10 Vorschläge und Forderungen der IG Metall zu Auto, Umwelt und Verkehr

Unser Ziel ist ein humanes, umweltverträgliches und effizientes Verkehrssystem. Das heute dominierende Automobil muß als Bestandteil des integrierten Gesamtverkehrs neu konzipiert werden.

Diese Ziele müssen gleichzeitig auf drei Ebenen angegangen werden:

- beim einzelnen Fahrzeug – seiner Produktion, seiner Nutzung und Wiederverwertung,
- beim Aufbau integrierter Verkehrssysteme,
- mit der internationalen Abstimmung und Verbesserung von Grenzwerten und Standards.

Die Durchsetzung dieses Ziels erfordert zweitens das Umdenken und das Zusammenwirken aller Beteiligten:

- der Automobilunternehmen,
- der Autofahrer,
- der Politiker, Verkehrs- und Stadtplaner,
- der Gewerkschaften, Umweltschutzverbände und Verkehrsclubs.

Notwendig ist drittens ein Gesamtkonzept, in dem die komplexen Zusammenhänge von Umwelt-, Verkehrs-, Industrie- und Beschäftigungspolitik in eine strategische Perspektive gebracht werden. Die folgenden 10 Punkte sind ein erster Beitrag der IG Metall zu diesem Gesamtkonzept.

Ziel der Verbesserungen am einzelnen Fahrzeug ist ein Auto, das ohne Schadstoffe hergestellt wird, das vollständig wiederverwertbar ist, das leise ohne Abgase, so weit wie möglich auf Basis erneuerbarer Energiequellen fährt. Das ist eine Zukunftsvision; die Autoindustrie muß sie so schnell wie möglich verwirklichen.

Kritiker sagen, all dies löse nicht das quantitative Problem, die zu hohe regionale Autodichte. Das ist richtig. Gleichwohl hat die deutsche Au-

toindustrie eine hohe Verantwortung, die weltweite Motorisierung so umweltverträglich wie möglich mitzugestalten.

1. Automobilproduktion ohne Gift- und Schadstoffe

Der Ersatz von giftigen oder belastenden Stoffen ist dringend erforderlich. Wir verkennen nicht, daß die Autoindustrie in den letzten Jahren in vielen Fällen Anstrengungen unternommen hat. Der Einsatz wasserlöslicher Autolacke ist ein Beispiel. Aber immer noch gefährden

- Asbest,
- Cadmium und andere Schwermetalle,
- CKWs, zum Beispiel FCKW in Klimaanlagen,
- lösungsmittelhaltige Lacke und Füller,
- Kunststoffe und Klebstoffe mit giftigen Dämpfen,

die Gesundheit der Arbeiter in der Produktion, die der Autofahrer durch die Atemluft im Auto sowie alle Einwohner durch die Verteilung in der Umwelt (Abrieb, Verdunstung usw.).

2. Rohstoffverbrauch durch Recycling der Altautos senken

Der sorgsame Umgang mit den natürlichen Ressourcen macht angesichts der weltweit immer weiter steigenden Autodichte ein weitestgehendes Recycling der Altautos notwendig. Das erfordert im einzelnen:

- eine recyclinggerechte Konstruktion der Fahrzeuge,
- eine Identifizierung der Materialien,
- Einsatz von Kunststoffen, nur wenn diese recyclingfähig sind,
- Rücknahmegarantie der Hersteller für komplette Altautos,
- Engagement der Autohersteller in der Organisierung von Demontage und Recycling,
- den Aufbau regionaler Recyclingzentren.

3. Weniger Emissionen und Energieverbrauch beim Autofahren

Die Emission von Schadstoffen und Lärm sowie die Problematik von Energieverbrauch und CO_2-Ausstoß hängt vor allem mit dem Antriebskonzept zusammen. Gesundheit, Lebensqualität und globaler Klimahaushalt verlangen eine beschleunigte Verringerung der Emissionen in zwei Schwerpunkten:

Erstens Optimierung der »klassischen« Verbrennungsmotoren (Otto/

Diesel), zweitens Entwicklung und Erprobung neuer Antriebstechniken und Treibstoffe.

Die Grundforderungen sind:

- drastische Senkung der Schadstoffemissionen (CO, NOX, HC, Ruß) in Richtung Null,
- weniger Lärm,
- Minderung des spezifischen und absoluten Verbrauchs fossiler Energieträger (Mineralöl),
- schrittweiser Ersatz der fossilen durch regenerierbare Energieträger.

Die Verringerung von Emissionen und spezifischem Kraftstoffverbrauch der herkömmlichen Verbrennungsmotoren ist bei weitem nicht ausgereizt. Die Leistungsfähigkeit eines Motors muß künftig weniger danach beurteilt werden, was seine maximale Kraftentfaltung angeht, sondern nach der Fähigkeit, über einen weiten Anwendungsbereich im Betriebsoptimum hinsichtlich Kraftstoffverbrauch und Emissionen zu fahren. Das Ziel einer Halbierung des Treibstoffverbrauchs ist dabei nicht unrealistisch. Unternehmen und Bundesregierung müssen schnellstens einen Stufenplan in diese Richtung entwickeln.

Der Senkung des Lärmpegels muß künftig größere Bedeutung zukommen. Neben den technischen Verbesserungen am einzelnen Fahrzeug (wie Senkung der Drehzahl, Motorkapselung) würde eine Verstetigung des Verkehrsflusses sowohl Energieverbrauch als auch Emissionen und Lärmpegel senken.

Am Einsatz eines geregelten 3-Wege-Kats bei Benzinmotoren und eines Diesel-Kats (der Stickoxide und Ruß zurückhält), führt kein Weg vorbei. Neben der flächendeckenden Einführung bei Neuwagen fordern wir daher Initiativen der Unternehmen und Regierungen zur weitestmöglichen Nachrüstung älterer Wagen mit Kats. Die Kat-Technik muß hinsichtlich Ansprechverhalten und Lebensdauer weiterentwickelt werden.

Wegen der Begrenztheit der Ölvorräte ist die Erforschung, Entwicklung und Erprobung alternativer Treibstoffe und Antriebstechniken notwendig. Hier gibt es eine Vielfalt von Möglichkeiten. Wir nennen nur drei, die nach unserer Auffassung besondere Beachtung verdienen:

- Wasserstoff als Energieträger,
- Elektromotoren und
- Hybridantriebe.

Elektromotoren sind in vielfacher Hinsicht ein idealer Antrieb. Die Schwachstellen sind nach wie vor die Stromspeicherung im Fahrzeug und die Stromerzeugung. Die Erzeugung des Stroms aus Kernkraft ist abzulehnen. Die Bereitstellung von Wasserstoff und Strom aus regenerativen Energiequellen, allen voran der Solarenergie, muß dagegen so schnell wie möglich vorangetrieben werden. Eine internationale Arbeitsteilung in der Wasserstoffwirtschaft würde auch den Entwicklungsländern helfen, die aufgrund ihrer Geographie hohe Sonneneinstrahlung und viel Fläche haben.

Eine sehr interessante Entwicklung sind die Hybridantriebe. Dabei handelt es sich um die Kombination eines Elektro- und eines Verbrennungsmotors. Im Stadtverkehr wird mit dem Elektromotor gefahren im Überlandverkehr, auf der Autobahn, bei Steigungen usw. wird der Verbrennungsmotor eingeschaltet.

4. Sicherheit für alle, besserer Verkehrsfluß statt Raserei

Technisch gibt es in der Konstruktion und bei den Komponenten hervorragende Möglichkeiten zur Verbesserung der aktiven/passiven Sicherheit der Fahrzeuginsassen und der anderen betroffenen Verkehrsteilnehmer. Das Hauptproblem liegt eher in der Durchgängigkeit der sicherheitsrelevanten Konstruktionen durch die ganze Fahrzeugflotte. Wir fordern eine andere Markteinführungsstrategie für sicherheitsrelevante Komponenten: Durch Massenherstellung für eine gleichzeitige Ausstattung in allen Wagenklassen müssen sie so weit verbilligt werden, daß sie auch dem schmaleren Portemonnaie zugänglich werden. Kooperation der Unternehmen und staatliche Koordinierung bei Forschung und Entwicklung und gegebenenfalls staatliche Unterstützung könnten dies fördern.

Ein wesentlicher Unfallfaktor ist das unangemessene Fahrverhalten, vor allem zu hohe Geschwindigkeiten. Beides ist wichtig: Differenzierte Tempolimits *und* mehr Ehrlichkeit in der Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten. Vor allem aus Sicherheitsgründen halten wir folgende Höchstgeschwindigkeiten für notwendig: Tempo 30/50 in der Stadt, Tempo 80/100 auf Landstraßen, Tempo 120/150 auf Autobahnen. Ein wesentliches Argument sind die aus Sicherheitsgründen noch vertretbaren Differenzgeschwindigkeiten zwischen 80/120/150 km/h.

Die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten muß zwingender sein: Der Nutzen eines Geschwindigkeitsschalters sollte zumindest in Großversuchen getestet werden. Für Lkws fordern wir aus Sicherheitsgründen eine technische Abregelung bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Nur so kann dem Druck auf die Fahrer begegnet werden, der mit der absehbaren Preiskonkurrenz durch den EG-Binnenmarkt noch zunehmen wird.

5. Aufbau eines integrierten Verkehrssystems

Zur Verbesserung der Verkehrseffizienz und Wiedergewinnung von Urbanität und Lebensqualität in Stadt und Land müssen wir nicht nur umweltgerechtere Autos produzieren, sondern auch humanere und effektivere Verkehrslösungen und -konzepte. Notwendig ist ein differenziertes Einsatzkonzept der Verkehrsträger, das den Autoverkehr in den Ballungsgebieten auf ein erträgliches Maß reduziert, den Zugang durch einen besseren öffentlichen Verkehr erleichtert, ein bequemes Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern ermöglicht und den Verkehrsfluß des Autoverkehrs außerhalb der Wohnbereiche und Innenstädte verbessert und verstetigt.

Die große Aufgabe, vor der wir stehen, ist der Übergang vom bisherigen Konkurrenzmodell zu einem Kooperationsmodell aller Verkehrsträger. Dazu gehören Auto und Bahn, Flugzeug und Schiff; aber auch Fahrrad und Fußwege müssen wieder mehr Raum erhalten.

6. Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Notwendig ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Nah- und Fernbereich. Entscheidend ist dabei in den meisten Problembereichen die Politik der Bundesregierung. Hier ist ein grundlegender Kurswechsel notwendig. Das gilt z. B. für die notwendige Aufstockung der Mittel für die Gemeindeverkehrsfinanzierung, die finanziell und personell bessere Ausstattung der Bundesbahn, die Einführung einer Entfernungspauschale.

Die hohen Belastungen aus dem Binnenflugverkehr, die Notwendigkeit der Verlagerung des Güterfern- und Transitverkehrs auf die Schiene, das Zusammenwachsen im EG-Binnenmarkt und die neuen Perspektiven gesamteuropäischer Kooperation erfordern einen raschen Ausbau des Fernverkehrsnetzes für die Bahn. Wir unterstützen die Vorschläge der GdED, die eine Sanierung der Bundesbahn durch die Übernahme der Altlasten und die Finanzierung des Streckennetzes durch den Bund vorsehen. Das öffentliche Verkehrsnetz muß dichter, die Benutzung attraktiver werden. Statt öffentlicher Armut müssen die Bahnen wieder komfortables Reisen darstellen.

7. Vernetzung der Verkehrsträger

Der Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs soll nicht der schrittweisen Abschaffung des Autos dienen, sondern endlich die Bereiche verkehrsmäßig effizient erschließen, in denen Pkw und Lkw Schwächen haben; der Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs würde vielmehr erst die Grundlage schaffen, das Auto sinnvoll zu benutzen.

Das erfordert ein besonderes Augenmerk auf die Vernetzung von öffentlichem und Individualverkehr. Alle Formen des Kombiverkehrs müssen kräftig ausgebaut werden:

1. Der Huckepackverkehr zwischen Auto und Bahn,
2. die Verknüpfung von Lkw und Bahn zum Gütertransport,
3. Park and ride,
4. Mietwagen- und Taxisysteme.

Mit Hinblick auf die Vernetzung der Verkehrsträger können auch Verkehrsinformations- und -leitsysteme eine positive Rolle spielen.

8. Neue Fahrzeugkonzepte und Unternehmensstrategien

Unser Leitbild einer verantwortungsbewußten Produktinnovation durch die Automobilunternehmen umfaßt zwei Aspekte:

Erstens eine größere Verantwortung bei »lebenswichtigen« Komponenten, d. h. im Bereich Sicherheit sowie Umwelt- und Gesundheitsschutz. Es ist aus unserer Sicht unakzeptabel, daß immer noch die Sicherheit entlang der Einkommensskala verteilt ist (ABS/Airbag/Gurtsysteme/Knautschzonen).

Zweitens eine breitere strategischere Orientierung auf Transportfunktion und Verkehrsproblematik anstelle einer verengten und perspektivlosen Fixierung auf das einzelne Auto als Prestige-, Luxus- und Sportgerät. Im Zuge differenzierter Fahrzeugkonzepte müssen z. B. endlich emissionsarme Stadtfahrzeuge (Taxis, Lieferwagen, Kleinbusse, Privatwagen) auf Basis von Elektro- oder Hybridantrieben angeboten werden.

Von den Automobilkonzernen erwarten wir konzeptionelle und strategische Überlegungen und Initiativen zur künftigen Funktion des Autos im Rahmen eines integrierten, umweltverträglichen Gesamtverkehrssystems.

9. Vernünftiges Verkehrs- und Verbraucherverhalten

Um den Verkehr insgesamt ökologischer und humaner zu gestalten, bedarf es nicht nur umweltfreundlicherer Autos, gesetzgeberischer und fiskalischer Maßnahmen sowie attraktiverer öffentlicher Verkehrsmittel. Jeder Mitbürger ist zu einer kritischen Bewertung seines Autogebrauchs und seiner Fahrweise aufgerufen.

Aggressive Raserei, Mißachtung schwächerer Verkehrsteilnehmer und Selbstdarstellungssucht per PS und Gaspedal müssen Themen öffentlicher Aufklärung und Debatte werden. Wir müssen lernen, den Verkehrsraum nicht gegeneinander zu erkämpfen, sondern ihn miteinander zu gestalten. Die Verkehrsaufklärung und -erziehung muß deshalb in allen gesellschaftlichen Bereichen intensiviert werden.

Die Werbung der Autohersteller muß davon wegkommen, Verführer zu PS-Protzerei und Prestigeexhibitionismus zu sein, und statt dessen Anregungen zu sozialerem und umweltgerechterem Verkehrsverhalten geben.

10. Staatliche Aufgaben: Bessere Grenzwerte und Preisreform, politische Initiativen und demokratische Beteiligung

Wo es um Gesundheit und Leben geht, ist staatliche Normensetzung notwendig. Der Wildwuchs unterschiedlicher nationaler Grenzwerte, das Nachhinken Europas hinter den USA und Japan und die unklaren mittel- und längerfristigen Perspektiven behindern und verzetteln die Motor- und Fahrzeugentwicklung, verschwenden Ressourcen anstatt sie auf beschleunigte Emissions- und Verbrauchsreduzierung zu konzentrieren. Deshalb sind

- die Senkung der deutschen und europäischen Abgas- und Lärmgrenzwerte auf das beste Niveau im internationalen Vergleich (USA/Japan) und
- Initiativen der Bundesregierung zur internationalen Vereinheitlichung der Grenzwerte sowie für einen international abgestimmten Reduktionsplan im Rahmen der UNO dringend erforderlich.

Wo es um sparsamen Umgang mit begrenzten Ressourcen geht, sollten die finanziellen Anreize verstärkt werden. Weil die heutigen Preise nicht die tatsächlichen Kosten wiedergeben, ist eine Preisreform im Verkehrswesen notwendig. Entsprechend dem Verursacherprinzip müssen sich künftig die Wegekosten, Unfallkosten und Umweltkosten adäquat im Preis der jeweiligen Transportleistung ausdrücken.

Die heutige Besteuerung des Lkw-Verkehrs deckt die durch den Schwerverkehr verursachten Straßenschäden, Umwelt- und Unfallkosten nur zum Teil. Aus diesem Grund ist nicht nur die Umlegung der Kfz-Steuer für Lkws in eine Schwerverkehrsabgabe notwendig, die auch die ausländischen Lkws belastet, sondern auch eine Erhöhung der Abgaben.

Über eine Erhöhung der Mineralölsteuer aus umweltpolitischen und aus verkehrspolitischen Gründen muß diskutiert werden. Entscheidend für die Akzeptanz solch einer Verteuerung des Autofahrens ist erstens die Bereitstellung von Umstiegsmöglichkeiten, zweitens die Verteilungsgerechtigkeit und drittens die Entlastung besonders aufs Auto angewiesener Personengruppen (Fernpendler/Behinderte). Notwendig ist ein Zeitplan, in dem ehrgeizige aber realistische und verläßliche staatliche Vorgaben für Verbrauchssenkungen, Steuererhöhungen, Tempolimits und Ausbau des öffentlichen Verkehrs festgelegt werden. Darauf können sich die Industrie und Verbraucher einstellen, ohne gravierende Einbußen an Einkommen und Arbeitsplätzen.

Wo es um den Aufbau eines integrierten Gesamtverkehrssystems geht, sind staatliche Initiativen, staatliche Investitionen und eine breite Beteiligung und Mobilisierung für dieses gesellschaftliche Projekt notwendig. Es ist eine erhebliche Verstärkung der Planung und Koordinierung notwendig, national zwischen den verschiedenen politischen Ressorts (Wirtschaft, Verkehr, Umwelt, Forschung), international innerhalb der EG und zwischen West- und Osteuropa. Notwendig sind Investitionen im Nahverkehr, die Sanierung der Bundesbahn, neue Bahnstrecken, der Ausbau des Verbunds Lkw–Bahn. Dies alles geht nicht ohne die Beteiligung der Gewerkschaften und der Umweltverbände am verkehrspolitischen Dialog.

Wir fordern daher die Einberufung einer verkehrspolitischen Konferenz für die Bundesrepublik bzw. Gesamtdeutschland. Notwendig ist die Beteiligung der Industrie, der Gewerkschaften, der Naturschutzverbände und der Verkehrsclubs, der Kommunalverbände, der Länderverkehrsminister und der Bundesregierung. Dabei geht es nicht um neue Bürokratie, sondern im Gegenteil um offene und öffentliche Diskussion, damit die Zukunft von Auto/Umwelt und Verkehr aus der Grauzone des Lobbyismus herausgeholt wird und angesichts der drängenden Probleme neuen Schwung erhält.

Reihe: Die andere Zukunft – Solidarität und Freiheit

Materialbände zu den Diskussionsforen 1988

Herausgegeben von der Industriegewerkschaft Metall

Band 1
Umweltschutz zwischen Reparatur und realer Utopie
Wege aus der Bedrohung
184 Seiten, kartoniert

Band 2
Arbeit und Gesellschaft solidarisch gestalten
Die Zukunft der sozialstaatlichen Demokratie
168 Seiten, kartoniert

Band 3
Soziales Wirtschaften durch solidarisches Handeln
Wirtschaftspolitische Alternativen
204 Seiten, kartoniert

Band 4
Technologieentwicklung und Techniksteuerung
Für die soziale Gestaltung von Arbeit und Technik
(vergriffen)

Band 5
Ältere Menschen im Sozialstaat
Für eine solidarische Sozialpolitik
168 Seiten, kartoniert

Band 6
Tarifpolitik im Strukturwandel
Arbeitsverfassung und industrielle Demokratie
(vergriffen)

Bund-Verlag