

Kontakt Holger Paul
Telefon +49 69 66 03-1922
E-Mail holger.paul@vdma.org
Datum 18.2.2021

Kommunikation

VDMA: Pläne für Euro 7-Norm ändern - Verbrenner führt in eine grüne Zukunft!

Die geplante Abgasnorm Euro 7 darf die Erfolge der vorangegangenen Euro-Normen nicht ad absurdum führen. Der Verbrenner bleibt wichtiger Motor für die Fahrt in die grüne Mobilität, weil er notwendiger Teil einer Wasserstoffwirtschaft ist. Eine Verpflichtung, dass neue Fahrzeuge in Europa bereits ab 2025 praktisch abgasfrei sein müssen, wäre dagegen ein ökologischer, ökonomischer und technologischer Irrweg.

Frankfurt, 18. Februar 2021 – Die EU-Kommission will Europa bis zum Jahr 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent machen. Diese große Herausforderung kann nur gemeistert werden, wenn sie gemeinsam mit der Industrie angegangen wird – wie es etwa der „Green Deal“ impliziert. Dazu kann auch die Abgasnorm Euro 7 einen wichtigen Beitrag leisten, welcher vom Maschinen- und Anlagenbau unterstützt wird. Allerdings plant die EU für diese Norm nun das genaue Gegenteil: Angedacht sind Verschärfungen bereits für das Jahr 2025, die nach Expertenmeinung ökologisch wie ökonomisch einen Irrweg einschlagen, da sie ein abruptes Aus des Verbrennungsmotors bedeuten würden. „Uns ist bewusst, dass so mancher Politiker ein sofortiges Ende des Verbrenners als Vorteil für das Klima ansieht – aber das Gegenteil ist der Fall“, warnt VDMA Präsident Karl Haeusgen angesichts der bevorstehenden Beratungen der EU-Kommission zu Euro 7. „Gerade in dieser Dekade ist der Einsatz effizienter Verbrennungsmotoren noch wichtig, zumal sie mit eFuels perspektivisch klimaneutral betrieben werden, und die Masse von Bestandsfahrzeugen klimafreundlicher machen.“

Hunderttausende Stellen gefährdet

Hinzu kommt, dass aufgrund der langen Entwicklungszeiten von neuen Motoren Investitionen in weitere Verbesserungen von Verbrennern durch die aktuell

geplanten Euro-7-Norm akut gefährdet sind. Damit stünden in der Fahrzeugindustrie, aber auch in Partnerbranchen wie dem Maschinenbau oder der Autozulieferindustrie sowie bei Abnehmerbranchen wie der Bau- oder Landtechnik Hunderttausende Stellen in ganz Europa auf dem Spiel. „Eine Verschärfung und Ausweitung der Regeln für Abgasemissionen ist im Grundsatz richtig – der Gesetzgeber muss sich aber auf nutzbringende und machbare Emissionsreduktionen konzentrieren. Euro 7 brächte in der jetzt geplanten Form nur einen ökologisch vernachlässigbaren Nutzen, behindert den technischen Fortschritt und gefährdet zugleich eine halbe Million Arbeitsplätze allein in Deutschland“, analysiert Haeusgen.

Mehrere Gründe sprechen gegen die aktuell geplante Euro 7-Regulierung:

- **Technisch nicht machbar:** Angestrebt wird, dass im Jahr 2025 nur noch Fahrzeuge in Betrieb gehen dürfen, die zu jedem Zeitpunkt ihres Einsatzes nahezu emissionsfrei sind. Ein solches „Zero-Emission“-Fahrzeug zu jedem Betriebszeitpunkt ist mit Verbrennungsmotoren bis 2025 nicht machbar, die Regelung stellt ein Verbot durch die Hintertür dar. Viele Industrien und Dienstleister sind aber noch auf lange Zeit hinaus auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor angewiesen und abhängig von einer funktionierenden Forschungslandschaft und Wertschöpfungskette rund um die Motorentechnologie: die Landwirtschaft ebenso wie die Bauindustrie, Logistiker, Hafenbetriebe oder auch Feuerwehren. Ein abruptes Ende des Verbrennungsmotors für Pkw und Lkw würde nicht nur Innovation und Fortschritt für diese Technologie verhindern, sondern damit indirekt auch die Versorgungssicherheit der Menschen in Europa gefährden.
- **Ökologisch fragwürdig:** Eine Absenkung der Abgaswerte in der geplanten Höhe ist zum einen unnötig, weil moderne Dieselmotoren bereits deutlich sauberer sind als vorgeschrieben. Die Realemissionen eines Euro 6-Diesel-Pkw liegen nach Angaben des Umweltbundesamts bei 40 mg/km – also 50 Prozent unter dem gültigen NO_x-Grenzwert. Neufahrzeuge unterschreiten damit die aktuellen Vorgaben der Luftreinhalteziele in der EU deutlich. Zum anderen sind die EU-Pläne kontraproduktiv, weil der Klimaschutz außer Acht gelassen wird.

„Die EU-Kommission darf sich nicht von Ideologie leiten lassen – mit der jetzt diskutierten Euro 7-Norm würde sie einen gewaltigen Kollateralschaden anrichten“, warnt Hartmut Rauen, stellvertretender VDMA-Hauptgeschäftsführer. „Auch der technologisch erwünschte Fortschritt würde mit dieser Norm zunichte gemacht.“ Denn ein abruptes Aus für den Verbrenner würde unweigerlich bedeuten, dass die Entwicklung von CO₂-neutralen, wasserstoffbasierten Kraftstoffen gestoppt wird, die im Verbrennungsmotor zum

Einsatz kommen sollen. „Solche synthetischen Kraftstoffe sind aber unerlässlich, um die EU-Klimaziele überhaupt erreichen zu können und die Bestandsflotte schneller, grüner werden zu lassen“, erläutert der stellvertretende VDMA-Hauptgeschäftsführer.

Der bessere Weg: auf eine Vielzahl neuer Technologien setzen

Der VDMA macht sich daher für einen anderen Weg stark, um die angestrebte CO₂-Neutralität in Europa zu erreichen. Abgas- und CO₂-Emissionen müssen durch viele verschiedene technologische Neuentwicklungen reduziert werden. Die Nutzung von Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen auch für neue Fahrzeuge gehört ebenso dazu, wie eine weitere Optimierung des Verbrennungsmotors, die Nutzung der Brennstoffzellentechnologie sowie eine schnell wachsende Zahl von batteriebetriebenen Fahrzeugen. Eine solche breit angelegte Modernisierung würde neben der Autoindustrie auch Anwenderbranchen wie Bau- und Landmaschinenhersteller in ihrem Transformationsprozess voranbringen. „Der Maschinen- und Anlagenbau in Deutschland und Europa ist hier bereits als Vorreiter unterwegs und wird auch weiterhin mit voller Kraft die Möglichkeiten neuer Technologien erkunden und umsetzen“, betont VDMA-Präsident Haeusgen.

Ein Foto von Karl Haeusgen, VDMA-Präsident, finden Sie [hier](#).

Ein Foto von Hartmut Rauen, stellvertretender VDMA-Hauptgeschäftsführer, finden Sie [hier](#).

Der VDMA vertritt rund 3300 deutsche und europäische Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus. Die Industrie steht für Innovation, Exportorientierung, Mittelstand und beschäftigt rund vier Millionen Menschen in Europa, davon mehr als eine Million allein in Deutschland.