



UMWELTDIREKTIONEN

Martin Zumstein, Sekretär
Amt für Umweltschutz
Postfach 2162
6431 Schwyz
Telefon: 041 819 20 03
E-Mail: martin.zumstein@sz.ch

Medienmitteilung

**Luftqualität 2007 besser als in den Jahren zuvor, Grenzwerte in der Zentralschweiz aber immer noch überschritten
Die Zentralschweizer Umweltdirektionenkonferenz informiert.**

(ZUDK) Die Luftbelastung verbesserte sich im Jahre 2007 zum Teil deutlich. Weiterhin werden jedoch die Grenzwerte für die Luftschadstoffe Ozon (O₃), Feinstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) in der Zentralschweiz überschritten. Die rasche Umsetzung der Massnahmen zur Reduktion des Schadstoffausstosses ist erforderlich, um eine nachhaltige Verbesserung der Luftqualität zu erreichen. Aus diesem Grund begrüssen die Zentralschweizer Regierungen auch die Einführung einer Alpentransitbörse.

Verglichen mit den hohen Feinstaubbelastungen im Winter 2006 und den hohen Ozonwerten im Sommer 2003 verbesserte sich die Luftqualität im Jahr 2007 deutlich. Trotzdem wurden die Grenzwerte für Feinstaub und Ozon auch im letzten Jahr überschritten. Eine leichte Verbesserung konnte ebenfalls beim Stickstoffdioxid verzeichnet werden. Klimatisch auffällig waren die sehr warme erste Jahreshälfte mit hohen Ozonbelastungen und der darauf folgende verregnete Sommer.

Die Luftschadstoffe im Überblick

Ozon (O₃): Infolge der instabilen Witterungsverhältnisse mit starkem Luftaustausch und häufigen Niederschlägen kam es im Sommer 2007 nur zu kurzzeitig auftretenden starken Ozonbelastungen. Längere Episoden mit täglichen starken Überschreitungen des Stundenmittel-Grenzwertes von 120 µg/m³ waren eher selten. Wetterbedingt wurden in den Monaten Mai, Juni und August deutlich geringere Ozonbelastungen als üblich registriert. Die meisten Überschreitungen des Stundenmittel-Grenzwertes wurden im vergangenen Jahr bereits im Monat April gemessen, was aussergewöhnlich früh ist. Die Maximalwerte der Ozonbelastung von 160 bis 190 µg/m³ traten bei allen Messstandorten im Monat Juli auf.

Feinstaub (PM₁₀): Die Jahresmittelwerte für Feinstaub lagen in der Zentralschweiz rund 10 bis 20 % unter denjenigen des Vorjahres, bewegten sich aber im Schwankungsbereich der vergangenen 5 bis 9 Jahre. Die in den Monaten Januar bis März sowie November und Dezember beobachteten austauscharmen Wetterlagen (Inversionslagen) waren jeweils nur von relativ kurzer Dauer. Dies war im Vergleich zum Vorjahr deutlich weniger und führte zu geringeren Überschreitungen des Tagesmittel-Grenzwertes. Trotzdem wurde dieser Grenzwert in der Zentralschweiz an allen Messstandorten während 4 bis 22 Tagen überschritten. Die maximalen Tagesmittelwerte lagen im Bereich von 56 bis 83 µg/m³ (Tagesmittel-Grenzwert der Schweizerischen Luftreinhalte-Verordnung: 50 µg/m³). Im Vorjahr lagen die Spitzenwerte im Bereich von 150 µg/m³. Sie waren auf lang andauernde, ausgeprägte Inversionslagen zurückzuführen. Hohe Spitzenbelastungen mit Feinstaub in den Wintermonaten gehen häufig einher mit hohen Belastungen mit Stickstoffdioxid (NO₂).

Stickstoffdioxid (NO₂): Der Jahresmittel-Grenzwert für Stickstoffdioxid wurde entlang wichtiger Verkehrsachsen und in grossen Ballungsgebieten wie schon in den vergangenen Jahren überschritten. Die Jahres- und Tagesmittelwerte lagen durchwegs tiefer als im Vorjahr. Die höchsten Belastungen wurden in den Monaten Februar und März sowie November und Dezember registriert. Während Inversionslagen mit geringem Luftaustausch stieg in den Wintermonaten die Belastung mit Stickstoffdioxid innerhalb weniger Tage deutlich an. Eine kontinuierliche Abnahme wie in den 90er Jahren konnte bei diesem Luftschadstoff in den letzten Jahren nicht mehr beobachtet werden (siehe Kasten 1). NO₂ trägt als Vorläuferschadstoff wesentlich zur Bildung von Ozon und Feinstaub bei. Bei diesem Luftschadstoff besteht nach wie vor ein erheblicher Reduktionsbedarf.

Zentralschweizer Regierungen begrüessen Alptransitbörse

In diesem Frühjahr beschlossen in Innsbruck sieben Alpenregionen - darunter die Zentralschweiz - eine Resolution zur Reduktion der Belastungen durch den alpenquerenden Güterverkehr auf der Strasse (siehe Kasten 2). Die Zentralschweizer Regierungskonferenz hat der Unterzeichnung der Resolution einstimmig zugestimmt. Neben der angestrebten Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene sieht die Resolution die Errichtung einer Plattform zur dauerhaften Beobachtung des Verkehrs und dessen Auswirkungen auf Gesundheit, Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft vor. Auch sollen gute regionale Massnahmen ausgetauscht und nach Möglichkeit angewendet werden. Nebst der Einführung der Euro-Vignette wird auch die Einführung einer Alpen-Transitbörse begrüsst, wo Fahrgenehmigungen für den Güterverkehr auf den Transitstrecken nach Marktgesetzen gehandelt werden.

Kasten 1: Stickstoffdioxid-Belastung nach starker Abnahme in der Vergangenheit tendenziell wieder zunehmend

Der motorisierte Strassenverkehr ist die Hauptquelle von Stickstoffdioxid (NO₂). Dank den Luftreinhaltemassnahmen von Bund und Kantonen und der Entwicklung in der Motor- und Abgasbehandlungstechnik (z.B. Katalysator) nahm die NO₂-Belastung in den 90er Jahren deutlich ab. Dieser Trend konnte in den letzten Jahren nicht mehr beobachtet werden. Obwohl die Abgasvorschriften für die Fahrzeuge kontinuierlich verschärft wurden, wurde in den letzten Jahren eine Stagnation oder sogar eine tendenzielle Zunahme der NO₂-Belastung festgestellt. Verschiedene Untersuchungen in der Schweiz und im Ausland weisen darauf hin, dass Dieselfahrzeuge und insbesondere der Güterverkehr auf der Strasse wesentlich zu den NO₂-Immissionen beitragen. Dieselfahrzeuge stossen nämlich ein Vielfaches an NO₂ aus verglichen mit Benzinfahrzeugen oder Fahrzeugen, die mit Gas angetrieben werden. Verstärkt wird dieses Problem durch den seit einigen Jahren wachsenden Anteil von Dieselfahrzeugen. Ihr unbestrittener Vorteil gegenüber den Benzinfahrzeugen liegt in der höheren energetischen Effizienz und somit im geringeren Ausstoss des klimarelevanten Kohlendioxids. Auch die Ausrüstung mit Partikelfiltern hat das Image der Dieselfahrzeuge verbessert.

Kasten 2: Das Projekt MONITRAF

Die Regionen Rhône-Alpes, das Südtirol, das Aostatal, das Piemont, der Kanton Tessin, das Bundesland Tirol und die Zentralschweizer Regierungskonferenz haben das Projekt MONITRAF initiiert, um eine gemeinsame und nachhaltige Strategie für den alpenquerenden Güterverkehr zu entwickeln. Damit sollen die Anliegen der betroffenen Regionen in der EU-Verkehrspolitik vermehrt Beachtung finden. Durch das Netzwerk verspricht man sich eine Stärkung der Regionen und eine koordinierte Einführung von Massnahmen. Die Finanzierung des Projekts erfolgt zur Hälfte aus EU- und Bundesgeldern. Enge Kontakte mit den Bundesstellen stellen die Koordination der denkbaren Massnahmen mit der eidgenössischen Verkehrspolitik sicher. Über eine allfällige Fortsetzung des Projekts wird in diesem Jahr entschieden.

Zentralschweizer Umweltdirektorenkonferenz
6430 Schwyz, 23. April 2008

Auskunft: Martin Zumstein, Sekretär Zentralschweizer Umweltdirektorenkonferenz;
Vorsteher Amt für Umweltschutz Kanton Schwyz
Mittwoch, 23. April 2008,