



31. Juli 2017

## **Gemeinsame Erklärung**

### **IG Metall und Gesamtbetriebsratsvorsitzende der deutschen Automobilindustrie fordern vom Diesel-Gipfel wirksame Maßnahmen zur Entlastung bei Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) und Stickoxiden in Ballungszentren.**

Seit fast zwei Jahren steht die deutsche Automobilindustrie wegen der Verletzung von Grenzwerten bei Dieselfahrzeugen im Zentrum der öffentlichen und gesellschaftlichen Debatte. Nicht nur der Imageschaden ist groß. Es drohen inzwischen Einfahrverbote in einer Reihe von Großstädten. Wir – die IG Metall und die Gesamtbetriebsratsvorsitzenden der großen Automobilhersteller und Zulieferunternehmen – verlangen deshalb schon seit Langem, dass die realen Verbrauchs- und Emissionswerte benannt und zum Ausgangspunkt für Verbesserungen gemacht werden. Notwendig ist eine Transparenzoffensive durch die Unternehmen und ihre Verbände. Wir sehen dies als Voraussetzung, um sich gemeinsam der Bewältigung der anstehenden Zukunftsfragen widmen zu können. Das darf nicht dazu führen, überfällige Maßnahmen zur Absenkung der Luftbelastung durch Stickoxide und CO<sub>2</sub> zu verzögern. Auch hierzu muss die Automobilindustrie Beiträge liefern.

Es ist an der Zeit, die Weichen für eine zukunftsfähige Transformation zu stellen. Das längerfristige Ziel ist eine ökologisch und sozial verträgliche Mobilität. Die deutsche Automobilindustrie muss dabei Treiber sein und ihre Innovationsstärke darauf ausrichten. Dies sichert nicht nur Beschäftigung, sondern fördert auch das Image der Branche.

Die Autobranche mit ihren über 900.000 Beschäftigten befindet sich in einem tiefgreifenden Transformationsprozess. Ausgelöst wurde dieser unter anderem durch politisch gesetzte Klimaziele. Sie zu erreichen, ist aus unserer Sicht notwendig, aber auch komplex und anspruchsvoll und kann nur im Rahmen eines stimmigen Gesamtkonzeptes gelingen. Dazu gehört die flächendeckende Einführung klimaneutraler Antriebskonzepte einschließlich der zugehörigen Energie- und Ladeinfrastruktur genauso wie die Nutzung technologischer Digitalisierungsoptionen von Fahrzeugen und Verkehrssystemen einschließlich der Mobilitätskonzepte für ökologische Nachhaltigkeit. Die Produkte, die bekannten Wertschöpfungsketten, die Zahl der Arbeitsplätze, aber auch die Qualifikationsanforderungen an die Beschäftigten werden sich damit stark verändern.

Die Komplexität und die Tragweite dieser Veränderung verlangt ein koordiniertes und abgestimmtes Handeln der beteiligten Akteure – Unternehmen, Politik, Gewerkschaften, Verbände –, um der gemeinsamen Verantwortung gegenüber Verbrauchern und Beschäftigten gerecht zu werden.

Das gilt auch für den anstehenden Diesel-Gipfel. Die Bundes- und Landesregierungen müssen gemeinsam mit der Automobilindustrie wirksame Regelungen vereinbaren, mit denen die Belastung der Ballungszentren mit Stickoxiden deutlich und kurzfristig gesenkt werden kann.

Hierzu ist die wichtigste Maßnahme eine möglichst flächendeckende Nachbesserung von Fahrzeugen aus der Bestandsflotte mit Euro-5-Norm, soweit dadurch eine Verringerung des Schadstoffausstoßes erreicht werden kann. Der Gipfel muss verlässliche und überprüfbare Maßstäbe, Zielgrößen und Zeitpläne für diese Nachbesserung verabreden. Diese müssen für alle Automobilhersteller, die im deutschen Markt Fahrzeuge verkaufen, gleichermaßen gelten.

Pauschale, kurzfristig eingeführte Einfahrverbote für Diesel-Fahrzeuge würden zu einem dramatischen Rückgang des Diesel-Anteils führen. Schon in den letzten Monaten sind deshalb die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte pro Flotte in Deutschland gestiegen. Hält dieser Effekt an, droht als Konsequenz, dass die Klimaziele 2020 mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mehr erreicht werden können. Die Verbraucher und insbesondere die Pendler würden durch Einfahrverbote abgestraft. Und nicht zuletzt stehen Arbeitsplätze auf dem Spiel. Wertschöpfung und Beschäftigungswirkung von Dieselantrieben sind deutlich höher als von vergleichbaren Ottomotoren. Schon jetzt ist die Verunsicherung in den Betrieben groß und die Sorge um die Zukunft der Arbeitsplätze wächst täglich. Eine Ächtung des Diesels wäre daher sowohl mit Blick auf die Umwelt, die Verbraucher als auch auf die Beschäftigten kontraproduktiv. Er bleibt als Übergangstechnologie unverzichtbar.

Sollten Einfahrbeschränkungen unvermeidbar sein, muss die Politik ein praktikables Steuerungsinstrument anbieten. Dafür wäre die Einführung einer blauen Plakette mit ausreichenden Übergangsfristen am besten geeignet. In belasteten Ballungszentren könnte zielgenau auf ihre Problemzonen eingewirkt werden. Und es könnten transparente Anreize für weitergehende technische Nachbesserungen der Fahrzeuge geschaffen werden.

Für den Diesel-Gipfel reichen aber Verabredungen zur Nachbesserung der Bestandsflotte an Dieselfahrzeugen nicht aus. Erforderlich ist es, parallel weitere Maßnahmen schnell auf den Weg zu bringen.

Diese müssen zielen auf:

- eine bessere digitale Verkehrssteuerung,
- einen beschleunigten Austausch von alten Fahrzeugen mit Euro-1 bis Euro-4-Norm insbesondere in kommunalen Fuhrparks, bei Taxen oder im Gewerbeverkehr („Öko-Prämie“),
- einen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und
- einen Ausbau von Erdgastankstellen sowie den schnelleren Einsatz CO<sub>2</sub>-neutraler Antriebe und Kraftstoffe.

Wir erwarten, dass auf dem Diesel-Gipfel zu diesen Themen konkrete Verabredungen getroffen und auf den Weg gebracht werden.

Sicher ist auch: Die Zukunft der Leitbranche Automobil braucht weitergehende Konzepte und Strategien für eine Mobilitäts- und Energiewende als die hier skizzierten Sofortmaßnahmen. Es ist unsere Anforderung an die nächste Bundesregierung, gemeinsam mit Industrie und Gewerkschaften hier endlich zu einem zielführenden Handeln zu kommen.

**Unterzeichner der Gemeinsamen Erklärung:**

Jörg Hofmann  
Erster Vorsitzender der IG Metall

Michael Brecht  
Daimler AG

Achim Dietrich  
ZF AG

Hartwig Geisel  
Robert Bosch GmbH

Martin Hennig  
Ford Werke GmbH

Uwe Hück  
Porsche AG

Norbert Lenhard  
Schaeffler KG

Peter Mosch  
Audi AG

Bernd Osterloh  
Volkswagen AG

Lorenz Pfau  
Continental GmbH

Manfred Schoch  
BMW AG

Uwe Schwarte  
Mahle GmbH

Norbert Völkl  
SKF GmbH

Wolfgang Schäfer-Klug  
Adam Opel AG

Athanasios Stimoniaris  
MAN SE