



Diesellauffäre: Positionen der IG Metall zur aktuellen Diskussion über die Autobranche

Transparenz und Aufklärung

Die IG Metall kritisiert die Manager, die für Diesellauffäre verantwortlich sind, und verlangt Aufklärung. Die Automobilindustrie hat den Diesel durch Betrug und Kundentäuschung diskreditiert, Autobesitzern, Beschäftigten und dem eigenen Ansehen schweren Schaden zugefügt. Die IG Metall fordert dringend eine Transparenzoffensive. Die Hersteller müssen offenlegen, wo technische Probleme sind und welche Lösungen möglich sind.

Dieseltreffen

Das erste Treffen am 2. August hat seine Ziele verfehlt: Viele Ankündigungen, wenig verbindliche Maßnahmen. Ein erster Schritt ist die von der Automobilindustrie zugesagte freiwillige Nachbesserung von Fahrzeugen mit Softwareupdates. Aber es fehlt Verbindlichkeit, welche Fahrzeuge nachzubessern sind. Ob die Autohalter mitmachen, ist offen. Importeure, deren Pkws oft die schlechtesten Stickoxid-(NOx)-Werte aufweisen, bleiben außen vor. Der Mobilitätsfonds mit 500 Millionen Euro ist zu klein. Die jetzt mit den Kommunen verabredete Verdoppelung auf insgesamt eine Milliarde Euro ändert daran wenig.

Regierung

Die Regierung hat mit ihrer bisherigen Regulierung einschließlich der vielen Ausnahmen die jetzige Situation mit herbeigeführt. Den Käufern darf nicht die Verantwortung aufgehalst werden. Für Beschissfahrzeuge (defeat devices) ist die Autoindustrie verantwortlich. Sie ist für die nötigen Maßnahmen einschließlich Hardware-Nachrüstungen zuständig. Für Autos, die korrekt zugelassen sind, hat der Verbraucherschutz Vorrang. Es darf nicht zu einer kalten Enteignung von Millionen Dieselfahrern durch Gerichtsurteile kommen. Die Regierungspolitik muss dafür einen verlässlichen Rechtsrahmen schaffen. Wenn – zum Beispiel in Umweltzonen mit blauer Plakette – Nachrüstungen, etwa mit SCR-Katalysator und größeren AdBlue-(Harnstoff-) Tanks erforderlich ist, muss sich die Politik beteiligen.

Blaue Plakette für Übergang

Fahrverbote sind nach wie vor nicht auszuschließen. Mit einer blauen Umwelt-Plakette lassen sich generelle Fahrverbote in einzelnen Städten rechtssicher vermeiden. Das würde bedeuten, dass in bestimmte Zonen oder zu bestimmten Zeiten nur Pkws mit Plakette einfahren dürfen. Betroffen wären nur die Städte, in denen die Grenzwerte für Stickoxide überschritten werden. Die blaue Plakette könnte sich an den Werten für den Realbetrieb orientieren, die für Euro-6-Fahrzeuge seit 1. September 2017 gilt und in der Einführungsphase bis Ende 2019 bei 168 Milligramm pro Kilometer gilt. Analog wären die Grenzwerte für Euro-5 bei 378 mg/km und bei Euro-4 525 mg/km.

Fahrzeuge, die diese Werte ohne oder mit dokumentierter Nachbesserung ebenfalls einhalten, würden die Plakette erhalten. Dabei muss es aber ausreichende Übergangszeiten geben, in denen sich die Autobesitzer darauf einstellen können. Und es sind Ausnahmeregelungen zu diskutieren: Niemand darf finanziell überfordert oder in seiner Mobilität eingeschränkt werden.

Debatte sachlicher führen

Die Debatte über die Schadstoffbelastung der Städte durch gesundheitsschädliche Stickoxide muss sachlicher werden. Das heißt, im Auge zu behalten, welche Veränderungen in welchen Zeiträumen technisch möglich sind, für Autokäufer und -besitzer zumutbar sind und die Arbeitsplätze der mehr als 800 000 Beschäftigten in der Autobranche nicht gefährden. Zusammen mit den PKW-Software-Updates, einem beschleunigten Austausch auch bei den kommunalen Diesel-Fahrzeugen und Taxen sowie mit verbesserten Verkehrssteuerungen ist zu erwarten, dass die Grenzwerte in den nächsten zwei bis drei Jahren an den meisten Messstationen eingehalten werden.

Zielkonflikte berücksichtigen

Sachlichkeit bedeutet auch, verschiedene Interessen und echte Zielkonflikte zu berücksichtigen:

- zwischen CO₂-Minimierung (Klimaschutz) und Luftreinhaltung, (nur mit Dieselautos ist der EU-Grenzwert von 95 Gramm pro Kilometer einzuhalten),
- zwischen Luftreinhaltung und Beschäftigung,
- zwischen dem Interesse von Stadtbewohnern an gesunder Luft, wenig Verkehr und Lärm und denen der Einpendler, für die kein öffentlicher Verkehr als Alternative besteht und die sich teure Wohnungen in größeren Städten nicht leisten können.

Mobilität und Energie

Würden alle Fahrzeuge elektrisch fahren, würde sich der Strombedarf fast verdoppeln. Elektromobile sind nur weniger klimaschädlich als Autos mit Verbrennungsmotor, wenn der Strom komplett aus erneuerbarer Energie stammt. Dazu müssen mehr Windenergieanlagen gebaut, Stromspeicherkapazitäten geschaffen und Netze und Ladestationen massiv ausgebaut werden. Umweltfreundlicher Verkehr und Energiewende hängen direkt zusammen. Hierfür brauchen wir von der kommenden Bundesregierung einen Fahrplan.

Autos mit Benzinmotor

Bis 2030 wird es nicht gelingen, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nur durch Autos mit alternativer Antriebstechnik und öffentlichen Verkehrsmittel zu befriedigen. Wir müssen den Anteil von Elektroautos erhöhen, aber parallel dazu den Verbrennungsmotor verbessern. Experten halten es für machbar, die Effizienz des Verbrennungsmotors 2020 bis 2030 jährlich um bis zu 1,5 Prozent zu steigern und den CO₂-Ausstoß auf etwa 82 Gramm zu verringern.

Beschäftigte

Wenn 2030 jedes dritte produzierte Auto ein Elektrofahrzeug wäre, könnten bis zu 80 000 Arbeitsplätze überflüssig werden. Es werden auch neue Arbeitsplätze entstehen, zum Beispiel in der Batterieherstellung. Außerdem wird die Digitalisierung neue Arbeitsplätze schaffen. Die Veränderungen, die in den Betrieben anstehen, sind groß. Tätigkeiten und Anforderungen werden sich rasant verändern. Wir brauchen bessere Regelungen für betriebliche Weiterbildung und eine politische Flankierung, etwa durch ein Transformations-Kurzarbeitergeld.