

So kommt die Autoindustrie aus der Krise

Die Diesellaffäre nimmt kein Ende. Politiker verlangen drastische Maßnahmen. Diesel verbieten oder nachbessern? Lieber gleich ganz auf alternative Antriebstechniken setzen? Wie steht die IG Metall zur derzeitigen Krise in der Autobranche?

Was sagt eigentlich die IG Metall zur Diesellaffäre?

Sie kritisiert die Manager, die dafür verantwortlich sind, und verlangt Aufklärung. Die Automobilindustrie hat den Diesel durch Betrug und Kundentäuschung diskreditiert. Sie hat Autobesitzern, Beschäftigten und dem eigenen Ansehen schweren Schaden zugefügt. In einzelnen Zulieferbetrieben geht die Arbeit schon zurück, weil weniger Diesel-Pkws bestellt werden. Die IG Metall fordert von der Autoindustrie eine Transparenzoffensive und Kampagne "Sauberer Diesel", um verlorenes Vertrauen der Käufer wiederherzustellen. Die Hersteller müssen offenlegen, wo technische Probleme sind und welche Lösungen möglich sind. Außerdem fordert die IG Metall, die Regeln zur Zulassung neuer Fahrzeugtypen zu verschärfen.

Ist sauberer Diesel technisch möglich?

Er ist möglich, kostet aber Geld und braucht Zeit. Das diskutierte Software-Update kostet nur etwa 200 Euro, kann sehr schnell (innerhalb von zwölf Monaten) umgesetzt werden und führt über die großen Stückzahlen zu einer erheblichen Verringerung von Stickoxid. Es hat aber den Nachteil, dass der Dieserverbrauch steigt und damit der Ausstoß von Kohlendioxid (CO₂). Außerdem erreichen damit Pkws, die bisher nur die Euro 5-Norm erfüllen, die Euro 6-Grenzwerte für Stickoxide immer noch nicht. Darum sieht die IG Metall darin keine ausreichende Lösung. Die Alternative ist Nachrüsten mit einem Abgasreiniger, in den Harnstoff eingespritzt wird. Damit können die Schadstoffgrenzwerte der Euro 6-Norm nicht nur auf dem Prüfstand eingehalten werden, sondern auch beim normalen Fahren auf der Straße. Aber sie kosten 2000 bis 4000 Euro und rechnen sich darum nur für sehr teure Autos. Klar ist für die IG Metall: Die Kosten für Nachrüsten muss der Hersteller zahlen, nicht der Autobesitzer. Übrigens gibt es Neufahrzeuge, die heute schon die Grenzwerte für 2019 einhalten und keine Nachrüstung brauchen.

Was hält die IG Metall von Fahrverboten für Diesel-Pkw?

Gar nichts. Wenn Dieselfahrzeuge durch Autos mit Ottomotor ersetzt werden, steigt die CO₂-Belastung. Der Zielkonflikt zwischen sauberer (stickoxidfreier) Luft und Klimaschutz lässt sich so nicht auflösen. Die Autobesitzer, die unschuldig an der Misere sind, würden kalt enteignet, weil der Restwert ihrer Autos sinkt.

Die Lieferketten lassen sich nicht kurzfristig auf Ottomotoren umstellen. Aber allein dadurch wären etwa 15 000 Stellen in der Autoindustrie gefährdet. Die IG Metall setzt sich stattdessen für Nachrüstung ein. Das würde es möglich machen, dass auch die Pkws im Bestand ihre Emissionen verringern und die Gesamtbelastung durch Schadstoffe sinkt.

Der ADAC rät momentan davon ab, Diesel-Pkw zu kaufen. Sollte ich zurzeit lieber keinen Diesel kaufen?

Ab September 2017 müssen alle Fahrzeugtypen, die neu in den Markt kommen, technisch so ausgerüstet sein, dass sie die bisherigen Abgasvorschriften auch im Realbetrieb einhalten. Ab September 2018 gilt das nicht mehr nur für neue Typen, sondern für alle neuen Fahrzeuge. Man kann den Autohändler fragen, ob das Fahrzeug die Grenzwerte jetzt schon einhält.

Brauchen wir Diesel überhaupt noch?

Ja, wir brauchen ihn als Übergangstechnologie, weil Diesel-Pkw weniger CO₂ emittieren als Autos mit Verbrennungsmotor. Nur mit dem Mix aus beiden Antriebsarten schaffen wir es, die EU-Grenzwerte einzuhalten.

Das festgesetzte Ziel bis 2020/21 - 95 Gramm CO₂ pro Kilometer - ist schon anspruchsvoll, denn der tatsächliche Verbrauch lag 2014 noch bei 123,4 Gramm. Weil der Anteil der Diesel-Fahrzeuge zurückgegangen ist, ist der CO₂-Wert sogar wieder auf 128 Gramm gestiegen.

Politiker der Grünen wollen auch Autos mit Verbrennungsmotor bis 2030 verbieten. Was hält die IG Metall davon?

Gar nichts. Denn 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. Zusammen mit einem wachsenden Anteil emissionsfreier Fahrzeuge kann die Autoindustrie in diesem Zeitraum den Grenzwerten, die in den Pariser Klimaschutzverträgen vereinbart wurden, einen großen Schritt näherkommen.

Treibt die IG Metall "nur" die Sorge um die Arbeitsplätze um? Sind Umwelt und Klima ihr nicht so wichtig?

Doch, sie sind ihr sehr wichtig. Menschen, auch Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, wollen nicht nur gute und sichere Arbeit haben, sondern auch in einer gesunden und intakten Umwelt leben. Aber wir schaffen die ökologische Wende nur, wenn die Ziele realistisch und in der Bevölkerung akzeptiert werden. Wir brauchen einen Gleichklang aus den Zielen saubere Luft, sichere Arbeit, Mobilität und technischen Möglichkeiten. Die IG Metall ist für ambitionierte Anforderungen im Klimaschutz an die Industrie: Was machbar ist, muss sie umsetzen.

Ist das Elektroauto überhaupt klimafreundlicher?

Ja, aber es ist auch nicht schadstofffrei. Bei der Batterieherstellung wird viel CO₂ freigesetzt. Beim heutigen Strommix produziert das E-Auto 85 Gramm CO₂ pro Kilometer. Erst wenn der Strom komplett aus erneuerbarer Energie kommt, ist die CO₂-Bilanz erheblich positiver.

Warum ist Strom eigentlich besser als Erdgas, Brennstoffzelle oder Verbrennungsmotor mit Bio- oder synthetischem Kraftstoff?

Die IG Metall spricht sich nicht für bestimmte Antriebsarten aus, denn im Moment weist keine den Königsweg. Die Industrie selbst gibt dem Elektroauto die größten Zukunftschancen und investiert massiv, um in den nächsten Jahren eine größere Zahl von Modellen mit Batteriespeicher auf den Markt zu bringen. China mit seinem zurzeit größten Markt für alternative Antriebe setzt ganz auf Elektroautos.

Brauchen wir nicht ganz neue Mobilitätskonzepte?

Ja. In Zukunft werden immer weniger Menschen in Ballungszentren individuell mit dem eigenen PKW unterwegs sein. Schon wegen wachsender Staus und Parkproblemen. Die IG Metall fordert schon seit mehr als 25 Jahren, dass Busse, Bahnen und Radwege ausgebaut und attraktiver werden und dass sie besser mit privatem Verkehr vernetzt werden.

Welche Folgen hat die Umstellung von herkömmlichen Antriebsarten auf alternative, wie den Elektromotor, für die Beschäftigten?

Das lässt sich nur grob schätzen. Wahrscheinlich werden über eine längere Zeit Autos mit herkömmlichem und alternativem Antrieb parallel hergestellt. Außerdem werden zunächst mehr Hybrid- als reine Elektrofahrzeuge gebaut, zumindest, solange die Probleme der mangelnden Reichweite und Stromlademöglichkeiten nicht gelöst sind. In den Entwicklungsbereichen der Autohersteller und großen Zulieferer hat die Beschäftigung darum in den letzten Jahren zugenommen. Wenn aber zum Beispiel 2030 jedes dritte produzierte Auto ein Elektrofahrzeug

wäre, könnten bis zu 80 000 Arbeitsplätze überflüssig werden. Das heißt aber nicht zwingend, dass so viele Beschäftigte auch ihre Arbeit verlieren. Denn es werden auch neue Arbeitsplätze entstehen, zum Beispiel in der Batterieherstellung. Außerdem wird die Digitalisierung neue Arbeitsplätze schaffen.

Was tut die IG Metall, damit die Beschäftigten sich nicht um ihre Zukunft sorgen müssen?

Zuerst unterstützen wir die Betriebsräte dabei, zu untersuchen, ob wann und wie stark sie von den Veränderungen betroffen sind. In den Betrieben geht es vor allem darum, dafür zu kämpfen, dass die Herstellung von Komponenten für den Elektroantrieb an Standorten in Deutschland stattfindet, also zum Beispiel die Batterie- und die Zellenfertigung. Dort, wo die Produktion ganz wegfällt, müssen wir uns mit den Beschäftigten Gedanken darüber machen, welche alternativen Produkte sie fertigen können. Und ganz wichtig ist eine Qualifizierungsoffensive. Wir müssen Beschäftigte fit machen für die neuen Tätigkeiten, die auf sie zukommen.

Am 2. August treffen sich Bundesminister und Unternehmen zum Dieselgipfel. Was erwartet die IG Metall davon?

Kurzfristig, dass er einen gangbaren Weg aus der Dieselkrise ebnet: Unternehmen müssen verpflichtet werden, Pkws auf eigene Kosten nachzurüsten und sie muss durch verbindliche Abgasnormen die Einfahrt von Pkw mit hohen Abgasen beschränken. Grundsätzlich fordert die IG Metall, dass die Politik den Umbau unterstützt und dafür eine Strategie und zukunftsorientierte Konzepte entwickelt. Ziel muss sein, die Umwelt und das Klima zu schützen, die Mobilität zu verbessern und zugleich Arbeitsplätze zu sichern und attraktive neue zu schaffen.