

Zustellung per Post und elektronisch

Bundesamt für Umwelt
Abteilung Luftreinhaltung und NIS
3003 Bern

Zürich, 14. Februar 2008 BU

Änderung der Luftreinhalte-Verordnung im Bereich Baustellen – Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

bauenschweiz ist die Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft mit rund 60 Mitgliedorganisationen und gliedert sich vorab in die vier Stammgruppen Planung, Bauhauptgewerbe, Ausbau und Gebäudehülle sowie Produktion und Handel.

Am 27. November 2007 haben sie die einleitend erwähnte Anhörung eröffnet und die interessierten Kreise eingeladen, zu den Vorschlägen bis 15. Februar 2008 Stellung zu nehmen.

Unsere Stellungnahme beschränkt sich auf einige grundsätzliche Bemerkungen und namentlich auf die Frage der technischen Handelshemmnisse aus Sicht der bauwirtschaftlichen Dachorganisation.

Zustimmung zu verschiedenen Änderungsvorschlägen

Die Vorlage kommt den Anliegen der Bauwirtschaft in verschiedenen Punkten entgegen.

- Durch den Nachweis der Konformität gemäss E Art. 19 b der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) wird die Bauunternehmung entlastet, da sie beim Kauf einer neuen Baumaschine Gewähr hat, dass diese den gesetzlichen Anforderungen entspricht und keine weiteren Investitionen mit Bezug auf die Luftreinhaltung erfordern.
- Auf eine Partikelpflicht für Maschinen mit einer Leistung unter 18 kW wird verzichtet, die bisherige Nachrüstungspflicht für kleinere Maschinen zwischen 18 und 37 kW entfällt (die Vorschrift beschränkt sich insoweit auf neue Maschinen).
- Die neuen bundesrechtliche Regelung ist geeignet, die bisherigen kantonalen wettbewerbsverzerrenden Disparitäten im Vollzug zu verhindern. **bauenschweiz** unterstreicht ihre feste Erwartung, dass mit dieser Ordnungsänderung in Zukunft einheitliche Luftreinhaltevorschriften in der ganzen Schweiz gelten.

Im Grundsatz findet damit die vorgeschlagene Regelung insoweit unsere Zustimmung. Ob allerdings ein **temporäres** Partikelfilter-Nachrüstobligatorium, wie es nun für Baumaschinen ab einer Leistung von 37 kW statuiert werden soll, sinnvoll und verhältnismässig ist, lassen wir ausdrücklich offen.

Änderungsantrag 1

E LRV Anhang 4 Ziff. 4 Abs. 2 sei wie folgt zu ergänzen:

Die Emissionen von Baumaschinen, soweit sie nicht mindestens die Stufen III B oder IV der Richtlinie 97/68/EG einhalten, dürfen zudem folgende Werte nicht übersteigen: (Rest unverändert)

Begründung

a. Die EU-Richtlinien für neue Baumaschinen sehen ab 2010/11 stark verschärfte Grenzwerte vor (vgl. Anhang zum Erläuternden Bericht). Die EG-Emissionsgrenzwerte werden in enger Zusammenarbeit mit den Behörden und der Industrie in Europa, den USA und Japan ausgearbeitet. Die erlaubte Gesamt-Partikelmasse wird dabei jedenfalls für grössere Maschinen massiv herabgesetzt. Die Industrie dürfte in den nächsten Jahren neue, umweltfreundlichere Motoren mit massiv reduziertem Schadstoffausstoss entwickeln. Der Revisionsentwurf setzt sich in einen diametralen Gegensatz zum EG-Recht, indem er einen zusätzlichen Emissionsgrenzwert für die Partikelzahl statuiert (Anhang 4 Ziff. 4 Abs. 2 des Revisionsentwurfs). Durch diesen Alleingang wird ein erhebliches Handelshemmnis zur EU, dem wichtigsten Handelspartner der Schweiz, fortbestehen. Dies gilt im Übrigen auch bezüglich des prozentualen Grenzwertes für NO₂, der ebenfalls eine schweizerische Sonderlösung darstellt.

b. Das Bundesgesetz über die technischen Handelshemmnisse (THG) verlangt, dass technische Vorschriften so ausgestaltet werden, dass sie sich nicht als technische Handelshemmnisse auswirken. Abweichungen sind nur zulässig, soweit überwiegende öffentliche Interessen sie erfordern. Dabei kommt dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit, der bereits heute gilt und gemäss THG-Revisionsvorlage aus dem Jahre 2006 aber ausdrücklich verankert werden soll (vgl. E THG Art. 4 Abs. 3 lit. c) grosse Bedeutung zu. Davon kann beispielsweise nicht mehr gesprochen werden, wenn die durch eine Massnahme entstehenden Kosten in keinem vernünftigen Verhältnis zum allfälligen Nutzen für die Volksgesundheit bzw. Umwelt stehen, mithin der Grundsatz der Verhältnismässigkeit verletzt wird. Trotzdem fehlt in der Anhörungsvorlage eine detaillierte Begründung, weshalb sich hier eine schweizerische Sonderlösung aufdrängt, welche im Ergebnis die Maschinen und damit zusammenhängenden Produktionsfaktoren und Produkte in der Schweiz wiederum verteuern würde. Da auch Baumaschinen der Motorengeneration III B und IV kaum in der Lage sein dürften, die Grenzwerte von Anhang 4 Ziff. 4 Abs. 2 einzuhalten, müssten sie entsprechend nachgerüstet werden. Dies, obwohl sie voraussichtlich mit technischen Systemen zur Abgasnachbehandlung ausgerüstet sein werden und obwohl angenommen werden darf, auch die EU habe bei der Festlegung ihrer Grenzwerte den Gesundheitsschutz hinreichend in Betracht gezogen. Ziff. 14 der Richtlinie 2004/26/EG, mit der die Grenzwerte verschärft werden, nennt denn auch ausdrücklich als Ziel "die Verbesserung der künftigen Luftqualität".

Nebenbei bemerkt sollen der Abscheidegrad der Partikelfilter und der NO₂-Anteil nach SNR 277205 gemessen werden. Der Versuch, diese Norm zu internationalisieren, dürfte nach den uns gegenwärtig vorliegenden Informationen aber zumindest fraglich sein.

c. Derartige Alleingänge bleiben nicht ohne Auswirkungen auf die Baukosten. Diese sind wiederum mit den vergleichsweise hohen Mietzinsen und Immobilienpreise in der Schweiz verknüpft, die den Wirtschaftsstandort Schweiz verteuern, die Konsumenten und Konsumentinnen belasten und die schweizerische Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen. Gesetzliche Auflagen und Normen stellen einen wichtigen Kostenfaktor für die Bautätigkeit dar. Wenn immer möglich müssen sie harmonisiert werden. **bauenschweiz** setzt sich daher auf nationaler Ebene vehement für einen einheitlichen Bauproduktmarkt Schweiz und namentlich für eine Harmonisierung im Bereich des formellen Baurechts und des Beschaffungsrechts ein. Auf internationaler Ebene sind in diesem Zusammenhang die Bestrebungen des Bundesrates zur Einführung des Cassis-de-Dijon-Prinzips mittels einer Revision des THG zu erwähnen, die einer Senkung des Preisniveaus und ein differenzierteres Produkteangebot in der Schweiz mit sich bringen soll und bei dem der Bundesrat Ausnahmen nur sehr restriktiv zulassen will. Die hier zur Diskussion stehende Vorlage läuft diesen Bestrebungen entgegen.

d. Auch die eidg. Räte messen der Eurokompatibilität grosse Bedeutung zu, wie beispielsweise dem Bericht der nationalrätlichen Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie vom 23. Oktober 2007 zur Motion Jenny „Beste Abgastechnologie für alle Dieselmotoren (07.3161)“ zu entnehmen ist.

e. Zwar trifft es zu, dass in dem im Erläuternden Bericht auf S. 6 zitierten **Gutachten Cottier/Schneller** die Vereinbarkeit der Massnahmen mit dem internationalen und nationalen Handelsrecht grundsätzlich bejaht wurde. Aus dem ganzen Bericht wird aber deutlich, dass man von einer durch die Schweiz vorzeitig eingeführten Massnahme ausging, "die die EU mit der Massnahme III B frühestens ab dem 1. Januar 2011 ebenso einführt" (Bericht S. 62), also keineswegs von einer über das Inkrafttreten der Stufen III B oder IV hinausgehenden Nachrüstspflicht. Das ganze Gutachten **beruht damit auf der Annahme, es gehe lediglich um ein temporäres Handelshemmnis.**

Änderungsantrag 2

In den LRV-Schlussbestimmungen sei zumindest die Übergangsfrist vom 1. Mai 2010 in lit. b Ziff. 1 (Nachrüstung bereits in Betrieb stehender Maschinen ab 37 kW) bis zum Jahr 2013 zu verlängern.

Begründung

Die beantragte Hinausschiebung der Inkraftsetzung steht in Übereinstimmung mit dem vom Nationalrat abgeänderten Wortlaut der Motion Jenny. „Beste Abgastechnologien für alle Dieselmotoren (07.3161): „..... Dieses Ziel soll EU-kompatibel und mit praxistauglichen Übergangsfristen und/oder Anreizsystemen bis zum Jahr 2013 realisiert werden.“

Änderungsantrag 3

Der Entwurf sei so zu ändern, dass die Anforderungen von LRV Anhang 4 Ziff. 4 Abs. 2 bzw. 3 nur für Baumaschinen gelten, soweit sie nach ihrem normalen Gebrauchszweck regelmässig auch in dicht besiedelten Wohngebieten eingesetzt werden.

Begründung

Nach dem Erläuternden Bericht (S. 2 oben) sind die gesundheitlichen Auswirkungen des von Baumaschinen ausgestossenen Dieselmotors auch deshalb von besonderer Bedeutung, weil die Bautätigkeit oft in dicht besiedelten Wohngebieten stattfindet und sich die Abgase beim stationären Betrieb an diesen Orten weit weniger stark verdünnen und verflüchtigen als im Strassenverkehr. Damit wird eine immissionsorientierte Strategie verfolgt. Diese stösst aber beispielsweise bei Kiesgruben ins Leere, weil Kiesgruben sich nicht in Wohnzonen bzw. in Agglomerationen befinden, sondern primär in bzw. bei Landwirtschaftszonen. Der Kiesabbau und allenfalls ähnlich gelagerte Branchen sind deshalb aus diesem zusätzlichen Grund von der faktischen Partikelpflicht auszunehmen. Für die näheren Details verweisen wir im Übrigen auf die Stellungnahme des Fachverbands der Schweizerischen Kies- und Betonindustrie (FSKB).

Abschliessend ersuchen wir Sie noch einmal, unseren Anträgen Folge zu geben.

Mit freundlichen Grüssen

bauenschweiz

aNR Robert Keller
Präsident

Charles Buser
Geschäftsführer