



Was tun die Behörden zum Schutz der Bevölkerung?

Wo stehen wir bei der Bekämpfung von Ozon?

Welche Massnahmen sind bis heute ergriffen worden?

Bund, Kantone und Gemeinden haben seit über 20 Jahren verschiedenste Massnahmen eingeleitet, um die Vorläuferschadstoffe von Ozon zu reduzieren. Dazu gehören unter anderem:

Massnahmen auf Bundesebene:

- Umsetzung des Protokolls von Göteborg im Rahmen des ECEUNO-Übereinkommens über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung (vgl. 4.3)
- Inkraftsetzung der Luftreinhalte-Verordnung (LRV), welche Emissionsgrenzwerte für stationäre Schadstoffquellen sowie Immissionsgrenzwerte (Kriterien für die Luftqualität) vorschreibt
- Lenkungsabgabe auf flüchtige organische Verbindungen (VOC)
- Abgasvorschriften für alle Arten von Motorfahrzeugen
- Verschärfung der Abgasnormen (EURO-Normen) im Einklang mit der Europäischen Union
- Empfehlung, auf Fahrzeuge und Maschinen mit Zweitaktmotoren zu verzichten, da diese bedeutende Mengen VOC ausstossen
- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)
- Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene
- Senkung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten auf Strassen (Ausserorts) und Autobahnen (80 bzw. 120 km/h)

Zuständigkeiten der Kantone:

- Konsequenter Vollzug der Luftreinhalte-Verordnung
- Kontrolle der Rückhalteeinrichtungen für Benzindämpfe
- Umweltorientierte Verkehrspolitik und Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Strassenabschnitten
- Förderung der VOC- und Stickoxidreduktion in kantonalen Betrieben

Massnahmen auf Gemeindeebene.

Dazu stehen unter anderem folgende Instrumente zur Verfügung:

- Tempo 30 im Siedlungsgebiet
- Priorität für den öffentlichen Verkehr
- Förderung des Langsamverkehrs (Fussgänger, Fahrräder)
- Förderung der VOC-Reduktion in Betrieben auf Gemeindegebiet
- Umweltorientierte Beschaffung (lösemittelarme Produkte, schadstoffarme Fahrzeuge)

Von welchen geplanten Massnahmen erhofft sich der Bund besonders viel Wirkung?

Die Reduktion der Ozonbelastung ist in ein Gesamtkonzept der Emissionsbegrenzung eingebettet, wie es von der 1986 in Kraft getretenen Luftreinhalte-Verordnung und vom Luftreinhalte-Konzept des Bundesrates und dessen Folgearbeiten konkret vorgegeben ist. Der Bundesrat hat sein «Konzept betreffend lufthygienische Massnahmen des Bundes» am 11.9.2009 aufdatiert. Die beste Strategie der Luftreinhaltepolitik, um die Ozonkonzentration zu senken, ist nach wie vor eine effiziente Reduktion der Emissionen bei den Vorläufersubstanzen (NO_x, NMVOC, CH₄ und CO).

Die emissionsmindernden Massnahmen umfassen eine konsequente Einführung der besten verfügbaren Technologien bei allen Verursachergruppen. Dazu gehören unter anderem die Abgasvorschriften (EURO-Normen) für Motorfahrzeuge und für den Offroadverkehr (zum Beispiel Baumaschinen). Daneben geht es um eine optimale Umsetzung der bestehenden Gebote und Verbote sowie der ökonomischen Instrumente wie zum Beispiel der VOC-Lenkungsabgabe und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) mit dem Ziel, die Kostenwahrheit durchzusetzen. Die Folgekosten der Luftverschmutzung müssen von den Verursachenden getragen werden und nicht von der Allgemeinheit.

Welche Verbesserungen sind bei den Emissionen bisher erreicht worden? Was bleibt zu tun?

Die Emissionen der Ozon-Vorläufersubstanzen haben in der Schweiz Mitte der Achtzigerjahre ihr Maximum erreicht. Seither sind die schweizerischen NO_x-Emissionen, die hauptsächlich aus dem motorisierten Verkehr stammen, um rund 50 % zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum haben auch die VOC-Emissionen, die vor allem von Industrie und Gewerbe ausgestossen werden, um mehr als 60 % abgenommen.

Im Rahmen internationaler Abkommen hat sich die Schweiz verpflichtet, bis 2010 die Emissionen von NO_x und VOC um rund 50 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Dies stellt einen ersten Schritt zur Problemlösung dar, aber es sind weitergehende Emissionsreduktionen nach 2010 notwendig. Die entsprechenden Verhandlungen werden ab 2010 beginnen, mit dem Ziel, die bestehenden Verpflichtungen zu verschärfen und neue verbindliche Emissionsobergrenzen für 2020 festzulegen.

Ergänzende Informationen zu den notwendigen Emissionsreduktionen und zum Potenzial der verschiedenen technischen Massnahmen finden sich im Bericht «Weiterentwicklung des Luftreinhalte-Konzepts: Stand, Handlungsbedarf, mögliche Massnahmen», der im Jahr 2005 vom BUWAL publiziert wurde. Auf dieser Basis, hat der Bundesrat sein «Konzept betreffend lufthygienische Massnahmen des Bundes» am 11.9.2009 aufdatiert. Zur Einhaltung der Schutzziele wurden die notwendigen Emissionsreduktionen für die wichtigsten Luftschadstoffe festgelegt. Demgemäss müssen die Stickoxidenmissionen um ca. 50 % und die NMVOC um 20-30 % gegenüber 2005 reduziert werden.

Was kann man von kurzfristigen Massnahmen erwarten?

Kurzfristige lokale Massnahmen (z.B. örtlich begrenzte Fahrverbote), die bei hohen Belastungen ergriffen werden, können zumindest das Bewusstsein der Bevölkerung für die Schadstoffproblematik erhöhen. Allerdings beeinflussen diese vorübergehenden Massnahmen die momentane Gesamtbelastung nur wenig, weil sie erst zum Tragen kommen, wenn die Schadstoffkonzentration in der Luft bereits übermässig hoch ist.