



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

## **Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission**

**An den Grossen Rat**

**04.1176.04**

06.5021.03

Basel, 27. August 2008

Kommissionsbeschluss  
vom 27. August 2008

# **Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zum Luftreinhalteplan der Kantone Basel-Stadt und Basel- Landschaft: Umsetzung und Weiterentwicklung 2007 und zum Bericht zum Anzug Eveline Rommerskirchen und Konsorten betreffend Feinstaub**

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am 5. September 2008

## 1. Ausgangslage

Der Luftreinhalteplan beider Basel basiert auf Art. 44a des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG) und der Luftreinhalte-Verordnung (Art. 31 – 34 LRV). Ein Massnahmenplan muss erstellt werden, wenn die vorsorgliche Emissionsbegrenzung nicht ausreicht, um schädliche oder lästige Einwirkungen von Luftverunreinigungen zu vermindern oder zu beseitigen. Ein solcher Massnahmenplan ist behörderverbindlich. Der Luftreinhalteplan beider Basel ist also ein verwaltungsinternes Koordinationsinstrument, das beide Kantone auf ein gemeinsam abgestimmtes Konzept zur Luftreinhaltung verpflichtet.

Absicht eines Luftreinhalteplans ist es, die Vorgaben des Bundes zu erfüllen und übermässige Immissionen zu beseitigen. Übermäßig sind Immissionen insbesondere, wenn sie die definierten Grenzwerte überschreiten. Die Immissionsgrenzwerte sind vom Bund im Anhang 7 zur LRV festgelegt worden; sie sind seit dem 1.3.1986 in Kraft. Die in einem Luftreinhalteplan definierten Massnahmen sind in der Regel innert fünf Jahren umzusetzen (Art. 33 Abs. 1 LRV).

Der von den Regierungen der beiden Basel im Oktober 2007 vorgelegte *Bericht zur Umsetzung und Weiterentwicklung des Luftreinhalteplans der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft 2007* – ein partnerschaftliches Geschäft – geht auf einen Antrag der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) in ihrem Bericht Nr. 04.1176.02 vom 18.4.2005 zum Luftreinhalteplan der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft 2004 zurück. Er zieht eine Zwischenbilanz über die im Luftreinhalteplan 2004 aufgeführten Massnahmen und legt dar, um wie viel der Schadstoffausstoss weiter gesenkt werden muss, um die Luftreinhalteziele zu erreichen.

## 2. Vorgehen

Der Grosse Rat hat den Bericht zur Umsetzung und Weiterentwicklung des Luftreinhalteplans der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie den Bericht zum Anzug Eveline Rommerskirchen und Konsorten betreffend Feinstaub am 7.11.2007 an die UVEK überwiesen.

Da es sich beim Luftreinhalteplan der beiden Basel um ein partnerschaftliches Geschäft handelt, hat die UVEK am 19.12.2007 das Geschäft in einer ersten Sitzung gemeinsam mit der basellandschaftlichen Partnerkommission (Umweltschutz- und Energiekommission des Landrats) erörtert. Dabei standen den beiden Kommissionen die Regierungsräte Jörg Krähenbühl (BL) und Barbara Schneider (BS), Andrea von Känel (Lufthygieneamt beider Basel), Jost Müller (WWF Region Basel) und Regula Rapp (Institut für Sozial- und Präventivmedizin der Universität Basel) für Kurzreferate und Sachfragen zur Verfügung.

Nach dieser Auftaktveranstaltung hat die UVEK den Bericht alleine und mit speziellem Augenmerk auf die lufthygienischen Probleme im Kanton Basel-Stadt behandelt. Sie setzte dazu eine Subkommission ein, bestehend aus Michael Wüthrich (Präsident), Andrea Bollinger und Christoph Wydler. Diese Subkommission traf sich zu zwei Sitzungen am 7.5.2008 und am 13.8.2008.

### 3. Erörterungen und Forderungen der UVEK

#### 3.1 Stand der Dinge und Ziellücken

Die Ausführungen des Lufthygieneamts beider Basel zeigen, dass sich die Luftqualität in den letzten 20 Jahren in der Region Basel zwar deutlich verbessert hat, aber nach wie vor ein beträchtlicher Teil der Bevölkerung einer übermässigen Belastung mit Luftschatdstoffen ausgesetzt ist. Zwischen der Kernstadt Basel und der näheren und weiteren Agglomeration zeigen sich gewisse Unterschiede (vgl. dazu die Folien im Anhang dieses Berichts):

- 30 Prozent der Bevölkerung in der Region sind einer übermässigen Belastung durch Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) ausgesetzt. Betroffen sind vor allem Personen, die in der Nähe der Hauptverkehrsachsen (insbesondere Nationalstrassen) wohnen und/oder arbeiten. Die Quote ist im Kanton Basel-Stadt höher als in Basel-Landschaft.
- 70 Prozent der Bevölkerung sind mit übermässigen Feinstaub-Konzentrationen (PM10) konfrontiert. Diese Belastung nimmt tendenziell mit der Distanz zum Zentrum Basel ab.
- 100 Prozent der Bevölkerung sind von zu hohen Ozon-Immissionen ( $\text{O}_3$ ) betroffen. Aufgrund der Verfrachtung dieses Schadstoffs ist hier die Agglomeration stärker tangiert als die Stadt Basel und die an sie angrenzenden Gemeinden.

Das Lufthygieneamt beider Basel schätzt den Handlungsbedarf – bezogen auf die 2005 gemessenen Schadstoffwerte – wie folgt ein:

**Tabelle 1: Handlungsbedarf bezogen auf die Emissionen im Jahr 2005**

Luftschadstoff	Notwendige Emissionsreduktion	Schutzziel
NOx	50%	NO2- und O3-Immissionsgrenzwert LRV
VOC	40%	O3-Immissionsgrenzwert LRV
Feinstaub (PM10)	40%	PM10-Immissionsgrenzwert LRV
Ammoniak (NH3)	40%	PM10-Immissionsgrenzwert LRV

Anhand der Emissionsbilanzen und der notwendigen weiteren Emissionsreduktion gemäss Tabelle 1 qualifiziert das Lufthygieneamt folgende zusätzliche Massnahmen:

- Verschärfung der Emissionsgrenzwerte und Ausrüstungsvorschriften für Motor- und Nutzfahrzeuge sowie Umsetzung einer neuen Preisstrategie für den motorisierten Strassenverkehr
- Erhöhung der Lenkungsabgabe auf flüchtige organische Lösungsmittel
- Schaffung von Anreizen zum beschleunigten Einsatz von Partikelfiltern bei landwirtschaftlichen Dieselfahrzeugen (durch entsprechende Anträge an den Bund)
- Neue Strategie zum Abbau lokal hoher, durch den Verkehr verursachter Schadstoff-Belastungen
- Vorbildfunktion von öffentlichen Bauten (angestrebter Standard: Minergie-P)
- Anpassung der Förderungskriterien zur Senkung der Feinstaubemissionen aus Holzfeuerungen

- Partikelfilterpflicht für Baumaschinen mit einer Leistung ab 37 kW
- Verbrennungsverbot für Schlagabbaum und Grünmaterial in der Land- und Forstwirtschaft

Die Luftreinhalteziele könnten mit diesen Massnahmen in Bezug auf die Stickoxide und die primären Feinstaub-Emissionen ab 2015 nahezu erreicht werden. Das Ausmass der Schadstoffbelastung der Luft ist allerdings meteorologisch bedingten Schwankungen unterworfen. Deshalb bleibt die Einhaltung der Feinstaub-Grenzwerte bei Inversionslagen im Winter und der Ozongrenzwerte im Sommer unrealistisch. Selbst mit radikalsten Massnahmen liessen sich diese Kurzzeit-Grenzwerte gemäss Lufthygieneamt nicht dauerhaft einhalten. Es sei deshalb nicht mangelnder politischer Wille, wenn keine weiteren Massnahmen vorgeschlagen werden. Zur Beseitigung dieser temporären Belastungen bedürfe es vielmehr einheitlicher, gemeinsamer Massnahmen auf kontinentaler Ebene.

Mit Umsetzung der im Luftreinhalteplan 2007 vorgesehenen Massnahmen verbleiben im Jahr 2015 die in Tabelle 2 dargestellten Ziellücken.

**Tabelle 2: Verbleibende Ziellücken im Jahr 2015**

Luftschadstoff	Ziel (t/Jahr)	Basis 2015		Reduktion durch Luftreinhalteplan 07	
		2015	Lücke	2015	Lücke
NOx	2'300	3'300	1'000	200 – 300	700 – 800
VOC	2'900	4'100	1'200	400 – 700	500 – 800
Feinstaub (PM10)	350	510	160	75 – 150	10 – 85
Ammoniak (NH3)	600	900*	300*	0*	300*

\* Vergleich aufgrund fehlender Erhebungsgrundlagen nur bedingt möglich

Anhand der Ziellücken in Tabelle 2 lassen sich zu den einzelnen Schadstoffen folgende Feststellungen machen:

- Stickstoffdioxid: Die Emissionsziele werden bis 2015 nicht erreicht, die Grenzwerte an den Belastungsstandorten werden auch nach 2015 nicht eingehalten. Gemäss Lufthygieneamt ist der Handlungsspielraum der Kantone bezüglich Reduktion von NOx weitgehend ausgeschöpft.
- Ozon: Ziellücken bei den Vorläuferschadstoffen NOx und VOC führen dazu, dass die Grenzwerte für Ozon auch nach 2015 überschritten werden.
- Feinstaub: Die Ziellücke wird bis 2015 annähernd geschlossen und der Immissionsgrenzwert gemäss Luftreinhalte-Verordnung eingehalten. Bei winterlichen Inversionslagen ist aber weiterhin mit grossflächigen Überschreitungen des PM10-Tagesgrenzwertes zu rechnen.

In Tabelle 3 sind die Anteile der verschiedenen Immissionsquellen pro Schadstoff zusammengefasst.

**Tabelle 3: Immissionsquellen pro Schadstoff in den beiden Basel (Jahr 2005)**

Anteile in %	NOx	VOC	PM10	NH <sub>3</sub>
Strassenverkehr	56	16	39	5
Feuerungen	20		12	
Übrige mobile Quellen	19	10	20	
Industrielle und gewerbliche Prozesse			13	
Landwirtschaft			7	91
Abfallentsorgung			9	
Verwendung Lösemittel		57		
Sonstige	5	17		4

### 3.2 Zeitliche Vorgaben

Grosse Teile der Bevölkerung der beiden Basel sind erhöhten Belastungen durch verschiedene Luftschadstoffe ausgesetzt (vgl. Kapitel 3.1). Mit den Massnahmen im Luftreinhalteplan sollen diese Belastungen unter die Grenzwerte gesenkt werden. Allerdings gelingt dies gemäss Lufthygieneamt beider Basel auch mit der Weiterentwicklung des Massnahmenpakets nicht bzw. nur teilweise.

Ursprüngliches Ziel des Luftreinhalteplans war es, die Ziellücken bis zum Jahr 2010 zu schliessen. Der im Oktober 2007 publizierte Bericht geht nun aber stillschweigend davon aus, dass diese Frist bis ins Jahr 2015 verlängert werden muss. Überdies sollen die Ziele auch dann (noch) nicht vollständig erreicht sein. Das Lufthygieneamt begründet die Verlängerung der zeitlichen Zielvorgabe mit dem Umstand, dass der Handlungsspielraum auf Ebene der beiden Kantone weitgehend ausgeschöpft sei und weitere Verbesserungen auf einer höheren institutionellen Ebene (Bund, Staatengemeinschaft) angestossen werden müssten.

Die Tatsache, dass das Lufthygieneamt beider Basel die Ziele bis zu einem gewissen Grad als unerreichbar qualifiziert, wird von den Umweltkommissionen beider Parlamente als unbefriedigend erachtet. Bedauert wird auch, dass die zeitlichen Vorgaben zur Zielerreichung nicht justizierbar sind. Es gibt keine rechtlichen Mittel, um die Einhaltung der Luftreinhalte-Verordnung durchzusetzen. Das Recht, die Luft zu verschmutzen, steht über dem Recht auf saubere resp. nicht gesundheitsgefährdende Luft. Das Verbandbeschwerderecht ist zwar bei neuen Projekten anwendbar, die zu einer Luftbelastung führen, die die Grenzwerte überschreitet, nicht hingegen bei bereits bestehenden Luftverschmutzungen.

### 3.3 Massnahmen auf lokaler Ebene

Die UVEK stellt fest, dass der motorisierte Verkehr an der Emission aller Schadstoffe massgeblich beteiligt ist (vgl. Tabelle 3). Das grösste Potenzial für eine Verbesserung der Luftqualität liegt deshalb in einer Reduktion des Verkehrsaufkommens. Heute kommt ein grosser Teil der Grenzgänger mit dem eigenen Fahrzeug nach Basel. Nur eine weitere Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖV-Angebots kann diese Situation verändern. Ein Schritt in diese Richtung ist die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein. Innerhalb der Kantonsgrenzen ist der Modal Split schon heute relativ hoch; in absoluten Zahlen betrachtet lässt sich das Verkehrsproblem von Basel aber nicht alleine der Agglomeration zuschreiben.

Auch der hausgemachte Verkehr trägt zur Luftverschmutzung bei. Eine Erhöhung des Modal Split zugunsten des ÖV scheint jedoch vor allem beim Kantons- und Landesgrenzen überschreitenden Verkehr sowie in der Agglomeration Aussicht auf Erfolg zu haben.

Das Lufthygieneamt beider Basel hält fest, der Handlungsspielraum für Massnahmen auf regionaler oder lokaler Ebene sei beschränkt bzw. praktisch ausgeschöpft (vgl. Kapitel 3.2). Die UVEK teilt diese Einschätzung nur teilweise. Sie unterstützt alle Bestrebungen, die Luftqualität auch durch Massnahmen auf überregionaler bis internationaler Ebene zu verbessern. Gleichzeitig fordert sie den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt aber auf, auch weiterhin vor der eigenen Haustür aktiv zu sein. Sie bringt hierzu einige Anregungen zu Papier:

- Parkraumbewirtschaftung: Der Regierungsrat hat im November 2007 beschlossen, in Basel schrittweise ein neues Konzept zur flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung umzusetzen. Die UVEK begrüßt dieses Bestreben, kann jedoch aus lufthygienischer Sicht nicht nachvollziehen, warum sich die Umsetzung dieses Vorhabens über einen Zeitraum von sechs Jahren erstrecken soll. Tabelle 3 zeigt, dass der Individualverkehr einer der Hauptverursacher der Luftverschmutzung ist. Mit einer zügigen Umsetzung des neuen Konzepts zur Parkraumbewirtschaftung, von dem eine nicht unwesentliche Abnahme des Individualverkehrs in den Quartieren der Stadt Basel zu erwarten ist, könnte die Luftqualität kurzfristig verbessert werden. Sollte die Umsetzung aufgrund fehlender personeller Ressourcen so viel Zeit in Anspruch nehmen, könnte sich die UVEK auch eine externe Auftrags-Vergabe vorstellen.
- Von verschiedener Seite wird eine Überdachung der Nationalstrasse im Bereich der Osttangente gefordert. Weil die Schadstoffbelastung in der Nähe der Hauptverkehrsachsen sehr hoch ist, dürfte von einer solchen Massnahme eine deutliche Verbesserung der Luftqualität für die umliegenden Wohngebiete ausgehen. Auch wenn für die Nationalstrassen der Bund zuständig ist, fordert die UVEK den Regierungsrat auf, bei der anstehenden Sanierung der Osttangente auf deren „Schliessung“ hinzuwirken. Um eine maximale Verminderung der Luftbelastung zu erzielen, muss die Abluft gefiltert werden. Entsprechende Massnahmen sind zu prüfen und könnten mit Bezugnahme auf die Vorgaben der Luftreinhalte-Verordnung auch im Einspracheverfahren im Rahmen der Sanierung der Osttangente gefordert werden.
- Das Lufthygieneamt beider Basel will Studien durchführen, die aufzeigen, mit welchen Massnahmen die Luftverschmutzung an gewissen stark exponierten Stellen – z.B. an der Feldbergstrasse – reduziert werden kann. Die UVEK begrüßt lokale Massnahmen an speziell exponierten Orten. Sie fordert den Regierungsrat auf, konkrete Massnahmen zu präsentieren – je früher, desto besser. Den grössten Handlungsbedarf und auch den grössten Handlungsspielraum ortet sie beim Verkehr.
- Beobachtungen der UVEK zeigen, dass die Bedeutung von Motorrollern und Scootern als innerstädtisches Transportmittel steigt – im Gegensatz zu den Velos. Die mit einem Zweitaktmotor ausgestatteten Zweiräder weisen eine besonders schlechte Umweltbilanz auf. Die UVEK fordert den Regierungsrat deshalb auf, diese Art der Fortbewegung nicht zu fördern. Es sollte ein Privileg des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Velo sein, möglichst nahe zum Zielort fahren zu können. Deshalb ist die Markierung spezieller Abstellflächen für Motorräder und Motorroller zu überdenken bzw. deren Bewirtschaftung zu prüfen.

- Die UVEK regt eine stärkere „Ökologisierung“ der kantonalen Motorfahrzeug-Steuern an. Diese sollten sich alleine an den Emissionen eines Fahrzeugs bemessen. Damit mit dieser Steuer eine Wirkung erzielt werden kann, müssen ökologisch schlechte Fahrzeuge prohibitiv hoch besteuert werden.
- Der UVEK erschliesst es sich nicht, warum die Partikelfilterpflicht für Baumaschinen – eine Vorschrift in Kompetenz der Kantone – erst ab einer Leistung von 37 kW obligatorisch sein soll.
- Die UVEK stellt fest, dass das eigentlich vorbildliche Fernwärmennetz der Stadt Basel in den letzten Jahren nicht mehr gross ausgebaut worden ist. Zwar soll das neue Stadtquartier Erlenmatt an das Netz angeschlossen werden, darüber hinaus sind aber keine weiteren Aktivitäten feststellbar. Die UVEK bittet den Regierungsrat zu prüfen, wie weit ein weiterer Ausbau des Fernwärmennetzes die lokalen Schadstoffemissionen verringern könnte.
- Bei winterlichen Inversionslagen ist weiterhin mit Überschreitungen des PM10-Tagesgrenzwertes zu rechnen. Die UVEK bittet in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob z.B. eine Filterpflicht bei Holz-Feuerungen dieses Problem entschärfen könnte.
- Bedauern löst bei der UVEK die Tatsache aus, dass der Regierungsrat gemäss Medienmitteilung vom 13.5.2008 zwar grundsätzlich hinter der Idee eines Road Pricings steht, einen entsprechenden Versuch in der Agglomeration Basel aber ablehnt. Die UVEK wünschte sich hier etwas mehr Mut. Wer heute auf dem Land wohnt und in der Stadt arbeitet, muss wissen, dass ihn dies entweder Zeit (ÖV) oder Geld (Benutzung der Infrastruktur bzw. Abgeltung der ausgelösten negativen externen Effekte) kostet.

### 3.4 Einflussnahme auf Bundesebene

Der Zusammenhang zwischen Emission und Immission ist nicht bei allen Luftschaadstoffen gleich stark. So können sich aufgrund der Verfrachtung von Schadstoffen auch lokal einschneidende Massnahmen nur marginal auf die Luftqualität auswirken. Die Luftverschmutzung orientiert sich nicht an politischen Grenzen. Aufgrund dieser Tatsache muss auch auf nationaler und internationaler Ebene angegangen werden, was sich auf lokaler Ebene verbessern soll. Dass sich ein Kanton auf internationaler Ebene Gehör verschaffen kann, ist wenig realistisch. Jedoch kann ein aktives Auftreten gegenüber dem Bund der Umsetzung der gewünschten Massnahmen Vorschub leisten. Ziel muss es sein, auch die Nachbarkantone und -länder von entsprechenden Umwelt-Standards zu überzeugen. Ein geeignetes Instrument dafür ist die Standesinitiative. Im Weiteren müssen auch die politischen Vertretungen der beiden Basel in den nationalen und triregionalen Gremien ihren Einfluss geltend machen. Die UVEK fordert die Regierung auf, sich für eine obligatorische Abgaskontrolle für motorisierte Zweiräder und Baumaschinen einzusetzen und für Baumaschinen mit einer Leistung bis 37 kW ebenfalls eine Partikelfilterpflicht zu fordern.

Die Fachleute des Lufthygieneamts geben zu Bedenken, dass die Grenzwerte gesetzlich verankert sind und sich an den Richtlinien der WHO orientieren. Die EU wird ihre PM10-Grenzwerte (Feinstaub) stufenweise auf den in der Schweiz geltenden Wert senken.

Auch wenn Grenzwerte national vorgegeben sind und der Handlungsspielraum für den Kanton begrenzt ist, heisst dies aus Sicht der UVEK nicht, dass man die Hände in den Schoss

legen darf. Die UVEK erachtet es beispielsweise als sehr störend, wenn bei hohen Ozon-Werten Kindern, Senioren und Sportlern seitens der Behörden empfohlen wird, nicht nach draussen zu gehen und keine anstrengenden Tätigkeiten auszuüben. Es besteht hier ein Widerspruch zu den von gleicher Stelle propagierten Kampagnen, die die Leute zu mehr Bewegung und Sport animieren wollen.

### 3.5 Weitere Bemerkungen

Die beiden Umweltkommissionen haben sich von den eingeladenen Fachpersonen über die Folgen der Luftverschmutzung orientieren lassen. Den Einbussen in der Arbeitsfähigkeit der Bevölkerung, der steigenden Mortalität bedingt durch eine hohe Luftverschmutzung und dem letztlich daraus resultierenden volkswirtschaftlichen Schaden wurde dabei grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Beide Kommissionen vermissen eine Abhandlung dieser Fragestellung im Bericht des Lufthygieneamts, und zwar sowohl hinsichtlich einer Aufrechnung des volkswirtschaftlichen Schadens aus der Verschmutzung als auch einer Errechnung des Nutzens von umgesetzten Massnahmen.

Zu Kritik Anlass gegeben hat auch die Tatsache, dass die CO<sub>2</sub>-Problematik vom Lufthygieneamt nicht thematisiert und somit der Verbindung zwischen Klimaschutz und Luftreinhaltung nicht Rechnung getragen wird. Das Lufthygieneamt räumt ein, dass es zwar in der Lage wäre, die entsprechenden Zahlen zu liefern. Die Thematik liege aber in der Verantwortung des Amts für Umwelt und Energie. Beim CO<sub>2</sub> handle es sich um ein Nebenprodukt der anderen Schadstoffe; CO<sub>2</sub> sei auch nicht als Schadstoff reglementiert. Massnahmenpläne zum CO<sub>2</sub> entsprächen nicht dem gesetzlichen Auftrag im Rahmen des Luftreinhalteplans. Allerdings werde das Problem nicht einfach abdelegiert, weil auch Energiesparmassnahmen auf eine Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses hinzielen.

## 4. Fazit und Antrag an den Grossen Rat

Auch mit den im Bericht zur Umsetzung und Weiterentwicklung des Luftreinhalteplans vorgeschlagenen zusätzlichen Massnahmen bleibt eine Ziellücke bestehen. Der Bericht wird somit den gestellten Anforderungen nicht gerecht und erfüllt den klaren parlamentarischen Auftrag nicht. Aus den beiden Umweltkommissionen ist daher bereits im Rahmen der ersten Sitzung die Forderung nach einem Zusatzbericht aufgekommen. Ziel dessen ist ein verstärktes Controlling der Umsetzung der Massnahmen und der Erreichung der Ziele. Der Zusatzbericht soll nicht umfassend über alle Massnahmen und Ergebnisse Bericht erstatten, sondern sich auf die Ziellücken, die Problemfelder, die Zeitpläne und den Handlungsbedarf für die Parlamente fokussieren. All jene Bereiche, die bereits den Vorgaben entsprechen, können darin ausgeblendet werden. Das Lufthygieneamt beider Basel hat den beiden Kommissionen Grafiken und Zahlenmaterial zu den bestehenden Ziellücken geliefert, die in seinem Bericht an die beiden Parlamente nicht enthalten sind. Diese Informationen müssen über künftige Berichte allen Parlamentsmitgliedern und auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 27. August 2008 mit 13:0 Stimmen verabschiedet und den Präsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat mit dem gleichen Stimmenverhältnis die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfs.

Gestützt auf das ausführliche Schreiben 04.1176.03 des Regierungsrats vom 17.10.2007 beantragt die UVEK mit 13:0 Stimmen Abschreiben des Anzugs 06.5021.01 von Eveline Rommerskirchen und Konsorten betreffend Feinstaub.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich

Präsident

### **Beilage**

Entwurf Grossratsbeschluss

Übersicht über die Immissionsbelastungen in der Region Basel (Quelle: Lufthygieneamt bei der Basel)

## **Grossratsbeschluss**

betreffend

### **Luftreinhalteplan der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft: Umsetzung und Weiterentwicklung 2007**

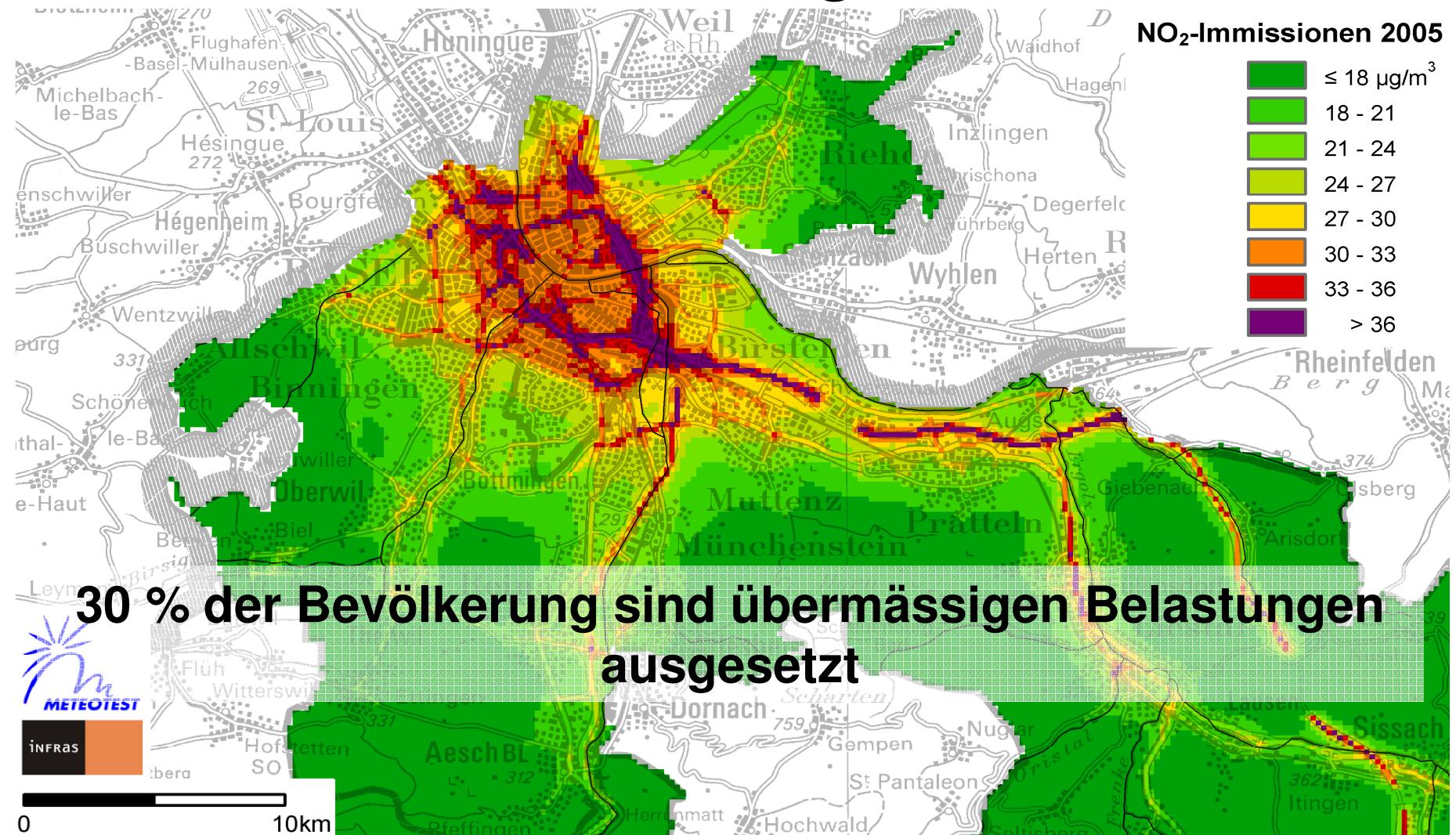
(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Luftreinhalteplan der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft: Umsetzung und Weiterentwicklung 2007 (Nr. 04.1176.03) und den Bericht Nr. 04.1176.04 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

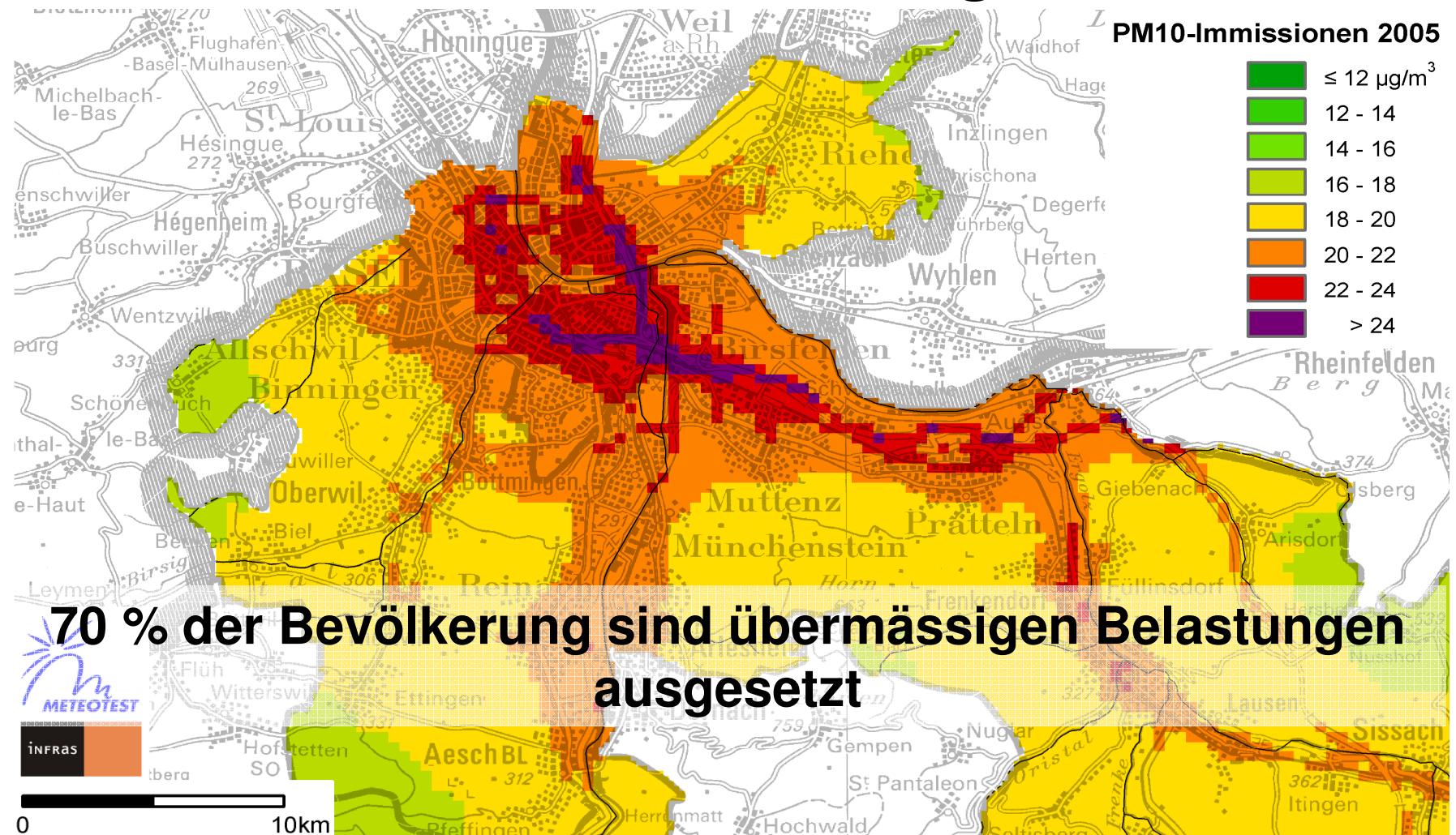
1. Vom Luftreinhalteplan der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft: Umsetzung und Weiterentwicklung 2007 wird Kenntnis genommen.
2. Der Regierungsrat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft im Jahr 2010 einen Ergänzungsbericht zum Luftreinhalteplan vorzulegen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

# NO<sub>2</sub>-Immissionsbelastung 2005



# PM10-Immissionsbelastung 2005



# Ozon-Immissionsbelastung 2005

Ozonbelastung Anzahl Stunden > 120  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  2005

