



Fragen und Antworten zur Umweltprämie

Die Diskussion um eine Umweltprämie bewegt viele Mitglieder. Teils gibt es auch harte Kritik an ihrer Gewerkschaft. Viele von ihnen sehen in der Forderung nach einer Umweltprämie eine Bevorzugung der Automobilindustrie oder verstehen nicht, wie eine Kaufprämie und Klimaschutz zusammenpassen. Doch natürlich gibt es gute Gründe für die Forderungen der IG Metall. Wir haben die häufigsten kritischen Fragen der Mitglieder gesammelt und Antworten formuliert.

Was versteht die IG Metall unter einer Umweltprämie?

Während die Automobilhersteller für eine pauschale Förderung von Neuwagenkäufen plädierten, trat die IG Metall immer für eine Umweltprämie ein. Die IG Metall hat hierzu drei Bedingungen gestellt:

- Eine solche Prämie muss dazu beitragen Beschäftigung durch Nachfrage sichern. Daher muss sie technologieoffen sein und auch klimaeffiziente Verbrennungsmotoren der neuesten Generation einschließen. Denn daran arbeiten über 90 Prozent der Beschäftigten der Branche.
- Eine solche Prämie muss einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz leisten, indem entweder alte Fahrzeuge mit starker Umwelt- und Klimabelastung verschrottet werden oder Elektro- und Hybridantriebe gefördert werden.
- Eine solche Prämie braucht einen deutlichen Beitrag auch der Automobilhersteller. Sie haben in den letzten Jahren gut verdient und es ist nur gerecht, dass sie jetzt ihren Beitrag zur Stärkung der Nachfrage leisten.

Die Erfahrung zeigt, dass solch eine staatlich befristet gestützter Kaufanreiz zur Ankurbelung der Konjunktur beitragen kann.

Wieso hat sich die IG Metall beim Konjunkturpaket ausgerechnet für die Autoindustrie besonders stark eingesetzt und eine Umweltprämie gefordert?

Die IG Metall hat sich für ein Konjunkturpaket eingesetzt, das kurzfristig Impulse setzt, um die inländische Wirtschaft zu stimulieren. Dazu gehörten nicht nur Forderungen für den Fahrzeugbau, sondern auch für andere Branchen. Etwa der Förderung des ÖNPV, der Erleichterung von Investitionen in Maschinen die energieeffizient sind, oder den

Ausbau der Wasserstoffwirtschaft und regenerativen Energieerzeugung. Dabei fällt aber dem Fahrzeugbau eine besondere Bedeutung zu. Die Automobilindustrie ist die Leitbranche der deutschen Wirtschaft. Derzeit hängen gut 940.000 Arbeitsplätze direkt am Fahrzeugbau. Insgesamt sind laut einer Studie des Bundeswirtschaftsministeriums über 2,2 Millionen Arbeitsplätze von der Branche abhängig. Kommt diese Branche nicht aus dem Tal, wird das auch dem Maschinenbau, dem Stahl, Teilen der Chemie und anderen Branchen nicht gelingen. Oder anders: Kommt der Fahrzeugbau nicht schnell aus seiner Krise, droht uns eine lange, tiefe Rezession in der gesamten Wirtschaft, verbunden mit massiven Arbeitsplatzverlusten in der Breite der Industrie.

Aber die Autoindustrie hat doch gut über die letzten Jahre verdient?!

Die großen Hersteller sollten sich deshalb finanziell an einer Umweltprämie beteiligen: Das war immer Teil der Forderung der IG Metall. Der IG Metall geht es um die Betriebe, die finanziell nicht so gut aufgestellt sind. Viele kleinere und mittlere Betriebe sind aktuell von Insolvenz bedroht. Die Coronakrise hat sie stark getroffen. Ein Blick in die Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes zeigt das: Die Zahl der Neuzulassungen war in den ersten beiden Monaten des Jahres mit -20,3 Prozent bereits stark rückläufig. Im März musste ein Einbruch um knapp -38 Prozent, im Mai um -50 Prozent bei Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden. In der Folge verlieren viele Betriebe Tag für Tag Liquidität. Massive Sparprogramme und Beschäftigungsabbau sind das Ergebnis. Auch verschieben oder streichen die Betriebe notwendige Zukunftsinvestitionen. Durch all diese Gegebenheiten werden nicht nur einzelne von den Entwicklungen der Automobilindustrie abhängige Branchen akut gefährdet, sondern ebenfalls Einkommen und Beschäftigungsperspektiven ganzer Belegschaften sowie der gesamte Transformationsprozess. Verbessert sich sichtbar nicht schnell was in der Auftragslage, droht, dass am Ende von Kurzarbeit Entlassungen und Standortschließungen stehen.

Ist die IG Metall von gestern, wie passen denn Klimaschutz und Kaufanreize, insbesondere Kaufanreize für Verbrenner, zusammen?

Die IG Metall hält nach wie vor uneingeschränkt an den Klimazielen und der Transformation zu einer CO₂-neutralen Mobilität fest. Daran hat sich durch das Eintreten für eine Umweltprämie für Pkw im Rahmen eines Konjunkturpaketes nichts geändert. Im Gegenteil. Der eingeschlagene Kurs ist nur konsequent und richtet sich an den realistischen Szenarien aus, ohne falsche Hoffnungen zu schüren.

Gelänge es, alle zugelassenen Fahrzeuge mit Euro 3 bzw. 4 durch emissionsarme Pkw zu ersetzen, ließe sich eine deutliche CO₂-Reduktion erreichen. Legt man den aktuellen vorgeschriebenen Flotten-Grenzwert von 95 Gramm CO₂/km zugrunde, liegt die Einsparung gar bei 43 Prozent. Eine signifikante Reduktion der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr ist somit auch dann möglich, wenn bei einer Autoprämie auch der Kauf von modernsten Benzin- und Dieselmotoren gefördert wird.

Warum verschließt sich die IG Metall gegen eine reine Förderung von Elektroautos?

Durch eine alleinige Förderung von Fahrzeugen mit Hybrid- oder Elektroantrieben wird nur ein geringer Effekt für die Umwelt erreicht. Denn leider hat die Industrie und die Politik nicht rechtzeitig in Produkte und Komponenten, wie etwa Batteriezellen, investiert. Hinzu kommt die fehlende Ladeinfrastruktur. Gerade die Engpässe bei den Batteriezellen führen schon heute zu Lieferzeiten von 6 bis 8 Monaten. Daher wirkt sich eine kurzfristige Förderung von E-Mobilität nur schwach auf die Sicherung von Beschäftigung aus. Trotz dieser Einschränkungen sind die nun befristet erhöhten Fördersatzte für E-Mobilität und Hybridfahrzeuge sinnvoll.

Diese Förderung von E-Mobilität löst aber nicht das Problem der vielen Betriebe, die noch heute fast ausschließlich für die Verbrennungsmotoren Komponenten liefern. Eine soziale und ökologische Transformation gelingt nur, wenn möglichst viele Betriebe darin unterstützt werden, Schritt für Schritt von der Verbrennungstechnologie mit Diesel und Benzin auf alternative Antriebe umzustellen. In den nächsten zehn Jahren vorrangig auf batterie-elektrische Antriebe, im darauffolgenden Jahrzehnt möglicherweise auch auf Brennstoffzelle, Wasserstoff oder alternative Kraftstoffe.

Ist die Autoindustrie nicht selbst an der Misere schuld?

Die Autoindustrie hat durch Handlung und Auftreten in den vergangenen Monaten und Jahren selbst dazu beigetragen, dass es nun nicht zu einer vernünftigen konjunkturellen Maßnahme im Fahrzeugbereich gekommen ist. Aber: Daran tragen die Beschäftigten der Industrie keine Schuld. Viele von ihnen haben akute und berechtigte Existenzängste. Diesen Sorgen verleiht die IG Metall gegenüber der Politik weiter Ausdruck.