

---

## Euro 7: Der VDA wünscht sich mehr Augenmaß

Als „technisch und terminlich kaum erfüllbar“ bewertet der Verband der Automobilindustrie den aktuellen EU-Entwurf für die Schadstoffklasse Euro 7. Die Euro-Normen seien grundsätzlich ein wirksames Instrument zur Verbesserung der Luftqualität, betont der VDA. Entscheidend sei nun aber, so Verbandspräsidentin Hildegard Müller, „dass eine Weiterentwicklung der Abgasnorm auf Augenmaß und Machbarkeit setzt und dabei gleichzeitig einen hohen Wirkungsgrad erreicht“. Dies sei derzeit nicht zu erkennen.

Der aktuelle Vorschlag der EU-Kommission setze für Pkw-Hersteller außerdem unrealistische Zeithorizonte. Bis zum geplanten Einsatzdatum im Juli 2025 habe die Industrie nicht ausreichend Zeit für die Neuentwicklung der Motor- und Abgassysteme bis zum Start der Typengenehmigung für alle Fahrzeuge. Besonders betroffen seien leichte Nutzfahrzeuge mit deutlich verschärften Grenzwerten, Testrandbedingungen und Messverfahren. Dies gelte insbesondere für die Transporterklasse.

Für schwere Nutzfahrzeuge und große Busse sei der Euro-7-Entwurf technologisch kaum realisierbar, betont der Branchenverband weiter. Dies betreffe insbesondere den PN-Grenzwert (Partikelanzahl) in Verbindung mit den äußerst niedrigen NOx (Stickoxide)- und N2O-Grenzwerten (Lachgas). Der Entwurf gehe in seinen Anforderungen über andere internationale Gesetzgebungen, etwa in den USA und China, weit deutlich hinaus. Der VDA setzt sich für eine internationale Harmonisierung ein. Dies trage auch zur Sicherung der Motorenentwicklung und -produktion in Europa bei. „Bei einem europäischen Alleingang droht die Abwanderung von Entwicklung und Produktion in andere Regionen der Welt – und damit der Verlust von Beschäftigung und Wohlstand“, befürchtet Hildegard Müller.

„Der VDA hat deshalb entsprechende alternative Vorschläge entwickelt, die eine signifikante Schadstoffreduzierung und zugleich ein vorteilhaftes Kosten-Nutzen-Verhältnis im Sinne der Luftqualität und der Verbraucherinnen und Verbraucher ermöglichen“, so Müller. Nicht nur sie befürchtet, dass die hohen notwendigen Investitionen für die Umsetzung der Euro-7-Norm zu erheblichen höheren Preisen führt – und damit letztlich zu einem zurückhaltenden Kaufverhalten. Das wiederum bringe eine langsamere Erneuerung der Flotten mit sich und bedeute, dass alte Fahrzeuge mit höheren Schadstoffemissionen länger auf den Straßen bleiben.

Der VDA fordert zudem repräsentative Testbedingungen. Die aktuell vorgesehene Verschärfung der Messverfahren seien „Testmanöver zulässig, die im Alltag extrem selten auftreten“, aber starke Rückwirkungen auf die eingebaute Technik der Abgasnachbehandlung hätten. Die Automobilindustrie plädiert daher für eine Verbesserung der Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung ohne Fokussierung auf Extremsituationen. So könnten die Schadstoffe im Normalbetrieb gegebenenfalls deutlich stärker reduziert werden, als es der aktuelle Euro-7-Entwurf vorsieht. Zudem fordert der VDA eine Staffelung der Einführungsstermine.

„Die aktuellen Vorschläge sind kostenintensiv, technologisch nicht sicher umsetzbar und umfassen zulassungsrechtliche Risiken. Sollte die derzeitige Fassung der Euro-7-Abgasnorm so in Kraft treten, können Produktionsausfälle und Angebotsengpässe die Folge sein, da in der kurzen Zeit nicht genügend Fahrzeuge mit den Voraussetzungen entwickelt und genehmigt werden können“, so Müller. Für die VDA-Präsidentin bergen die jetzigen Pläne die Gefahr, dass durch „eine überzogene Regulierung der Abgasnorm“ und ohne adäquate Effekte bei der Luftreinhaltung Gelder gebunden würden, die dann für die notwendigen Investitionen in die Elektromobilität und anderer alternative Antriebe fehlen.

Grundsätzlich unterstützt der Industrieverband aber auch die Regulierung von

---

Partikelemissionen aus Brems- und Reifenabrieb. Es müsse aber zunächst einmal eine Messmethode definiert werden. (aum)

---

## Bilder zum Artikel



Hildegard Müller.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VDA

---