

Gebrochene Versprechen

Wie VW beim Klima- und Umweltschutz das Blaue vom Himmel verspricht und damit Greenwashing betreibt



Einleitung		3
Zehn gebrochene Versprechen		4
01	Versprechen: VW wird bis 2018 Marktführer bei E-Mobilität Realität: VW lag 2018 abgeschlagen auf Platz 9	4
02	Versprechen: Absage an „Technologieoffenheit“ Realität: VW lobbyiert für Privilegien für Plug-in-Hybride	5
03	Versprechen: VW baut erstes erschwingliches E-Auto für alle Realität: Elektro-Einstiegsauto kommt frühestens 2025	6
04	Versprechen: VW beschleunigt die „E-Offensive“ Realität: VW hat Elektro-Ziel für 2025 nach unten korrigiert	7
05	Versprechen: Mobilitätsdienst Moia gibt es 2021 in 20 Städten Realität: Moia gibt es nur in zwei Städten	8
06	Versprechen: VW bietet alternative Fahrzeugkonzepte an Realität: Umweltfreundliche Fahrzeuge kommen nicht auf den Markt	9
07	Versprechen: VW baut bezahlbares 1-Liter-Auto in Großserie Realität: Der XL1 wurde 200 Mal gebaut und kostete 111 000 Euro	10
08	Versprechen: VW entwickelt nur noch effiziente Autos Realität: VW will den Anteil ineffizienter SUV auf 50 Prozent steigern	11
09	Versprechen: VW setzt sich für Reduzierung von Verkehrslärm ein Realität: VW-Tochter Porsche lobbyierte gegen Lärm-Gesetz	12
10	Versprechen: 95 Gramm CO2 pro Kilometer „ohne Wenn und Aber“ Realität: 99,9 Gramm auf dem Papier, 156 Gramm auf der Straße	13
Greenpeace-Forderungen		14

➔ Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace ist international, überparteilich und völlig unabhängig von Politik und Wirtschaft. Mit gewaltfreien Aktionen kämpft Greenpeace für den Schutz der Lebensgrundlagen. Mehr als 630.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt, der Völkerverständigung und des Friedens.

Impressum

Greenpeace e.V., Hongkongstraße 10, 20457 Hamburg, Tel. 040/3 06 18-0 **Pressestelle** Tel. 040/3 06 18-340, F 040/3 06 18-340, presse@greenpeace.de, www.greenpeace.de
Politische Vertretung Berlin Marienstraße 19–20, 10117 Berlin, Tel. 030/30 88 99-0 **V.i.S.d.P.** Benjamin Gehrs **Text** Benjamin Gehrs **Produktion** Maria Ljungdahl
Fotos Titelseite: © Jonas Wresch | Greenpeace · Innenseiten: © Jonas Wresch | Greenpeace; Volkswagen AG; Gordon Welters | Greenpeace **Gestaltung** Klasse 3b
 Zur Deckung unserer Herstellungskosten bitten wir um eine Spende: GLS Bank, IBAN DE49 4306 0967 0000 0334 01, BIC GENODEM1GLS

Einleitung

Der Bericht findet deutliche Worte der Warnung: „Die Attraktivität des Automobils führte in Deutschland innerhalb der letzten zwanzig Jahre beinahe zu einer Verdoppelung des Pkw-Bestandes. Die Massenmotorisierung birgt unmittelbare Nachteile. Individuelle Mobilität hat Auswirkungen auf unsere natürlichen Lebensgrundlagen. Sie gehört [...] zu den Hauptemittenten von luftverunreinigenden Stoffen [...]. Dazu kommen klimarelevante Gase, insbesondere Kohlendioxid. Je verbreiteter das Automobil, desto mehr Lebensraum wird versiegelt und zerschnitten.“

Der zitierte Text stammt aus dem Jahr 1999. Der Verfasser ist jedoch nicht etwa eine Umweltorganisation wie Greenpeace, sondern: Volkswagen. Im Umweltbericht jenes Jahres lässt das Unternehmen keinen Zweifel daran, was von ihm selbst verlangt wird: „Auf dem Weg vom Automobilproduzenten zum Mobilitätsproduzenten sind neue globale und sektorübergreifende Kooperationen gefragt – Quantensprünge bei Innovationen und Visionen.“¹

In den folgenden Jahren versprach der Konzern so einiges: Ein Ein-Liter-Auto für um die 20 000 Euro sollte auf den Markt kommen, 2018 wollte VW bereits Weltmarktführer für klimaschonende E-Mobilität sein. 2021 sollten dann laut eigener Ankündigungen in 20 Städten Ridesharing-Dienste unterwegs sein, in einigen davon wollte VW bereits vollautonome Kleinbusse einsetzen. Die Botschaft war klar:

Wir stehen für einen klima- und umweltschonenden Wandel des Verkehrssektors.

Heute, 22 Jahre nach der Warnung aus dem Umweltbericht 1999, muss man jedoch feststellen: Der Konzern hat keine Quantensprünge vollbracht, im Gegenteil. Auf dem postulierten Weg zum innovativen und ressourcenschonenden Mobilitätsanbieter ist Volkswagen nicht einmal winzige Schritte gegangen.

1999 produzierte VW noch etwa fünf Millionen Autos.² Seither hat sich der konzerneigene Beitrag zur Massenmotorisierung jedoch nicht etwa verringert – er hat sich verdoppelt. Statt Luftschadstoffe konsequent zu reduzieren, hat der Konzern seine Autos mit Betrugssoftware sauber gerechnet und seine Kunden betrogen. Statt Ressourcen zu schonen, hat er mit seiner SUV-Strategie jegliche Anstrengung zur Verringerung des Einsatzes von Rohstoffen zunichte gemacht. Und anstatt Technologien und Geschäftsmodelle zu fördern, die der Bedrohung durch den Klimawandel Rechnung tragen, hat der Konzern in den letzten Jahrzehnten Schlupflöcher in die Gesetzgebung zur CO₂-Reduktion hinein lobbyiert.

Seine immer wieder behauptete Verwandlung zum Anbieter umwelt-, klima- und menschenfreundlicher Mobilität hat der VW-Konzern dabei ein ums andere Mal verschoben.



Im Rückblick erweisen sich viele Ankündigungen aus Wolfsburg als leere Versprechen

¹ https://web.archive.org/web/20160321112005/http://www.volkswagen.de/content/medialib/vwd4/de/Volkswagen/Nachhaltigkeit/service/download/nachhaltigkeitsberichte/NHB_2011_jcr_content/renditions/rendition_0.file/vwag_nhb_2011_d_web_neu.pdf

² <https://www.volkswagenag.com/presence/konzern/images/teaser/history/chronik/geschaeftsberichte/1999-Geschaeftsbericht.pdf>

Zehn gebrochene Versprechen

01 **Versprechen: VW wird bis 2018 Marktführer bei E-Mobilität** **Realität: VW lag 2018 abgeschlagen auf Platz 9**

Dass die Antriebswende einen wichtigen Beitrag zur Reduktion von CO₂ im Verkehrssektor leisten kann, weiß Volkswagen schon seit vielen Jahren. „Der Beitrag zum Klimaschutz prägt unsere Anstrengungen“, heißt es etwa im Nachhaltigkeitsbericht von 2013. „Wir investieren in erheblichem Umfang in unsere Forschung und Entwicklung, um unsere ehrgeizigen Umweltziele zu erreichen und auch Marktführer in der Elektromobilität zu werden.“³

Das klingt vertraut, schließlich hat der Konzern zuletzt immer wieder betont, dass er sich als Vorreiter bei Klimaschutz und E-Mobilität sieht. Laut Nachhaltigkeitsreport 2013 wollte VW die „Marktführerschaft in der E-Mobilität“ allerdings schon 2018 übernehmen.

Erstmals wurde das Ziel der Marktführerschaft noch drei Jahre früher im Rahmen der „Strategie 2018“ genannt. Der damalige VW-Konzernchef Martin Winterkorn rechnete 2010 gar damit, dass der Anteil von Elektroautos am Gesamtabsatz des Volkswagen-Konzerns acht Jahre später bei 3 Prozent liegen werde⁴ – entsprechend ungefähr 300 000 Autos.⁵

Die Realität im Jahr 2018 sah bekanntermaßen anders aus: An der Spitze des Marktes für Elektroautos befand sich Tesla, gefolgt vom chinesischen Unternehmen BYD und der Allianz von Renault, Nissan und Mitsubishi. Der VW-Konzern rangierte – noch hinter weiteren chinesischen Herstellern, der BMW Group und Hyundai-Kia – abgeschlagen auf Platz 9.⁶ Mit rund 83 000 verkauften Batterieautos und Plug-in-Hybriden hatte der Konzern auch sein zweites Ziel um mehr als 200 000 Autos verfehlt.⁷

Dass die eigenen Versprechen nicht mehr einzulösen sein würden, muss irgendwann auch den Verantwortlichen bei VW klar geworden sein. Und was taten sie? Sie machten neue Ankündigungen: 2016 formulierte Herbert Diess, damals für die Marke Volkswagen Pkw, das Ziel, bis 2025 Marktführer in der E-Mobilität zu werden.⁸ Inzwischen spricht auch der Konzern davon, bis „spätestens 2025“ Weltmarktführer für E-Mobilität werden zu wollen.⁹

3 https://web.archive.org/web/20160321113743/http://www.volkswagen.de/content/medialib/wvd4/de/Volkswagen/Nachhaltigkeit/service/download/nachhaltigkeitsberichte/konzern-nachhaltigkeitsbericht-2013/_jcr_content/renditions/rendition.file/volkswagen_nachhaltigkeitsbericht_2013.pdf

4 <https://www.reuters.com/article/retire-us-volkswagen/volkswagen-says-3-percent-of-sales-to-be-electric-cars-idUSTRE66J08Y20100720?edition-redirect=uk>

5 <https://www.wired.com/2010/07/vw-300k-eva-annually-2018/>

6 <https://insideevs.com/news/342601/worlds-top-10-plug-in-ev-automotive-groups-in-2018/>

7 <https://cleantechnica.com/2019/02/05/volkswagen-missed-its-2018-electric-vehicle-goal-by-217000-units/>

8 <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/transform-2025-plus-volkswagen-praesentiert-strategie-fuer-das-naechste-jahrzehnt-1655>

9 <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/volkswagen-konzern-setzt-bei-zukunftsthemen-auf-plattform-modell-6893>

02 Versprechen: Absage an „Technologieoffenheit“ Realität: VW lobbyiert für Privilegien für Plug-in-Hybride

Im Frühjahr 2019 zettelte VW-Chef Herbert Diess mit dem Herstellerverband VDA einen Streit an. Es ging um die viel beschworene „Technologieoffenheit“. Die sei „immer das Credo der deutschen Autoindustrie“ gewesen, schrieb Diess beim Karrierenetzwerk LinkedIn: „Benziner und Diesel, CNG und Hybride, E-Autos, Brennstoffzelle und synthetische Kraftstoffe: Im Prinzip hat jeder alles gemacht, meist parallel.“

Das sei allerdings nicht mit den Pariser Klimazielen vereinbar, schrieb Diess weiter. Um die Erderwärmung zu stoppen, müsse das Auto „schnellstmöglich sauberer“ und spätestens bis 2050 CO₂-neutral werden: „Die E-Mobilität ist die einzige Technologie mit der das aus heutiger Sicht machbar ist. In Politik und Verbänden darf nicht länger so getan werden, als gebe es gleichwertige Alternativen.“¹⁰

Kurze Zeit später kursierte auch noch ein „vertrauliches“ Strategiepapier von Volkswagen. Darin regte der Autobauer unter anderem den Abbau der steuerlichen Vergünstigungen und staatlicher Kaufprämien für Plug-in-Hybride an. Der Rest der deutschen Autoindustrie wollte nichts davon hören, woraufhin VW sogar mit dem Austritt aus dem VDA drohte.¹¹

Doch VW kehrte dem ewiggestrigen Lobby-Verband nicht den Rücken; stattdessen kam es zum Krisengespräch der großen deutschen Autobauer. Das ernüchternde Ergebnis des Telefonats der Konzernbosse: Diess kassierte seine Forderung – und damit die alleinige Fokussierung auf die einzige Technologie, mit der man gemäß seiner eigenen Worte die Pariser Klimaziele einhalten kann.¹² Im Herbst desselben Jahres klang Diess dann schon ganz anders: „Wir müssen akzeptieren, dass Hybride für lange Zeit eine Rolle spielen werden“, erklärte der VW-Chef.¹³

Doch VW „akzeptiert“ dieses Schicksal nicht nur, der Konzern betreibt aktiv Lobbying für Plug-in-Hybride. Das lässt sich beispielhaft bei der öffentlichen Anhörung der EU-Kommission für die Überarbeitung der CO₂-Ziele für Pkw sehen, die im Frühjahr 2021 abgeschlossen wurde. In einem Fragebogen zur Ausgestaltung der CO₂-Ziele 2030 spricht sich die Brüsseler VW-Vertreterin dafür aus, dass nicht nur Fahrzeuge mit einem Verbrauchswert auf dem Papier von 0 Gramm CO₂/km von Anreizsystemen zur Inverkehrbringung profitieren sollten. Auch Fahrzeuge bis 50 Gramm CO₂/km sollten bevorzugt werden, so wie es aktuell der Fall ist.¹⁴ Von dieser Regel würden dann in zehn Jahren noch nicht nur Elektroautos profitieren – sondern auch Plug-in-Hybride.

Der Plug-in-Antrieb steht schon seit Jahren in der Kritik, weil die Spritverbräuche in der Realität ein Vielfaches des Prüfstandwertes betragen. Eine Datenauswertung des Fraunhofer-ISI-Instituts und des ICCT von über 100.000 PHEV kam 2020 zu dem Ergebnis, dass der reale Kraftstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen zwei- bis viermal höher sind als im Testzyklus.¹⁵

10 https://www.linkedin.com/pulse/leittechnologie-elektromobilit%C3%A4t-warum-wir-uns-m%C3%BCssen-herbert-diess?trk=portfolio_article-card_title

11 <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/streit-um-e-autos-vw-droht-mit-austritt-aus-vda-16092488.html>

12 <https://www.welt.de/wirtschaft/article190611709/VDA-Streit-Autobosse-einigen-sich-auf-die-Rolle-rueckwaerts.html>

13 <https://www.automobilwoche.de/article/20191124/BCONLINE/191129960/exklusiv--brueckenloesung-im-konzern-volkswagen-braucht-neue-hybride>

14 <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12655-revision-of-the-co2-emission-standards-for-cars-and-vans-/public-consultation>

15 https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/ cce/2020/PHEV_ICCT_FraunhoferISI_white_paper.pdf

03 Versprechen: VW baut erstes erschwingliches E-Auto für alle Realität: Elektro-Einstiegsauto kommt frühestens 2025

Im Umweltbericht 2010 versprach der Konzern vollmundig: „Volkswagen wird der erste Autohersteller sein, der das für jeden Kunden erreichbare Elektroauto anbietet.“ Und tatsächlich kam 2013 der e-Up auf den Markt.

Smart ED und Renault Zoe waren da allerdings schon erhältlich. Und für einen Kleinstwagen war der e-Up teuer: Ab 26 900 Euro kostete das nur für den Stadtverkehr gedachte Elektroauto – nicht eben eine für „jeden Kunden“ leistbare Investition. Zudem war der e-Up auch noch 5200 Euro teurer als der Renault.¹⁶ Beim Renault Zoe mussten Käufer zwar noch den Akku mieten, bekamen aber auch einen Kleinwagen mit größerer Reichweite.

Dennoch fand der e-Up viele Fans, insbesondere nach einem Batterie-Upgrade 2019, das größere Reichweiten bei einem gleichzeitig niedrigeren Grundpreis versprach. „e-up! für alle“ jubelte die VW-Pressestelle.¹⁷ Doch auch dieses Mal hielt VW sein Versprechen nicht, denn längst nicht alle, die einen e-Up bestellen wollten, bekamen auch einen. Bereits Anfang 2019 hatte VW zwischenzeitlich einen Bestellstopp verhängt, weil die Lieferkapazitäten erschöpft waren.¹⁸

Seit September 2020 ist der e-Up erneut nicht mehr zu bestellen.¹⁹ In ausgewählten Märkten soll der elektrische Kleinstwagen zwar nochmal zu haben sein, bevor er 2022 komplett ausläuft; ob Deutschland dabei sein wird, ist nach Auskunft von VW noch nicht entschieden.

Klar ist hingegen: Es wird jahrelang kein Angebot von VW für einen elektrischen Kleinst- oder Kleinwagen mehr geben. Die ursprünglich für 2023 geplanten ID.1/ID.2 sollen gemäß den neuesten Planungen erst 2025 kommen, wie aus der Präsentation von Konzernchef Herbert Diess bei der diesjährigen Jahrespressekonferenz hervorging.²⁰

„Wir sehen Mobilität als Bürgerrecht, sie muss erschwinglich sein – und das ist auch eine Aufgabe von Volkswagen“, hatte Herbert Diess noch 2019 in einem Interview geäußert, als es um preiswerte E-Autos ging.²¹

Tatsächlich aber dreht sich – wieder einmal – zuvorderst alles um Profite: Das Segment der Kleinst- und Kleinwagen lässt keine großen Gewinnmargen zu, erst recht nicht bei E-Autos. VW verfolgt bei der Elektrifizierung daher einen Top-Down-Ansatz, wie Herbert Diess unlängst bei der Jahrespressekonferenz bestätigte.²² Das bedeutet: Erst gibt es in den marginträchtigen Premiumsegmenten ein Angebot für potenzielle E-Auto-Käufer, dann in den Segmenten der Kompakt- und Mittelklasse. Das Einstiegsmodell – das „für jeden Kunden erreichbare Elektroauto“, das nebenbei auch ökologisch am sinnvollsten ist – kommt hingegen erst ganz zum Schluss.

16 [https://www.autobild.de/artikel/vw-e-up-iaa-2013-neue-infos-4276629.html#:~:text=Volkswagen%20pr%C3%A4sident%20den%20e%20Up,Polo%2DKlasse\)%20bezahlen%20muss.](https://www.autobild.de/artikel/vw-e-up-iaa-2013-neue-infos-4276629.html#:~:text=Volkswagen%20pr%C3%A4sident%20den%20e%20Up,Polo%2DKlasse)%20bezahlen%20muss.)

17 <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/e-up-fuer-alle-neue-generation-des-elektrischen-e-up-startet-fuer-kleines-geld-mit-grosser-reichweite-5318>

18 <https://www.electrive.net/2019/01/23/volkswagen-verhaengt-einen-bestellstopp-fuer-den-e-up/>

19 <https://www.electrive.net/2020/09/04/voruebergehender-bestellstopp-fuer-vw-e-up/>

20 <https://www.auto-motor-und-sport.de/neuheiten/elektro-kleinwagen-vw-id1-id2-20000-euro-lfp-akku-spanien/>

21 <https://www.automobilwoche.de/article/20191012/BOONLINE/191019984/exklusiv--vw-chef-diess-setzt-auf-guenstiges-e-cuv-e-auto-von-vw-fuer-unter-euro-bis-spaetestens--geplant>

22 <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/livestream-5455> (bei 1:00:20)

04 Versprechen: VW beschleunigt die „E-Offensive“ Realität: VW hat Elektro-Ziel für 2025 nach unten korrigiert

„Accelerate“ – Beschleunigen: Unter dieser Überschrift verkündete die Marke VW zuletzt seine aktuelle Strategie. „Die globale E-Offensive wird Volkswagen noch einmal stark beschleunigen“ hieß es in der dazugehörigen Pressemitteilung.²³ Und tatsächlich hat Volkswagen die Ziele für den Anteil von Elektroautos am Gesamtabsatz im Jahr 2030 angepasst: Die Marke Volkswagen plant für Europa nun mit 70 Prozent BEV-Anteil, in den USA und China mit 50 Prozent.

Der Gesamtkonzern rechnet weltweit ebenfalls mit einem BEV-Anteil von 50 Prozent, wie Konzernchef Herbert Diess auf der Jahrespressekonferenz im März 2021 erläuterte.²⁴ Vorher waren es nur 40 Prozent gewesen.²⁵

Aus dem Redemanuskript von Finanzvorstand Arno Antlitz geht jedoch auch eine zweite Zielmarke, nämlich für 2025, hervor: Man erwarte in vier Jahren bei batterieelektrischen Fahrzeugen einen Absatz von „bis zu 20 Prozent unserer Gesamtflotte“. Legt man den VW-Absatz vor der Corona-Krise von 2019 zugrunde, entspricht das etwa zwei Millionen Elektro-Autos. Geht man von einer Absatzsteigerung bis 2025 auf 12 Millionen Fahrzeuge aus, sind es 2,4 Millionen E-Autos.

Das jedoch ist ein Rückschritt gegenüber bisherigen Planungen: In der von Diess' Vorgänger Matthias Müller 2016 präsentierten Strategie „TOGETHER – Strategie 2025“ war bislang von bis zu drei Millionen E-Autos in 2025 die Rede.²⁶ Auch Herbert Diess sprach noch 2018 von derselben Anzahl.²⁷

Je nach Annahmen ergibt sich ein Minus der aktuellen gegenüber der vorherigen Planung von 20 bis 33 Prozent. Volkswagen hat die kurzfristige Strategie zur Elektrifizierung also nicht beschleunigt, sondern verlangsamt.

Der Tritt aufs Bremspedal geht einher mit Mahnungen an die EU-Kommission, das CO₂-Flottenziel für 2025 nicht mehr anzufassen: „Having in mind the lead time for development and production, major developments for 2025 are finalized; there is no room to adapt to an increased 2025 target“, schreibt die Brüsseler VW-Vertreterin in einem Fragebogen zur Ausgestaltung der CO₂-Ziele durch die EU.²⁸ Erst für 2030 seien – die entsprechende Ladeinfrastruktur für E-Autos vorausgesetzt – ambitioniertere CO₂-Flottenziele möglich.

23 <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/volkswagen-beschleunigt-transformation-zum-softwareorientierten-mobilitaetsanbieter-6878>

24 <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/publikationen/reden/reden-jahrespressekonferenz-2021-641/download>

25 <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/volkswagen-plant-22-millionen-e-autos-in-zehn-jahren-4750>

26 <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/neue-konzernstrategie-beschlossen-volkswagen-konzern-soll-zu-einem-weltweit-fuehrenden-anbieter-nachhaltiger-mobilitaet-werden-1852/download>

27 https://www.volkswagenag.com/presence/investorrelation/publications/shareholder-meetings/2018/rede-und-p-C3%A4sentation-dr-diess/Rede%20HV%20Dr.%20Diess%20deutsch_final.pdf

28 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12655-revision-of-the-co2-emission-standards-for-cars-and-vans-/public-consultation_de

05 Versprechen: Mobilitätsdienst Moia gibt es 2021 in 20 Städten Realität: Moia gibt es nur in zwei Städten

Endlich mal wieder gute Nachrichten: Als VW-Chef Matthias Müller Ende 2016 den Mobilitätsdienst MOIA vorstellte, lag gerade ein Jahr Abgasskandal hinter dem Konzern. Ein Jahr schlechte Nachrichten, ein Jahr Stinke-Diesel. Da kam die neue, smarte, saubere Konzerntochter gerade recht. Elektrische Ridesharing-Busse statt 5-Meter-SUV, in denen nur der Fahrer sitzt: VW schien die Verkehrsprobleme in Städten endlich ernst zu nehmen.

„Es reicht eben nicht mehr, nur gute Autos zu bauen“, erklärte Müller auf der Hauptversammlung am 10. Mai 2017. „Die Kunden erwarten von Mobilität heute mehr.“ MOIA werde, so Müller, zunächst in zwei deutschen Großstädten mit Pilotprojekten an den Start gehen. Und: „Bis 2021 planen wir solche Dienste in mehr als 20 Städten.“²⁹

Ridesharing-Angebote in mehr als 20 Städten, die einen Tür-zu-Tür-Transport ermöglichen: MOIA schien dazu in der Lage, das althergebrachte Geschäftsmodell von VW um eine echte Alternative zu erweitern. Der größte deutsche Autobauer schickte sich an, Teil der Verkehrswende zu werden; Teil der Lösung, nicht mehr nur des Problems.

Das Versprechen ist nur vier Jahre später in weite Ferne gerückt: Die Pilotprojekte in Hannover und Hamburg gingen noch an den Start, dann war 2019 schon wieder Schluss mit der Idee vom flächendeckenden Ridesharing-Angebot. Die Konzerntochter fuhr nicht schnell genug Profite ein. In den Worten des MOIA-CEO Robert Henrich: „Wir wollen keine vorschnelle Expansion. Wir möchten nicht Verluste und Fehler skalieren, sondern Erfolg.“³⁰

Dabei müsste man bei Volkswagen über Ridesharing-Angebote mit Kleinbussen doch eigentlich bestens Bescheid wissen: Bereits vor rund 30 Jahren entwickelte VW ein Ridesharing-Konzept namens AnrufBus, „damit der private Pkw auch einmal in der Garage bleiben kann“.³¹ Im Umweltbericht von 1995 ist dem Konzept zwei Seiten gewidmet. Die eigens entwickelte Elektronik konnte die per Telefon eintreffenden Fahrtwünsche bündeln und sortieren, „damit die variablen Strecken ökonomisch und ökologisch so günstig wie möglich gewählt werden.“

Fünf Jahre später heißt es: „Das Volkswagen-Systemangebot AnrufBus hat nach umfangreichen Erprobungen Marktreife erlangt; der nächste Schritt ist die systematische operative Einführung dieses innovativen Bausteins der intermodalen Mobilitätskette von Tür zu Tür.“³²

Der AnrufBus ist im Kern nichts anderes als eine frühe Version von MOIA. Und tatsächlich ist auch das damalige Ridesharing-Engagement von Volkswagen – genau wie heute – nicht über ein Nischendasein hinausgekommen.



Elektrischer Kleinbus der VW-Tochter MOIA in Hamburg

29 https://uploads.volkswagen-newsroom.com/system/production/uploaded_files/10835/file/6a7410e051f0c1f72ae404ccc847209e4ab8860c/Rede_HV_Matthias_Mueller.pdf?1530376535

30 <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/wie-vw-daimler-und-bmw-ihre-carsharing-angebote-retten-wollen-2019-11/>

31 https://web.archive.org/web/20160321051229/http://www.volkswagen.de/content/medialib/vwd4/de/Volkswagen/Nachhaltigkeit/service/download/umweltberichte/umweltbericht_1995deutsch28mb/_jcr_content/renditions/rendition.file/umweltberichte_par_0016_file.pdf

32 https://web.archive.org/web/20120619061709/http://www.volkswagen.de/content/medialib/vwd4/de/Volkswagen/Nachhaltigkeit/service/download/umweltberichte/umweltbericht_19992000deutsch27mb/_jcr_content/renditions/rendition.file/umweltberichte_par_0012_file.pdf

06 Versprechen: VW bietet alternative Fahrzeugkonzepte an Realität: Umweltfreundliche Fahrzeuge kommen nicht auf den Markt

Sie haben freundliche Namen, heißen Nils, Sedric, e! oder Chico: Alle paar Jahre entwickelt VW Fahrzeugkonzepte, die besonders sparsam oder ressourcenschonend sind, keine Abgase ausstoßen oder Städte vom Dauerstau entlasten sollen.

Der Chico etwa – ein 830 Kilogramm leichter 2+2-Sitzer – fuhr bereits 1991 mit Hybridantrieb – etliche Jahre bevor Toyota mit dem Prius neue Standards beim Spritverbrauch setzte. Dem Chico reichte ein 34-PS-Zweizylinder kombiniert mit einem 6-kW-Elektromotörchen. Auch ein rein elektrischer Antrieb war für den Chico geplant.³³

Bei NILS ging VW 2011 noch einen Schritt weiter. Der elektrische Einsitzer war als Pendlerfahrzeug konzipiert: drei Meter kurz, 460 Kilogramm leicht, bis zu 65 Kilometer Reichweite aus einer klitzekleinen 5,3-kWh-Batterie. Ein Lichtblick in der Modellpalette von Allround-Autos, die zwar immer größer und schwerer wurden, aber weiterhin meist nur eine Person zur Arbeit und zurück beförderten.

VW notierte im Nachhaltigkeitsbericht desselben Jahres: „Neue Fahrzeugkonzepte ergänzen die Angebotspalette und ermöglichen auf spezielle Mobilitätsanfordernisse zugeschnittene Angebote, die sich optimal in das Mobilitätssystem aus individuellem und öffentlichem Verkehr integrieren.“³⁴

Der autonome Kleinbus Sedric wiederum sollte VW 2017 ein ganz neues Geschäftsmodell ermöglichen. Unkompliziertes Ridesharing in den Städten und auf dem Land sollte das Privatauto in vielen Fällen ersetzen. Dass ein Umdenken nötig war, hatte der Autobauer bereits im vergangenen Jahrtausend erkannt: „Öffentlichkeit und Kunden erwarten den Wandel – nicht mehr nur Automobilhersteller, sondern Mobilitätsanbieter sollen wir sein“, hieß es im Umweltbericht für die Jahre 1999/2000.³⁵

Zwanzig Jahre später sollte endlich geliefert werden. Der damalige VW-Digitalchef Johann Jungwirth erklärte 2017 im Interview, 2021 wolle man in „zwei bis fünf Städten“ mit komplett selbstfahrenden Fahrzeugen starten.³⁶

Schöne, neue Welt – aber leider nur in der Fantasie der Designer. Denn weder Nils, noch Chico, noch Sedric – noch irgendein anderes revolutionäres Konzeptfahrzeug – wurde von VW jemals in Großserie gebaut.

Die Idee, Mobilitätsanbieter zu werden, hat VW immer wieder hervorgekramt - und immer wieder nach hinten verschoben. So bleiben auch die autonom fahrenden Busse vorerst eine Zukunftsvision: Zuletzt äußerte Herbert Diess, er gehe davon aus, dass 2025 ein entsprechendes Fahrzeug einsatzbereit sei.³⁷



Elektrisches Pendlerfahrzeug NILS



Autonomer Bus SEDRIC
im Einsatz als Schulbus



Elektrisches Zustellfahrzeug e!

33 <https://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/vw-chico-stadtauto-studie-avantgarde-fuer-einen-augeblick-a-1172183.html>

34 https://web.archive.org/web/20160321112005/http://www.volkswagen.de/content/medialib/vwd4/de/Volkswagen/Nachhaltigkeit/service/download/nachhaltigkeitsberichte/NHB_2011/_jcr_content/renditions/rendition_0_file/vwag_nhb_2011_d_web_neu.pdf

35 https://web.archive.org/web/20120619061709/http://www.volkswagen.de/content/medialib/vwd4/de/Volkswagen/Nachhaltigkeit/service/download/umweltberichte/umweltbericht_19992000deutsch27mb/_jcr_content/renditions/rendition.file/umweltberichte_par_0012_file.pdf

36 <https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/autonomes-fahren-vw-rechnet-mit-hohen-profiten-bei-selbstfahrenden-autos-a-1173587.html>

37 <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/publikationen/reden/reden-jahrespressekonferenz-2021-641/download>

07 **Versprechen: VW baut bezahlbares 1-Liter-Auto in Großserie** **Realität: Der XL1 wurde 200 Mal gebaut und kostete 111 000 Euro**

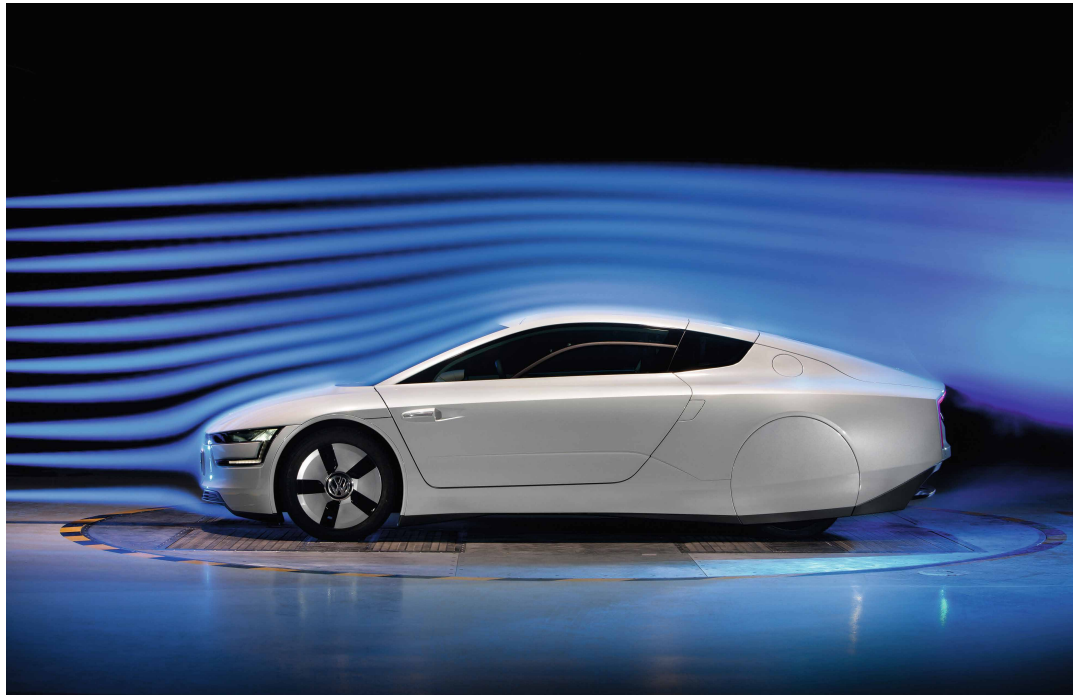
Die deutsche Autoindustrie – und der Volkswagen-Konzern im Besonderen – nimmt seit jeher für sich in Anspruch, in puncto Ingenieurskunst weltweit führend zu sein. Es verwundert daher nicht, dass Volkswagen immer wieder bahnbrechende technische Entwicklungen in Aussicht stellte. Ab Anfang der 2000er Jahre nahm die Erzählung von einem Auto Fahrt auf, das einen Spritverbrauch von nur einem Liter auf 100 Kilometer erzielen sollte.

Im Umweltbericht 2001/2002 sprach der damalige Vorstandsvorsitzende Ferdinand Piech von einem „vollwertigen Fahrzeug“ und stellte einen Preis von „deutlich“ unter 40 000 DM (ca. 20 500 Euro) in Aussicht.³⁸

2010, inzwischen waren zwei Vorserien-Studien des Spritsparmodells gebaut worden, erneuerte Piech, jetzt Aufsichtsratsvorsitzender, sein Versprechen: „Das Ein- bis Zwei-Liter-Auto wird kommen – und es wird ökonomischer sein als das Elektroauto.“³⁹

Ein weiteres Jahr später stellte VW den XL1 vor, einen Plug-in-Hybrid, der auch mit leerem Akku noch einen Verbrauchswert von unter zwei Litern Diesel schaffte. Die flache Karosserie war für geringen Luftwiderstand optimiert und durch den Einsatz spezieller Materialien besonders leicht. Die beste Nachricht aber: Der Spritspar-VW sollte ab 2013 in Großserie gebaut werden.⁴⁰

Die folgende Verzögerung des Produktionsanlaufs um ein Jahr hätte man sicherlich verschmerzen können, wären die übrigen Ankündigungen denn eingetroffen. Leider kam es erneut anders: Von 2014 an baute VW den XL1, allerdings lediglich in einer Kleinserie von insgesamt 200 Stück. Und jedes Exemplar des Spritsparwunders kostete so viel wie eine Motoryacht: 111 000 Euro. Das über 15 Jahre in Aussicht gestellte günstige Ein-Liter-Auto gab es nicht; der XL1 war nicht mehr als ein teures Sammlerstück.⁴¹



VWs Spritsparwunder XL1 im Windkanal

38 https://web.archive.org/web/20150530095618/http://www.volkswagen.de/content/medialib/vwd4/de/Volkswagen/Nachhaltigkeit/service/download/umweltberichte/umweltbericht_20012002deutsch48mb/_jcr_content/renditions/rendition.file/umweltberichte_par_0009_file.pdf

39 <https://www.wiwo.de/unternehmen/neues-einliter-auto-super-sparmobil-von-volkswagen/5232586.html>

40 https://www.welt.de/print/die_welt/wirtschaft/article12356122/Wolfsburgs-gruener-Realo.html

41 <https://www.auto-motor-und-sport.de/news/vw-xl1-gebraucht-ohne-wertzuwachs/#:~:text=Vom%20VW%20XL1%20wurden%20nur,seine%20Karriere%20als%20Gebrauchtwagen%20an.>

08

Versprechen: VW entwickelt nur noch effiziente Autos Realität: VW will den Anteil ineffizienter SUV auf 50 Prozent steigern

Die Kerntätigkeit jedes Autoherstellers ist es Autos zu bauen. Mit gutem Grund schlussfolgerte VW daher in seinem Nachhaltigkeitsbericht 2012: „Den größten Hebel zur Verbesserung der Ökobilanz von Mobilität hat Volkswagen mit seinen Fahrzeugen.“⁴²

Zwei Jahre zuvor hatte der Konzern seine Möglichkeiten im Kampf gegen die Klimakrise noch deutlicher formuliert: „Klimaschutz hat im Volkswagen Konzern höchste Priorität und bedeutet für einen Automobilkonzern, Autos mit geringen CO₂-Emissionen zu entwickeln.“⁴³

Volkswagen führt in dem Papier weiter aus, die CO₂-Emissionen seien „ein zentraler Faktor und Steuerungsgröße bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge.“ Die Entscheidung für oder gegen ein bestimmtes Produkt werde „auch nach seiner Klimarelevanz getroffen.“ Dazu verpflichteten schon die eigenen Konzern-Umweltgrundsätze, und ein eigens eingesetzter „CO₂-Steuerkreis“ koordiniere die Umsetzung.

Man fragt sich unweigerlich, was der „CO₂-Steuerkreis“ wohl getan hat, als Volkswagen seine SUV-Offensive beschloss.

Ab 2014 begann der Konzern damit, sein Portfolio an SUV-Modellen deutlich auszubauen.⁴⁴ 2018 kündigte VW an, dass 2025 die Hälfte aller verkauften Autos SUV sein sollten. „Gut für Umsatz, schlecht für CO₂-Bilanz“, resümierte das Branchenblatt Automobilwoche und wählte Volkswagen „im SUV-Rausch“.⁴⁵

Dass SUV Spritschlucker und damit Klimakiller sind, ist ein offenes Geheimnis: Gegenüber vergleichbaren Nicht-SUV liegt ihr Verbrauch um mindestens 25 Prozent höher. VW-Konzernchef Herbert Diess selbst bezifferte 2017 den Mehrverbrauch von SUV auf 25 bis 50 Prozent: „Eine fünfsitzige Limousine mit Benzinmotor können wir im Idealfall auf rund 95 Gramm bringen, einen kompakten SUV auf 120 bis 140 Gramm.“⁴⁶

Die Fokussierung auf die schweren, ineffizienten Stadtgeländewagen war einer der Hauptgründe, warum der VW-Konzern im vergangenen Jahr sein europäisches CO₂-Ziel verpasste.⁴⁷ Dennoch setzt der Konzern weiter voll auf SUV – ein klarer Bruch mit den eigenen Umweltgrundsätzen.

42 https://web.archive.org/web/20170103114349/http://www.volkswagen.de/content/medialib/vwd4/de/Volkswagen/Nachhaltigkeit/service/download/nachhaltigkeitsberichte/Konzern_Nachhaltigkeitsbericht_2012/_jcr_content/renditions/rendition.file/vwag_nhb_2012_d_online.pdf

43 https://web.archive.org/web/20170103114555/http://www.volkswagen.de/content/medialib/vwd4/de/Volkswagen/Nachhaltigkeit/service/download/nachhaltigkeitsberichte/Nachhaltigkeitsbericht_2010_deutsch/_jcr_content/renditions/rendition.file/vwag_nachhaltigkeitsbericht_online_d.pdf

44 <https://www.autocar.co.uk/car-news/new-cars/volkswagen-plans-new-suv-offensive>

45 <https://www.automobilwoche.de/article/20181025/NACHRICHTEN/181029952/gut-fuer-umsatz-schlecht-fuer-co-bilanz-volkswagen-rechnet-bis-mit-prozent-suv-anteil>

46 <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/dr-herbert-diess-jahresabschlussgesprach-30-punkt-11-punkt-2017-640>

47 [https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goettingen/Volkswagen-Konzern-verfehlt-2020-die-CO₂-Ziele-der-EU,vw5540.html#:~:text=VW%20beispielsweise%20darf%20den%20EU,jedoch%20bei%2099%2C8%20Gramm.](https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goettingen/Volkswagen-Konzern-verfehlt-2020-die-CO2-Ziele-der-EU,vw5540.html#:~:text=VW%20beispielsweise%20darf%20den%20EU,jedoch%20bei%2099%2C8%20Gramm.)

09 Versprechen: VW setzt sich für Reduzierung von Verkehrslärm ein Realität: VW-Tochter Porsche lobbyierte gegen Lärm-Gesetz

Lärm macht krank. Menschen, die andauernder Geräuschbelastung ausgesetzt sind, leiden vermehrt unter gesundheitlichen Beeinträchtigungen wie Bluthochdruck, Schlafstörungen und psychischen Erkrankungen. Ihr Herzinfarkt-Risiko steigt.⁴⁸ Auch Tiere und Pflanzen leiden unter den Folgen von Lärm.⁴⁹

Eine der größten Lärmquellen ist der Straßenverkehr. VW versprach daher in seinem Umweltbericht aus dem Jahr 2007, die Reduzierung von Verkehrslärm sei „ein weiteres wichtiges Ziel des Volkswagen Konzerns“. Dazu optimiere man den Antriebsstrang, setze auf geräuscharme Reifen und biete Spritspartrainings an.⁵⁰

Bei den „Lärm- und Schadstoffemissionen“ gebe es viel zu tun, schreibt VW in seiner Problemanalyse: Die Politik müsse ein ganzes „Bündel von Maßnahmen“ beschließen. An erster Stelle stehe die „Einführung strengerer Grenzwerte“.⁵¹

Gesagt, getan. Was der VW-Konzern in seinem Umweltbericht 2007 forderte, wollte die Europäische Union einige Jahre später umsetzen. Doch im EU-Gesetzgebungsprozess für strengere Geräuschemissionen von Autos bremste ausgerechnet ein Hersteller, der inzwischen Teil des VW-Konzerns geworden war: Porsche.

Wie die Umweltorganisation Transport & Environment (T&E) 2012 aufdeckte, hatte ein Vertreter des Sportwagenbauers die Vorlage für einen alternativen Gesetzesentwurf verfasst, den der tschechische Abgeordnete Miroslav Ouzky in die Beratungen einbrachte. Ouzky dementierte eine Einflussnahme. Der Entwurf mit Porsche-Autor hätte nach Einschätzung von T&E die bestehenden Regelungen nicht verschärft, sondern im Gegenteil gelockert.⁵² Er verfehlte jedoch eine Mehrheit im zuständigen Umweltausschuss.⁵³ Bereits einige Jahre zuvor hatte derselbe Porsche-Mitarbeiter im Auftrag des Hersteller-Weltverbands OICA industriefreundliche Regelungen erarbeitet.⁵⁴

Im Schulterschluss mit der Bundesregierung hatte es sich der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) unterdessen zur Aufgabe gemacht, die von seinem größten Mitglied VW geforderten strengeren Grenzwerte möglichst lange hinauszuzögern - und für besonders laute Modelle Ausnahmen zu erwirken. Noch in seinem Jahresbericht 2012 monierte der Lobbyverband, dass die EU-Kommission eine „scharfe Grenzwertsenkung“ innerhalb eines „kurzen Zeitraums“ plane.⁵⁵

Die Bundesregierung setzte sich dagegen – ganz im Sinne des VDA und damit auch des VW-Konzerns – bei der EU für eine stufenweise Einführung und höhere Grenzwerte für leistungsstarke Autos ein.⁵⁶ Mit Erfolg: Das schlussendlich beschlossene Gesetz enthielt vier nach Leistungsgewicht gestaffelte Vorgaben, die Einführung der drei Phasen zieht sich über mehr als ein Jahrzehnt hin.⁵⁷

Der VDA resümierte 2013 zufrieden: Die Einigung des EU-Parlaments sei anspruchsvoll, ohne dabei „den Bogen der wirtschaftlichen Tragfähigkeit zu überspannen.“⁵⁸

48 <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen#schlafstorungen-durch-larm>

49 <https://www.dw.com/de/im-%C3%A4rm-vereint-wie-tierarten-auf-krach-reagieren-oder-auch-nicht/a-43453611>

50 https://web.archive.org/web/20150319000309/http://www.volkswagen.de/content/medialib/vwd4/de/Volkswagen/Nachhaltigkeit/service/download/nachhaltigkeitsberichte/nachhaltigkeitsbericht0708de/_jcr_content/renditions/rendition.file/nachhaltigkeitsberichte_par_0003_file.pdf

51 https://web.archive.org/web/20150319000309/http://www.volkswagen.de/content/medialib/vwd4/de/Volkswagen/Nachhaltigkeit/service/download/nachhaltigkeitsberichte/nachhaltigkeitsbericht0708de/_jcr_content/renditions/rendition.file/nachhaltigkeitsberichte_par_0003_file.pdf

52 <https://www.transportenvironment.org/news/traffic-noise-%E2%80%98-written-porsche>

53 <https://www.politico.eu/article/meps-reject-vehicle-noise-amendment/>

54 <https://www.transportenvironment.org/node/1001>

55 https://www.vda.de/dam/vda/publications/Jahresbericht%202012/1341308052_de_437643196.pdf

56 <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/neuen-eu-laermgrenzwerte-deutschland-haette-gern-ein-dreiklassensystem-a-855796.html>

57 <https://www.zeit.de/auto/2011-09/verkehrslaerm-lobby>

58 <https://www.vda.de/de/themen/umwelt-und-klima/gerauesche/geraueschemissionen.html>

59 https://www.vda.de/dam/vda/publications/Jahresbericht%202013/1375716419_de_1691573135.pdf

10 **Versprechen: 95 Gramm CO₂ pro Kilometer „ohne Wenn und Aber“** **Realität: 99,9 Gramm auf dem Papier, 156 Gramm auf der Straße**

Volkswagens Versäumnisse beim Klimaschutz waren schon einmal Gegenstand einer Auseinandersetzung zwischen dem größten europäischen Autobauer und Greenpeace. 2013 kam es nach der Greenpeace-Kampagne „VW: The Dark Side“ zu einem Spitzentreffen zwischen dem damaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, Martin Winterkorn, und der damaligen Greenpeace-Geschäftsführerin Brigitte Behrens.

Am 21. März gab Winterkorn nach dem Treffen in Hannover zu Protokoll: „Ich garantiere, dass wir alles daran setzen werden, 95 Gramm CO₂-Emissionen ohne Wenn und Aber zu erreichen.“⁶⁰ „Ohne Wenn und Aber“, das sollte für die von der EU für 2020 geplanten CO₂-Grenzwerte für Neuwagen heißen: ohne das Ausnutzen von Hintertürchen, ohne die zu diesem Zeitpunkt in der Diskussion befindlichen Supercredits, die eine Mehrfachanrechnung von CO₂-neutralen Elektroautos und auf dem Papier CO₂-armen Plug-in-Hybriden vorsahen.⁶¹

Doch VW trieb ein doppeltes Spiel: Während der Hersteller öffentlich Einsicht demonstrierte, machte der Lobbyverband VDA – dessen größtes Mitglied VW ist – im Hintergrund Druck auf die Politik. Als es im Mai 2013 um die Konditionen zur Erreichung des 95-Gramm-Ziels ging, setzte die Bundesregierung die Mehrfachanrechnung von Elektroautos und Plug-in-Hybriden durch – ganz so, wie es sich die deutschen Autobauer wünschten.⁶²

Im Juni setzte die deutsche Autolobby noch eins drauf: Mit einer beispiellosen Intervention sorgte Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) persönlich dafür, dass eine abschließende Abstimmung über den gefundenen Kompromiss zum 2020er Emissions-Ziel verhindert wurde. Vorausgegangen war ein Brief des damaligen VDA-Präsidenten Matthias Wissmann, der die Bundesregierung vor Arbeitsplatzverlusten durch „willkürlich gesetzte Grenzwerte“ warnte.⁶³

Die folgenden Verhandlungen führten zu einer weiteren Aufweichung: 2020 blieben die klimaschädlichsten fünf Prozent der zugelassenen Neuwagen bei der Berechnung der Flottenbilanz unberücksichtigt; erst in diesem Jahr werden alle Neuwagen gezählt.

Im vergangenen Jahr standen bei Volkswagen schlussendlich 99,9 Gramm CO₂ pro Kilometer zu Buche, der Konzern verpasste sein Flottenziel.⁶⁴ Und das, obwohl VW entgegen Winterkorns Zusage alle in der Gesetzgebung geschaffenen Schlupflöcher ausgenutzt hatte. Schlimmer noch: Der tatsächliche CO₂-Ausstoß der VW-Flotte stagnierte in den letzten Jahren, weil der Konzern seine Autos immer weiter für einen geringen Verbrauchswert auf dem Prüfstand, nicht aber für die Straße optimierte. Zuletzt betrug die Abweichung zwischen Prüfstand und Realverbrauch 35 Prozent.⁶⁵

Rechnet man alle Schlupflöcher sowie die Zunahme bei der Abweichung von Norm- und Realwert heraus, landete der VW-Konzern im vergangenen Jahr nicht bei 95 Gramm, sondern bei 156 Gramm CO₂ pro Kilometer. Das ist eine Verbesserung gegenüber dem Jahr 2006 von lediglich 15 Prozent.⁶⁶

60 <https://www.greenpeace.de/presse/presseerklarungen/volkswagen-und-greenpeace-bekraeftigen-strikte-co2-grenzwerte-fuer>

61 <https://www.stern.de/wirtschaft/news/streit-um-eu-emissionsgrenzen-winterkorns-greenpeace-flirt-spaltet-autolobby-3210266.html>

62 <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/konferenz-zur-elektromobilitaet-merkels-geschenk-fuer-die-autoindustrie-1.1682234>

63 <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutschland-gegen-stroengere-co2-grenzwerte-das-dreisteste-was-ich-in-acht-jahren-bruessel-erlebt-habe-1.1707369>

64 <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/aktualisiert-am-22042021-e-offensive-greift-volkswagen-konzern-senkt-co2-flottendurchschnitt-in-der-eu-deutlich-6765>

65 https://theicct.org/sites/default/files/publications/Lab_to_Road_2018_fv_20190110.pdf

66 https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/s03481_gp_co2-schlupfloecher_studie_3_2021_0.pdf

Greenpeace-Forderungen

1	<p>VW hat in den letzten Jahren viel versprochen und wenig gehalten. In den kommenden Jahren muss VW jedoch noch über seine bisherigen Ankündigungen hinausgehen. Insbesondere muss der Konzern schneller auf saubere Antriebe umsteigen. Um die Erderhitzung auf 1,5 Grad zu begrenzen, dürfen ab dem Jahr 2025 in Deutschland, ab 2028 in der EU, keine weiteren Autos mit klimaschädlichen Verbrennungsmotoren neu zugelassen werden.</p>
2	<p>VW muss die derzeit geplante Entwicklung einer nächsten Generation von Verbrennern, die noch bis zum Jahr 2040 verkauft werden sollen, stoppen.</p>
3	<p>VW muss ein Geschäftsmodell entwickeln, das nicht länger auf dem Verkauf von immer mehr und immer größeren privaten Autos beruht, sondern geteilte, klimafreundliche Mobilität ermöglicht. Den seit Jahrzehnten selbst benannten Wandel zum Mobilitätsdienstleister muss VW endlich konsequent verfolgen.</p>



Bundesweiter Greenpeace-Protest im Juni 2021 bei VW-Händlern