

Eine saubere Sache dank Milliardeninvestitionen

Sensationelle Nachrichten aus dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal): Die Luftschadstoffemissionen werden im Jahr 2020 wieder auf den Stand von 1955 und darunter gesunken sein. Dies, obwohl die Fahrleistung aller wichtigen Fahrzeugkategorien voraussichtlich weiter ansteigt. Milliardeninvestitionen in die technologische Entwicklung und die Effizienzsteigerung im Motorenbereich machen dieses phänomenale Resultat möglich.

Mitte April des laufenden Jahres ist der Nachtrag zum 1995 publizierten Buwal-Bericht Nr. 255 „Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs 1950-2010“ erschienen. Dieser Nachtrag, der den Prognosehorizont bis ins Jahr 2020 erweitert, kommt zu höchst erfreulichen Ergebnissen: Obwohl die Fahrleistungen aller Fahrzeugkategorien (ausser Mofas) seit 1950 kontinuierlich stark zugenommen haben und voraussichtlich weiter ansteigen, werden sich die Emissionen der Luftschadstoffe wie Stickoxide (NO_x), Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffe (HC), Schwefeldioxid (SO₂), Blei (Pb) und Russ spätestens im Jahr 2010 wieder unter dem Stand von 1960 befinden. Dies ist in erster Linie auf die beschlossenen europäischen Abgasvorschriften zurückzuführen: Ab diesem Jahr gilt für schwere Motorwagen (Lastwagen, Busse) die Emissionsstufe EURO 3, ab 2005 EURO 4 und ab 2008 EURO 5; für Personenwagen und Lieferwagen gilt ab diesem Jahr die Norm EURO 3 und ab 2005 EURO 4. Zum Tragen kommen zudem die neuen Treibstoffvorschriften sowie die Einführung der LSVA und der 40-Tonnen-Limite.

Milliarden in den Umweltschutz investiert

Obwohl mit diesen sensationellen Resultaten die Reduktionsziele des bundesrätlichen Luftreinhaltekonzepts beim Verkehr sogar übertroffen werden, fällt die Reaktion des Buwal alles andere als euphorisch aus. Statt das Ergebnis gebührend zu honorieren und darauf stolz zu sein, lamentiert das Buwal über die Kohlendioxid-Emissionen und Feinstaubpartikel-Immissionen. CO₂ (Kohlendioxid) und PM10 (Feinstaubpartikel) werden sogar zu „Sorgenkindern“ emporstilisiert – der private Strassenverkehr einmal mehr zum massgeblichen Sündenbock gestempelt. Dies kann so nicht akzeptiert werden.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS ist – ganz im Gegensatz zur Untergangsstimmung, die das Buwal verbreitet – hochofret über die Prognose punkto Emissionsentwicklung. Bereits in den vergangenen 15 Jahren ist es dank der aktiven – will heissen finanziellen – Mitwirkung aller Beteiligten gelungen, die Luftschadstoffemissionen in der Schweiz massiv zu senken. Dies ist eine phänomenale Leistung, die ihresgleichen sucht und eine

eindeutige Ursache hat: In den Umweltschutz sind in den vergangenen Jahren sowohl von der Automobilindustrie als auch von den Konsumentinnen und Konsumenten Milliarden von Franken investiert worden. Am Beispiel des Katalysators lässt sich dies illustrieren: Seit 1986 fährt in der Schweiz kein neuer Personenwagen mit Benzinmotor mehr ohne diesen rund tausend Franken teuren „Abgasreiniger“ umher. Während der letzten 15 Jahre sind jährlich durchschnittlich rund 300'000 Neuwagen in Verkehr gesetzt worden. Allein seit der Einführung des Katalysators sind demnach mindestens viereinhalb Milliarden Franken für den Umweltschutz aufgewendet worden.

Technische Massnahmen im Vordergrund

Bei der Reduktion sowohl der CO₂- als auch der PM10-Emissionen müssen technischen Massnahmen weiterhin im Vordergrund stehen. Entsprechende technologische Fortschritte und Impulse sind in der Vergangenheit vielfach unterschätzt worden. Dass der Weg auch in Zukunft über die Technik und nicht über den Verzicht führen muss, bestätigen folgende Fakten:

- Der Treibstoffverbrauch eines 1'000 Kilogramm schweren Personenwagens hat sich von 1990 bis 1998 um mehr als einen Liter auf knapp 6,5 Liter pro 100 Kilometer verringert.
- Der Benzinabsatz hat sich in der Schweiz seit 1990 auf rund fünf Milliarden Litern stabilisiert, obwohl der Personenwagenbestand um 13 Prozent und die Fahrleistung der Personenwagen um etwa drei Prozent zugenommen haben.
- Die europäische Automobilindustrie hat sich zu einer CO₂-Reduktion für neue Personenwagen um 25 Prozent bis ins Jahr 2008 verpflichtet.
- Das 3-Liter-Auto ist Realität geworden und auf dem Markt erhältlich.
- Mit der Wasserstoff-Brennstoffzelle steht eine ernstzunehmende Langfrist-Alternative zum Verbrennungsmotor im Endstadium der Entwicklung und knapp vor dem Durchbruch.

Nur am Rande sei bemerkt, dass CO₂ nicht als Luftschadstoff bezeichnet werden kann – denn: Als natürlicher Bestandteil der Erdatmosphäre ist es nicht giftig und daher für Mensch wie Tier absolut unschädlich; für das Wachstum der Pflanzen ist CO₂ sogar unentbehrlich. Im übrigen muss die CO₂-Problematik global betrachtet werden – und da ist der CO₂-Ausstoss in der Schweiz im weltweiten Vergleich absolut marginal.

PM10: Positive Prognose

Was die Aussagen zu den PM10-Immissionen angeht, betreibt das Buwal übertriebene Angstmacherei. Fakt ist nämlich, dass der Jahresmittelwert der Schwebestaub-Immissionen seit 1989 stetig abgenommen und sich noch nie

so nah am Grenzwert befunden hat wie heute. Tendenz weiter sinkend. Ausserdem werden die Partikel-Emissionen sowohl bei Personenwagen als auch bei schweren Motorwagen mit Dieselmotoren dank den europäischen Normen Euro 3, 4 und 5 bis 2010 um rund 70 Prozent vermindert. Weil diese Emissionsreduktionen nur aufgrund technischer Massnahmen zu erreichen sind, ist es richtig, dass die Schweiz die erwähnten Euro-Normen über- und keinen Alleingang unternehmen will. Die Belastung durch Feinstaubpartikel aus Fahrzeug-Emissionen wird dadurch mittelfristig nahezu eliminiert.

Diese Prognose stellt auch eine im Rahmen des Auto-Öl-Programms II von der Europäischen Kommission beim unabhängigen Umweltberatungsbüro „Senco“ in Auftrag gegebene Studie, welche die Luftschadstoff-Emissionen von 1990 bis 2020 untersucht. Bezüglich Feinstaubpartikel wird für den Strassenverkehr in der Schweiz folgende, äusserst erfreuliche Prognose abgegeben: Während z.B. der Anteil der PM10-Emissionen, der durch nicht-industrielle Verbrennung entsteht, bis 2020 mit 52 Prozent konstant hoch bleibt, geht jener Anteil, welcher dem Strassenverkehr zugeschrieben werden kann, von 24 Prozent (1990) auf 7 Prozent (2020) markant zurück.

Fazit: Die PM10-Belastung aus dem Fahrzeug-Auspuff wird in einigen Jahren kein Thema mehr sein. Wen wundert's daher, dass das Buwal nun die PM10-Emissionen, die aus dem Strassenabrieb sowie aus der Aufwirbelung von Staub (sogenannte Resuspension) entstehen, in den Vordergrund rückt. Dabei spricht das Buwal von zusätzlichen Anstrengungen, die unternommen werden müssten, damit diese Emissionen nicht proportional zur erwarteten Zunahme des Verkehrs wachsen würden. Welche Anstrengungen das Buwal auch immer meint, die Innovationskraft der Automobilindustrie sowie des Strassenbaus wird auch diesen neu untergejubelten Schwarzen Peter kontern können.

Bern, den 3. Mai 2000