



Gemeinsame Erklärung von BMU und IG Metall

Zukunftsweisende Umwelt-Strategie für die europäische Automobilindustrie

Berlin, den 7. März 2007

I. Umweltschutz als unternehmenspolitische Herausforderung

Der Schutz der natürlichen Lebensgrundlage der Menschheit ist angesichts der immer höheren Umweltbelastungen eine der vordringlichsten Aufgaben von Politik und Gesellschaft.

Der **Kampf gegen den zunehmenden Klimawandel ist eine der wichtigsten Aufgaben**, vor denen wir **im 21. Jahrhundert** stehen. Der kürzlich veröffentlichte wissenschaftliche Bericht der UN zum Klimawandel (IPCC-Bericht) macht deutlich, dass wir weitere spürbare Fortschritte im Klimaschutz brauchen.

Unternehmerisches Handeln muss den Kriterien einer umweltverträglichen Wachstumsstrategie genügen. Das gilt auch für die Automobilindustrie in Deutschland und Europa. Es ist daher nicht akzeptabel, wenn die europäische Automobilindustrie die freiwillige Selbstverpflichtung aus dem Jahr 1998 gegenüber der EU-Kommission nicht einhält. Das ist ordnungspolitisch nicht hinnehmbar und wettbewerbspolitisch nicht geboten.

BMU und IG Metall sehen in verbindlichen gesetzlichen Normen zielführende Instrumente, um unverzichtbare umweltpolitische Standards realisieren zu können. Deshalb wird eine umfassende Lösung, die klare Ziele pro Umwelt setzt und entsprechende ordnungspolitische Sanktionsmöglichkeiten bei Nichteinhaltung vorsieht, befürwortet.

Bei den notwendigen umweltpolitischen Maßnahmen muss den Kriterien einer nachhaltigen Umweltentwicklung und einer gesicherten Beschäftigungsperspektive in der Automobilindustrie zugleich Rechnung getragen werden. Wir sehen **keinen Widerspruch zwischen Umweltvorsorge und einer erfolgreichen wirtschaftlichen Entwicklung**. Vielmehr kann gerade eine Strategie der umweltverträglichen Weiterentwicklung von Produkten und Produktionsverfahren mit neuen Zukunftstechnologien und der Erschließung neuer Märkte verbunden werden. Damit verbunden ist letztlich die Stärkung der Wettbewerbsvorteile der deutschen Automobilindustrie und des Produktionsstandorts Deutschland.

Die Automobilindustrie sollte ökologische Auflagen daher nicht als Belastung oder wettbewerbspolitische Restriktion, sondern als Aufforderung und Chance für produkt- und beschäftigungspolitische Innovationen begreifen. Gerade die deutsche Automobilindustrie produziert auf einem im internationalen Vergleich ausgesprochen hohen technologischen Standard und hat eine beachtliche Tradition, neue Anforderungen der internationalen Märkte schnell und erfolgreich umzusetzen. Sie verfügt über sehr gute Voraussetzungen, auch die mit dem Umweltschutz verbundenen Herausforderungen zu meistern.

Die Potenziale für technische Maßnahmen an Fahrzeugen zur spürbaren Senkung der Treibhausgasemissionen sind keineswegs ausgeschöpft.

Um die Weichen in eine solche Entwicklungsrichtung zu stellen, bedarf es auch von Seiten der EU eines integrierten umweltpolitischen Ansatzes, der allen Beteiligten angemessene Beiträge abverlangt und Wettbewerbsverzerrungen vermeidet. Ein solcher Ansatz muss neue Antriebstechnologien, ebenso wie verbesserte Kraftstoffe und integrierte Verkehrssysteme fördern. Ebenfalls muss eine zukunftsweisende Umweltstrategie für die Automobilindustrie die Verbesserung der Emissionen anstreben.

II. Zentrale Forderungen

Die Politik hat die Aufgabe ein nachhaltiges Wachstum in Europa zu fördern. Dabei geht es im Automobilsektor besonders um die Effizienzsteigerung, die Förderung alternativer Antriebssysteme, umweltfreundlicher Kraftstoffe und um die Entwicklung zukunftsfähiger integrierter Verkehrssysteme in Europa.

In der aktuellen Auseinandersetzung um eine CO₂-Strategie sind die gemeinsamen Ziele von BMU und IG Metall:

- Wir brauchen ein integriertes Maßnahmenbündel. Die Festlegung von CO₂-Grenzwerten für Neuwagen im europäischen Flottendurchschnitt ist ein Teil der notwendigen Maßnahmen. Zu den weiteren Maßnahmen gehören auch Themen, die mit der Mineralölindustrie angegangen werden müssen, wie Kraftstoffqualitäten, Biokraftstoffe und Verkehrsinfrastruktur. Die Politik muss auf allen Ebenen dazu beitragen, die Gesamtmenge der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor deutlich zu senken.
- Es muss einen CO₂-Gesamtansatz für Europa geben. Der Pkw trägt mit seiner hohen Fahrleistung den größten Teil zu den verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bei. Im Jahr 2005 verursachte der gesamte Verkehr ca. 20 % der CO₂-Emissionen in Deutschland. Umso bedauerlicher ist es, dass die europäische Automobilindustrie ihre Selbstverpflichtung nicht erfüllen wird. Der Rest der CO₂-Emissionen stammt von anderen Verursachern, wie Energieerzeuger, Haushalte, Industrie, Gütertransport, Luftverkehr etc. Kein Sektor darf aus seiner Verantwortung entlassen werden.
- Ausgehend von einem Durchschnittswert über alle neu zugelassenen Fahrzeuge in Europa ist ein CO₂-Grenzwert nach Fahrzeuggrößen anzustreben. Die Zielerreichung eines europäischen Flottendurchschnitts setzt voraus, dass in allen Segmenten ehrgeizige Reduzierungsziele gesetzt werden.
- BMU und IG Metall begrüßen, dass sich die Kommission in ihrer Mitteilung vom 7. Februar 2007 für eine geänderte Strategie entschieden hat, dabei aber das Ziel für das Jahr 2012 unverändert auf 120 g CO₂/km fest schreibt. In einer ersten Befassung hat der Umweltrat die Initiative der Kommission ausdrücklich unterstützt.
- Um dieses Minderungsziel zu erreichen, ist vor allem die Automobilindustrie gefordert, wirksame Maßnahmen zu ergreifen. Hier geht es in erster Linie um motortechnische Maßnahmen. Aber auch fahrzeugtechnische Maßnahmen wie z.B. die Senkung des

Energieverbrauchs aller elektronischen Systeme im Auto sowie der Einsatz von Biokraftstoffen können mit einem Beitrag von 10 g CO₂/km einfließen. Einen so definierten integrierten Ansatz halten wir für sinnvoll. Auf diesem Weg können mit geringen Kosten große Effekte beim Klimaschutz erreicht werden. Insbesondere muss es darum gehen, einen hohen Anteil von Biokraftstoffen zu erreichen, wobei besondere Anstrengungen für Biokraftstoffe der zweiten Generation (synthetische) erforderlich sind.

- Wir sind alle gefordert den dringend erforderlichen Übergang zu verbrauchsärmeren Fahrzeugen in Europa so zu organisieren, dass er im Einklang mit den Nachhaltigkeitskriterien steht und die Innovationskraft und damit auch die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie stärkt. Dabei muss ein fairer innereuropäischer Wettbewerb gewährleistet sein.
- Einen wesentlichen Beitrag zur CO₂-Reduzierung kann eine Umstellung auf eine CO₂-basierte Kfz-Besteuerung leisten. Sie kann das Kaufverhalten für CO₂-arme Fahrzeuge unterstützen. Damit kann die Autoindustrie zusätzliche Nachfrage nach klimaeffizienter Technologie erhalten.

Wir fordern die deutsche Automobilindustrie auf, die anvisierten **Maßnahmen zur CO₂-Senkung** im Pkw-Bereich **als Chance zu begreifen**, ihre **Wettbewerbsvorteile bei technologischen Spitzenprodukten** weiter **auszubauen** und damit den **Produktionsstandort Deutschland insgesamt zu stärken**.

Gleichzeitig erwarten wir einen aktiven Beitrag der Automobilindustrie. Dabei sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Die europäische Automobilindustrie ist gefordert, alle Anstrengungen zu unternehmen, um ab 2008 die festzulegenden Grenzwerte für den CO₂-Ausstoß fristgerecht zu erreichen. Sie ist gleichermaßen aufgefordert, bis dahin die Anstrengungen zu verstärken, dem in der Selbstverpflichtung von 1998 festgelegten Grenzwert von 140 g CO₂/km bis 2008 möglichst nahe zu kommen.
- Die Automobilindustrie hat in den letzten Jahren viel Entwicklungsarbeit in die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Automobile gesetzt. Die Entwicklung energieeffizienter Fahrzeugmodelle wurde nicht nachhaltig weiterverfolgt. Aus unserer Sicht war es falsch, effiziente Fahrzeuge zur Erreichung kurzfristiger betriebswirtschaftlicher Rentabilitätsziele wieder vom Markt zu nehmen, anstatt sie weiterzuentwickeln und als Bestandteil einer langfristigen ökologischen Strategie auszubauen.
- Die europäische Automobilindustrie muss ihre Anstrengungen zur Entwicklung klimaschonender Fahrzeuge verstärken. BMU und IG Metall unterstützten ausdrücklich die großen Entwicklungslinien der Unternehmen hin zu alternativen Antrieben (wie z.B. Brennstoffzellen).

Die Automobilindustrie hat das Potenzial, um mit gutem Beispiel voranzugehen. Das Projekt **CO₂-Senkung** muss **mit höchster Priorität** mit Hilfe technologischer Innovationen **umgesetzt werden**. Nur so können wir die **Arbeitsplätze in der Automobilindustrie zukunftssicher machen**.