

Anhang 2: Umsetzung Massnahmen Luftreinhalteplan beider Basel 1990

(Stand: Juli 2004)

INHALTSVERZEICHNIS

1	Massnahmen Verkehr	2
2	Massnahmen Energie	11
3	Massnahmen Industrie und Gewerbe	15
4	Massnahmen Raumplanung.....	19
5	Massnahmen Kommunikation	21

1 Massnahmen Verkehr

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>V1.1 Abgestufte Temporeduktion auf Hochleistungsstrassen</p> <p>Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit insbesondere im Agglomerationsbereich soll gegenüber heute um 20 km/h (teilweise um 40 km/h) gesenkt und neu auf 60 km/h, 80 km/h resp. 100 km/h festgelegt werden.</p> <p>Federführung: BS: JSD, BVD BL: BUD, SID</p>	<p>BS: sistiert (Tempolimit 80 km/h besteht bereits auf Autobahn A2)</p> <p>BL: Vorlage für versuchsweise Temporeduktion 1993 durch Volksabstimmung abgelehnt. Seit 2001 regelt ein Verkehrsleitsystem die Höchstgeschwindigkeit in Abhängigkeit von Verkehrsbelastung.</p>
<p>V1.2 Abgestufte Temporeduktion auf Hauptverkehrsstrassen</p> <p>Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit im Agglomerationsbereich von heute maximal 80 km/h soll auf 70 km/h ausserorts resp. 40 km/h innerorts zurückgenommen werden.</p> <p>Federführung: BS: JSD, BVD BL: BUD, SID</p>	<p>BS: Massnahme sistiert; Konzentration auf Temporeduktion in Wohnquartieren.</p> <p>BL: Vorlage für versuchsweise Temporeduktion durch Volksabstimmung abgelehnt.</p>
<p>V1.3 Tempo 30 in Wohnquartieren</p> <p>Signalisierung der Zonengeschwindigkeit 30 km/h in Wohnquartieren in Basel und der Gemeinden in den stark belasteten Gebieten des Kantons Basel-Landschaft.</p> <p>Federführung: BS: JSD, BVD BL: BUD, SID</p>	<p>BS: Flächendeckende Ausführung in den Quartieren geplant.</p> <p>BL: Nur einzelne Gemeinden haben Zonen realisiert bzw. Weiterführung im LRP 2004 unter neuer Massnahme 1-2 (Strassenraumgestaltung und -organisation).</p>
<p>V1.4 Bauliche und verkehrstechnische Begleitmassnahmen zur Temporeduktion</p> <p>Durch situationsgerecht und abgestimmte Gestaltungsmassnahmen sind auf den Kantons- und Gemeindestrassen folgende Ziele zu verfolgen: Einhalten der Geschwindigkeitslimiten; Verkehrsberuhigung; Verkehrsabnahme; Verkehrsverflüssigung (weniger Stop&Go).</p> <p>Federführung: BS: JSD, BVD BL: BUD, SID</p>	<p>BS: In Zusammenhang mit Einführung Tempo-30-Zonen tlw. realisiert.</p> <p>BL: Nur einzelne Gemeinden haben Zonen realisiert bzw. beschlossen. Weiterführung im LRP 2004 unter neuer Massnahme 1-2 (Strassenraumgestaltung und -organisation).</p>
<p>V1.5 Informationskampagnen / Weiterbildungskurse "Umweltbewusstes Fahren"</p> <p>Bei einer "umweltbewussten" Fahrweise werden bis zu 30% weniger Schadstoffe emittiert. Diese "umweltbewusste" Fahrweise soll in einer breit angelegten Informations- und Werbekampagne mit zielgruppenspezifischen Kurse und Schulungen (z.B. Fahrlehrer, Berufsfahrer) bekannt gemacht werden. Längerfristig ist eine Integration solcher Kurse in die obligatorische und freiwillige Fahrausbildung anzustreben.</p> <p>Federführung: BS: JSD, BVD BL: BUD, SID</p>	<p>BL/BS: Aktionsprogramm Eco-Drive von 1999 bis 2001 in Zusammenarbeit mit Fahrlehrerverband und TCS durchgeführt. Die Durchführung des Kursprogramms Eco-Drive wurde im Sommer 2001 vom TCS übernommen.</p> <p>2004 wurde die Kampagne "Gentle Driver", die sich an Senioren richtet, von den Verwaltungen BS und BL durchgeführt.</p>

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>V2.1 Beschaffung der Grundlagen für die Beurteilung der Parkraumsituation</p> <p>Als Grundlage für eine flächendeckende Parkraum-Bewirtschaftung müssen quartierweise, ev. strassenweise die Grundlagedaten (bestehendes Angebot, Nutzung, Bedarf) sowohl auf öffentlichem als auch auf privatem Grund erhoben werden.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BS: Erhebung im Rahmen des Verkehrsplans (Teilplan Parkierung) 1993 durchgeführt.</p> <p>BL: In einigen Gemeinden 1993 durchgeführt; erheblicher Widerstand in anderen Gemeinden. Nachführung sistiert.</p>
<p>V2.2 Zonenspezifische Reduktion öffentlicher Dauerparkplätze in dicht bebauten Gebieten (nur BS)</p> <p>Die Massnahme sieht vor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Einführung Parkkartenregime in Wohnquartieren; 2. Umwandlung der heutigen Dauerparkplätze in Güterumschlagsplätze; 3. Aufhebung von Dauerparkplätze auf öffentlichem Grund. <p>Federführung: BS: JSD, BVD</p>	<p>BS: Einführung Anwohnerparkkarte in allen PLZ-Kreisen der Stadt Basel erfolgt. Auf weitere Massnahmen verzichtet.</p>
<p>V2.3 Begrenzung Erstellungspflicht / -recht für private Parkplätze</p> <p>Die maximal zulässige Parkplatzanzahl bei Neu- oder Umbauten soll in den massgebenden Baugesetzen so festgelegt werden, dass dem Grad der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln Rechnung getragen wird. Richtwerte für entsprechende Abminderungsfaktoren gegenüber dem "Grundbedarf" können der VSS Norm SN 640'601a entnommen werden.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BS: Erlass der Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für PW (PPV) 1993 erfolgt. Revision PPV 1998 erfolgt.</p> <p>BL: Im Rahmen der politischen Diskussion zum Raumplanungsgesetz (RPG) vom Landrat abgelehnt.</p>
<p>V2.4 Erhöhung der Parkierungsgebühren</p> <p>Alle Kurzzeitparkplätze auf öffentlichem Areal in der Stadt Basel und in den angrenzenden Agglomerationsgemeinden werden gebührenpflichtig. Die Gebührenhöhe wird koordiniert zwischen den beiden Kantonen festgelegt.</p> <p>Federführung: BS: JSD BL: SID</p>	<p>BS: Erhöhung Parkgebühren per 1996 innerhalb Cityring und am Bahnhof SBB.</p> <p>BL: Massnahme sistiert, jedoch mit punktuellen Ausnahmen.</p>
<p>V2.5 Parkierungsprivilegien für schadstoffarme Fahrzeuge</p> <p>In besonders immissionsbelasteten Zonen erstrecken sich die Parkierungsberechtigungen auf öffentlichen Parkplätzen nur auf Katalysator-, Solar- und Elektrofahrzeuge. Für die beiden letztgenannten Fahrzeugtypen sind an dafür geeigneten zentralen Lagen bei ausreichender Nachfrage Parkplätze mit Spezialausstattung einzurichten und zu reservieren.</p> <p>Federführung: BS: JSD BL: SID</p>	<p>BS: Sonderparkplätze für Elektrofahrzeuge in Riehen realisiert. Keine weiteren Aktivitäten geplant.</p> <p>BL: Massnahme sistiert, mit punktuellen Ausnahmen (z.B. Sonderparkplätze für Leichtelektromobile ergänzt mit Stromtankstellen in Muttenz).</p>

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>V2.6 Einführung eines Parkleitsystems</p> <p>Um den Parkplatzsuchverkehr zu vermindern, sollen die stadteinwärts fahrenden Fahrzeuglenker über die momentane Parkraumverfügbarkeit am Zielort möglichst frühzeitig informiert werden.</p> <p>Federführung: BS: JSD, BVD BL: BUD, SID</p>	<p>BL/BS: Einführung Parkleitsystem als Teil des Verkehrsleitsystems auf der A2 und in der Stadt Basel (Inbetriebnahme 2001).</p>
<p>V2.7 Bau von Park + Ride-Anlagen</p> <p>Die ÖV-Feinerschliessung im Einzugsgebiet der Stadt Basel weist nicht flächendeckend eine Dichte auf, die das Erreichen einer ÖV-Haltestelle in Fussgängerdistanz sicherstellt. Für diese Gebiete ist eine Verkehrsmittelkombination ÖV / Privatfahrzeug sinnvoll und förderungswürdig. Die Wahl einer gebrochenen Fahrroute wird durch die anderen Massnahmen (V 2.2 und V 2.4) zunehmend attraktiver und notwendiger. Dazu sind die erforderlichen Fahrzeugabstellplätze bei den ÖV-Haltestellen zu schaffen.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BS: Standorte für P+R-Anlagen im Verkehrsplan (Teilplan Parkierung) ausgewiesen. BL: Nach Misserfolg P+R-Anlage Oberwil keine weiteren Aktivitäten geplant</p>
<p>V3.1 Emissionsabhängige Fahrzeugsteuern</p> <p>Die Fahrzeugbesteuerung soll nach deren Emissions-Charakteristik erfolgen. Damit wird ein Anreiz zur Anschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen geschaffen. Da die Emissionsmenge auch direkt vom Treibstoff-Durchsatz abhängt, werden auch Fahrzeug-Typen mit geringem Treibstoffverbrauch gefördert. Im Kanton Basel-Landschaft wird zudem die Kombination einer fahrleistungsabhängigen Bemessung der Motorfahrzeugsteuern geprüft.</p> <p>Federführung: BS: JSD BL: FK</p>	<p>BS: Rabatt von 5% für Fahrzeuge, die den neuesten Abgasnormen entsprechen, durch Änderung des Gesetzes über die Besteuerung von Motorfahrzeugen per 1997 eingeführt. Seit 1.1.2002 gilt ein Rabatt von 10% für Motorfahrzeuge, welche die Bestimmungen von EURO4 einhalten. BL: Vorlage betreffend emissionsabhängigen Steuerrabatt bzw. Zuschlag vom Landrat abgelehnt.</p> <p>Weiterführung im LRP 2004 unter neuer Massnahme V1-7 (Ökologisierung Mfz- Steuern).</p>
<p>V3.2 Finanzielle Anreize für Elektrofahrzeuge</p> <p>Der Kauf von Elektrofahrzeuge soll durch Investitionsbeiträge für Produktion oder Kauf sowie durch die Beteiligung an Solarenergie-Ladestationen gefördert werden.</p> <p>Federführung: BS: JSD BL: FK</p>	<p>BS: Gemeinde Riehen war 1996 bis 2001 am Grossversuchs mit Elektromobilen des Programms Energie 2000 beteiligt. Ankauf von Elektromobilen wurde vom Kanton und der Gemeinde Riehen subventioniert (zusätzlich zu Bundesbeitrag). BL: Gemäss Verkehrsabgabegesetz erhalten Elektrofahrzeuge einen Rabatt von 20%.</p> <p>Weiterführung im LRP 2004 unter neuer Massnahme 1-7 (Ökologisierung Mfz- Steuern).</p>

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>V4.1 Ausbau und Verbesserungen des ÖV (Tram und Bus)</p> <p>Beim ÖV sind weitere Verbesserungen sowie Ausbauten vorzusehen. Gemäss Masterplan, Teil öffentlicher Verkehr sind weitere Ergänzungen des Tram- und Bus-Netzes vorgesehen.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL/BS: Im Rahmen des Ausbauprogramms für den regionalen öffentlichen Verkehr sind in den letzten Jahren laufend schrittweise Ausbau- und Verbesserungsprojekte realisiert worden (z. B. Busnetzoptimierung, Einführung der Vorortlinien 10 und 11 im Bahnhof SBB). Weitere Schritte sind auch bei der Tarifierung erfolgt (Lancierung Job-Ticket) bzw. geplant. Im Vordergrund stehen dabei Vereinfachungen beim grenzüberschreitenden Verkehr.</p>
<p>V4.2 Verbesserung im Bahnverkehr (Regio-S-Bahn, Bahnhof plus, Transportkette, Fahrplanbegehren)</p> <p>Der raschen Realisierung der gesamten Regio-S-Bahn stehen Schwierigkeiten wegen der grenzüberschreitenden Anlagen gegenüber. Es ist deshalb zu prüfen, ob einzelne Teilprojekte oder andere mit ähnlicher Wirkung vorgezogen werden können.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL/BS: Im Rahmen des Ausbauprogramms für den regionalen öffentlichen Verkehr sind in den letzten Jahren laufend schrittweise Ausbau- und Verbesserungsprojekte realisiert worden (z. B. Einführung der 'grünen' und 'blauen' Regio-S-Bahn-Linien, Aufwerten des ÖV im Rahmen des Projekts EuroVille).</p>
<p>V4.3 Förderung des Veloverkehrs</p> <p>In beiden Kantonen wurden Kredite für den Ausbau von Anlagen für den Zweiradverkehr gesprochen (je CHF 25 Mio.). Das Velo als lokales Verkehrsmittel im Kurzstrecken-Verkehr oder als Zubringer zu Stationen des öffentlichen Verkehrs verdient eine höhere Beachtung und könnte für viele heute mit dem Auto zurückgelegte Fahrten eingesetzt werden. Ein Hauptaugenmerk ist auf die Erhöhung der Sicherheit und des Komforts (z.B. gedeckte Abstellplätze) zu legen.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL/BS: Erstellung der geplanten Velowegnetze weitgehend abgeschlossen.</p>
<p>V4.4 Förderung des Fussgängerverkehrs</p> <p>Attraktive, sichere und direkte Fussgängerverbindungen erleichtern den Verzicht auf das Motorfahrzeug im Kurzstreckenverkehr und das Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel. Zur Förderung des Umsteigens sind v.a. die Fussgänger-Verbindungen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrsmittels zu verbessern.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL: Auf legislatorischer Ebene des Kantons abgeschlossen. Umsetzung erfolgt über die kommunale Nutzungsplanung. BS: Fussgängerzone Freie Strasse wurde eingerichtet.</p>

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>V5.1 Anpassung der Strassenkapazität an gesteigerte Kapazitäten im öffentlichen Verkehr</p> <p>Um den Umsteigeeffekt beim öV-Ausbau sicherzustellen, soll die Kapazität des parallelen Strassennetzes soweit reduziert werden, dass gesamthaft (MIV und ÖV) keine höhere Leistungsfähigkeit entsteht, als sie heute vorhanden ist. Zu diesem Zweck sind die Verkehrsregelungsanlagen in ihrer Steuerung so auszulegen, dass in der Zufahrtsrichtung nur die gewünschte Durchlässigkeit besteht. Die Massnahme ist auf Kantons- und Gemeindestrassen zu beschränken. Autobahnen sind bei den entsprechenden Zufahrten zu regeln. Ein Überlauf in parallele Gemeindestrassen ist durch deren Unterbindung für den Durchfahrtsverkehr zu verhindern.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL/BS: Wird als Massnahme nicht weiterverfolgt; punktuelle Anpassungen erfolgt (Spurenreduktionen, Lichtsignalanlagen).</p>
<p>V5.2 Förderung von Carpooling und anderen kollektiven Verkehrsformen</p> <p>Die Massnahme hat zum Ziel, den Besetzungsgrad der Pendlerfahrten zu erhöhen und damit die Produktivität und Effizienz des Verkehrssystems zu verbessern.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL/BS: Pilotprojekt wurde mit unbefriedigendem Kosten-Nutzen-Verhältnis abgeschlossen. Keine Weiterführung vorgesehen.</p>
<p>V5.3 Prüfung eines Obligatorium für Pendlersammeltransporte</p> <p>Durch die Durchführung von Sammeltransporten sollen die Einzelfahrten reduziert werden. Da die Benützung eines Sammeltransportes bei guter Bewirtschaftung den Arbeitnehmer zwar billiger zu stehen kommt als die Fahrt im eigenen Fahrzeug, aber mit einigen Inkonvenienzen verbunden ist, sind allfällig entsprechende zusätzliche Anreize vorzusehen.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL/BS: Wegen negativem Resultat der Massnahme V5.2 sistiert.</p>
<p>V5.4 Entwicklung und Einführung eines Verkehrssystem-Managements</p> <p>Mit der Einführung eines Verkehrssystem-Managements soll durch die Koordination der einzelnen Verkehrsträger eine maximale Effizienz und Produktivität des Gesamtsystems erreicht wird. Hauptziele sind: Mobilisierung der Kapazitätsreserven, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduktion der Umweltbelastung, Verbesserung der Wirtschaftlichkeit.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL/BS: Umsetzung dieser Massnahme wurde zugunsten Massnahme V5.2 zurückgestellt. Wegen negativem Resultat der Massnahme V5.2 jedoch sistiert. Stossrichtung wird in den neuen LRP 2004 Massnahmen V1-2 (Strassenraumgestaltung und -organisation) und V1-9 (Integriertes Mobilitätsmarketing) weiterverfolgt.</p>
<p>V5.5 Beschränkung des spezifischen Treibstoff-Verbrauchs von Personenwagen</p>	

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>Da der Schadstoffausstoss weitgehend durch den Treibstoffdurchsatz bestimmt wird, kann eine Emissionsreduktion sehr wirkungsvoll über eine Begrenzung des Treibstoffverbrauchs erreicht werden. Es geht deshalb darum, den zulässigen spezifischen Treibstoffverbrauch im Rahmen der Vorschriften über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge bei der Typenprüfung stufenweise zu reduzieren. Ergänzend könnte eine Deklarationspflicht von Verbrauch und Schadstoffausstoss in der Werbung vorgeschrieben werden.</p> <p>Federführung: BS: JSD BL: SID</p>	<p>BL/BS: Antrag an Bund 1990 erfolgt. Massnahme wird in der vorgeschlagenen Form durch Bund nicht weiterverfolgt.</p>
<p>V5.6 Jährliche Abgaskontrollen für Motorräder</p> <p>In analoger Weise wie bei der seit 1986 eingeführten jährlichen Abgaskontrolle für Personwagen soll bei den Motorfahrrädern periodisch die Einhaltung der geltenden Vorschriften kontrolliert werden. Durchführung der Kontrolle durch Motorfahrzeugprüfstation.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Antrag an Bund 1990 erfolgt. Massnahme wurde aus Kosten-Nutzen-Überlegungen vom Bundesrat abgelehnt. Weiterführung unter neuer Massnahme V1-13 (Verschärfung der Emissionsbegrenzung für Motorräder) im LRP 2004.</p>
<p>V5.7 Vorbildliche Massnahmen im verwaltungsinternen Bereich</p> <p>Die verwaltungsinternen Reglemente sind im Hinblick auf beispielgebende Regelungen zu überprüfen. Revisionen bezüglich: Spesenregelung (Privilegierung der ÖV-Fahrten); Parkplatzbewirtschaftung (u.a. strengere Zuteilungskriterien); Abschaffung von Vergünstigungen; Überprüfung der Abgabe von vergünstigten Halbtax- oder U-Abos (BL).</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL: Einführung der Verordnung über das Parkieren auf Staatsareal mit restriktiver Zuteilung der Parkplätze und Erhöhung Parkgebühren. BS: Kantonales USG mit restriktiver Zuteilung der Parkplätze und Erhöhung Parkgebühren.</p>
<p>V6.1 Schaffung einer Arbeitsgruppe Güterverkehr</p> <p>Die Arbeitsgruppe soll die organisatorische Grundlage für folgende Schritte schaffen: Erarbeitung eines Förderungskonzepts zur Umlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene (Massnahme V 6.2); Förderung eines Güterleitsystems zur Reduktion von Leerfahrten (Massnahme V6.3).</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL/BS: Die kantonale Arbeitsgruppe wurde 1991 wegen zu geringem Handlungsspielraum wieder aufgelöst. Die Koordination der Arbeiten ist auf Bundesebene weiter zu führen.</p>
<p>V6.2 Förderungskonzept zur Umlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene</p>	

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>Die Arbeitsgruppe Güterverkehr (Massnahme V6.1) wird beauftragt, folgendes Förderungskonzept für die Umlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene zu erstellen: Erstellung eines grenznahen, leistungsfähigen Güterumschlagterminals im Raum Basel; Erstellung eines Netzes von regionalen Güterumschlagszentren; Förderung des Verkehrs mit Wechselbehältern (Container, Abrollcontainer, Wechselaufbauten); Förderung der Industrieleiseanschlüsse; Förderung der Koordination im kombinierten Verkehr; Förderung des Schienenzubringer- und -abholverkehrs mit den Rheinhäfen.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL/BS: Massnahme sistiert, da Handlungsspielraum für regionales Güterverkehrskonzept BS/BL sehr klein. Koordination mit Arbeiten auf Bundesebene wird weitergeführt. Weiterführung unter neuer Massnahme 1-10 (Transport von Aushub, Baumaterialien und anderer Massengüter mit der Bahn) und 1-11 (Optimierung der Transportketten im Güterverkehr).</p>
<p>V6.3 Förderung von Güterleitsystemen zur Reduktion von Leerfahrten</p> <p>Durch Güterleitsysteme kann der Anteil Leerfahrten reduziert bzw. die Auslastung von Lastwagen verbessert werden. Die Förderung von bestehenden Zentralen kann über die Vergabe von Transporten der öffentlichen Hand erfolgen.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL/BS: Nationale Leerfahrtenbörse wurde 1994 eingeführt. Begleitende Mitwirkung des Kantons BL in der entsprechenden Arbeitsgruppe.</p>
<p>V6.4 Sperrzonen für Diesel-Schwerverkehr</p> <p>Neben der Möglichkeit einer vollständigen Beschränkung soll die Variante eines Fahrverbots für Lastwagen bevorzugt werden, die nicht den verschärften Abgasnormen FAV 2-2 (1991) entsprechen. Eine Lockerung kann durch die Einführung einer abgabepflichtigen Ausnahmebewilligung erfolgen. Die Kontrolle erfolgt beim Umschlag (Vignette). Transitfahrten sind von der Bestimmung ausgenommen.</p> <p>Federführung: BS: JSD BL: SID</p>	<p>BL/BS: Massnahme wurde aus politischen Gründen nicht weiterverfolgt.</p>
<p>V6.5 Verschärfung der Abgasvorschriften für schwere Motorwagen</p> <p>Gegenüber der 1991 in Kraft tretenden Abgasverordnung FAV 2-2 sind weitere Reduktionen der NO_x- und Partikelemissionen möglich. Eine Verschärfung kann sich an die US-Norm 1994 anlehnen, die bereits heute durch motorische Massnahmen (Verbrennungsoptimierung, Aufladung, Ladeluftkühlung, Abgasrückführung) und Abgasnachbehandlung auf dem Prüfstand erreichbar ist.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Antrag an Bund 1990 erfolgt. Seit 1994 laufende Anpassung an EU-Abgasnormen.</p>

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>V6.6 Emissions- oder leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe</p> <p>Durch die Einführung der emissions- bzw. leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe soll eine stärkere Umlagerung des Strassenfernverkehrsgüterverkehrs auf die Schiene erreicht werden. Bei der emissionsabhängigen Variante werden zudem Lastwagen mit emissionsarmen Antriebstechniken begünstigt. Eine wichtige Voraussetzung sind einheitliche europäische Abgasnormen für schwere Motorfahrzeuge, die für die Festlegung der Abgabe herangezogen werden könnten.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Antrag an Bund 1990 erfolgt. Gesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wurde 1997 beschlossen. Einführung LSVA per 1.1.2001.</p>
<p>V6.7 Förderung von Pilotprojekten mit emissionsarmen Antriebstechniken</p> <p>Die Anwendung von neuer Motortechnologien soll beschleunigt werden: Einführung des Methanolmotors; Ersatz von Dieselmotoren durch Erd- oder Flüssiggas-Motoren; Nachrüstung und Optimierung von Dieselmotoren. Die Projekte sollen hauptsächlich öffentliche Busse und Kommunalfahrzeuge tangieren.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL: Verschiedene Pilotprojekte (Methanol, Partikelfilter). Autobus AG Liestal hat 29 Busse mit CRT- oder Partikelfilter ausgerüstet. BS: Verschiedene Pilotprojekte. BVB hat 12 Busse mit Erdgasantrieb und 44 Busse mit CRT-Partikelfilter beschafft.</p> <p>Weiterführung unter LRP 2004 Massnahme V1-4 (Emissionsminderung beim ÖV), V1-5 (Emissionsminderung bei Nutzfahrzeugen).</p>
<p>V6.8 Förderungskonzept zur Umrüstung oder zum Ersatz von älteren Nutzfahrzeugen</p> <p>Die Einführung emissionsarmer Antriebstechniken soll durch Subventionen für die Umrüstung oder den Ersatz älterer Nutzfahrzeuge beschleunigt werden. Die Finanzierung soll nach Möglichkeit durch Verwendung von Treibstoffzollgeldern erfolgen, falls die Verordnung über strassenverkehrsbedingte Massnahmen entsprechend ergänzt wird.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL/BS: Massnahme wurde aus technischen Gründen und aus Kosten-Nutzen-Überlegungen sistiert. Massnahme wird in neuer Form weiterverfolgt.</p> <p>Weiterführung unter LRP 2004 Massnahme V1-4 (Emissionsminderung beim ÖV) und V1-5 (Emissionsminderung bei Nutzfahrzeugen).</p>
<p>V6.9 Förderung Trolleybus (nur BS)</p> <p>In erster Linie sind frequenzstarke Autobuslinien anzuvisieren, die mit vertretbarem Aufwand in das bestehende Stromnetz integriert werden können.</p> <p>Federführung: BS: BVD, BVB</p>	<p>BS: Massnahme wurde geprüft und aus finanziellen Gründen (hohe Infrastrukturkosten) sistiert.</p>
<p>V6.10 Einführung von Abgasgrenzwerten für Baumaschinen sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge und Maschinen</p>	

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>Für Baumaschinen sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge und Maschinen wurden bis jetzt keine Abgasgrenzwerte eingeführt. Die Normen können in Anlehnung an die Vorschriften im Bereich der schweren Motorwagen festgelegt werden.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Antrag an Bund 1990 erfolgt. Der Bundesrat hat Anpassung an EU-Normen im Grundsatz beschlossen.</p> <p>Weiterführung unter LRP 2004 Massnahme V3-1 (Emissionsreduktion bei mobilen Maschinen und Geräten) und V3-2 (Emissionsbeschränkung bei Baustellen und Bautransporten).</p>
<p>V6.11 Abgaskontrolle für schwere Motorfahrzeuge</p> <p>Einführung einer regelmässigen Kontrollpflicht für schwere Motorfahrzeuge.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Antrag an Bund 1990 erfolgt. Der Bundesrat hat 1993 die obligatorische Abgaswartung für Diesel-Fahrzeuge eingeführt.</p>
<p>V6.12 Senkung des Schwefelgehalts im Dieseltreibstoff</p> <p>Die weitergehende Entschwefelung des Dieseltreibstoffs ist Voraussetzung für technische Verbesserungen des Dieselmotors und somit für die Verschärfung der FAV 2-2 (Massnahme V 6.5).</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Antrag an Bund 1990 erfolgt. Der Bundesrat hat die Massnahme 1994 mit der Revision der LRV umgesetzt.</p>
<p>V7.1 Einführung emissionsabhängiger landetaxen beim Euroairport</p> <p>In Analogie zum Lärm soll die Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Bemessung der Landetaxen als Anreizmassnahme für den Einbezug lufthygienischer Kriterien beim Flugzeugeinsatz und bei der -beschaffung wirken.</p> <p>Federführung: BS: WSU</p>	<p>BL/BS: Antrag an Bund 1990 erfolgt.</p> <p>BS: Einführung schadstoffabhängige Landetaxen ("taxe gazeuse") durch Verwaltungsrat EuroAirport im 2003 beschlossen (entsprechend der Regelung auf den Flughäfen Zürich und Genf).</p>
<p>V7.2 Verschärfung der Emissionsgrenzwerte für Flugzeugtriebwerke</p> <p>Im Bereich der Emissionsminderung bei Flugzeugtriebwerken sind verschiedene technische Möglichkeiten vorhanden. Die Verschärfung der Abgasnormen beschleunigt auf der Herstellerseite die Mobilisierung dieses Innovationspotentials.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Antrag an Bund 1990 erfolgt. Änderung der Verordnung über die Emissionen von Luftfahrzeugen wurde 1996 angepasst.</p>

2 Massnahmen Energie

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>E1.1 Verschärfte Emissionsbegrenzung für Feuerungen mit Heizöl EL und Erdgas <5 MW</p> <p>Die NO_x-Emissionsgrenzwerte werden an den Stand der Technik angepasst. Anlagen mit einem Mindestalter von 20 Jahren sind innert 2 Jahren den neuen Grenzwerten anzupassen. Ab 1995 wird das Mindestalter für die Sanierung auf 15 Jahre herabgesetzt.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: NO_x-Grenzwerte wurden 1990 in kantonalen Verordnungen verschärft und Sanierungsfristen verkürzt.</p>
<p>E1.2 Verschärfte Emissionsbegrenzung für Feuerungen >5 MW</p> <p>Die NO_x-Emissionsgrenzwerte werden analog verschärft wie bei Feuerungsanlagen im Leistungsbereich 70 kW bis 5 MW (Massnahme E 1.1). Die Anlagen sind bis spätestens Ende 1994 den neuen Grenzwerten anzupassen</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: NO_x-Grenzwerte wurden 1990 in kantonalen Verordnungen verschärft und Sanierungsfristen verkürzt. Sanierungen waren 1998 abgeschlossen.</p>
<p>E1.3 Verschärfte Emissionsbegrenzung für Feuerungsanlagen Heizöl Schwer resp. Mittel und Kohle</p> <p>Die Verbrennung von Kohle, Kohlebriketts oder Koks in Anlagen mit einer Feuerungswärmeleistung über 70 kW sowie von Heizöl Schwer und Heizöl Mittel wird nur noch in Anlagen gestattet, deren SO₂- und NO_x-Emissionen nicht höher sind als bei der Verwendung von Heizöl Extraleicht (HEL).</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: NO_x-Grenzwerte wurden 1990 in kantonalen Verordnungen verschärft. Alle Anlagen waren per 1992 umgestellt auf die Verbrennung von HEL oder Gas bzw. wurden an Fernheizung angeschlossen.</p>
<p>E1.4 Verschärfte Emissionsbegrenzung für Holzfeuerungen (>70 kW)</p> <p>Der NO_x-Emissionsgrenzwert wird auf den 1. Juli 1990 auf 100 mg/m³ verschärft. Neuanlagen mit Leistungen zwischen 70 kW und 1 MW sind während einer Übergangsfrist bis 1. Juli 1994 von den verschärften Bestimmungen ausgenommen. Die Anlagen müssen jedoch dem aktuellsten Stand der Technik entsprechen. Bestehende Anlagen müssen nicht den verschärften Bestimmungen angepasst werden.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: NO_x-Grenzwert wurde 1990 in kantonalen Verordnungen verschärft.</p>
<p>E1.5 Verschärfte Emissionsbegrenzung für stationäre Motoren und Gasturbinen</p>	

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>Die NO_x-Emissionsgrenzwerte werden auf den 1. Juli 1990 verschärft. Bestehende Anlagen mit einem Mindestalter von 15 Jahren müssen innert 3 Jahren saniert werden. Für Magermotoren und Gasturbinen können bis 1. Juli 1994 auf begründetes Gesuch hin Erleichterungen gewährt werden. Sie müssen jedoch dem aktuellsten Stand der Technik entsprechen. Ausserdem ist vorgesehen, den in der LRV festgelegten Geltungsbereich (Schwellenwert für Treibstoffverbrauch und Laufzeit bei Notstromaggregaten) restriktiver zu gestalten.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: NO_x-Grenzwerte wurden 1990 in kantonalen Verordnungen verschärft. Sanierungen laufen bis 2007.</p>
<p>E1.6 Verschärfte Emissionsbegrenzung für Abfallverbrennungsanlagen</p> <p>Der NO_x-Emissionsgrenzwert wird auf den 1. Juli 1990 auf 100 mg/m³ (Sauerstoffbezugsgelalt 11%) verschärft. Bestehende Anlagen haben bis Ende 1991 einen Sanierungsvorschlag zu unterbreiten. In der Regel ist die Sanierung bis Ende 1994 abzuschliessen.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Verkürzung der Sanierungsfristen durch kantonale Verordnungen geregelt. Alle Sanierungen abgeschlossen.</p>
<p>E1.7 Ergänzung der Typenprüfung für Heizkessel und Brenner mit NO_x-Emissionsgranzwert</p> <p>Die Festsetzung der Grenzwerte für Heizölfeuerungen unter 70 kW Feuerungswärmeleistung erfolgt über die Typenprüfung, für die der Bundesrat zuständig ist. Nach einer allfälligen Anpassung an die vorgeschlagene verschärfte NO_x-Emissionsbegrenzung für die Kategorie 70 kW - 5 MW (Massnahme E 1.1) soll für Anlagen unter 70 kW der normale Ersatzrhythmus beibehalten werden.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Antrag an Bund 1990 erfolgt. Der Bundesrat hat die Massnahme im Rahmen der Revision der LRV 1994 umgesetzt.</p>
<p>E1.8 Begrenzung des Stickstoffgehalts im Heizöl Extra leicht</p> <p>Die NO_x-Emissionen bei der Verbrennung von Heizöl Extra leicht sind u.a. von dessen Stickstoffgehalt abhängig. Da dieser Gehalt starken Schwankungen unterliegt, kann die Einhalten der verschärften Grenzwerte erschwert werden (Massnahmen E 1.1, E 1.2). Eine Begrenzung des Stickstoffgehalts (z.B. auf 140 mg/kg) kann nur auf Bundesebene eingeführt werden.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Antrag an Bund 1990 erfolgt. Der Bundesrat hat den Antrag aus versorgungstechnischen und marktpolitischen Gründen abgelehnt.</p>
<p>E1.9 Beschränkung der Verbrennung von Spanplatten in Holzfeuerungen</p>	

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>Spanplatten (Urea-formaldehyd-Platten) haben einen sehr hohen Stickstoffgehalt (ca. 30 g/kg). Bei der Verbrennung entstehen Stickoxid-Emissionen von 700 - 1100 mg/m³ (Sauerstoffbezugsgehalt 11%). Die Verbrennung von Spanplatten (Stückgut) soll nur in Abfallverbrennungsanlagen mit Rauchgasentstickung zugelassen werden.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Massnahme wird nicht weiterverfolgt, da zu geringe Kapazitäten für alternative Entsorgungswege vorhanden sind.</p>
<p>E1.10 Einführung einer Lenkungsabgabe auf dem Schwefelgehalt im Heizöl Extra leicht</p> <p>Da Gründe der Versorgungssicherheit gegen zwingende Vorschriften, z.B. Herabsetzung des Grenzwertes für den Schwefelgehalt auf 0.1%, sprechen, soll die weitergehende Senkung des Schwefelgehalts durch marktconforme Steuerung erfolgen.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Antrag an Bund 1990 erfolgt. Die Verordnung über die Lenkungsabgabe auf den Schwefelgehalt im Heizöl EL wurde 1997 beschlossen.</p>
<p>E1.11 Einführung einer Emissionsabgabe für Grossfeuerungs- und Abfallverbrennungsanlagen</p> <p>Die Emissionsabgabe schafft einen Anreiz, die Emissionen schneller und weiter zu reduzieren, als die Vorschrift zur Emissionsbegrenzung dies verlangt. Die Emittenten werden motiviert, dauernd innovativ nach weitergehenden Möglichkeiten zur Emissionsreduktion zu suchen. Der Abgabesatz kann durch einen Vergleich der effektiven mit der angestrebten Emissionsminderungsrate periodisch angepasst werden.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Massnahme wegen Doppelspurigkeit mit CO₂-Gesetz sistiert.</p>
<p>E 2.1 Förderung der Wärmekraftkopplung und erneuerbarer Energieträger</p> <p>Anlagen mit kombinierter Wärme-/Krafterzeugung können einen Beitrag zur Luftreinhaltung leisten, wenn der produzierte Strom in bivalenten Wärmepumpen oder Elektrofahrzeugen eingesetzt wird. Mit dieser Verbundstrategie wird gesamthaft der Verbrauch fossiler Energieträger reduziert. Die Wärmekraftkopplung soll verstärkt mit Blockheizkraftwerken für Wohn- und Dienstleistungsgebäude und mit Gasturbinen in Industriebetrieben ausgebaut werden. Im Bereich der erneuerbaren Energieträger soll das Schwergewicht auf dem verstärkten Einsatz von Sonnenenergie und Biogas liegen. Das vorhandene Potential soll längerfristig durch eine Erweiterung der fiskalischen Instrumente, durch verbesserte Rahmenbedingungen sowie ein offensives Beratungs- und Informationskonzept aktiviert werden.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL: Finanzielle Förderung entsprechender Vorhaben durch revidierte Verordnung über Förderungsbeiträge nach dem Energiegesetz.</p> <p>BS: Beitragssätze für Solaranlagen gemäss Energiespargesetz und Stromrücklieferatarife für dezentral erzeugte Elektrizität wurden erhöht.</p>
<p>E 2.2 Erweiterung der Instrumente für energiepolitische Massnahmen im Gebäudereich</p>	

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>Eine Erweiterung der bestehenden Dispositive zielt vor allem auf die Verschärfung der Wärmedämmvorschriften ab (Neubauten: Zielwert SIA 380/1; bestehende Bauten: Grenzwert SIA 380/1 mit Sanierungsfristen für Bau und Technik). Zudem soll finanziellen Anreizinstrumente für energetisch vorbildliche Neu- oder Umbauten verbessert werden. Flankierend ist ein offensiver Ausbau von Beratung und Weiterbildung (Bauherren, Planer, Installateure usw.) vorzusehen.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL: Verordnung über die rationelle Energienutzung am 26.4.1994 verabschiedet (letzte Änderung 1.2.2000). BS: Verordnung zum Energiegesetz am 11.5.1999 verabschiedet.</p>

3 Massnahmen Industrie und Gewerbe

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>IG1.1 Verschärfung der allg. Emissionsbegrenzung für organische Stoffe</p> <p>Eine weitergehende Reduktion der VOC- Emissionen soll ab 1. Juli 1990 durch eine in Abhängigkeit von der jährlichen Ausstossmenge abgestufte Verschärfung der Emissionsbegrenzung erfolgen:</p> <p>Stoffe der Klasse 1, Anhang 1, LRV: unverändert; Stoffe der Klasse 2 und 3, Anhang 1, LRV:</p> <ul style="list-style-type: none"> – bei einer Jahresfracht unter 5 t/Jahr: unverändert; – bei einer Jahresfracht ab 5 und bis zu 10 t/Jahr darf die Emissionskonzentration bei einem Massenstrom von 1,5 kg/h oder mehr den Wert von 75 mg/m³ nicht übersteigen; – bei einer Jahresfracht ab 10 t/Jahr darf die Emissionskonzentration 50 mg/m³ nicht übersteigen. <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Verschärfung VOC-Grenzwerte 1990 durch kantonale Verordnungen erfolgt. Sanierungen bis 2002 (mit einzelnen Ausnahmen) abgeschlossen.</p>
<p>IG1.2 Verschärfung der allg. Emissionsbegrenzung für Stickoxide</p> <p>Verschärfung der NO_x-Emissionsbegrenzung für industrielle Anlagen ab 1. Juli 1990. Es gelten folgende Grenzwerte für Stickoxide:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ab einer Jahresfracht unter 2 t unverändert; – ab einer Jahresfracht von 2 bis 5 t darf die Emissionskonzentration bei einem Massenstrom von 2,5 kg/h oder mehr den Wert von 250 mg/m³ nicht übersteigen; – ab einer Jahresfracht von 5 t darf die Emissionskonzentration den Wert von 100 mg/m³ nicht übersteigen. <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Verschärfung NO_x-Grenzwert 1990 durch kantonale Verordnung erfolgt. Sanierungen abgeschlossen.</p>
<p>IG1.3 Verschärfte Emissionsbegrenzung für Anlagen zum Beschichten und Bedrucken</p> <p>Bei einer Reduktion der Bagatellgrenze per 1. Juli 1990 von 10 kg/h auf 3 kg/h werden zahlreiche Anlagen (Druckereien, Lackierbetriebe, Spritzkabinen usw.) sanierungspflichtig, die sonst durch die LRV nicht erfasst würden. Vorbehalten bleibt die Verschärfung der allgemeinen Emissionsbegrenzung für organische Stoffe (Massnahme IG1.1).</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Verkürzte Sanierungsfristen durch 1990 kantonale Verordnung erfolgt. Realisierung läuft über Modellprogramm Druckereigewerbe (vgl. Massnahme IG2.2).</p>

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>IG1.4 Einführung einer Lenkungsabgabe auf flüchtigen organischen Verbindungen</p> <p>Die Lenkungsabgabe soll auf alle importierten und in der Schweiz hergestellten VOC erhoben werden. Die Abgabe ist nach Stoffklassen abzustufen, damit unterschiedliche Beeinträchtigungen der Umwelt berücksichtigt werden können.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Antrag an Bund 1990 erfolgt. Der Bundesrat hat die Verordnung über die Lenkungsabgabe auf VOC 1997 beschlossen. Die Ersterhebung erfolgte im Jahr 2000.</p>
<p>IG1.5 Einschränkung des Verbrauchs flüchtiger organischer Verbindungen durch Verschärfung der Stoffverordnung</p> <p>Durch Eingriffe in folgende Schwerpunktbereiche wird die Substitution von Lösemitteln gefördert und die Elimination von Schadstoffen erreicht, die durch die LRV nicht erfasst werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reinigungsmittel: Lösemittelgehalt und Anwendung; – Fluorchlorkohlenwasserstoffe (FCKW): Ausdehnung der beschlossenen Beschränkung von Treibgasen auf andere Anwendungsbereiche (z.B. Kühlmittel, Schaumstoffe); – Anstrichstoffe: beim Verbrauch von Farben und Lacken im Freien (z.B. Baustellen, Hobbybereich) dürfen nur Produkte mit einem reduzierten VOC-Anteil eingesetzt werden; – Haushaltsprodukte: Lösemittelgehalt und Anwendung. <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Antrag an Bund 1990 erfolgt. Massnahme mit Änderung Stoffverordnung 1991 teilweise erfüllt.</p>
<p>IG1.6 Programm für die Koordination und Erweiterung marktkonformer Steuerungsinstrumente</p> <p>Als Ergänzung zu den bestehenden administrativen Vorschriften sollen marktkonforme Instrumente eingesetzt werden. Im Hinblick auf eine langfristig anzustrebende volkswirtschaftliche Optimierung von Massnahmenplänen ist eine Erweiterung dieses Instrumentariums erwünscht.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Machbarkeitsstudie über frachtorientierten Emissionshandel zeigte Probleme bezüglich Praxistauglichkeit; Vorschläge wurden nicht weiterverfolgt. Keine weiteren Aktivitäten.</p>
<p>IG 2.1 Einführung von Instrumenten des Emissionshandels</p> <p>Mit dem Instrument der Emissionsgutschrift soll ein Anreiz geschaffen werden, die Emissionen dort besonders stark zu reduzieren, wo es finanziell am günstigsten ist. Die so eingehandelten Emissionsgutschriften können in der Folge bei einer anderen Anlage eingesetzt werden, bei der die Reduktion sonst teurer wäre.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Emissionsgutschriften und Emissionsverbund wurden in den kantonalen USG 1992 aufgenommen. 1993/94 wurden insgesamt 4 Emissionsverbünde bewilligt. Aufgrund des geringen Marktvolumens sind keine weiteren Aktivitäten geplant.</p>

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>IG2.2 Modellprogramm zur Emissionsminderung im Druckereigewerbe</p> <ul style="list-style-type: none"> – Informations- und Erfahrungsaustausch mit der UGRA (Forschungsstelle des graphischen Gewerbes) bezüglich der Substitution durch lösemittelarme Produkte – Abklärungen bezüglich der Beschränkung der Anzahl verschiedener Lösemittel, um die Abluftreinigung zu erleichtern, – Erprobung von emissionsarmen Technologien und Verfahren sowie Optimierung von Arbeitsschritten; Begleitung durch gezielte Emissionsmessungen – Demonstrations- und Informationsveranstaltungen zusammen mit dem Verband, der UGRA und Herstellerfirmen von emissionsarmen Technologien und Produkten. <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Modellprogramm ist 1992 mit Pilotprojekten angelaufen. Seit 1994 Kooperationsvereinbarung mit Branchenverband VISCOM über freiwillige Anwendung emissionsarmer Verfahren und Produkte mit Positivliste der beteiligten Betriebe.</p>
<p>IG2.3 Gasrückführung bei Benzintankstellen</p> <p>Bei Neuanlagen oder Umbauten/Erweiterungen muss die Gasrückführung von Anfang an eingebaut werden. Für die bestehenden Anlagen sind die Sanierungsfristen von der umgeschlagenen Benzinmenge abhängig.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Vorschriften durch kantonale Verordnungen zum LRP 1990 festgelegt. Die Sanierungen sind abgeschlossen.</p>
<p>IG2.4 Emissionsminderung in Grosstankanlagen</p> <p>Nach Realisierung der bereits verfügbaren Sanierungen der Tankwagenbefüllung entstehen weiterhin erhebliche Emissionen bei der Benzinanlieferung ab Rheinschiff und bei der Befüllung von Bahnkesselwagen. Die Entladeanlagen können grundsätzlich mit Abscheide- oder Rückführungsanlagen ausgerüstet werden.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Vorschriften durch kantonale Verordnungen zum LRP 1990 festgelegt. Sanierungen Ende 2000 abgeschlossen.</p>
<p>IG2.5 Beratungs- und Informationskonzept zur Emissionsminderung in der Metallbranche</p> <p>Damit die Lenkungsabgabe auf VOC ihre Wirkung rasch entfalten kann, muss die Branche hinsichtlich der Einführung von Abluftreinigungsverfahren, Anlagenkapselung und Substitution von Lösemitteln durch wässrige Reinigungssysteme offensiv beraten werden.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Fachtagung in Zusammenarbeit mit Branchenverband 1996 durchgeführt. Sanierung der Grossemittenteile abgeschlossen.</p>
<p>IG2.6 Beratungs- und Informationskonzept für emissionsarme Farb- und Lackapplikationen</p>	

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>Damit die Lenkungsabgabe auf rasch ihre Wirkung entfalten kann, müssen alle betroffenen Branchen hinsichtlich der Anwendungsmöglichkeiten lösemittelarmer Farben, Lacke und Hilfsstoffe sowie von Abluftreinigungsverfahren offensiv beraten werden.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Erstellung eines ökologischen Devisierungssystems in Zusammenarbeit mit dem Malermeisterverband.</p>
<p>IG2.7 Konzept zur Förderung lösemittelarmer Haushaltsprodukte</p> <p>Mittels einer Sensibilisierungskampagne hinsichtlich lösemittelarmer Haushaltsprodukte (Spray, Lacke und Farben, Reinigungsmittel, Kosmetika usw.) sollen Produktalternativen vorgestellt werden, welche vom Handel und von Herstellern als marktfähig betrachtet werden.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Erstellung diverser Merkblätter und Informationsbroschüren zum Thema VOC-arme Produkte in Zusammenarbeit mit Migros, Coop, Obi-Markt und Drogistenverband.</p>
<p>IG2.8 Beschaffung und Verwendung emissionsarmer Produkte durch die öffentliche Hand</p> <p>Die Kantone sind auf einer Reihe von Märkten wichtigste Anbieter bzw. Nachfrager nach Dienstleistungen und Produkten. Indem sie ihre Beschaffungs- und Investitionspolitik auf umweltverträgliche Verfahren und Produkte einschränken, leisten sie mittels ihrer Kaufkraft einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Strukturwandels in Richtung umweltverträglicher Produkte und Verfahren.</p> <p>Federführung: LHA</p>	<p>BL/BS: Erlass von Weisungen über ökologisches Bauen und ökologisches Beschaffungswesen.</p>

4 Massnahmen Raumplanung

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>R1 Massnahme im Bereich Nutzungsplanung (Stadt- und Ortsplanung)</p> <p>Folgende Massnahmen können zur Reduktion der Schadstoffproduktion beitragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – verkehrsvermindernde Zuordnung von Wohnen/ Arbeiten/ Erholen Einkaufen zur Reduktion der Mobilitätsnachfrage; – Erhaltung von Wohnraum in bestehenden Wohngebieten; – Verdichtung in Bauzonen, um eine minimale Einwohner- und Arbeitsplatzdichte nicht zu unterschreiten; Abstimmung auf ÖV-Erschliessung; – Verhinderung der Streubauweise. <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL: Relevante Zielsetzungen und Massnahmen im Regionalplan Siedlung berücksichtigt: Reduzierung übergrosser Bauzonen, Schutz ökologischer Vernetzungsachsen durch Siedlungstrenngürtel, verbesserte Abstimmung von Siedlung und Verkehr, Sicherung der ÖV-Erschliessung in noch unbebauten Wohngebieten, Aufwertung von Bahnhofgebieten. Umsetzung auf Stufe Gemeinden erfolgt im Rahmen der kommunalen Nutzungspläne.</p> <p>BS: Förderung und Erhaltung von Wohnraum in der Stadt, verdichtetes Bauen durch höhere Ausnützungsziffern, Abstimmung von Siedlung und Verkehr.</p> <p>Die Stossrichtung dieser Massnahme wird teilweise in der neuen LRP2004 Massnahme V1-1 (Koordination von Raumplanung und Luftreinhaltung bei publikumsintensiven Einrichtungen) weitergeführt.</p>
<p>R2 Massnahmen im Bereich Siedlungsgestaltung</p> <p>Folgende Massnahmen können zur Reduktion der Schadstoffproduktion beitragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung der Bahnhöfe als Verkehrsdrehscheibe und als Dienstleistungszentren; – Ausbau der Fussgängerzonen in schadstoffreichen Gebieten; – Ausbau von Velo-, Fuss- und Wanderwegen und verbesserte Zuordnung zu den Siedlungszentren; – Überdeckung von Strassenabschnitten im Hinblick auf Flächeneinsparungen, zentralisierte Abluftbehandlung und Lärmsanierung. <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL/BS: Folgende Massnahmen können exemplarisch aufgeführt werden: Aufwertung von Bahnhöfen als Verkehrsdrehscheiben und Dienstleistungszentren (Arlesheim, Pratteln, EuroVillle, Basel St. Johann), Ausbau von Fussgängerzonen in Dorfkernen (z.B. Arlesheim, Pratteln, Therwil) sowie in der Innerstadt von Basel.</p>
<p>R3 Anpassung der Erschliessungsgesetzgebung und -Planung</p> <p>Bei Arbeitsschwerpunkten (insbesondere bei neuen Gewerbe- und Industriezonen) ist die Zonenplanung mit der ÖV-Erschliessung zu koppeln. Bei der Groberschliessung ist der ÖV dem MIV gleichzusetzen.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL: Die Erschliessung von Gewerbebezonen ist im neuen Raumplanungs- und Baugesetz enthalten.</p> <p>BS: Gesetzgebung wurde nicht angepasst, da die Konzentration auf wenige grosse Einzelprojekte möglich ist. Ausserdem sind alle Flächen in der Stadt Basel mehr oder weniger erschlossen. In Riehen und Bettingen wurde die Erschliessungsplanung aktualisiert.</p>
<p>R4 Überprüfung der raumplanerischen Randbedingungen aufgrund der Studie REKLIP</p>	

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>Aufgrund der Ergebnisse der Untersuchung REKLIP sind die Zonenpläne nach lufthygienischen Gesichtspunkten zu überprüfen. Dabei sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Luftzirkulationsverhältnisse im Siedlungsgebiet; – die lufthygienischen Gesichtspunkte in der Siedlungsplanung, wie Trennachsen zwischen Wohnen, Gewerbe und Verkehr, oder auch bei Einzelbauvorhaben (Gebäudehöhe etc.) zu beachten. <p>2. Anschliessend Treffen geeigneter Massnahmen.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL/BS: Klimafunktionskarte wird bei grossen planerischen Vorhaben durch ARP BL und Planungsamt BS mitberücksichtigt.</p>

5 Massnahmen Kommunikation

Massnahme / Beschreibung	Umsetzungsstand
<p>M1 Informations- und Motivationskampagne</p> <p>Mit einer massnahmenbegleitenden PR- und Informationskampagne soll ein günstiges Klima geschaffen werden, damit die Wirkung der künftigen Massnahmen durch freiwillige Verhaltensänderung der Bevölkerung noch verstärkt wird. Die Kampagne soll in enger Zusammenarbeit mit privaten Umweltschutzorganisationen durchgeführt werden. Im Rahmen eines Wettbewerbs soll ein adäquates Grobkonzept ausgeschrieben und später detailliert erarbeitet werden.</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL/BS: Vorlage für Kampagne durch kantonale Parlamente 1993 abgelehnt.</p>
<p>G1 Klimaökologische Grundlagenkarten für Raumplanung und Lufthygiene</p> <p>Im Rahmen des Klimaforschungsprogramms REKLIP wird ein Klimamodell des südlichen Oberrheingrabens erarbeitet. Als Umsetzung dieser grossräumigen Arbeiten in einen Praxis relevanten Massstab sollen folgende Karten erstellt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Karte der klimaökologischen Ausgleichsflächen; – Durchlüftungskarte (aufbauend auf Messungen MISTRAL im Rahmen REKLIP); – thermische Belastung der Agglomeration. <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL/BS: Erstellung von Klimafunktionskarten durch das Geografische Institut der Universität Basel (Anschlussprojekt REKLIP), mit Planungshinweisen für Raumplanung.</p>
<p>G2 Sonnenenergie- und Klimakataster der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft</p> <p>Sonnenenergie und Wind sind erneuerbare Energiequellen ohne Luftbelastung. Die optimale Nutzung dieser Energiequellen setzt die flächenhafte Kenntnis ihrer Verteilung voraus. Deshalb müssen die folgenden Karten erstellt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Einstrahlungsmessungen im Winter und Sommer – potentielle Standorte mit nutzbarer Windenergie <p>Die Daten sollen auch als Datenbank vorliegen, damit diese auch für weitere Anwendungen zur Verfügung stehen (z.B. Landwirtschaft, Obst- und Weinbau).</p> <p>Federführung: BS: BVD BL: BUD</p>	<p>BL/BS: Massnahme wurde sistiert, da gemäss einer Umfrage bei einschlägigen Firmen zu wenig Nachfrage nach entsprechender Information besteht.</p>