

8 FRAGEN ZUR EURO-7-NORM

Die Euronormen regeln den Schadstoffausstoss von Motoren. Nun hat die EU-Kommission die Eckpunkte der neuen, siebten Abgasnorm vorgelegt. Was diese für den Schweizer Strassentransport bedeuten kann: Eine Einordnung.

AUTOR: URS HÄFLIGER

Die europäische Kommission verwendet markige Worte für die Initiative zu den «Normen für Fahrzeugemissionen». Sie sollen sicherstellen, dass «die Fahrzeuge auf den Strassen der EU während ihrer gesamten Lebensdauer umweltfreundlich sind (...).» Dabei verfolgt die Kommission ein Ziel: «Diese Initiative ist Teil des Engagements der EU, den Übergang zu einer nachhaltigen und intelligenten Mobilität zu beschleunigen.»

Klar ist, dass diese Bestimmung nicht nur für den europäischen Raum zählen wird, sondern auch vom Bund übernommen wird. Zu klein ist der Schweizer Markt, um ein eigenes Süppchen zu kochen. Doch was könnte das für den Strassentransport bedeuten? Der Konjunktiv ist hier bewusst gewählt, denn noch handelt es sich um einen Vorschlag und keine Verordnung.

1 Was regelt die Abgasnorm?

1993 wurden erstmals und europaweit Schadstoffgrenzwerte für PKW, LKW und Busse eingeführt. Verbrenner dürfen seither nur eine bestimmte Menge von Kohlenwasserstoffen, Stickstoffoxiden, Nichtmethankohlenwasserstoffen sowie Partikeln ausstossen. Seit der Einführung wurden diese Grenzwerte in unregelmässigen Abständen gesenkt. LKW und Busse müssen seit dem 31. Dezember 2013 der Euro-VI-Norm entsprechen.

2 Wieso soll es neue Normen geben?

EU-Industriekommissar Thierry Breton sagte

etwa gegenüber dem «Handelsblatt», dass Euro 7 «die Normen für Luftschadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen deutlich verschärfen und die Luftqualität für unsere Bürger verbessern» werde.

3 Was wäre neu bei der Euro-7-Norm?

Andreas Burgener, Direktor von auto-schweiz, erklärt das so: «Die Euro-7-Standardregeln bringen Emissionsgrenzwerte für alle Fahr-

zeuge – also Autos, Lieferwagen, Busse und Lastwagen – unter ein einziges Regelwerk. Die neuen Vorschriften sind treibstoff- und technologieneutral und legen die gleichen Grenzen fest, unabhängig davon, ob das Fahrzeug Benzin, Diesel, Elektroantrieb oder alternative Treibstoffe verwendet. Prinzipiell sinken die Grenzwerte für Schadstoffe aus dem Auspuff nicht. Allerdings werden sie auf das jeweils niedrigste Euro-VI-Niveau der Antriebsarten angepasst. Zudem kommen Vorgaben für einige Schadstoffe neu hinzu, z.B. Formaldehyd und Distickstoffmonoxid bei Lastwagen. Des Weiteren werden Grenzwerte für Partikelemissionen von Bremsen und Re-

ifen für Mikroplastikemissionen von Reifen eingeführt, und die Batterien von Elektroautos müssen nach fünf Jahren respektive 100'000 Kilometern Laufleistung noch 80 Prozent ihrer ursprünglichen Speicherfähigkeit haben, 70 Prozent nach 160'000.»

4 Wieso sollen Bremsen und Reifen gemessen werden?

Der Reifenabrieb von Autoreifen setzt zahlreiche Mikroplastikpartikel frei, die sich in der

Umwelt anreichern. Gemäss dem deutschen Automobil-Club ADAC, der sich auf diverse Studien bezieht, entstehen in der EU pro Jahr 500'000 Tonnen Reifenabrieb. Dieser bleibt auf der Fahrbahn oder im nahen Umfeld liegen und wird durch Regen abgeführt. Die Umwelt wird belastet, für den Mensch hat es nach jetzigem Wissensstand keine gesundheitlichen Folgen. Beim Bremsenabrieb dagegen schon, wie die Technische Universität Graz in einem Artikel schreibt. Beim Bremsen können Kupferoxidartikel entstehen, die sich



nach dem Einatmen negativ auf das Herz-Kreislaufsystem auswirken können.

5 Wie würde sich das auf die Beschaffungskosten auswirken?

Es kommt darauf an, sagt Burgener: «Die EU-Kommission rechnet mit geringen Mehrkosten zur bisherigen Technik. Für Auto und Lieferwagen sollen diese zwischen 90 und 150 Euro, für Lastwagen und Busse bei rund 2700 Euro pro Fahrzeug liegen. Der Umweltnutzen wird aber deutlich höher eingeschätzt. Bleibt zu hoffen, dass die Annahmen bezüglich der Fahrzeugkosten korrekt sind. Trotzdem: Vor allem Transport und Gruppenreisen werden so teurer werden.»

6 Gibt es Kritik?

Ja, egal aus welchem Lager. Andreas Burgener beschreibt die Situation wie folgt: «Die ursprünglich angedachten Regeln für Euro7 waren teilweise deutlich schärfer, etwa für kalte Motoren. Das geplante Verbot von Verbrennungsmotoren in Personenwagen ab 2035 sowie der freiwillige Verzicht vieler Lastwagenhersteller auf den Dieselantrieb ab 2040 haben sicherlich Wirkung gezeigt. Denn es ist sinnvoller, die finanziellen Mittel für Forschung und Entwicklung verstärkt in emissionsfreie Antriebe zu investieren als in zusätzliche Abgasreinigung. Hier hat zudem Euro 6 mit seinen Teilstufen bereits viel bewirkt. Die Schadstoffbelastung ist noch einmal merklich zurückgegangen. Deshalb hätte eine deutlich

schärfere Abgasnorm Euro 7 keinen Sinn gemacht.»

7 Wann soll diese eingeführt werden?

Für Personen- und Lieferwagen würde die neue Norm wohl ab Mitte 2025, für schwere Nutzfahrzeuge zwei Jahr später gelten. Das ist aber der Idealfall. Zurzeit können noch Rückmeldungen zum Vorschlag eingebracht werden, später soll das EU-Parlament darüber debattieren. Deshalb sind die Termine nicht in Stein gemeisselt.

8 Und was wäre mit der LSVA?

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA ist bisher an die Abgasnormen gekoppelt. Dies würde sich mit der Weiterentwicklung ändern. Dadurch wäre die Euro-7-Norm vermutlich kein ausschlaggebendes Kriterium mehr für die Bemessung der LSVA. ■



Bürstenwaschanlagen jeder Art

Mobil:
Schlanke Alubauweise, leise,
platzsparend

Autonom:
Mit oder ohne Tank, elektrisch,
Benzin, Diesel

Neu oder Occasion

GASSER Otto & Daniel GmbH
8044 Gockhausen
1853 Yvorne

Mobile: 079 445 92 80 (D. Gasser)
Telefon: 044 820 43 10
E-Mail: info@ottogasser.ch