



Hannover, 16. August 2017

Eckpunkte des IG Metall Bezirks Niedersachsen und Sachsen-Anhalt zur aktuellen Debatte über die Automobil- und Zuliefererindustrie der Zukunft

Der aktuelle Transformationsprozess hin zu einer emissionsfreien Mobilität ist eine zentrale gesellschafts- und industriepolitische Herausforderung. Für die Zukunft der deutschen Automobil- und Zuliefererindustrie ist das Gelingen dieses Prozesses von zentraler Bedeutung. Auch für die IG Metall und die Beschäftigten hat die konkrete Gestaltung dieses Prozesses hohe Priorität. Doch die gemeinsamen Anstrengungen drohen vom Schatten des Dieselskandals überdeckt zu werden.

Ausgelöst durch den Dieselskandal ist inzwischen eine Diskussion in den Medien und in der Politik entstanden, die zu massiven negativen Folgen für die Beschäftigten in der Automobil- und Zulieferindustrie führen kann. Schon aktuell ist der Nachfragerückgang nach Dieselfahrzeugen auch in der Produktion angekommen. Die Nachfrage verschiebt sich fast ausschließlich zugunsten von Benzinern, was mit Blick auf die CO₂-Bilanz keine gute Entwicklung ist.

Die Beschäftigten haben diese Entwicklung nicht zu verantworten. Die Verantwortlichen in den Chefetagen haben offenbar bewusst und vorsätzlich gegen Umweltgesetze verstoßen und damit den Belegschaften und der gesamten deutschen Industrie, auch vielen kleinen und mittleren Betrieben, schweren Schaden zugefügt.

Aktuell wird – so scheint es – aus kurzfristigem politischen Kalkül der Volkswagenkonzern immer stärker zum Gegenstand der parteipolitischen Auseinandersetzungen. Auch hier sieht die IG Metall Niedersachsen und Sachsen-Anhalt eine Bedrohung von Arbeitsplätzen bei Volkswagen und seinen Zulieferern.

Mitbestimmung und soziale Verantwortung waren und sind Erfolgsgaranten bei Volkswagen. Der Dieselskandal und der notwendige Wandel der Automobilindustrie sind nach unserer Überzeugung Gründe, über eine stärkere, auch öffentliche Mitbestimmung bei den Autokonzernen nachzudenken.

Vor diesem Hintergrund appelliert die IG Metall Niedersachsen und Sachsen-Anhalt an die politischen Akteurinnen und Akteure, aber auch die interessierte Öffentlichkeit, eine in die Zukunft gerichtete Diskussion zu führen, die den Schutz der Umwelt, die Sicherung von Standorten und Arbeitsplätzen in der Automobil- und Zulieferindustrie sowie die Verbraucherinteressen gleichermaßen im Blick behält. Die Existenzen der Beschäftigten und ihrer Familien dürfen weder für private Profitinteressen noch für politische Profilierungssucht aufs Spiel gesetzt werden.

Im Zusammenhang mit der aktuellen Debatte über die Automobil- und Zulieferindustrie der Zukunft hält die IG Metall Niedersachsen und Sachsen-Anhalt folgende Punkte für wesentlich:

1. Die Automobilbranche mit ihren über 900.000 direkt Beschäftigten befindet sich in einem tiefgreifenden Transformationsprozess. Dieser Transformationsprozess wird im Wesentlichen durch politisch gesetzte Grenzwerte für Emissionen, auch im Verkehrssektor, vorangetrieben. Die Einhaltung dieser Grenzwerte zu erreichen, ist notwendig, aber auch komplex und anspruchsvoll. Durch den Transformationsprozess werden sich Produkte, Wertschöpfungsketten, die Zahl und Gestalt der Arbeitsplätze wie auch die Qualifikationsanforderungen an die Beschäftigten stark verändern. Die IG Metall Niedersachsen und Sachsen-Anhalt stellt sich nicht gegen diese Entwicklung. Wir verlangen vielmehr, dass die deutsche Automobil- und Zuliefererindustrie international eine führende Rolle im Transformationsprozess einnimmt.

2. Die IG Metall Niedersachsen und Sachsen-Anhalt erwartet, dass dieser Prozess möglichst geordnet und systematisch verläuft. Industrie und Staat haben hier eine hohe Verantwortung, die Beschäftigten bei dem Strukturwandel mitzunehmen und eine möglichst hohe Zahl von Arbeitsplätzen zu guten Konditionen in Deutschland zu erhalten. Darüber hinaus müssen möglichst viele innovative Arbeitsplätze neu

geschaffen werden. Die IG Metall Niedersachsen und Sachsen-Anhalt sieht in dem bei Volkswagen verhandelten Zukunftspakt ein gutes Beispiel, wie ein solcher Prozess angeschoben werden kann. Wir betonen ausdrücklich, dass eine solche Vereinbarung mit ihren positiven Auswirkungen auf die zukünftige Beschäftigung nur auf Grundlage der besonderen Eigentums- und Mitbestimmungsstruktur bei Volkswagen ermöglicht werden konnte.

3. Die Entwicklung in den letzten zwei Jahren und insbesondere in den letzten Wochen hat leider gezeigt, dass weder in der Industrie noch in Teilen der Politik die Beschäftigteninteressen hinreichend berücksichtigt werden. Dabei ist auch für uns klar, dass die Autoindustrie selbst für die Zuspitzung der Diskussion durch ihr unverantwortliches Handeln bei den Emissionen der Diesel-PKW die Hauptschuld trägt.

4. Insofern sind auch vor allem die Industrie und ihre Aktionärinnen und Aktionäre gefordert, umgehend Lösungen für die entsprechenden Probleme zu erarbeiten und anzubieten. Die IG Metall hat bereits im September 2016 vorgeschlagen, sich hierfür gemeinsam auf einen Ausbaupfad zu einigen, der einerseits jährliche Effizienzverbesserungen an Verbrennungsmaschinen, andererseits einen beschleunigten Hochlauf bei der Produktion und beim Verkauf von Fahrzeugen mit alternativen CO₂-armen beziehungsweise CO₂-freien Antrieben vorsieht. Bei einer Kombination dieser Elemente könnte eine Reduzierung auf 50 Gramm CO₂ pro Kilometer im Flottendurchschnitt bis 2030 erreicht werden.

5. Fahrverbote müssen - soweit irgend möglich - vermieden werden. Sie würden neben dem Gewerbeverkehr vor allem die Menschen und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer treffen, die sich nicht die neueste Fahrzeuggeneration leisten können (das Durchschnittsalter des Fahrzeugparks in Deutschland beträgt gemäß Kraftfahrtbundesamt 9,3 Jahre).

6. Mit Blick auf die aktuell besonders diskutierten NO_x-Werte muss eine schnelle Marktdurchdringung mit neuen Fahrzeugen erreicht werden, die im Realbetrieb die Grenzwerte einhalten. Die zugesagten Software-Updates und Kaufprämien für ältere Dieselfahrzeuge sind ein erster Ansatz; aus Sicht der IG Metall Niedersachsen und

Sachsen-Anhalt sollten hierbei jedoch stärker ökologische und soziale Aspekte bedacht werden. Zwei Ziele sind vorrangig zu erfüllen: Fahrzeuge, welche die Abgasnormen nicht erfüllen, müssen rasch gegen diese neuesten Fahrzeuge getauscht werden. Weiterhin muss auch Menschen dieser Tausch ermöglicht werden, die sich den Erwerb eines neuen Fahrzeugs finanziell nicht leisten können.

7. Entgegen den immer wieder verbreiteten Meldungen von einem Bedeutungsrückgang des eigenen privaten Autos stellen wir fest, dass der PKW-Bestand in Deutschland seit 2008 vielmehr einen weiteren Zuwachs erfahren hat (von 41,2 auf 45,8 Millionen PKW). Dieser Zuwachs geht offenbar einher mit einer weiteren Zersiedelung der Landschaft und einem zunehmenden Pendleranteil unter den Beschäftigten. Diese Entwicklung hat auch dazu geführt, dass der Anteil des Verkehrs an den Gesamtemissionen nicht gesunken ist. Wir müssen also weiterhin von einer hochgradig arbeitsteiligen und transportintensiven Gesellschaft ausgehen; die Strukturen, die diesem Transportaufkommen zugrunde liegen, sind zumindest kurzfristig nicht massiv zu ändern.

8. Das bedeutet, dass es für die nächsten Jahre vor allem darum gehen muss, die Fahrzeuge des Transportsektors möglichst umwelt- und gesundheitsverträglich zu machen. Bei allem Verständnis für das Verlangen nach schnellen Erfolgen, muss auch eine forcierte Strategie des Umsteuerns auf emissionsarme oder –freie Antriebstechnologie beachten, dass es hierfür massiver Investitionen in neue Produktionsanlagen und in die Infrastruktur bedarf. Wesentliche Entscheidungen hierfür stehen weiter aus. Angesichts ihrer Verantwortung für die aktuell eingetretene Situation bei Dieselfahrzeugen muss die deutsche Industrie jetzt liefern: durch Investitionen in Zukunftstechnologien.

9. Im Rahmen der aktuellen Diskussion über die Lebensqualität in den Städten und Kommunen brauchen wir auch eine Diskussion über Mobilitätskonzepte. Die Kommunen müssen massiv dabei unterstützt werden, einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr anzubieten. Kommunale Fuhrparks, Busse und Gewerbeverkehr müssen bevorzugt auf neue Antriebstechnologien umgestellt werden. Hier gilt es auch, die im Zuge der Digitalisierung entstehenden Potentiale beispielsweise für die Verkehrsoptimierung zu nutzen.