

Weniger Abgase bis 2000... : Trendwende beim Privatverkehr?

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **82 (1987)**

Heft 1

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175289>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Un tournant dans le trafic privé?

La pollution de l'air due à la circulation des véhicules privés est de 5 à 19 fois plus élevée (selon les substances en cause) qu'en 1950. Sur la base des prévisions actuelles, ce trafic continuera à augmenter, mais dans une moindre mesure que ces trente dernières années. Les rigoureuses prescriptions suisses sur les gaz d'échappement des voitures vont marquer un tournant. Mais – selon une récente étude fédérale – même quand les catalyseurs auront atteint à la fin de ce siècle leur plein effet, une aggravation de la pollution atmosphérique serait néanmoins possible à partir de l'an 2000 dans le cas d'un nouvel accroissement de l'intensité de la circulation motorisée. Pour la première fois en Suisse, l'étude fédérale en question analyse les pollutions de chaque catégorie de véhicules, selon les vitesses et les types de routes empruntées, ainsi qu'en fonction de chacune des substances polluantes répandues par les gaz d'échappement. Ces données très détaillées n'ont pas seulement servi de base aux conceptions fédérales en matière de pollution atmosphérique, mais seront aussi un utile instrument de travail pour les Cantons et les Communes dans leur application de la loi sur la protection de l'environnement, et plus spécialement de l'ordonnance sur la pollution de l'air. L'efficacité des mesures prises en dépendra largement.

Trendwende beim Privatverkehr?

Weniger Abgase bis 2000...

pd. Die Luftverschmutzung durch den privaten Strassenverkehr ist je nach Luftschadstoff heute um das 5- bis 19fache höher als 1950. Die vom Bundesrat beschlossenen Abgasvorschriften für Motorfahrzeuge bewirken jedoch eine Trendwende: Bis zum Jahr 2000 dürfte die Luftbelastung durch die Motorfahrzeuge um über die Hälfte abnehmen.

Dies geht aus einem vom *Bundesamt für Umweltschutz* und vom *Stab für Gesamtverkehrsfragen* erarbeiteten Bericht «Schadstoffemissionen des privaten Strassenverkehrs 1950–2000» hervor. Die Untersuchungen zeigen ferner auf, dass mit technischen Massnahmen die durch den Strassenverkehr verursachten Kohlenwasserstoff- und Kohlenmonoxidemissionen bis zum Jahr 2000 auf einen Stand vor 1960 vermindert werden können, nicht jedoch die Stickoxidemissionen.

Einflussfaktoren

Die Bundesstudie macht deutlich, wie sich die Schadstoffemissionen des privaten Personen- und Güterverkehrs von 1950 bis 1984 verändert haben und wie sie sich bis ins Jahr 2000 weiter entwickeln dürften. Grundlage für die äusserst komplizierten Emissionsberechnungen bildeten im wesentlichen die folgenden Einflussgrössen: Einerseits die jährlichen *Fahrleistungen* der einzelnen Fahrzeugkategorien, aufgeteilt nach verschiedenen Geschwindigkeitsklassen und Strassenkategorien, und andererseits die *Emissionsfaktoren*, d. h. der Schadstoffausstoss pro gefahrenen Kilometer in Abhängigkeit von der Fahrzeugkategorie, dem Baujahr, der Motorart und der Geschwindigkeit.

Aus den Modellberechnungen ergab sich, dass die Personenwagen – bezogen auf den Ge-

samtausstoss des Strassenverkehrs – rund 60 bis 90 Prozent der Luftschadstoffe Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe, Stickoxide und Blei emittieren. Die Lastwagen sind hingegen mit etwa 65–70 Prozent hauptverantwortlich für die Schwefeldioxid- und Russ-Emissionen. Ausserdem stammen 22 Prozent der Stickoxide von den Lastwagen. Die Lieferwagen haben je nach Schadstoff einen Anteil an den Strassenverkehrs-Emissionen von 5 bis 12 Prozent. Bei den privaten Cars und Motorrädern sind die Schadstoffausstösse insgesamt relativ gering, hingegen stammen 16 Prozent der Kohlenwasserstoffe von den Motorfahrern. Das Kohlenmonoxid wird zu 57 Prozent bei geringen Geschwindigkeiten innerorts ausgestossen, ebenso mit 65 Prozent die Kohlenwasserstoffe. Umgekehrt werden die Stickoxid-Emissionen zu rund 77 Prozent bei höheren Geschwindigkeiten ausserorts und auf Autobahnen erzeugt.

Ständig gestiegen

Aus dem Bericht ist ersichtlich, dass die Luftschadstoffe des Verkehrs in den letzten 30 Jahren kontinuierlich angestiegen sind. Nur während der *Energiekrise* Mitte der 70er Jahre war die Emissionsentwicklung vorübergehend leicht rückläufig. Der höchste Ausstoss beispielsweise an Stickoxiden wurde 1984 mit rund 150 000 Tonnen ermittelt. Den grössten Beitrag hierzu lieferten die Personenwa-

gen mit über 107 000 Tonnen. Dies ist weiter nicht erstaunlich, denn die Personenwagen legten 1984 insgesamt über 36 Milliarden Kilometer zurück. Die Fahrleistungen werden aufgrund der vorliegenden Verkehrsprognosen auch künftig weiter *anwachsen*, allerdings in geringerem Ausmass als in der Vergangenheit. Dass es trotzdem zu einer Trendwende bezüglich der Luftbelastung kommt, hängt mit den strengen schweizerischen Abgasvorschriften für Personenwagen zusammen. Der Bericht macht aber auch die Grenzen dieser technischen Umweltschutzmassnahmen deutlich: Nach Erreichen der vollen Wirksamkeit der *Katalysatorvorschriften* um die Jahrtausendwende ist aufgrund der weiterhin zunehmenden Fahrleistungen ein erneuter Anstieg der Luftbelastung aus dem Verkehr absehbar.

Wichtiges Instrument

Der Bericht «Schadstoffemissionen des privaten Strassenverkehrs 1950–2000» ist ein wichtiges Instrument der *Luftreinhaltepolitik*. Die Ergebnisse waren nicht nur eine der Grundlagen für das Luftreinhalte-Konzept des Bundesrates, sondern werden künftig für die Kantone und Gemeinden auch ein Arbeitsinstrument für den Vollzug des Umweltschutzgesetzes und insbesondere der Luftreinhalte-Verordnung bilden. Zum ersten Mal sind in der Schweiz in einem umfangreichen Tabellenwerk für sämtliche Fahrzeugkategorien die Schadstoffemissionen pro gefahrenen Kilometer bei verschiedenen Geschwindigkeiten zusammengestellt. Damit wird es möglich, die *Wirksamkeit* unterschiedlicher Luftreinhalte-massnahmen im Bereich Strassenverkehr berechnen und bewerten zu können. Der Bericht wird so zu einem der Arbeitsinstrumente für die Erstellung von *Emissionskatastern* und für die gemäss Luftreinhalte-Verordnung von den Kantonen zu erarbeitenden *Massnahmenpläne*.