

Detlef Wetzel

Erster Vorsitzender der IG Metall



Anforderungen an eine CO₂ - Regulierung in der Automobilindustrie

CO₂-Reduzierung – sichere Arbeit – mehr Beteiligung

Brüssel, 27. Januar 2015

Sperrfrist Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

die weltweite Automobilindustrie steht vor großen Herausforderungen.

Experten erwarten, dass im Jahr 2030 rund 60 Prozent der Weltbevölkerung in Metropolregionen lebt.

Diese Entwicklung wird sich auch im Mobilitätsbedürfnis der Menschen niederschlagen.

Wer von Ihnen schon einmal in einer Mega-City wie Schanghai war, der weiß, wovon ich rede.

Dort legt man an einigen Stellen schon heute einen Kilometer zu Fuß schneller zurück, als mit dem Auto.

Aber wir müssen hier nicht nach Asien schauen. In Brüssel, Berlin oder Paris ist die Situation nicht viel besser.

Noch mehr individuelle Mobilität verbunden mit einem Verbrennungsmotor, ob in einem Auto oder auf zwei Rädern, kann nicht die alleinige Lösung sein.

Hinzu kommt, dass die fossilen Brennstoffe auf unserem Planeten endlich sind.

Zwar spiegelt das die aktuelle Ölpreisentwicklung nicht wider, aber wir alle wissen, dass die Vorkommen zu Ende gehen.

Ob in 40, 50 oder 100 Jahren, irgendwann wird es kein Öl mehr geben.

Daran werden auch neue Verfahren wie Fracking nichts ändern – von deren schädlichen Umweltauswirkungen ganz zu schweigen.

Zur Schonung von Ressourcen und unserer Umwelt gibt es keine Alternative.

Die europäische Politik hat deshalb richtig gehandelt, als sie 1999 Grenzwerte für die CO₂-Emissionen von PKW festgelegt hat.

Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß eines Autos konnte so von 172 Gramm im Jahr 2000 auf aktuell 127 Gramm gesenkt werden.

Er liegt damit unter dem ab 2015 in Europa vorgeschriebenen Wert von 130 Gramm.

Im Jahr 2013 wurde eine neue Regelung festgeschrieben, die ab 2020 in Kraft tritt und 95 Gramm CO₂ vorschreibt.

Das europäische CO₂-Ziel ist damit das strengste weltweit.

Nun steht auf der Agenda der Kommission die Neufestlegung dieser Ziele für die Zeit nach 2020.

Ich will hier ausdrücklich sagen: die IG Metall unterstützt die ambitionierte Klimapolitik der EU.

Aber nicht ohne Einschränkung. Neue Regeln dürfen nicht zu Lasten der Beschäftigten gehen.

Es macht keinen Sinn, strenge Vorschriften in Europa zu erlassen, die Innovationen erschweren und zu Standortverlagerungen führen.

Wir brauchen in Europa ein Gleichgewicht zwischen sicheren Arbeitsplätzen, effizientem Klimaschutz und ökonomischen Interessen.

Nur in diesem Gleichgewicht kann europäische CO₂-Politik erfolgreich sein.

Wie ist hier die Sicht der Kommission?

Wie wird die europäische Klimapolitik im Verkehrssektor zukünftig gestaltet?

Antworten auf diese Fragen wird gleich im Anschluss der EU Kommissar für Klimapolitik und Energie, Miguel Arias Cañete, geben.

Herr Arias Cañete, herzlich Willkommen auf unserer Veranstaltung.

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

individuelle Mobilität ist in industrialisierten Gesellschaften eine Notwendigkeit – ich würde sogar sagen, sie ist ein Grundrecht.

Gerade im dünner besiedelten ländlichen Raum brauchen die Menschen in Europa das Auto.

Sie brauchen es, um zur Arbeit zu kommen, ihren Alltag zu bewältigen und für die Teilhabe am sozialen Leben.

Aber auch der wachsende private Dienstleistungssektor ist auf individuelle Mobilität angewiesen.

Ob Pflegedienst, Paketservice, Pizzabote oder Handwerker. Ohne Auto geht da nichts.

Experten prognostizieren deshalb, dass das Verkehrsvolumen auf Europas Straßen auch in den nächsten Jahren noch zunehmen wird.

Damit dies nicht zu Lasten des Klimas geht, müssen wir weiter CO₂ beim individuellen Verkehr einsparen.

Für den Zeitraum nach 2020 werden dabei Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb eine wesentliche Rolle spielen.

Die IG Metall sieht in der Elektromobilität einen zentralen Weg, die Emissionen im Verkehrsbereich deutlich zu reduzieren.

Elektromobilität ist aber nur dann eine CO₂ sparende Alternative, wenn die Autos mit grünem Strom betrieben werden.

Dabei muss die Technologieentwicklung in unterschiedlichen Branchen ineinandergreifen.

Nur mit einem konsequenten Ausbau erneuerbarer Energien ist es möglich, die Klimaziele zu erreichen.

Atomstrom oder Strom aus fossilen Brennstoffen sind hier keine Alternative.

Aber es muss auch klar sein, dass bessere und verbrauchsarme Motoren und Elektromobilität nur ein Teil der Lösung des CO₂-Problems sein können.

Im Sinne des Klimaschutzes muss es auch Ziel der europäischen Politik sein, Verkehr zu vermeiden.

Und da ist bisher viel zu wenig passiert.

Ein großer Beitrag zur Reduzierung der Emissionen könnte geleistet werden, wenn es gelänge, Staus in Städten und auf Autobahnen zu minimieren.

Durch gut ausgebaute Verkehrswege und funktionierende Leitsysteme würden die CO₂-Emissionen in Europa deutlich gesenkt.

Gerade mit den neuen Fahrzeuggenerationen und deren digitaler Ausstattung ist hier viel möglich.

Aber dafür braucht es staatliche Infrastrukturinvestitionen.

In diesem Zusammenhang ist auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität von hoher Bedeutung.

Hier ist die Politik in der Verantwortung.

Europa braucht mehr öffentliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

Wir werden im internationalen Vergleich den Anschluss verlieren, wenn da nicht mehr passiert.

Gerade beim Thema Elektromobilität muss Europa wettbewerbsfähig sein.

Und dazu bedarf es einer Industriepolitik, die den Strukturwandel auf europäischer Ebene gestaltet. Und nicht nur verwaltet.

Dieses und andere Themen wollen wir auf einer Podiumsdiskussion vertiefen.

Hierzu begrüße ich

- Jo Leinen, ebenfalls Mitglied des Europa-Parlaments und Mitglied im Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit,
- meinen Kollegen Peter Mosch, Gesamtbetriebsratsvorsitzender der Audi AG
- und meine Kollegin Katharina von Hebel, stellvertretende Betriebsratsvorsitzende der Ford-Werke GmbH.

Wissenschaftlichen Sachverstand wird Hans Bruyninckx, Direktor der Europäischen Umweltagentur, in die Runde einbringen.

Seien Sie alle herzlich willkommen.

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

der Automobilsektor ist mit 2,2 Millionen direkten und 10,7 Millionen indirekten Arbeitsplätzen einer der Kernbereiche der europäischen Industrie.

Im letzten Jahr wurden durch diese Branche über 30 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung investiert.

Damit ist Europas Autoindustrie weltweit die Nr. 1 und verantwortlich für 25 Prozent der europäischen F & E - Ausgaben.

Diese Innovationsfähigkeit und -dynamik ist der Beschäftigungsmotor der Branche und Garant für nachhaltige Technologien.

Sie gilt es zu erhalten und auszubauen.

Das ist der zentrale Anspruch, den die IG Metall an eine Regulierung von CO₂ Grenzwerten hat.

Die hochkomplexen Strukturen und Zusammenhänge der Automobilentwicklung und -produktion sind bei der Grenzwertfestlegung in angemessenem Umfang zu berücksichtigen.

Eine Festlegung „am grünen Tisch“ läuft Gefahr, den zu erreichenden Grenzwert zu schnell und unrealistisch festzuschreiben.

Daher fordert die IG Metall im Vorfeld der Grenzwertfestlegung eine Folgenabschätzung, um negative Beschäftigungseffekte auszuschließen.

Klar ist auch, für den Regulierungszeitraum nach 2020 werden Elektrofahrzeuge bei der Berechnung der Grenzwerte eine wesentliche Rolle spielen.

Ohne Kenntnis des Markthochlaufs der E-Fahrzeuge heute schon eine Grenzwertgröße festzulegen, birgt hohe Risiken.

Wir brauchen erst gesicherte Erkenntnisse wie die E-Fahrzeuge, die 2014 und 2015 auf den Markt kommen, von den Menschen angenommen werden.

Die IG Metall fordert die EU-Kommission deshalb auf, eine Festlegung der Grenzwerte frühestens ab dem Jahr 2017 vorzunehmen.

Bis dahin können wir sehr viel besser absehen, wie sich die Elektromobilität entwickeln wird.

Neben diesen zentralen Forderungen hat die IG Metall noch den ein oder anderen Vorschlag, wie eine Neuregulierung aussehen könnte.

Hierzu wird Jörg Hofmann, der zweite Vorsitzende der IG Metall, später mehr ausführen.

Meine Damen und Herren, niemand hat derzeit gesicherte Szenarien darüber, was es bedeutet, wenn im Jahr 2030 zwanzig, dreißig oder vierzig Prozent der Autos rein elektrisch fahren.

Aber eines wissen wir genau: die Automobilbranche wird sich nachhaltig verändern.

Und in der Übergangszeit werden wir das Wissen über konventionelle Antriebe ebenso brauchen, wie das Know how in den neuen Technologien.

Wir stehen vor einer immensen industriepolitischen Herausforderung.

Alternative Antriebe und neue Werkstoffe erfordern von den Branchenakteuren neue Kompetenzen.

Chemie- und Kunststoffspezialisten werden eine wesentliche Rolle spielen, wenn es darum geht, mit alternativen Werkstoffen das Gewicht eines Fahrzeugs zu reduzieren.

Anbieter von Energie werden zu Hauptakteuren, wenn Konzepte für Elektromobilität in Ballungsräumen zu entwickeln sind.

Durch Digitalisierung und Multimedia im Fahrzeug wird die Bedeutung von Elektronik- und Softwareentwicklern steigen.

Und durch Elektromobilität wird sich die Wertschöpfungskette in der Antriebstechnologie komplett ändern.

Für ein Auto mit Elektroantrieb wird kein Verbrennungsmotor mehr gebraucht. Keine Kolben und keine Zylinder.

Ich habe mir sagen lassen, dass zukünftig bis zu 30 Prozent der Wertschöpfung in der Batterietechnologie liegt.

Hier haben wir in Europa bisher wenig zu bieten. Die Marktführer sitzen in Japan und Korea.

Für die IG Metall ist klar, die Wertschöpfung im Zusammenhang mit der Elektromobilität muss auch in Europa aufgebaut werden.

Der Strukturwandel muss gestaltet werden. Hier ist die europäische Politik in der Verantwortung.

Es geht um die Zukunft einer der Kernbranchen der europäischen Industrie, die das Einkommen von 5 Prozent der europäischen Bürger sichert.

Wie sieht hier die Sicht der Politik aus?

Hierzu wird am Mittag Matthias Machnig, Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, zu uns sprechen.

Lieber Matthias Machnig, herzlich Willkommen.

Aber nicht nur die Sicht der deutschen Politik interessiert uns.

Wir wollen auch wissen, wie hier die Sicht in Europa ist.

Welche Maßnahmen werden auf Seiten der Unternehmen getroffen und wie nehmen die Arbeitnehmervertreter den Strukturwandel wahr.

Beim Verbrennungsmotor besteht aktuell ein Innovations- und Wettbewerbsvorsprung der europäischen Industrie von zwei bis drei Jahren.

Zudem haben die europäischen Hersteller eine Sonderstellung im Premiumsegment, aus der eine Vielzahl von innovativen Lösungen für die Gesamtbranche kommt.

Wie kann diese Position abgesichert und auch zukünftig durch Innovationen Beschäftigung gesichert werden?

Hierzu werden am Mittag

- Martina Werner, Mitglied des europäischen Parlaments und im Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie,
- Erik Jonnaert, Generalsekretär des europäischen Automobilverbandes,
- und meine Kollegen Michael Brecht, Betriebsratsvorsitzender der Daimler AG sowie Alfred Löckle, Betriebsratsvorsitzender der Robert Bosch GmbH,

diskutieren.

Auch Ihnen / Euch ein herzliches Willkommen.

Die IG Metall vertritt die Position, dass durch anspruchsvolle, aber technisch erreichbare Grenzwerte Innovationen auf den Weg gebracht werden, die nachhaltig Arbeitsplätze sichern.

Aber hier ist Vorsicht geboten:

Ein zu hoher Anspannungsgrad bei den Emissionsstandards führt zu erheblichen Mehrkosten pro Fahrzeug.

Dadurch kann Beschäftigung gefährdet werden.

Die Beschäftigten in der Automobilindustrie setzen darauf, dass der technologische und gesellschaftliche Wandel in Richtung nachhaltiger Mobilität für sie neue Zukunftschancen eröffnet.

Sie müssen darauf vertrauen können, dass der damit verbundene Strukturwandel für sie nicht zum Risiko wird.

Die IG Metall fordert deshalb von der Europäischen Kommission:

Im Unterschied zur bisherigen Regulierungspraxis muss die Neufestlegung der Grenzwerte für die Zeit nach 2020 diskursiv erfolgen.

Gewerkschaften und Arbeitgeber sind in diese Debatte auf europäischer Ebene einzubeziehen.

Das hat in den letzten Verfahren zu wenig Raum eingenommen und die Akzeptanz der neuen Regeln deutlich erschwert.

Die IG Metall erwartet, dass sich dies im neuen Regulierungsprozess für die Zeit nach 2020 ändert, damit die Beschäftigten ihre Sicht einbringen können.

Mehr Demokratie in Europa.

Mehr Transparenz und mehr Beteiligung, das haben die neue Kommission und auch das neue Parlament zugesagt.

Sehr geehrter Herr Arias Cañete,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

die IG Metall nimmt Sie hier beim Wort und wartet auf ihre Einladung zur Debatte der Klimapolitik im Verkehrsbereich.

Wir haben heute mit unserer Veranstaltung den Anfang gemacht.

Sie ist aus unserer Sicht der Auftakt zu einem Prozess, der hoffentlich durch Unternehmen, Umweltverbände, Parlament und Kommission fortgesetzt wird.

Ich wünsche uns für den heutigen Vormittag spannende Diskussionen und gute Debatten, die mein Kollege Wolfgang Lemb am Ende der Veranstaltung für uns noch einmal zusammenfassen wird.

Danke für die Aufmerksamkeit.