

Bern, 16. Dezember 2014

## **Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015/2030 Öffentliche Mitwirkung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 18. September 2014 haben Sie den Handels- und Industrieverein des Kantons Bern um Stellungnahme zur oben genannten Vorlage gebeten. Gerne äussern wir uns dazu wie folgt:

### **1. Grundsätzliches**

#### Antrag:

Es ist zu prüfen, ob ein Massnahmenplan Luftreinhaltung überhaupt noch notwendig ist.

#### Begründung:

Die Kantone sind gemäss USG und Luftreinhalte-Verordnung nur verpflichtet, einen Massnahmenplan zur Luftreinhaltung zu erstellen, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass eine übermässige Luftbelastung durch den Verkehr oder mehrere stationäre Anlagen verursacht wird.

Gemäss dem vorgeschlagenen Massnahmenplan ist es bei den Emissionen aus dem motorisierten Individualverkehr aufgrund der technischen Entwicklung absehbar, dass der Verkehr nicht mehr zu übermässigen Immissionen führen wird (S. 10 oben). Nur weil beim Feinstaub und beim Ammoniak noch ein gewisser Handlungsbedarf besteht (S. 11 unten), rechtfertigt das einen Massnahmenplan Luftreinhaltung nicht mehr. Die noch erforderlichen Massnahmen können direkt gestützt auf das Umweltrecht angeordnet werden.

Der Massnahmenplan Luftreinhaltung stellt ein reines Koordinationsinstrument dar: Bei komplexen Verhältnissen sind die verschiedenen Massnahmen zur Luftreinhaltung, die gestützt auf das Umweltrecht angeordnet werden können, zu koordinieren. Die Komplexität der Luftreinhalteproblematik hat aber generell abgenommen. Insbesondere sind die luftreinhalterischen Probleme im Verkehr aufgrund der technischen Entwicklung fast gänzlich behoben. Auf den Massnahmenplan Luftreinhaltung kann deshalb verzichtet werden.

### **2. Im Einzelnen**

#### **2.1 Massnahme V1 (Verkehrsintensive Vorhaben)**

##### Antrag:

Diese Massnahme ist ersatzlos zu streichen.

##### Begründung:

Neu sollen Verkehrsintensive Vorhaben (VIV) über die kant. und reg. Richtplanungen bzw. RGSK festgelegt werden, was wir grundsätzlich befürworten. Sämtliche Vorgaben dazu sind aber bereits im Massnahmenblatt B\_01 (Verkehrsintensive Vorhaben: Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen) des kant. Richtplans (Fassung Mitwirkung Herbst 2014) enthalten. Die vorliegende Massnahme hat keinen originären Inhalt und wiederholt - teils mit anderen Worten - was die Massnahme B\_01 bereits festhält. Sie ist deshalb als überflüssig zu streichen.

## **2.2 Massnahme V5 (Mobilitätsmanagement)**

### Antrag:

Diese Massnahme ist ersatzlos zu streichen.

### Begründung:

Das Mobilitätsmanagement bezweckt eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs durch Effizienzgewinne, also ohne negative Folgen für die Wirtschaft. U.E. werden diese Effizienzgewinne überschätzt. Eine «Koordinationsstelle, die die verschiedenen Aktivitäten innerhalb der kantonalen Verwaltung und weiterer Akteure koordiniert und vernetzt», die sich lediglich mit bereits bestehenden Massnahmen des Mobilitätsmanagements befasst, ist daher unnötig.

## **2.3 Massnahme V6 (Mobility Pricing)**

### Antrag:

Diese Massnahme ist ersatzlos zu streichen.

### Begründung:

Der Titel der Massnahme ist irreführend: Der Kanton ist rechtlich gar nicht kompetent, ein Mobility Pricing einzuführen. Dazu sind Änderungen des Bundesrechts nötig.

Der Inhalt der Massnahme beschränkt sich darauf, dass der Regierungsrat beim Bund beantragen soll, bei der Differenzierung der Abgaben im Rahmen von Mobility Pricing sei den Erfordernissen der Luftreinhaltung Rechnung zu tragen. Dafür ist keine Massnahme erforderlich.

Ob und in welcher Form der Bund ein Mobility Pricing einführen wird, ist noch völlig unklar. Sollte der Bund dereinst tatsächlich mit konzeptuellen Vorschlägen zum Mobility Pricing auf die Kantone zugehen, soll sich der Regierungsrat frei dazu äussern können.

## **2.4 F3 (Feuerungen von Grosseemittenten)**

### Antrag:

Diese Massnahme darf vertragliche Regelungen zwischen dem Kanton und Grossverbrauchern, die gestützt auf das neue Energiegesetz abgeschlossen wurden, nicht gefährden.

### Begründung:

Grossverbraucher können sich gestützt auf Art. 54 KEnG in einem Vertrag mit der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion verpflichten, vom Regierungsrat vorgegebene Ziele für die Entwicklung des Energieverbrauchs einzuhalten.

Etliche Grossverbraucher sind gleichzeitig Grosseemittenten im Sinn der vorliegenden Massnahme. Es muss sichergestellt werden, dass die Vereinbarungen nach Art. 54 KEnG nicht mit zusätzlichen Massnahmen aus dem Bereich Luftreinhaltung gefährdet werden.

Wir danken Ihnen für die positive Aufnahme unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

**Handels- und Industrieverein des Kantons Bern**



Adrian Haas, Dr. iur., Fürsprecher  
Direktor



Lars Guggisberg, lic. iur., Fürsprecher  
Juristischer Sekretär