>Im 2013 und 2015 fanden jeweils Infoveranstaltung für Betriebe der Chemiebranche in Basel statt, welche das Ziel hatten, den Austausch zwischen den Firmen hinsichtlich dem Stand der Technik zu fördern. Mit praxisnahen Beispielen wurden mögliche Lösungen aufgezeigt.</p>
<p>IG4 Reduktion der Emissionen bei Maschinen im Bereich Abbau und Deponie sowie auf Firmenarealen</p> <p>In Anlehnung an die Mitteilungen zur LRV Nr. 14 „Kieswerke, Steinbrüche und ähnliche Anlagen“ des BAFU soll zukünftig sichergestellt werden, dass die zum Einsatz kommenden dieselbetriebene Fahrzeuge, Maschinen und Geräte mit einem Partikelfilter ausgerüstet sind. Maschinen und Geräte mit einer jährlichen Betriebszeit von weniger als 50 Stunden, sind von der Nachrüstpflicht befreit.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>Die Regelungen sind in den kantonalen Verordnungen über die Verschärfung von Emissionsbegrenzungen für stationäre Anlagen (BS: MVO, BL: VVESA) aufgenommen worden. Die Umsetzung der Vorgaben erfolgt im Rahmen des Regelvollzugs anlässlich der periodischen Erhebungen und Kontrollen bei den einzelnen Betrieben.</p> <p>Die Massnahme wird darauf basierend abgeschrieben.</p>	<p>Mit den betroffenen Betrieben wurden Sanierungspläne erstellt. Diese wurden in der Zwischenzeit weitgehend umgesetzt.</p>
<p>IG5 Baustellenverkehr</p> <p>Erzeugt die Baustelle ein Strassentransportvolumen von mehr als 20'000 m³, sind die Transporte von Massengütern mit Fahrzeugen auszuführen, die der Abgabekategorie 2 oder 3 gemäss Anhang 1 der Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe zugehören.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>Auf die vorgesehene Umsetzung wurde aufgrund der Ablehnung anlässlich der externen Vernehmlassung der Verordnung über die Verschärfung von Emissionsbegrenzungen für stationäre Anlagen (BS: MVO, BL: VVESA) (BS: MVO, BL: VVESA) verzichtet.</p> <p>Die Massnahme wird darauf basierend abgeschrieben.</p>	<p>Der Bauunternehmer-Verband Region Basel (BRB) und der Gewerbeverband BS lehnten in ihrer schriftlichen Vernehmlassung die vorgesehenen Anpassungen ab. Gründe für den Verzicht waren u.a. Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Massnahme und bei der Kontrolle.</p>

4 Kommunikation

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand	Bemerkungen
<p>K1 Umweltsparbuch</p> <p>Mit geeigneten Kooperationspartnern und Projektträgern soll ein Umweltsparbuch initialisiert und Bündnisse für weitere Massnahmen gewonnen werden. Das Umweltsparbuch soll analog dem in der Region Basel sehr erfolgreichen Familienpass eine konzipiert werden:</p> <p>Die Unternehmen, Verbände und Initiativen können eine grosse Zahl interessierter Bürger über ihre umweltfreundlichen Produkte und Dienstleistungen und Informationsangebote informieren.</p> <p>Die Bevölkerung erhält mit dem Umweltsparbuch nicht nur praktische Informationen zum aktiven Umweltschutz, sondern hat durch die integrierten Gutscheine einen konkreten finanziellen Vorteil von ihrem Engagement.</p> <p>Den Kantonen dient das Umweltsparbuch als Instrument, mit dem sie zu mehr Umwelt- und Klimaschutz anregen und so den selbst gestellten Zielen ein Stück näher kommen kann.</p> <p>Die Kantone sollen in erster Linie als Start- und Ideengeber für ein konkretes Publikationskonzept fungieren.</p> <p>Federführung: LHA (AUE BS / AUE BL)</p>	<p>Zusammen mit der Firma Advocacy AG wurde ein Konzept für eine Online-Plattform erarbeitet. Die Online-Plattform sollte sich in erster Linie an jüngere Konsumentinnen und Konsumenten wenden. Entsprechende Produkte und Dienstleistungen sollten auf der Plattform beworben, beschrieben und vergünstigt zum Kauf angeboten werden (z.B. via Gutscheine). Um sich von den aktuell existierenden, kommerziell gestalteten Deal-Plattformen abzugrenzen, sollten bei der Produktprüfung Umweltkriterien angewendet werden.</p> <p>Für die weitere Umsetzung der Plattform war jedoch eine breite Trägerschaft notwendig, die sich massgeblich am Aufbau und an der Finanzierung der Plattform beteiligen würde. Dazu wurden mit diversen Institutionen und Firmen Gespräche geführt. Leider konnte in der Folge keine breit abgestützte Trägerschaft gefunden werden, welche auch bereit gewesen wäre, sich substantiell an den Kosten von rund CHF 120'000 für Aufbau und Betrieb der Plattform zu beteiligen.</p> <p>An diesem Punkt wurde entschieden, das Projekt aus Kosten- und Ressourcengründen zu beenden.</p> <p>Die Massnahme wird darauf basierend abgeschrieben.</p>	<p>Mit dem Umweltsparbuch sollte ein modernes Mittel gefunden werden, um ein ökologisches, umweltschonendes Konsumverhalten zu fördern ohne den moralischen Zeigefinger zu erheben. Ausserdem sollte das Projekt die Möglichkeit bieten, hilfreiche Tipps für ein umweltschonendes (Kauf-) Verhalten zu verbreiten. Im Rahmen der Evaluation des Projekts wurde die Idee eines Umweltsparbuchs hin zu einer Online-Plattform weiterentwickelt, die konkret umweltschonend produzierte Produkte und Dienstleistungen anbietet. Das Konsumverhalten sollte auf neue und zielgruppenorientierte Weise gefördert werden. Als Zielgruppe sollte eine jüngere Generation angesprochen werden, um diese für die Thematik «Konsum und Umweltschutz» zu sensibilisieren und zu gewinnen.</p> <p>Ein solches zielgruppenspezifisches Angebot schränkt die Bandbreite an Produkten und möglichen Partner entsprechend ein, was sich bei der Evaluation der möglichen Trägerschaft zeigte.</p> <p>Zudem zeigte sich, dass der Aufbau, Betrieb und Unterhalt einer solchen Online-Plattform sehr kostenintensiv ist. Entsprechend schwer ist es im heutigen wirtschaftlichen Umfeld Träger oder auch Kooperationspartner zu finden, die in der Lage sind eine solche finanzielle Unterstützung zu gewährleisten.</p>