



DIE DUNKLE SEITE DES VOLKSWAGEN-KONZERNS



GREENPEACE

INHALTSVERZEICHNIS

Die wichtigsten Informationen auf einen Blick	1
Zusammenfassung	2
Hintergrund	4
Der Volkswagen-Konzern: Eine mächtige Größe	8
1. Nur langsame Fortschritte bei der Emissionsreduktion	10
2. „Greenwashing“ für die Autoflotte	12
3. Lobbyarbeit gegen den Fortschritt	14
Fazit: Volkswagen könnte vieles verbessern	20
Quellenangaben	22



DIE WICHTIGSTEN INFORMATIONEN AUF EINEN BLICK

1. Volkswagen ist der größte Autohersteller Europas. Jeder fünfte in Europa verkaufte Neuwagen stammt von diesem Unternehmen. Volkswagen hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2018 der größte Autoproduzent der Welt zu werden.
2. Der Volkswagen-Konzern erklärt zugleich, er wolle der umweltfreundlichste Autohersteller der Welt sein. Dennoch tut er sich schwer damit, den Spritverbrauch seiner Fahrzeugflotte zu reduzieren. Obwohl Volkswagen die Technologie zur Herstellung sehr sparsamer Fahrzeuge entwickelt hat, wird sie nicht im großen Stil angeboten.
3. Als größter Autohersteller Europas hat der Volkswagen-Konzern auch den größten „Klima-Fußabdruck“ unter den Autoproduzenten Europas.
4. Volkswagen bestraft ausgerechnet diejenigen Verbraucher, die umweltverträglichere Fahrzeuge fahren möchten. Für solche Autos verlangt das Unternehmen überhöhte Preise und vermarktet sie lediglich als Nischenprodukte.
5. Bei den weltweiten Verkäufen des Volkswagen-Konzerns machen die sparsamsten Automodelle im Jahr 2010 nur einen Anteil von sechs Prozent aus.
6. Mit der Entwicklung von sehr effizienten Prototypen lenkt Volkswagen immer wieder von seiner schlechten Öko-Bilanz ab. Denn diese Prototypen gelangen nie in die Massenproduktion.
7. Der Volkswagen-Konzern war eine der treibenden Kräfte hinter der Lobby-Kampagne, die Effizienzstandards für Fahrzeuge in Europa verhindern sollte. Auch in den USA setzt sich das Unternehmen gegen die Einführung strenger Standards ein.
8. Im Verband der europäischen Autobauer (ACEA), einem der mächtigsten Lobbyverbände Europas, besetzt der Volkswagen-Konzern mehr Vorstandsposten als irgendein anderes Unternehmen. Der ACEA führt in Europa den Kampf gegen höhere Standards bei der Treibstoffeffizienz an.
9. Trotz des Werbens um ein umweltfreundliches Image lehnt der Volkswagen-Konzern zwei wichtige europäische Regelungen zum Klimaschutz ab. Diese sind jedoch notwendig, um Innovationen und sauberere Technologien in der Fahrzeugindustrie zu fördern, um das Autofahren preiswerter zu machen und um Europa zu helfen, die Abhängigkeit vom Erdöl zu reduzieren.
10. Volkswagen könnte vieles verbessern, es ist nur eine Frage des Willens. Das Unternehmen sollte seine sparsamsten Autos als Standard verkaufen, anstatt die Effizienz-Technologie nur gegen Aufpreis anzubieten. Damit könnte Volkswagen die Emissionen und den Ölverbrauch seiner Flotte drastisch senken. Mit dem Einsatz seiner besten Technologien in der gesamten Fahrzeugflotte würde Volkswagen nicht nur seine eigene Bilanz verbessern, sondern auch die der gesamten europäischen Fahrzeugflotte.



Audi



Nutzfahrzeuge



SCANIA

ZUSAMMENFASSUNG

Volkswagen ist der größte Autohersteller Europas. Immer wieder hat der Konzern betont, umweltfreundlich sein zu wollen. Bisher ist er seinen „grünen“ Ambitionen jedoch nicht gerecht geworden. Obwohl Volkswagen die notwendigen Technologien entwickelt hat, um seine Flotte effizienter zu machen, fehlt es bislang an der Umsetzung. Außerdem versucht das Unternehmen, strenge europäische Regelungen zum Klimaschutz zu verhindern. Bei Volkswagen muss sich endlich etwas ändern.

Die Bedeutung von Volkswagen in der Automobilindustrie darf nicht unterschätzt werden. Das Unternehmen will Toyota bis 2018 an der Spitze des Marktes ablösen¹ und der größte Autohersteller weltweit werden². Dem Konzern gehören neun bekannte Automarken³, und er besitzt Mehrheitsanteile an Porsche. Eines von fünf in Europa verkauften Autos stammt von einer Marke des Volkswagen-Konzerns. Durch Steigerung des Absatzes in den Vereinigten Staaten sowie in den neu entstehenden Märkten Chinas und Indiens möchte Volkswagen weltweit Marktführer werden.

EIN GROSSTEIL DER VON VOLKSWAGEN VERKAUFTEN FAHRZEUGE GEHÖRT ZU DEN UMWELTSCHÄDLICHSTEN AUTOS EUROPAS.



EINER VON FÜNF IN EUROPA VERKAUFTEN NEUWAGEN

Laut Volkswagen ist das Unternehmen „entschlossen, hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und der Umweltverträglichkeit der weltweit führende Autohersteller zu werden.“⁴⁴ So gelangen einige Automodelle des Konzerns regelmäßig unter die ersten zehn beim Ranking der „Grünen Autos“⁴⁵. Auch in vielen Werbekampagnen betont VW seinen Einsatz für die Umwelt⁶. Und dennoch: Ein Großteil der von Volkswagen verkauften Fahrzeuge gehört zu den umweltschädlichsten Autos Europas⁷.

Volkswagen hat es versäumt, den Spritverbrauch seiner Fahrzeugflotte zu reduzieren. Treibstoffeffiziente Autos werden von Volkswagen nicht im großen Stil vertrieben bzw. deren Preise sind für viele Menschen nicht bezahlbar. Und das, obwohl das Unternehmen die dafür notwendigen Technologien entwickelt hat. Trotz seines „grünen Mäntelchens“ opponiert Volkswagen gegen zwei wichtige Regelungen zum Klimaschutz. Diese sind jedoch notwendig, um Innova-

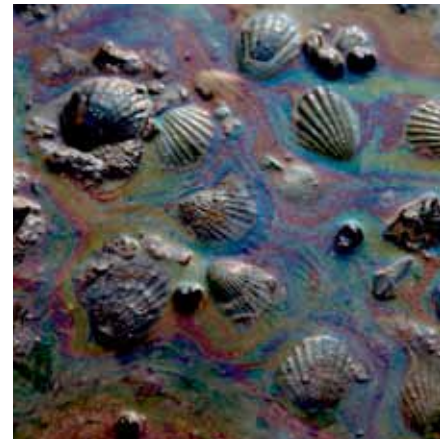
tionen und sauberere Technologien in der Fahrzeugindustrie zu fördern, um das Autofahren preiswerter zu machen und um Europa zu helfen, die Abhängigkeit vom Erdöl zu reduzieren.

Wenn Volkswagen seine eigenen Versprechen ernst nehmen würde, müsste der Konzern schnellstens den Kraftstoffverbrauch seiner Autos reduzieren und in Europa strengere Gesetze für den Klimaschutz unterstützen. Volkswagen sollte sich öffentlich dafür einsetzen, dass es in Europa eine Vereinbarung gibt, um den Ausstoß von Treibhausgasen bis zum Jahr 2020 um 30 % zu reduzieren. Damit könnte der Konzern ein klares Zeichen setzen und eine Vorreiterrolle in Sachen Umweltschutz einnehmen. Seine Unterstützung einer strikten Gesetzgebung zur Fahrzeugeffizienz würde zudem zeigen, dass er die Effizienz seiner eigenen Flotte verbessern will und zukünftig dazu beiträgt, die Umweltverschmutzung durch die Autoindustrie zu verringern.



IST VON EINER MARKE DES VOLKSWAGEN-KONZERNS.

HINTERGRUND



© Arthur J D/Greenpeace

Der Klimawandel verändert unser Leben grundlegend. Die Treibhausgase in der Atmosphäre übersteigen inzwischen bei weitem ihre natürliche Konzentration der letzten 650.000 Jahre. Dies ist überwiegend auf den Verbrauch von fossilen Brennstoffen zurückzuführen.⁸ Trotz zahlreicher Diskussionen auf internationalen Gipfeln und dem anhaltenden Feilschen über globale Abkommen hat die internationale Gemeinschaft bisher nur wenige Fortschritte gemacht, um den weltweiten CO₂-Ausstoß zu reduzieren.

Europa hat sich einseitig verpflichtet, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2020 um 20 % zu senken – bezogen auf den Stand von 1990. Dieses Ziel ist inzwischen jedoch völlig überholt. Es ist nicht ehrgeizig genug, um die so dringend notwendigen Investitionen in umweltfreundliche Industriezweige in Europa zu fördern. Außerdem spiegelt dieses Ziel nicht das Ausmaß und die Geschwindigkeit wider, in denen sich der Sektor für saubere Technologien in anderen Ländern entwickelt (insbesondere in China, inzwischen der weltweit größte Investor in erneuerbare Energien). Ein Reduktionsziel von 20 % kann außerdem nicht das Gelingen des Emissionshandels sichern, der das Flaggschiff europäischer Klimapolitik ist. Ebenso wenig gewährleistet es, dass Europa sein Langzeitziel erreicht, den CO₂-Ausstoß bis 2050 um 80–95 % zu senken. Dieses Jahr diskutieren die europäischen Regierungen darüber, das Reduktionsziel für 2020 auf 30 % zu erhöhen – gemessen am Stand von 1990. Eine von der deutschen Bundesregierung in Auftrag gegebene Studie kommt zu dem Ergebnis, dass so ein Reduktionsziel die Investitionen in umweltfreundliche Wirtschaftszweige in Europa ankurbeln könnte. Das Bruttoinlandsprodukt Europas ließe sich danach bis zum Jahr 2020 um 620 Milliarden Euro steigern.⁹ Eine Vereinbarung, die eigenen Emissionen bis 2020 um 30 % zu reduzieren, wäre zudem ein entscheidender Schritt, um das Vertrauen in die internationalen Verhandlungen zum Klimawandel wiederherzustellen. Sie würde Europa dabei helfen, breite Koalitionen mit denjenigen Staaten zu bilden, die den Klimaschutz vorantreiben wollen.

Momentan werden in der EU ungefähr 670 Millionen Tonnen Öl pro Jahr verbraucht¹⁰ (das entspricht rund 1,87 Millionen Tonnen Öl pro Tag¹¹). Der Transportsektor der EU verbraucht davon rund 60 %. Sollte es keine weiteren gesetzlichen Regelungen geben, wird dieser Anteil voraussichtlich

bis 2030 auf 65 % ansteigen. Über die Hälfte des vom europäischen Transportsektor verbrauchten Öls wird von Autos und Kleinlastern benötigt.¹²

Die Verbrennung von Erdölprodukten in Kraftfahrzeugmotoren erzeugt einen immensen Ausstoß an Treibhausgasen. Während sich deren Emissionen in Europa zwischen 1990 und 2008 insgesamt um 11 % verringerten, erhöhte sich der durch den Transport verursachte Ausstoß im gleichen Zeitraum um 24 %¹³ – Tendenz steigend.¹⁴

Nach Schätzungen der Europäischen Umweltagentur sind PKW beim Transportwesen die größten Treibhausgas-Verursacher. Rund die Hälfte der durch den Verkehr erzeugten Emissionen stammt von ihnen.

Etwa 85 % des in der EU verbrauchten Öls werden importiert. Die wenigen eigenen Ölvorkommen nehmen weiter ab, so dass die Abhängigkeit von Importen bis 2030 auf mindestens 90 % steigen kann.¹⁵ Sollte es so weit kommen, muss das von der EU benötigte Erdöl mit noch riskanteren ungewöhnlichen Methoden gefördert werden. Zum Beispiel durch Bohrungen in der Tiefsee oder die Gewinnung aus Ölsanden. Schätzungsweise stammen weltweit momentan bis zu 13 % des Öls aus diesen sogenannten „ungewöhnlichen“ Quellen. Öl, das durch Bohrungen in der Tiefsee gewonnen wird, hat dabei wahrscheinlich einen Anteil von mehr als 75 %. An zweiter Stelle folgt der Ölsand.¹⁶ Die Ölkonzerne haben ihr Augenmerk bereits auf mögliche Ölreserven in der Arktis gerichtet (bei dem momentanen Ölverbrauch weltweit reicht das dort vorkommende Öl vermutlich weniger als drei Jahre).¹⁷ Es ist womöglich nur noch eine

ES IST WOMÖGLICH NUR NOCH EINE FRAGE DER ZEIT, BIS DIE AUTOS AUF EUROPAS STRASSEN MIT KRAFTSTOFFEN BETRIEBEN WERDEN, DEREN ROHSTOFF AUS RISKANTEN BOHRUNGEN IN EHEMALS UNBERÜHRTEN ARKTISCHEN GEWÄSSERN STAMMT.





© Cobbing/Greenpeace

Oben: Greenpeace-Wissenschaftler untersuchen das Abschmelzen des arktischen Meereises

Rechts: Als das leicht förderbare Öl zu Ende ging, wechselten die Öl-Konzerne zu Teersand- das unreinste Öl- um den Bedarf zu decken.

Weiter rechts: Die Explosion von BP's „Deepwater Horizon“ verursachte die schlimmste Ölkatastrophe der US-Geschichte; 11 Arbeiter wurden getötet und durch das Leck flossen Millionen von Liter Öl in den Golf von Mexiko.



© Rezac/Greenpeace

Frage der Zeit, bis die Autos auf Europas Straßen mit Öl/ Kraftstoffen betrieben werden, deren Rohstoff aus riskanten Bohrungen in ehemals unberührten arktischen Gewässern stammt.

Da es teuer ist, diese geringen Mengen Öl zu gewinnen, müssen hohe Preise verlangt werden, um es rentabel zu machen. Hohe Ölpreise wiederum tragen zu einer wirtschaftlichen und geopolitischen Instabilität bei. Für Unternehmen werden die Transportkosten teurer, für Verbraucher die Lebensmittel, und in den Produktionsländern sind zunehmend militärische Spannungen zu erwarten. Gleichzeitig verschärfen hohe Ölpreise das Risiko eines erneuten Konjunkturabschwungs während einer noch fragilen wirtschaftlichen Erholung der Märkte.

Unabhängig vom Preis birgt das Verfeuern der weltweit letzten fossilen Brennstoffe die Gefahr eines katastrophalen Klimawandels. Der aktuelle World Energy Outlook, herausgegeben von der Internationalen Energieagentur (IEA) zeigt, dass bei einem „Weitermachen wie bisher“ (auch hinsichtlich des Ölverbrauchs) die globale Durchschnittstemperatur um sechs Grad Celsius steigen würde.¹⁸ Eine höhere CO₂-Konzentration in der Atmosphäre, verbunden mit weltweit höheren Temperaturen, würde wahrscheinlich verheerende Folgen haben. Zahlreiche Tier- und Pflanzenarten könnten aussterben, die Tragfähigkeit der Ökosysteme würde abnehmen¹⁹ und das Leben hunderter Millionen von Menschen beeinträchtigt werden.²⁰

Aber es gibt eine Lösung: Die Welt muss sich vom Erdöl befreien. Dazu sind Gesetze notwendig, um den Ölverbrauch drastisch zu reduzieren. Um die schlimmsten Auswirkungen des Klimawandels zu verhindern, sollte der weltweite Öl-

verbrauch 2018 seinen Höhepunkt erreichen und dann bis 2030 unter den heutigen Stand fallen – so lautet ein Fazit des World Energy Outlook der IEA (zusätzlich ist eine Reduzierung der Emissionen in anderen Bereichen notwendig).²¹ Eine Verbesserung der Kraftstoffeffizienz und ein Wechsel hin zu kleineren Fahrzeugen sind daher wichtige Schritte zur Rettung des Klimas.

Nach einem 2009 verabschiedeten EU-Gesetz wird die Kraftstoffeffizienz bei Neuwagen für den europäischen Markt fortlaufend verbessert. Trotz erheblichen Widerstands der Autoindustrie gegen dieses Gesetz beweist es seither, dass sich der Treibstoffverbrauch drastisch reduzieren lässt. Dafür kamen einfach nur die bereits entwickelten Technologien zum Einsatz. Mehrere Autohersteller werden ihre für 2015 festgelegten Ziele schon vorher erreichen, wobei Toyota seine Vorgabe bereits sechs Jahre früher nahezu erreicht hat. Nur Volkswagen hinkt ständig hinterher.²² Autohersteller haben zudem gezeigt, dass sie Elektroautos produzieren können, die keinerlei CO₂-Emissionen verursachen, sofern sie ausschließlich mit erneuerbaren Energien betrieben werden.

Ein ehrgeiziges, aber erreichbares Ziel wäre es, bis 2030 Fahrzeug-Effizienzstandards einzuführen, die 50 g CO₂/km für Autos betragen und 88 g CO₂/km für Kleinlasten. So könnte der Ölverbrauch des EU-Transportsektors um circa 13% verringert werden. Verglichen mit dem heute üblichen Ölverbrauch wären dies 150.700 Tonnen Öl pro Tag weniger.²³ Dies entspricht ungefähr dem Erdölverbrauch von Österreich, Dänemark, Portugal, Norwegen und Finnland zusammen²⁴ und einer Reduzierung des Ölverbrauchs der gesamten EU-Wirtschaft um 8%.²⁵



DIE EMISSION MESSEN: WAS DIE ZAHLEN BEDEUTEN

Etwa 70 % des von Fahrzeugen verursachten Treibhausgas-Ausstoßes wird heute von Staaten durch nationale Gesetze geregelt. Die USA, die EU, Japan, China, Australien, Kanada und Südkorea haben Effizienzstandards für Fahrzeuge festgelegt. In einigen Fällen gab es zunächst freiwillige Richtlinien, doch in allen o.ß. Ländern bzw. der EU sind die Standards inzwischen verbindlich – mit Ausnahme von Australien. Mexiko steht kurz vor der Einführung von Effizienzstandards; und Indien, Indonesien und Thailand erarbeiten gerade Vorschriften.²⁶

Die Kraftstoffeffizienz von Fahrzeugen wird je nach Land unterschiedlich bemessen.

In Europa werden Fahrzeuge danach bewertet, wie viel Gramm Kohlendioxid (CO₂) sie pro gefahrenem Kilometer ausstoßen. Dieses wird als X g CO₂/km angegeben. Messungen sind für alle Automodelle vorgeschrieben und werden in der EU nach einem einheitlich festgelegten Verfahren durchgeführt.

In Deutschland ist es zudem üblich, die Effizienz eines Autos nach dem Kraftstoffverbrauch in Litern auf 100 Kilometer zu bewerten, abgekürzt X l/100 km.

Die beiden Werte können einfach umgerechnet werden, da bei der Verbrennung von einem Liter Treibstoff ungefähr 2,3 Kilogramm CO₂ (bei Benzin) bzw. 2,6 Kilogramm CO₂ (bei Diesel) entstehen. Zum Beispiel wird der Spritverbrauch eines „Golfs 1,4 mit 59kW“ üblicherweise angegeben, indem man sagt, er hat einen Ausstoß von 149 g CO₂/km bzw. er verbraucht 6,4 Liter Benzin.

In den Vereinigten Staaten werden Fahrzeuge danach bewertet, wie viele Meilen sie mit einer Gallone Sprit zurücklegen. Dies wird bezeichnet als X mpg. Da die Messmethoden sich unterscheiden, können die Zahlen nicht einfach umgerechnet bzw. mit den europäischen Werten verglichen werden. Dennoch wird hier ein ungefährender Vergleich angestellt, um den Lesern das Verständnis zu erleichtern.

	EU	Germany	US
2020	95g/km CO ₂	4,1 l/100km (Benzin)	62mpg
2015	130g/km CO ₂	5,6 l/100km (Benzin)	52mpg

MEHRERE AUTOHERSTELLER ERFÜLLEN IHRE FÜR 2015 VORGESCHRIEBENEN ZIELE SCHNELLER. WÄHREND TOYOTA SEINE VORGABE BEREITS SECHS JAHRE VORHER NAHEZU ERREICHTE, GIBT ES BEI VOLKSWAGEN STÄNDIG VERZÖGERUNGEN.

DER VOLKSWAGEN-KONZERN: EINE MÄCHTIGE GRÖSSE

Der Volkswagen-Konzern ist zum Teil im Besitz der staatlichen Ölfirma Qatar Petroleum²⁷ und des Bundeslandes Niedersachsen. Das Unternehmen betreibt 62 Produktionsstätten in 15 europäischen Ländern, auf dem amerikanischen Kontinent, in Asien und in Afrika.²⁸ Im Jahr 2010 steigerte der Konzern seine Fahrzeugproduktion auf über 7,2 Millionen Fahrzeuge und hat damit einen Anteil von 11,4 % am weltweiten Markt für PKW.²⁹ 2010 verkaufte der Volkswagen-Konzern in Europa fast drei Millionen Personenwagen. Dies bedeutet, jeder fünfte Neuwagen (21 %) stammte von Volkswagen.³⁰

Die Vormachtstellung des Volkswagen-Konzerns ist in einigen Segmenten des Automarktes sogar noch deutlicher. In Europa ist der „Kompakt“ bzw. der Familien-Kleinwagen die beliebteste Autogröße hinsichtlich der Verkaufszahlen. In Deutschland, dem größten europäischen Markt für Autos, hat die Kompaktklasse nach Angaben des Kraftfahrt-Bun-

desamts (KBA) einen Marktanteil von fast 28 %.³¹ In diesem Segment ist in Deutschland jedes dritte Auto ein Volkswagen.³² Der VW-Golf ist so beliebt, dass die gesamte Klasse als „Golfklasse“ bezeichnet wird.³³

Die Größe, die Macht und der Einfluss des Volkswagen-Konzerns machen ihn zu einem der Hauptakteure in der weltweiten Autoindustrie und zu einer mächtigen Größe in Europa. Dies bedeutet, dass der Konzern seine Einflussmöglichkeiten zum Guten wie zum Schlechten nutzen kann. Auch dann, wenn es um die Verantwortung der Autohersteller gegenüber der Umwelt geht.

Trotz gegenteiliger Behauptungen hat der Volkswagen-Konzern in den vergangenen Jahren seinen Einfluss genutzt, um Maßnahmen zum Klimaschutz zu verhindern. Der Konzern agiert dabei auf drei Ebenen.

DIE GESETZGEBUNG ZUR EFFIZIENZ VON FAHRZEUGEN

Im Jahr 2009 wurde in der EU ein Effizienzstandard für Fahrzeuge eingeführt. Dieser schreibt vor, dass bis zum Jahr 2015 die durchschnittliche Emission aller in Europa verkauften Autos 130g CO₂ pro gefahrenem Kilometer nicht überschreiten darf. Das Gesetz sieht für jeden Autohersteller eine individuelle Zielvorgabe vor. Diese basiert auf dem Durchschnittsgewicht der Autos eines jeden Herstellers und dem damit verbundenen CO₂-Ausstoß zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Gesetzes. So liegt beispielsweise die Zielvorgabe für BMW bei 138 g CO₂/km, da BMW große und schwere Autos produziert. Die Zielvorgabe für Fiat hingegen liegt bei 116 g CO₂/km, da berücksichtigt wurde, dass das Unternehmen überwiegend kleinere Autos herstellt. Insgesamt ist das System so konzipiert, dass bei der gesamten europäischen Flotte bis 2015 ein durchschnittlicher Ausstoß von 130 g CO₂/km bei Neuwagen erreicht wird.

Der Volkswagen-Konzern war eine der treibenden Kräfte der Lobby-Kampagne, die die Einführung dieser Fahrzeugeffizienz-Standards verhindern wollten.

Am 26. Januar 2007 schickte Volkswagen zusammen mit anderen deutschen Autoherstellern ein Schreiben an die Europäische Kommission. Darin fordern sie die Kommission auf, ihren Vorschlag zu überdenken, Autohersteller bis 2012 zu verpflichten, dass die in Europa verkauften Neuwagen durchschnittlich nicht mehr als 120 g CO₂/km

emittieren. Die Hersteller behaupten in dem Schreiben, solch ein Ziel zu erreichen sei „technisch nicht möglich“ und bedeute eine „massive industriepolitische Einmischung zu Lasten der gesamten europäischen, aber insbesondere der deutschen Autoindustrie“. Sie zögerten auch nicht, das Schreckgespenst einer massiven industriellen Destabilisierung heraufzubeschwören. „Eine Abwanderung zahlreicher Arbeitsplätze bei den Automobilherstellern wie auch in der Zulieferindustrie aus Deutschland und anderen Produktionsstandorten in Europa wäre die unmittelbare Folge.“³⁴ Solch eine Äußerung von einem großen Arbeitgeber wie Volkswagen könnte als ernste Drohung verstanden werden. Vor allem, weil die Äußerung nur zwei Monate nach der Bekanntgabe kam, die Umstrukturierung einer Produktionsstätte in der Umgebung von Brüssel könnte zum Verlust von 4.000 Arbeitsplätzen führen.³⁵

Tatsächlich waren diese Drohungen ungerechtfertigt. Mehrere Autohersteller sind dabei, ihre Zielvorgaben für 2015 schneller zu erfüllen. Toyota hatte sie bereits sechs Jahre eher nahezu erreicht.³⁶

Im Rahmen der Gesetzgebung zur Effizienz von Fahrzeugen wurde ebenfalls eine ehrgeizige mittelfristige Zielvorgabe von 95 g CO₂/km bis 2020 aufgenommen. Eine Überprüfung in den kommenden Jahren entscheidet darüber, wie dieses Ziel im Detail zu erreichen ist. Zudem bedarf es der Festlegung einer neuen Zielvorgabe für 2025.



VOLKSWAGEN NUTZT SEINEN EINFLUSS, UM MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ ZU VERHINDERN.



© Langrock/Zemitz/Greenpeace

1. Nur langsame Fortschritte bei der Emissionsreduktion

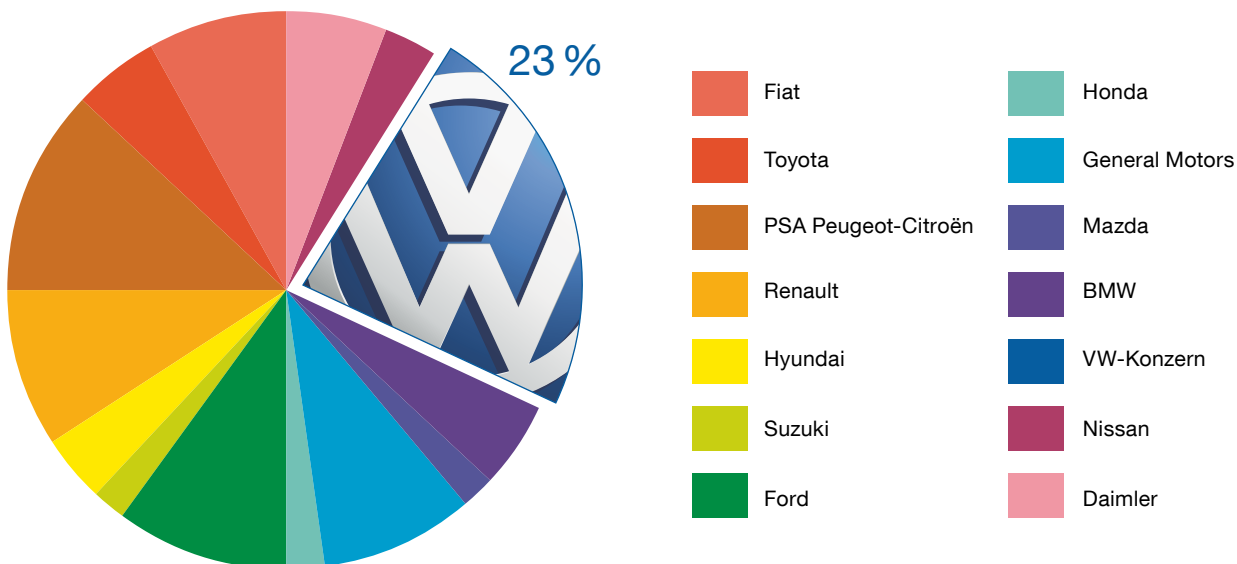
Der VW-Konzern hat den größten Klima-Fußabdruck aller Autohersteller in Europa. Die untere Darstellung zeigt, dass die von dem Unternehmen 2009 verkauften Neuwagen jährlich über fünf Millionen Tonnen CO₂ ausstoßen.³⁷ Dies entspricht geschätzten 23 % des gesamten Ölverbrauchs von Neuwagen in Europa und des damit verbundenen CO₂-Ausstoßes.³⁸

Allein die Größe des CO₂-Fußabdrucks von Volkswagen macht deutlich, dass jegliche Veränderung bei diesem Konzern große Auswirkungen auf die gesamten Emissionen

europäischer Kraftfahrzeuge hat. Trotz der Führungsrolle, die das Unternehmen für sich beansprucht, sind seine Leistungen bis heute mangelhaft.

Zwischen 2006 und 2009 schaffte es der Volkswagen-Konzern lediglich, den durchschnittlichen Ausstoß seiner Flotte pro Kilometer um 7,8 % zu reduzieren. Die Rivalen BMW und Toyota hingegen reduzierten um jeweils 18 % bzw. 14 %. Vorläufige Zahlen dokumentieren, dass Volkswagen seine Fortschritte für 2010 deutlich gesteigert hat. Der CO₂-Ausstoß seiner europäischen Flotte ist demnach um circa 5 % gesunken. Der Konzern hinkt dennoch den meisten anderen verkaufsstarken Marken hinterher.³⁹

GESCHÄTZTE EMISSIONEN DER VERKAUFTEN NEUWAGEN IN EUROPA 2009



Greenpeace-Berechnung bezogen auf T&E-Daten



© Langrock/Zent/Greenpeace

Obwohl dieser Fortschritt anerkannt werden sollte, darf man nicht vergessen, dass der Konzern erst spät handelte – und nur das absolut Notwendige umsetzte, wozu ihn das EU-Gesetz verpflichtete. (Dieses Gesetz hatte Volkswagen bis zuletzt zu verhindern versucht.)⁴⁰ Volkswagen reduzierte den CO₂-Ausstoß erst dann, als gesetzliche Regelungen die Autohersteller dazu zwangen. Nachdem Volkswagen gezwungen war, seine Technologie zu verbessern, zeigte sich, dass die Einwände des Unternehmens gegen die jetzt geltenden Standards unbegründet waren.

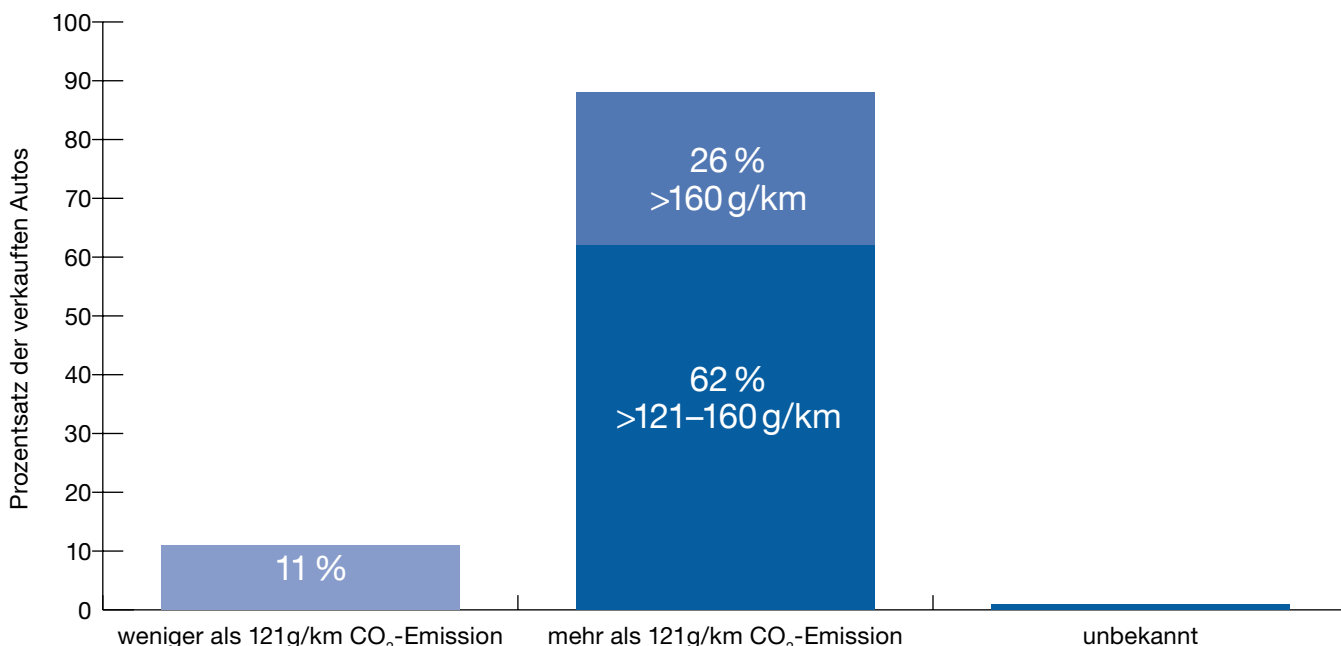
VOLKSWAGEN REDUZIERTE DEN CO₂-AUSSTOSS ERST DANN, ALS GESETZLICHE REGELUNGEN DIE AUTOHERSTELLER DAZU ZWANGEN.

ENTWICKLUNG DER DURCHSCHNITTlichen EMISSIONS-REDUZIERUNG DER AUTOBAUER-FLOTTEN



Die 2009 gestellten Emissions-Vorgaben bis 2015 (g/km CO₂)

Diese Darstellung zeigt, dass VW sowohl weit entfernt von seinen Emissions-Vorgaben bis 2015 ist, als auch weniger Fortschritt in der Emissions-Reduzierung im Vergleich zu anderen großen Marken gemacht hat.

LEISTUNGSBEWERTUNG DER VON VW VERKAUFTEN AUTOS IN EUROPA IM JAHR 2009

EU-Kommission, 2009, Monitoring von CO₂-Emissionen, http://ec.europa.eu/clima/documentation/transport/vehicles/cars_en.htm, Quelle: EU-Kommission

2. „Greenwashing“ für die Autoflotte

Während Volkswagen die Emissionen seiner Flotte nur langsam reduziert, brüstet sich das Unternehmen öffentlich mit seinem angeblichen Einsatz für die Umwelt. Der Volkswagen-Konzern lässt verlauten, er wolle „der weltweit führende Autohersteller hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit sein“.⁴¹ Im Nachhaltigkeitsbericht des Konzerns von 2009 steht sogar: „Wir wollen der umweltfreundlichste Autohersteller der Welt werden!“⁴² „Dort heißt es weiter, dieses Ziel solle erreicht werden durch „neue ökologische Maßstäbe im Automobilbau, um die saubersten und sparsamsten, aber auch faszinierendsten Autos auf die Straße zu bringen“.⁴³

Leider folgen diesen Worten kaum Taten. Offizielle Zahlen der EU-Kommission zeigen, dass 88 % der Neuwagen des Volkswagen-Konzerns über 120g CO₂/km ausstoßen. Zudem verkaufte das Unternehmen doppelt so viele Autos mit einem Ausstoß von über 160 g CO₂/km wie Autos mit einem Ausstoß von unter 120 g CO₂/km – siehe obere Darstellung.

Die Modelle des Volkswagen-Konzerns, die regelmäßig unter den ersten zehn im Ranking der „Grünen Autos“⁴⁴ platziert sind und die in der Werbung zur Aufpolierung des Umweltimages genutzt werden,⁴⁵ sind in limitierter Anzahl produzierte Versionen von Standardmodellen. Sie repräsentieren nicht den Großteil der eigentlichen Autoverkäufe des Unternehmens.

In seinem eigenen Nachhaltigkeitsbericht von 2010 gibt das Unternehmen zu, dass „von 2007 bis 2010 der Absatz von ‚Effizienzmodellen‘ der Konzernmarken Audi, Volkswagen, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Seat und Škoda weltweit um den Faktor 12 – von 32.500 auf 402.400 Einheiten stieg“.⁴⁶ Diese Automarken machen 99 % der weltweiten Verkäufe von Volkswagen aus. Dies bedeutet, dass sogar inklusive der Verkaufssteigerung nur 5,6 % der insgesamt verkauf-

ten Wagen dieser Marken (und 6 % der insgesamt weltweit verkauften Fahrzeuge) die sparsamsten Modelle waren.⁴⁷ Der Volkswagen-Konzern setzt seine effizienteste Technik nicht in seiner gesamten Fahrzeugflotte ein. Nur bestimmte Modelle werden auch als „sparsame Modelle“ angeboten und dann unter einer zusätzlichen Marke vertrieben. So vermarktet Volkswagen die effizientesten Škoda-Modelle unter dem Namen „GreenLine“ Bestimmte VW-Autos können mit der spritsparenden „BlueMotion“-Technologie gekauft werden. Es gibt nahezu 70 verschiedene VW Golf-Modelle. Der sparsamste Golf mit BlueMotion hat eine Effizienzrate von 99 g CO₂/km (3,8 l/100km, Diesel). Die Mehrheit der Golf-Modelle ohne BlueMotion stößt mehr als 130 g CO₂/km (Benzin) und 120 g CO₂/km (Diesel) aus. Einige Modelle haben sogar einen Ausstoß von 199 g CO₂/km (8,5 l/100km, Benzin). Das preisgünstigste und einfachste Golf-(Basis-)Modell hat eine Emission von 149 g CO₂/km – 50 Gramm mehr CO₂ pro Kilometer bzw. etwa zwei Liter mehr Kraftstoffverbrauch als die effizienteste (BlueMotion-) Variante des gleichen Modells.⁴⁸

Die „effizienten“ Versionen der Modelle von Volkswagen werden obendrein zu einem höheren Preis verkauft als die Standardmodelle. In Deutschland kostet der Golf BlueMotion 1,6 TDI 77 kW 21.850 Euro. Der vergleichbare Golf 1,6 TDI 77 kW ohne BlueMotion kostet 20.825 Euro – ein Preisunterschied von fast 1.000 Euro. Vergleicht man die Preise für einen VW-Polo, so ist der Unterschied noch größer. Der Polo 1,2 TDI (99g/km) ist für 15.050 Euro zu haben. Die BlueMotion-Variante 1,2 TDI (87g/km) hingegen

BEI DEN WELTWEITEN VERKÄUFEN DES VOLKSWAGEN-KONZERNS HABEN DIE EFFIZIENTESTEN MODELLE NUR EINEN ANTEIL VON 6 %

kostet 16.675 Euro. Eine Preisdifferenz von 1.625 Euro.⁴⁹ Die tatsächlichen Kosten für das Technologie-Paket liegen laut dem Konzern PA Consulting, einem führenden Unternehmen in der Technikberatung, dagegen bei nur 260 Euro. Dies lässt vermuten, dass VW einen beträchtlichen (und ungerechtfertigten) Preisaufschlag für seine BlueMotion-Modelle verlangt.⁵⁰

Die Einführung des BlueMotion-Standards bei all diesen Auto-Marken könnte den Ölverbrauch und den Ausstoß von CO₂ erheblich verringern. Nach Angaben von VW spart der Einsatz des kompletten BlueMotion-Pakets beim Golf fast einen Liter Treibstoff pro 100 km bzw. 20 g CO₂/km.⁵¹ Dies wirkt sich erheblich auf den Ölverbrauch aus und würde den Autofahrern eine beträchtliche Summe Geld beim Tanken sparen. Insbesondere dann, wenn die Benzinpreise hoch sind und mit einem weiteren Anstieg gerechnet werden muss.

Volkswagen könnte seinen Klima-Fußabdruck erheblich verkleinern. Dazu müsste der Konzern seine Effizienztechnologie und die Eigenschaften seiner momentan umweltfreundlichsten Autos als Standard und nicht als teure Extrabeigabe anbieten. Für Autofahrer bedeutete dies geringere Kosten und für die Wirtschaft eine geringere Abhängigkeit vom Erdöl. Weitere Investitionen in die Entwicklung von umweltverträglicheren Autos und in neue Hybrid- und Elektro-



© Fred Dotz/Greenpeace

motoren können den Ölverbrauch und die CO₂-Emissionen noch viel weiter senken. Andere Automobilhersteller zeigen bereits, wie es geht. Doch Volkswagen bestraft diejenigen Verbraucher, die umweltverträglichere Fahrzeuge haben möchten. Solche Modelle werden nur als Nischenprodukte angeboten.

Zum Vergleich: Eines der von Ford verkündeten Prinzipien ist, „für die nahe Zukunft Lösungen anzubieten, die für unsere Kunden bezahlbar sind und ihnen im großen Stil zur Verfügung stehen“. Das neue Ford Focus-Modell, einer der Hauptkonkurrenten des VW Golf, wird ab 2012 weniger als 95 g CO₂/km ausstoßen.

VOLKSWAGEN: EINE GESCHICHTE DES „GREENWASHING“

Der Volkswagen-Konzern entwickelt enorm effiziente Nischenmodelle und Prototypen und lenkt so schon seit langem von seiner schlechten Umwelt-Bilanz ab. Diese Prototypen schaffen es jedoch eher in die Schlagzeilen als in die Produktion.

Das beste Beispiel für ein Nischenmodell, das gleichwohl nicht den Sprung in den Massenmarkt schaffte, ist der 1998 vorgestellte 3-Liter-Lupo. Mit einem Treibstoffverbrauch von 2,99 Litern Diesel pro 100 km und einem Ausstoß von 81 g CO₂/km war er ein wirklich sparsames Auto. Schon zwei Jahre zuvor hatte Greenpeace mit dem SmILE (Small, Intelligent, Light, Efficient) gezeigt, dass bezahlbare und sparsame Autos mit geringem Verbrauch möglich sind. Der SmILE hatte einen Ausstoß von nur 75 g CO₂/km. Er demonstrierte, wie durch die Nutzung der schon damals vorhandenen Technik der Spritverbrauch halbiert werden kann. Und zwar ohne Einbußen bei Leistung und Komfort und ohne zusätzliche Kosten.⁵⁴

Dennoch vermarktete VW sein sparsames Fahrzeug zu einem so hohen Preis, dass es sich nicht verkaufte. Der Misserfolg des Lupo wird von VW häufig als Vorwand für die Behauptung genutzt, die Verbraucher wollten keine benzinsparenden Fahrzeuge. Aber man könnte dem Konzern auch unterstellen, er habe alles Mögliche getan, damit der Lupo kein Erfolg wird.

Im Jahr 2005 präsentierte VW auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt dann seine Version des SmILE-Konzeptes. Doch anstatt den Spritverbrauch

bei gleicher Leistung zu halbieren, demonstrierte Volkswagen eher das Gegenteil: dass der Verbrauch gleich bleiben kann, auch bei verdoppelter Leistung. Die durch den Einsatz der neuen Technologie erreichte Effizienz wurde genutzt, um PS, Beschleunigung und Geschwindigkeit nahezu zu verdoppeln. So ging der Volkswagen TSI ab 2006 in die Serienproduktion und erreichte trotz einer Spitzen-Effizienztechnologie keinerlei CO₂-Einsparungen.⁵⁵

Vorher, im Jahr 2002, hatte VW den 1-Liter-CCO präsentiert, der 1 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer verbrauchte. Der Vorstandsvorsitzende Ferdinand Piëch fuhr in einem solchen Fahrzeug bei der Jahreshauptversammlung vor. Es gelangte jedoch nie in die Massenproduktion.

Bei der Frankfurter Automobil-Ausstellung 2009 stellte VW den L1 vor, den Nachfolger des 1-Liter-CCO. Laut VW verbrauchte er 1,38 Liter Diesel pro 100 Kilometer. Piëch behauptete, dieses Fahrzeug werde die Ausgangsbasis für ein Modell, das 2010 in die Massenproduktion gehen soll. Doch auch dieses Auto wurde nie im großen Stil angeboten.

Bei der Motor-Show in Katar im Januar 2010 zeigte Volkswagen dann wieder eine neue Variante des Autos: ein Plug-In-Diesel-Hybrid mit einem Verbrauch von 0,9 l/100 km bzw. einem Ausstoß von 24 g CO₂/km. Diesmal hieß es, das Konzept sei „kurz vor der Serienfertigung“ und das Modell ginge ab 2013 in die Massenproduktion. Berichten zufolge entspricht dies jedoch nicht der Wahrheit und das Fahrzeug soll nur in limitierter Anzahl hergestellt werden.



3. Lobbyarbeit gegen den Fortschritt

Die EU hat sich verpflichtet, den Ausstoß von Treibhausgasen bis zum Jahr 2020 um 20 % zu reduzieren – gemessen am Stand von 1990. Dieses Jahr werden die europäischen Regierungen entscheiden, ob sie ihr Reduktionsziel auf 30 % anheben.

Ein wachsendes Bündnis aus führenden europäischen Unternehmen, dem Europäischen Parlament und der Umweltminister von Dänemark, Großbritannien, Portugal, Schweden, Griechenland, Deutschland und Spanien ist dafür, dass Europa seine Emissionen um 30 % reduziert. Ihre Argumente: Mit diesem Ziel bekäme die europäische Wirtschaft einen Aufschwung und bliebe wettbewerbsfähig. Investitionen in neue Technologien würden gefördert und die weltweiten Anstrengungen zur Rettung des Klimas unterstützt. Über 90 Firmen, darunter Google, Ikea, Sony, Unilever und Philips, unterstützen das Ziel von minus 30 %. Viele von ihnen haben hierzu eine öffentliche Erklärung unterzeichnet.⁵⁶ Firmen, Politiker und Wissenschaftler meinen, dass dieses Ziel die notwendigen Anreize für Unternehmen bieten kann, um Innovationen und Investitionen anzukurbeln. So können Millionen neuer Arbeitsplätze in einer Wirtschaft geschaffen werden, die einen geringen CO₂-Ausstoß verursacht. Viele Firmen bezeichnen höhere Zielvorgaben als eine Situation, in der man nur gewinnen kann.⁵⁷

Diese Firmen haben die Unterstützung ihrer Kunden. Laut der letzten Meinungsumfrage des Eurobarometers ist die Mehrheit der Europäer der Auffassung, es werde nicht genug unternommen, um den Klimawandel zu bekämp-

**WÜRD E UROPA SEINE EMIS-
SIONEN UM 30 % REDUZIEREN,
KÖNNTE DAS DIE EUROPÄ-
ISCHE WIRTSCHAFT ANKUR-
BELN, INVESTITIONEN IN NEUE
TECHNOLOGIEN FÖRDERN UND
DIE WELTWEITEN ANSTREN-
GUNGEN UNTERSTÜTZEN, DEN
GEFÄHRLICHEN UND SCHÄDLI-
CHEN KLIMAWANDEL ZU VER-
HINDERN.**

fen. Fast zwei Drittel der EU-Bürger glauben zudem, dass Maßnahmen für den Klimaschutz einen positiven Einfluss auf die europäische Wirtschaft haben können.⁵⁸ Dass die einseitige Reduzierung des Ausstoßes um 30 % bis 2020 in Europa möglich und bezahlbar ist, belegen mehrere Untersuchungen. Darunter auch eine Analyse der Europäischen Kommission. Demnach sei diese Vorgabe sogar notwendig, um neue, umweltfreundliche Arbeitsplätze zu schaffen, um Europas Energieversorgung zu sichern, um die Luftqualität zu verbessern und „um zu verhindern, dass falsche Investitionen mitsamt den entsprechenden Kosten anfallen und extrem hohe Emissionssenkungen später notwendig werden“⁵⁹, was wesentlich teurer wäre.⁶⁰



ÜBER 90 GROSSE UNTERNEHMEN WIE GOOGLE, IKEA, SONY, UNILEVER UND PHILIPS UNTERSTÜTZEN EIN REDUKTIONSZIEL VON 30 %.

Links: Clean Graffiti vor dem Europäischen Parlament fordert mehr Effizienz bei Autos

Oben: Greenpeace-Aktivisten klagen Auto-Konzerne an, weil sie den Klimawandel beschleunigen

Lobbyarbeit gegen Veränderungen

Trotz klarer Forderungen von Öffentlichkeit und Wirtschaft betreibt Volkswagen über den Verband der europäischen Autobauer (ACEA) Lobbyarbeit gegen die wichtigen gesetzlichen Regelungen.⁶¹ Greenpeace stellte bei Volkswagen eine Anfrage zur Position des Konzerns hinsichtlich eines europäischen Reduktionsziels von 30 %. Das Unternehmen antwortete in einem Schreiben vom 1. Februar 2011, dass eine solche Politik „ein Risiko für die bestehenden Arbeitsplätze ist und zu einer Deindustrialisierung Europas führt“. Die Argumente des Briefes ähneln denjenigen, die der Konzern in seiner Lobbyarbeit gegen die momentan gültigen Fahrzeug-Effizienzstandards vorbrachte. Damals schon lag das Unternehmen falsch mit seiner Prognose über die angeblich negativen Auswirkungen der Effizienzstandards. Auch seine Position zu einer Emissionssenkung von 30 % widerspricht den umfangreichen Analysen vieler hoch angesehener Experten. Heute hat sich die Ansicht durchgesetzt, dass eine solche Zielvorgabe neue Arbeitsplätze, mehr Investitionen sowie ein gesteigertes Bruttoinlandsprodukt bringen kann.⁶²

Da andere Autohersteller offensichtlich einen anderen Weg einschlagen, ist Volkswagen durch seine Position zunehmend isoliert. General Motors (GM) beispielsweise stellt zwar klar, dass das Unternehmen nicht „in der Position ist, für andere Branchen zu sprechen, und daher keine konkrete Position zu den Reduktionszielen von minus 30 % hat“, sagt aber auch, dass es „die Notwendigkeit sieht, den Ausstoß von Treibhausgasen im Verkehrssektor zu senken, und sich an EU-Regelungen und Gesetzen beteiligt, die den CO₂-

Ausstoß im Verkehr bis 2050 reduzieren sollen“.⁶³ Renault gab bekannt, es „unterstützt die Europäische Kommission darin, die Möglichkeiten und Vorteile sowie die unterschiedlichen Auswirkungen der Emissionsreduktion von 30 % auf den Wettbewerb zu bewerten“.⁶⁴ Der Konzern Renault-Nissan ist ein Mitglied der „Prince of Wales EU Corporate Leaders Group on Climate Change“ (EU CLG). Ziel dieses Bündnisses ist es, „die Unterstützung der Wirtschaft für die EU auf ihrem Weg in eine Niedrig-CO₂-Gesellschaft und zu einer klimaschonenden Wirtschaft zu kommunizieren. Durch eine Zusammenarbeit mit den Institutionen der EU sollen die politisch notwendigen Weichen gestellt werden, um diese Ziele Realität werden zu lassen“.⁶⁵ Renault unterzeichnete ein gemeinsames Statement, das höhere Grenzwerte für 2020 unterstützt⁶⁶, hat jedoch das Reduktionsziel von 30 % bisher nicht öffentlich befürwortet.

Sogar BMW (eine Premium-Marke im oberen Preissegment) erklärt, dass es Veränderungen in seiner Flotte gebe, die „wesentlich dazu beitragen werden, dass das in der EU festgeschriebene CO₂-Reduktionsziel von 20 % erreicht wird“. Das Unternehmen meint auch, dass „das in der EU diskutierte Ziel von minus 30 % erreichbar sein könnte. Jedoch nur dann, wenn andere Wirtschaftszweige ähnliche Anstrengungen unternehmen. Zudem müssen die Entscheidungsträger der einzelnen Mitgliedsstaaten gemeinsam an einem Strang ziehen.“⁶⁷

Volkswagen ist nicht nur gegen ein Emissionsreduktionsziel von 30 %. Das Unternehmen bezeichnet auch die von der EU für Neuwagen ab 2020 vorgeschriebene CO₂-Reduzierung auf 95 g CO₂/km als zu anspruchsvoll. Diese Vorgaben wurden 2009 festgelegt und sind Teil der Europäischen Klima- und Energiegesetzgebung. BMW und GM, zwei der



Rechts: Der ehemalige Kanzler Gerhard Schröder und der Vorsitzender des VW-Aufsichtsrates Ferdinand Piëch bewundern den VW Phaeton im VW-Werk Dresden

VOLKSWAGEN SETZT SICH ÖFFENTLICH GEGEN EINEN DEMOKRATISCH FESTGELEGTEN STANDARD EIN, DER VORTEILE FÜR AUTOFAHRER, DIE WIRTSCHAFT UND DIE UMWELT BRINGT.

Konkurrenten von Volkswagen, scheinen diese Vorgaben als gesetzliche Vorschriften zu akzeptieren, die auch weiterhin Bestand haben sollten.⁶⁸ Der Volkswagen-Konzern hingegen behauptet, diese Zielvorgaben „basieren weder auf einer gründlichen Folgenabschätzung noch auf einem realistischen Verständnis der Kosten und der technischen Entwicklung, die notwendig sind, um das Ziel in dem vorgegebenen Zeitrahmen zu erreichen“.⁶⁹ Bedenkt man das Verhalten von Volkswagen in der Vergangenheit, so ist es gut vorstellbar, dass das Unternehmen bereits Lobbyarbeit betreibt bzw. in Zukunft betreiben wird, um die Zielvorgaben bei den anstehenden Gesetzesverhandlungen zu verwässern.

Studien belegen, dass strengere Standards beim Treibstoffverbrauch viele Vorteile haben. Sie können dazu beitragen, Arbeitsplätze zu schaffen, Innovationen zu fördern und hochtechnisierte Branchen zu unterstützen, die zusätzlich hergestellte Komponenten liefern. Zudem reduzieren sie den Verbrauch von Erdöl, das teuer und umweltschädlich ist. Der Vorsitzende und Geschäftsführer von Cummins, eines US-amerikanischen Herstellers von Dieselmotoren, erklärt, „strengere Regelungen sind Teil des Lebens. In den 90er Jahren sahen wir das noch als Belastung an. Inzwischen betrachten wir sie als Vorteil. Wenn wir diesen Vorteil nutzen, beim Kraftstoffverbrauch, bei den Emissionen oder bei beidem, werden wir Marktanteile hinzugewinnen. Und es wird uns möglich sein, neue Märkte zu erschließen. Als Ergebnis können wir Arbeitsplätze sichern und Unternehmenswachstum verzeichnen.“⁷⁰ Der ehemalige stellvertretende Vorsitzende von General Motors, Bob Lutz, argumentiert, der Misserfolg von GM in den USA sei auch durch die schlechten US-Standards für Kraftstoffverbrauch verursacht worden.⁷¹

Laut einem Bericht der Europäischen Kommission für Unternehmen und Industrie über die europäische Industrie nach der Wirtschaftskrise ist die Autoindustrie auf die Zukunft strukturell nicht vorbereitet. In dem Bericht heißt es, „die Nachfrage bewegt sich hin zu treibstoffeffizienteren Fahrzeugen und zu Fahrzeugen mit alternativen Antriebssystemen [...] Der Notwendigkeit von weiteren Umstrukturierungen hin zu treibstoffeffizienteren Fahrzeugen sowie zu Fahrzeugen mit alternativen Antrieben muss endlich begegnet werden. Die vorhandenen Möglichkeiten zeigen gravierende strukturelle Schwächen auf [...] Zentrale Punkte sind zudem der wachsende Wettbewerb durch Drittstaaten, die billigere Autos produzieren, und der begrenzte Zugang zu den aufstrebenden Märkten. Die ständige Notwendigkeit, die Umweltverträglichkeit, den Energieverbrauch und die Sicherheit der Fahrzeuge zu verbessern, führt sowohl zu neuen Herausforderungen in diesem Bereich als auch zu neuen Chancen.“⁷²

Tatsächlich läuft der Volkswagen-Konzern seiner Konkurrenz seit Jahren hinterher. Erst als Gesetze ihn dazu zwangen, machte er Fortschritte bei der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Das Unternehmen hat weder die Fähigkeit noch den Willen gezeigt, freiwillig die Innovationen oder Technologien zu entwickeln, die für den Wandel notwendig sind. Jetzt stellt sich Volkswagen öffentlich gegen die vereinbarten Standards für 2020, die Vorteile für Autofahrer, die Wirtschaft und die Umwelt bedeuten. Mit dieser Haltung bestätigt Volkswagen, dass das Unternehmen die Emissionen seiner Fahrzeuge nicht senken möchte und zudem die Rahmenbedingungen unterlaufen will, die der gesamten Automobilindustrie helfen würden, endlich weniger umweltschädliche Fahrzeuge herzustellen.



DAS REDUKTIONSZIEL VON 30 % FÖRDERT INVESTITIONEN

Europa hat sich verpflichtet, den Ausstoß von klimaschädlichen Gasen bis zum Jahr 2050 auf nahezu null zu senken. Dafür sollen sie um 80–95 % unter den Stand von 1990 sinken. Momentan gibt es eine gesetzlich verpflichtende, mittelfristige Zielvorgabe von minus 20 % bis 2020. EU-Entscheidungsträger diskutieren darüber, ob das Reduktionsziel angehoben werden soll, damit die so wichtigen Investitionen im Bereich der umweltfreundlichen Technologien gefördert werden. Auch soll sichergestellt werden, dass Europa seine langfristigen Klimaschutzziele über den kostengünstigsten und sichersten Weg erreicht.

Die Debatte findet vor dem Hintergrund einer Wirtschafts- und Energiekrise statt. In die Höhe schnellende Spritpreise, die Risiken der heutigen Energieerzeugung, der Klimawandel, begrenzte Ressourcen sowie ein verschärfter Wettbewerb mit aufstrebenden Wirtschaftsnationen sollten der europäischen Wirtschaft zeigen, dass sie nicht weitermachen kann wie bisher.

Um unsere zukünftige Energieversorgung zu sichern und eine erfolgreiche und stabile europäische Wirtschaft aufzubauen, brauchen wir entsprechende Regelungen. Das würde Investitionen in umweltfreundliche Technologien anstoßen, in Waren und Dienstleistungen, inklusive erneuerbare Energien und Effizienz sowie letztlich in ein Transportwesen ohne CO₂-Ausstoß. Die momentanen europäischen Klimaziele reichen nicht aus, um diese Investitionen zu generieren. Stattdessen wächst der Berg an ungenutzten CO₂-Zertifikaten innerhalb des EU-Emissionshandels, bedingt durch niedrige Zielvorgaben und einer Zuteilung von zu vielen Zertifikaten an die Verschmutzer. Mit dem Effekt, dass Effizienz, Innovationen und Klimaschutz momentan zu wenig belohnt werden. Nur ein höheres Klimaziel – mindestens eine 30 %-Reduktion der Emissionen bis 2020 – kann das Vertrauen in Europas sauberen Energiemarkt wiederherstellen und die Industriezweige und Arbeitsplätze der Zukunft schaffen.

Im März 2011 veröffentlichte das deutsche Umweltministerium eine Studie⁷³, an der Wissenschaftler aus ganz

Europa mitwirkten. Die Studie zeigt, was ein Klimaziel von minus 30 % bewirken kann, wenn es von einer angemessenen und konstanten Politik begleitet wird:

- ▶ Ein Anstieg der Investitionen von 18 % bis zu 22 % des Bruttoinlandsprodukts;
- ▶ Bis zu sechs Millionen neue Arbeitsplätze;
- ▶ das Europäische Bruttoinlandsprodukt könnte bis zum Jahr 2020 um 620 Milliarden Euro steigen bzw. um 0,6 % verglichen mit „business as usual“.
- ▶ Der europäischen Industrie helfen, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und zu verbessern.

Diese positiven Entwicklungen sind unabhängig von einem internationalen Klimaabkommen möglich und verdeutlichen, dass eine umweltverträgliche Wirtschaft mehr als nur ein Modethema ist. Tatsächlich wuchs der Sektor für saubere Energien weltweit um 30 % und lieferte einen Investitionsrekord von 168 Milliarden Euro.⁷⁴

Laut Berechnungen der EU-Kommission wären bei einer Erhöhung des Klimaziels für die EU auf 30 % bis 2020 Einsparungen von rund 40 Milliarden Euro bei Gas- und Ölimporten möglich. Den Berechnungen liegt eine sehr vorsichtige Prognose zugrunde, mit einem Ölpreis von 88 US-Dollar bis 2020.⁷⁵

Auch auf internationaler Ebene ist es wichtig für Europa, seine weltweit verkündete Klimapolitik umzusetzen und davon zu profitieren, sich dem Aufbau einer umweltverträglichen Wirtschaft zu verpflichten und eine Führungsrolle bei der Unterstützung CO₂-armer Technologien zu übernehmen. Dies ist der sicherste Weg, um das Vertrauen und die Zuversicht in die Verhandlungen zum Klimaschutz wiederherzustellen. Wir brauchen den Erfolg der Klimaverhandlungen. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Maßnahmen zum Klimaschutz Schritt halten mit den Risiken, die durch steigende Temperaturen verursacht werden. Dabei müssen diese Maßnahmen transparent, effektiv und gerecht sein. Ein neues europäisches Klimaziel im Vorfeld der Klimaverhandlungen in Durban/Südafrika im Dezember 2011 wäre ein bedeutender Schritt hin zu einem funktionsfähigen und konstruktiven weltweiten Dialog zum Klimaschutz.



Volkswagen hat eine anhaltend enge Beziehung zur deutschen Regierung:
Oben: Kanzlerin Angela Merkel posiert vor den Kameras in einem VW UP bei der IAA in Frankfurt

Rechts: Der ehemalige Kanzler Gerhard Schröder verleiht dem Vorsitzenden des VW-Aufsichtsrates Ferdinand Piëch eine Staats-Medaille



DA VOLKSWAGEN EUROPAS GRÖSSTER AUTOHERSTELLER IST, HABEN DIE MASSNAHMEN DES KONZERNS EINEN ENTSCHEIDENDEN EINFLUSS AUF DIE GESAMTE EUROPÄISCHE WIRTSCHAFT.

Von Lobby-Verbänden und Drehtüren

Der Volkswagen-Konzern ist nicht nur eine bedeutende wirtschaftliche Größe in Europa. Der Konzern hat auch politische Macht. Seine Führungskräfte sind gern gesehene Gäste bei europäischen Regierungsvertretern, insbesondere in Deutschland. Volkswagen ist zum Teil im Besitz des Bundeslandes Niedersachsen, das einen Stimmenanteil von 20% hält und dem zwei Sitze im Aufsichtsrat des Konzerns zustehen. So saß Gerhard Schröder, bevor er Kanzler wurde, als Ministerpräsident von Niedersachsen im Aufsichtsrat von Volkswagen.

Volkswagen ist das klassische Beispiel für den sogenannten Drehtüreffekt. Dabei sind die Verbindungen zwischen Regierung und Industrie extrem eng. So werden Mitglieder der Regierung und öffentliche Bedienstete bei Volkswagen angestellt, während ehemalige Arbeitnehmer von Volkswagen in die Politik wechseln. Zum Beispiel ist der ehemalige Sprecher des deutschen Verkehrsministeriums, Hans-Christian Maaß, inzwischen Leiter der Volkswagen-Repräsentanz in Berlin. Reinhold Kopp, früherer Wirtschaftsminister des Saarlandes, leitete den Bereich für Regierungsbeziehungen von Volkswagen. Die ehemalige Leiterin des Verbindungsbüros von Volkswagen in Brüssel, Elisabeth Alteköster, war bis 2010 Generaldirektorin für Verkehrspolitik beim EU-Rat. Als eines der mächtigsten Unternehmen in Europa gibt Volkswagen jährlich mindestens 2,3 Millionen Euro⁷⁶ allein für die Lobby-Arbeit in der EU aus. Da solche Daten nur schwer zu bekommen sind, ist es schwierig, die Lobby-Anstrengungen von Volkswagen genau zu beziffern. Doch der Konzern agiert schon lange direkt und über den Verband der europäischen Autobauer (ACEA) gegen Klimaschutzgesetze.

Die europäischen Autohersteller sind in einem gemeinsamen Lobby-Verband organisiert: dem Verband der europä-

ischen Automobilbauer (ACEA). Er ist einer der stärksten Lobby-Verbände in der EU. Drei der 16 Mitgliedsunternehmen des ACEA gehören zum Volkswagen-Konzern. Jedes von ihnen – VW, Porsche und Scania – hat einen Sitz im Vorstand des ACEA. Volkswagen besetzt daher im ACEA-Vorstand mehr Positionen als irgendein anderes Unternehmen. Um Mitglied zu werden, bezahlt laut ACEA jedes Unternehmen „einen Standardbeitrag“. Der Verband veröffentlicht hierzu jedoch keine genauen Zahlen. Wir gehen davon aus, dass der Volkswagen-Konzern mit seinen drei Mitgliedsunternehmen auch dreimal so viel Geld für die Lobby-Arbeit des Verbands beisteuert wie die anderen Mitglieder. Sollte dies der Fall sein, hat der Volkswagen-Konzern nach unseren Berechnungen mehr als zwei Millionen Euro allein an den ACEA gezahlt.⁷⁷ Als der größte Beitragszahler des ACEA hat Volkswagen vermutlich auch einen großen Einfluss auf dessen Aktivitäten. Außerdem ist der Konzern ein „A-Mitglied“ und entsendet regelmäßig Angestellte nach Brüssel, in das Büro des ACEA. (Mitglieder, die ihren Unternehmenssitz nicht in Europa haben, werden als „B-Mitglieder“ klassifiziert, wie z. B. GM, Ford und Toyota.) Peter Kunze von Audi ist momentan der Direktor für Umweltpolitik des ACEA.

Der ACEA war schon immer gegen Zielvorgaben hinsichtlich des CO₂-Ausstoßes für Fahrzeuge. Nachdem die Autoindustrie die freiwilligen Vereinbarungen jahrelang ignorierte, entschied sich die EU-Kommission 2007 für verbindliche Zielvorgaben. Der ACEA behauptete, die freiwilligen Vereinbarungen könnten aufgrund von äußeren Einflussfaktoren nicht eingehalten werden: schlechte Regulierungen für Recycling, geringe Nachfrage nach sparsamen Fahrzeugen und schlechte Verkaufszahlen.⁷⁸ Kurz gesagt, es war nicht das Verschulden seiner Mitglieder. Der Verband schlug der Politik zudem vor, sich nach Emissionsreduzierungen in anderen Industriebereichen umzusehen und die Autoindustrie auszusparen.⁷⁹ Der ACEA versuchte durch vehemente Lob-



Greenpeace ruft bei MEPs für saubere, effizientere Autos und härtere Ziele auf.

by-Arbeit, die Einführung von Standards zu verhindern. Die Kommission erhöhte schließlich den geplanten Grenzwert von 120 auf 130 g CO₂/km für den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der EU. Laut ACEA war sogar diese abgemilderte Vorschrift „willkürlich und zu strikt“.⁸⁰ Durch Verhandlungen der EU-Mitgliedsstaaten und des Parlaments verzögerte sich die Einführung des Standards schließlich um drei Jahre.

Nachdem es dem ACEA gelungen war, die Gesetzesvorlagen zu einer CO₂-Reduktion bei PKW abzumildern, wollte er das Gleiche beim von der EU-Kommission im Oktober 2009 vorgeschlagenen Grenzwert für den CO₂-Ausstoß von Kleintransportern versuchen.⁸¹ Als der Gesetzentwurf vorgelegt wurde, forderte der ACEA, die Einführung der neuen Vorschriften zu verschieben.⁸² Er beschwerte sich, dass der Vorschlag der Kommission „keine ausreichende Vorbereitungszeit für die Industrie vorsieht und einen unerreichbaren Grenzwert für das Jahr 2020 festlegt“.⁸³ Das vorgeschlagene Gesetz wurde schließlich verschoben und der Grenzwert für 2020 erheblich gelockert.

Dabei entspricht keine der Beschwerden des ACEA den Tatsachen. Als im Jahr 2009 die Vorgaben für Autos bekannt wurden, reduzierten die Autohersteller den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß um über 5%.⁸⁴ Aktuelle Zahlen belegen, dass sie 2010 ähnlich erfolgreich waren.⁸⁵ Als die CO₂-Standards für Kleintransporter vorgelegt wurden, hatten die großen Hersteller, darunter auch Volkswagen, längst gute Fortschritte bei einzelnen Modellen erzielt. Der neue T5, der 2009 auf den Markt kam, hat einen rund 10% geringeren CO₂-Ausstoß als sein Vorgänger.⁸⁶

Der ACEA und Volkswagen wollen zudem die Anhebung des europäischen CO₂-Reduktionsziels auf 30% verhindern. Im Januar 2010 schloss sich der ACEA mit anderen Lobbygruppen der Industrie zusammen und verlangte von den EU-Gremien, keine weiteren Emissionsreduktionen mehr zu beschließen, bis „sicher ist, dass andere große

Volkswirtschaften ebenfalls weitreichende und verbindliche Verpflichtungen eingehen“.⁸⁷ Ihr Argument: „Kopenhagen hat gezeigt, dass [andere Länder] nicht bereit sind, vergleichbare oder ähnliche Schritte zu unternehmen wie die von der Europäischen Union vorgeschlagenen. Es ist daher offensichtlich, dass eine Anhebung der von der EU vorgeschlagenen Emissionsvorgaben die anderen Länder nicht beeinflussen wird, ihre Emissionen zu verringern.“ Der ACEA ignoriert offensichtlich die Daten, welche die Vorteile strengerer Klimaziele auf die europäische Wirtschaft und die europäische Wettbewerbsfähigkeit belegen und die unabhängig von einem internationalen Klimaabkommen nach 2012 sind. Außerdem ignoriert der ACEA, dass Europa sich verpflichtet hat, die Emissionen bis 2050 um 80–95% zu senken, und dabei einen kostengünstigen Weg wählen muss.

Auch außerhalb Europas setzt sich Volkswagen seit geraumer Zeit gegen Standards für einen niedrigeren Kraftstoffverbrauch ein. In den USA ist Volkswagen Mitglied des Verbands der nationalen Automobilhändler (National Automobile Dealers Association), dem US-amerikanischen Pendant zum ACEA. Dieser kämpft vehement gegen die Bemühungen des Kongresses, Gesetze zur Reduzierung des Ausstoßes von Treibhausgasen bei Autos und in anderen Industriezweigen zu verabschieden. Ihr Argument: So ein Gesetz schade der Wirtschaft. Kürzlich scheiterte der Verband jedoch mit seinem Vorhaben, Kalifornien das Recht aberkennen zu lassen, seine eigenen strengen CO₂-Emissions-Standards bei Autos umzusetzen. Laut Gerichtsurteil konnten die Autohersteller nicht beweisen, dass die Standards der Wirtschaft schaden würden.⁸⁸ Auf der anderen Seite wurde bekannt, dass Toyota den vorläufigen Vorschlag der Obama-Regierung lobte, die Standards beim Kraftstoffverbrauch zu verschärfen.⁸⁹ Dieser könnte bei 62 mpg für Fahrzeuge ab 2025 liegen, wenn sich der Vorschlag mit dem geringsten Kraftstoffverbrauch durchsetzt.⁹⁰

FAZIT:

VOLKSWAGEN KÖNNTE VIELES VERBESSERN

Volkswagen brüstet sich gerne damit, das Unternehmen handele nach „verbindlichen weltweiten Umweltprinzipien“, wonach jedes Automodell in allen Bereichen der Umweltverträglichkeit besser abschneiden müsse als sein Vorgänger, auch in puncto Spritverbrauch und CO₂-Ausstoß. Darüber hinaus sei es das erklärte Ziel des Konzerns, „in jeder Fahrzeugklasse die Position des Verbrauchers zu besetzen.“⁹¹ Trotz dieser Ansprüche kam der Konzern nur langsam in die Gänge, als es darum ging, den Spritverbrauch und den CO₂-Ausstoß seiner Flotte drastisch zu reduzieren. Der Konzern hat zwar die Technologien entwickelt, um sparsame Fahrzeuge zu produzieren, vermarktet diese jedoch weder im großen Maßstab noch zu einem bezahlbaren Preis. Außerdem betreibt der Konzern massive Lobbyarbeit gegen die notwendigen Änderungen. Aber Volkswagen könnte vieles besser machen. Dafür müsste das Unternehmen seine sparsamsten Autos als Standard anbieten, anstatt die Effizienztechnologie nur als teure Extrabeigabe zu vermarkten. Damit könnte Volkswagen die Emissionen seiner Flotte drastisch reduzieren. Der Einbau seiner besten Technologie in die gesamte Fahrzeugflotte wäre wegweisend, nicht nur für seine eigene Bilanz, sondern für die gesamte europäische Fahrzeugflotte. Da Volkswagen Europas größter Autohersteller ist, haben die Maßnahmen des Konzerns einen entscheidenden Einfluss auf die gesamte europäische Wirtschaft.

Der europäische Klima-Fußabdruck bei Neuwagen sollte schon vor 2040 bei null liegen. So könnte man sicherstellen, dass der durch den Verkehr verursachte Ausstoß von Treibhausgasen bis 2050 auf beinahe null sinkt, da neue Automodelle, die mit erneuerbaren Energien betrieben werden, die mit fossilen Brennstoffen betriebenen auf den Straßen ersetzt haben. Um dies zu erreichen, müssen die Hersteller die Effizienz bei herkömmlichen Autos schleunigst verbessern und alternative Antriebstechnologien anwenden, die es erlauben, langfristig erneuerbare Energien einzusetzen.

Große Konzerne wie Volkswagen können und sollten ihre wirtschaftliche Größe nutzen, um Innovationen schneller als andere in Angriff zu nehmen. Das Unternehmen hat bereits begonnen, sein erstes in Serie produziertes Elektroauto zu entwickeln und zu bewerben, den e-up!. Er soll 2013 auf den Markt kommen. So ein Auto ersetzt jedoch nicht die kurzfristige und drastische Reduzierung des Benzinverbrauchs bei der konventionellen Flotte – dem weitaus größeren Segment. Sollte Volkswagen hinsichtlich der Umweltverträglichkeit wirklich eine Führungsrolle beanspruchen, müsste der Autokonzern die EU dazu bringen, die ehrgeizigste Klimapolitik der Welt zu machen, um dadurch

den Markt für effiziente und CO₂-arme Technologien anzukurbeln. Volkswagen sollte zudem strengere Autostandards unterstützen, damit alle Hersteller ihre Flotte mit den ehrgeizigsten Zielen verbessern, statt nur auf dem kleinsten gemeinsamen Nenner zu verharren.

Greenpeace fordert Volkswagen auf, seine angekündigten Ziele auch in die Tat umzusetzen und wirklich die Führung zu übernehmen: hinsichtlich der Politik und in der Praxis. Volkswagen muss folglich diejenigen Politiker unterstützen, die die Wirtschaft durch höhere Standards voranbringen wollen, und gleichzeitig seine eigene Technologie so umstellen, dass diese Standards erreicht werden. Damit würde Volkswagen Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit in die europäische Wirtschaft zurückbringen, Europas Abhängigkeit vom Erdöl verringern, Autofahren billiger machen und eine wichtige Rolle dabei spielen, Europas klimaschädigende Emissionen zu verringern.

Greenpeace fordert den Volkswagen-Konzern ausdrücklich auf:

- ▶ Keine Lobby-Arbeit gegen wichtige europäische Energiegesetze zu machen, die darauf abzielen, unsere Abhängigkeit vom Erdöl zu verringern. Und:
 - Das EU-Ziel einer Emissionsreduktion von 30 % bis 2020 öffentlich zu unterstützen.
 - Das bis 2020 vereinbarte Effizienzziel nicht weiter zu torpedieren, wonach der durchschnittliche Flottenverbrauch für Neuwagen 95 g CO₂/km beträgt. Volkswagen sollte sogar darüber hinausgehen und strengere Vorgaben fordern: 80 g CO₂/km bis 2020 und maximal 60 g CO₂/km bis zum Jahr 2025.
- ▶ Sich an die strengeren Zielvorgaben zu halten und die Emissionen jährlich erheblich zu drosseln, so dass der Durchschnitt der Flotte bis 2020 nicht mehr als 80 g CO₂/km beträgt.
- ▶ Die BlueMotion-Technik in der gesamten VW-Flotte zu verwenden und seine beste Effizienztechnologie als Standard bei allen anderen Marken einzubauen, ohne dabei das Gewicht oder die Leistung der Fahrzeuge zu erhöhen.
- ▶ Sicherzustellen, dass der Nachfolger seines Verkaufschlagers Golf (VII) weniger als 78 g CO₂/km (3 Liter/100km, Diesel) emittiert.
- ▶ Seinen Plan umzusetzen, nach dem die gesamte Flotte vor 2040 ohne den Rohstoff Erdöl auskommen soll.

Volkswagen hat die Möglichkeit und die Größe, etwas zu bewegen. Das Unternehmen hat auch die Verantwortung, es besser zu machen. Es hat die Verantwortung, dazu beizutragen, Europa und die Welt vom Erdöl unabhängig machen.



**ALS DER MIT ABSTAND GRÖSSTE AUTOHERSTELLER IN EUROPA
HAT VOLKSWAGEN EINE BEDEUTENDE EINWIRKUNG QUER
DURCH DIE EUROPÄISCHE WIRTSCHAFT.**

- 1 <http://www.guardian.co.uk/business/2011/jan/24/toyota-world-number-one-carmaker>
- 2 Aussage von Martin Winterkorn, Geschäftsführer, Oktober 2010 <http://timesnewsworld.com/072119/volkswagen-car-maker-plans-to-be-number-one-in-the-world-by-2018/>
- 3 Volkswagen, Audi, SEAT, Škoda, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Bentley, Bugatti, Lamborghini and Scania
- 4 VW-Bericht, Looking back to the future, Seite 26 www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info_center/en/publications/2011/04/looking_back_to_the_bin.acq/qual-BinaryStorageItem.Single.File/110421_VW_TE_engl_BRO_DINA4_Lowres.pdf
- 5 Zum Beispiel führt die Website „Green Car“ momentan den VW POLO DIESEL HATCHBACK 1.2 TDI BlueMotion an dritter Stelle unter den ersten zehn umweltverträglichen Autos <http://www.thegreencarwebsite.co.uk/top-10-green-cars.asp>
- 6 www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info_center/en/themes/2010/02/think_Blue.html
- 7 Bezüglich des durchschnittlichen Ausstoßes von CO₂ bei Nicht-Premiummarken mit hohen Verkaufszahlen hat 2009 nur Nissan, der viel geringere Umsätze verzeichnet, schlechter abgeschnitten. How Clean are Europe's cars? An analysis of carmaker progress towards EU CO₂ targets in 2009. Transport & Environment, November 2010 http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid/610 Figures for 2010 suggest VW is still lagging behind other volume brands despite modest progress. JATO, „Rich nations falling behind Europe on car CO₂ emissions“, March 2011. It is important to note that JATO figures do not include figures for the entire VW Group. <http://www.jato.com/PressReleases/Rich%20Nations%20Falling%20Behind%20Europe%20on%20Car%20CO2%20Emissions.pdf>
- 8 IPCC, „Key findings and uncertainties contained in the Working Group contributions to the Fourth Assessment Report“, 2007 www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/syr/ar4_syr_spm.pdf, Seite 5
- 9 Jaeger Carlo C. et al. A New Growth Path for Europe Generating Growth and Jobs in the Low-Carbon Economy. Synthesis report. März 2011 www.newgrowthpath.eu/
- 10 DG TREN, 2008, European Energy and Transport: Trends to 2030 – Update 2007. Dies setzt voraus, dass die EU 2010 674 Millionen Tonnen Öl verbraucht. Dies entspricht auch den aktuellen Zahlen von BP. Danach wird der Ölverbrauch der EU für 2009 auf 670,8 Millionen Tonnen veranschlagt. BP 2010a. BP Statistical Review of World Energy, Juni 2010 www.bp.com/statisticalreview
- 11 2010 figures, CIA factbook www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2174.html
- 12 DG TREN, 2008, European Energy and Transport: Trends to 2030 – Update 2007
- 13 European Commission www.vwec2010.be/notulen/VWEC2010_sessie_3_Tom_Van_Ierland.pdf; European Environment Agency (EEA) www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-7
- 14 EEA 2010 Annual European Union greenhouse gas inventory 1990 – 2008 and inventory report 2010 www.eea.europa.eu/publications/european-union-greenhouse-gas-inventory-2010
- 15 IEA, 2009 World Energy Outlook, 2009; DG TREN, 2008. Ibid (IEA 2009 sagt 91 % bis 2030 und DG TREN 2008 sagt 95 % bis 2030)
- 16 Skinner, I., 2010, Steering clear of oil disasters www.greenpeace.org/raw/content/eu-unit/press-centre/reports/steering-clear-of-oil-disaster.pdf
- 17 Der Geologische Dienst der USA (USGS) schätzt, dass es 90 Milliarden Barrel Öl in Vorkommen vor der Küste der Arktis gibt. Gautier, D.L. et al. 2009. Assessment of Undiscovered Oil and Gas in the Arctic. Science 29. Mai 2009 324: 1175-1179. Der weltweite Ölverbrauch liegt bei ungefähr 85 Millionen Barrel pro Tag.
- 18 IEA 2010 World Energy Outlook 2010. Paris.
- 19 IPCC, Climate Change 2007: Impacts, Adaptation and Vulnerability. Contribution of Working Group II to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (M.L. Parry, O.F. Canziani, J.P. Palutikof, P.J. van der Linden and C.E. Hanson, Eds.), „Ecosystems and biodiversity, Assessing Key Vulnerabilities and the Risk from Climate Change“ Schneider, S.H., S. Semenov, A. Patwardhan, I. Burton, C.H.D. Magadza, M. Oppenheimer, A.B. Pittock, A. Rahman, J.B. Smith, A. Suarez and F. Yamin
- 20 Nature 470, 316. 2011. Increased flood risk linked to global warming, February 2011, doi:10.1038/470316a ; IPCC (2007). „5.2 Key vulnerabilities, impacts and risks – long-term perspectives“. In Core Writing Team, Pachauri, R.K. and Reisinger, A. (eds.). Synthesis report. Climate Change 2007: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.
- 21 IEA 2010 World Energy Outlook 2010. Paris. 450 Scenario
- 22 Transport & Environment, Presseerklärung, „Carmakers exaggerated time needed for CO₂ cuts“, 4. November 2010 <http://www.transportenvironment.org/news/2010/11/carmakers-exaggerated-time-needed-for-co2-cuts>
- 23 Skinner. Ibid. Dies setzt voraus, dass es in der EU keine neuen gesetzlichen Regelungen gibt, um den CO₂ Ausstoß bzw. den Öl-Verbrauch zu reduzieren.
- 24 US Energy Information Administration www.eia.gov/countries/index.cfm?vew=consumption#countrylist,
2009 verbrauchte Österreich 0,27 Millionen Barrel Öl pro Tag, Dänemark 0,17, Portugal 0,27, Norwegen 0,22 und Finnland 0,20, das waren insgesamt 1,13 Barrel.
- 25 Skinner. Ibid. Dies setzt voraus, dass es in der EU keine neuen gesetzlichen Regelungen gibt, um den CO₂ Ausstoß bzw. den Öl-Verbrauch zu reduzieren.
- 26 ICCT, The Regulatory Engine: How Smart Policy Drives Vehicle Innovation, Januar 2011, www.theicct.org/2011/01/the-regulatory-engine/
- 27 Die Qatar Holding besitzt 12,3% der Volkswagen AG und hat 17% der Stimmrechte im Vorstand. Das Unternehmen ist als „Tochterfirma im vollständigen Besitz der Qatar Petroleum“. Qatar Intermediate Industries Holding Co. Ltd., „Qatar Intermediate Industries Holding – Welcome page“, 2011, www.qh.com.qa/qh/index.aspx (Zugriff am 10. Februar 2011). Die Vision ist, es „im Mittleren Osten der führende Hersteller und Vermarkter von Zwischenprodukten der Petrochemie und für Kohlenwasserstoff-freie Produkte zu werden“. Qatar Intermediate Industries Holding Co. Ltd., „Qatar Holding – Vision And Mission“, 2011, www.qh.com.qa/qh/content.aspx?secid=5&parentid=1 (Zugriff am 10. Februar 2011). Die Qatar Holding sagt, „das Land bemüht sich, einen Sitz im Aufsichtsrat zu bekommen, um die aktivere Rolle, die die Golfstaaten in der deutschen Autoindustrie spielen, zu unterstreichen.“ ArabianBusiness.com, „Qatar becomes major shareholder in Volkswagen – Energy“, 19. Dezember 2010, www.arabianbusiness.com/qatar-becomes-major-shareholder-in-volkswagen-9923.html (Zugriff am 9. Februar 2011).
- 28 www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/content/en/the_group.html
- 29 www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/content/en/the_group.html
- 30 ACEA, „New Vehicle Registrations by Manufacturer“, passenger cars, www.acea.be/images/uploads/files/20110221_07_2010_vo_By_Manufacturer_Enlarged_Europe.xls
- 31 www.kba.de/clin_015/nn_124384/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Segmente/2010_b_segmente_kompakt.html
- 32 www.kba.de/clin_015/nn_124384/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Segmente/2010_b_segmente_kompakt.html KBA Mit 3,8 Millionen Einheiten trägt jeder 3. Wagen in dem Segment das Wolfsburger Emblem
- 33 www.kba.de/clin_015/nn_124384/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Segmente/2010_b_segmente_kompakt.html KBA Die Kompaktklasse wird auch gern als „Golfklasse“ bezeichnet.
- 34 Schreiben der deutschen Autohersteller an die Europäische Kommission, 26. Januar 2007
- 35 Die Umstrukturierung hatte nichts mit Umweltschutzmaßnahmen zu tun und kam zu einem Zeitpunkt, als die Gewinne von Volkswagen stetig anstiegen.
- 36 Transport & Environment, Presseerklärung, „Carmakers exaggerated time needed for CO₂ cuts“, 4. November 2010 www.transportenvironment.org/news/2010/11/carmakers-exaggerated-time-needed-for-co2-cuts
- 37 Der Einfachheit halber basiert der „Klima-Fußabdruck“ nur auf dem CO₂-Ausstoß, der beim Gebrauch der Produkte der Unternehmen verursacht wird. Er beinhaltet nicht die bei der Produktion und der Entsorgung von Autos entstehende Emission, auch nicht die Emission, die bei der Herstellung der verbrauchten Kraftstoffe anfällt. Dafür müssen in der Regel 30 % zusätzlich zu der Emission während der „Nutzungsphase“ draufgeschlagen werden. (EEA 2010).
- 38 Die Greenpeace-Berechnung basiert auf T&E, How clean are Europe's cars? An analysis of carmaker progress towards EU CO₂- targets in 2009. Transport & Environment, November 2010, www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid/610 November 2010
- 39 Ibid. Die Zahlen für 2010 legen nahe, dass Volkswagen trotz eines bescheidenen Fortschritts immer noch hinter anderen Marken mit hohen Verkaufszahlen hinterherhinkt. JATO, „Rich nations falling behind Europe on car CO₂ emissions“, März 2011. Es ist wichtig festzuhalten, dass JATO nicht die Daten des gesamten Volkswagen-Konzerns erfasst. www.jato.com/PressReleases/Rich%20Nations%20Falling%20Behind%20Europe%20on%20Car%20CO2%20Emissions.pdf
- 40 Schreiben der deutschen Autohersteller an die Europäische Kommission, 26. Januar 2007
- 41 Volkswagen-Bericht, Looking back to the future. Op Cit.
- 42 Volkswagen, Sustainability Report 2009, Seite 9 www.volkswagenag.com/.../sustainability_report0.../VW_Sustainability_Report_2009.pdf

- 43 Ibid, Seite 10
- 44 Zum Beispiel listet die Website „Green Car“ den VW POLO DIESEL HATCHBACK 1.2 TDI BlueMotion an dritter Stelle unter den ersten zehn der umweltfreundlichsten Autos. www.thegreencarwebsite.co.uk/top-10-green-cars.asp
- 45 www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info_center/en/themes/2010/02/think_Blue.html
- 46 Volkswagen, Sustainability Report 2010, Seite 47 www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info_center/en/publications/2011/05/Report_2010_-bin.acq/qual-BinaryStorageItem.Single.File/VWAG_Nachhaltigkeitsbericht_online_e.pdf
- 47 Volkswagen, Jahresbericht 2010, Seite 154 www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info_center/en/publications/2011/03/Volkswagen_AG_Geschaeftsbericht_2010_-bin.acq/qual-BinaryStorageItem.Single.File/GB_2010_e.pdf
- Die gesamten Verkäufe dieser Marken beliefen sich 2010 auf 7,134 Millionen. Das Ziel des Unternehmens sind weltweite Verkäufe von insgesamt 7,203 Millionen.
- 48 www.volkswagen.de/konfigurator
- 49 VW Konfigurator <http://www.volkswagen.de/de/CC5.html>
- 50 PA Consulting group, zitiert: E.Wimmer/M.Schneider/P.Blum, „Antrieb für die Zukunft“, 2010, Schäffer-Poeschel-Verlag. Sie schätzen, dass die Einführung von BlueMotion, auf der Basis des Golf 1,4 TSI, das Unternehmen 260 Euro pro Auto koste.
- 51 Volkswagen Konfigurator, <http://www.volkswagen.de/de/CC5.html> Golf 1,6 TDI 77 kW (BlueMotion Technologie oder das gesamte BlueMotion-Paket) = 119 Gramm; Golf 1,6 TDI 77 kW „BlueMotion Technologie“ = 107 Gramm; Golf 1,6 TDI 77 kW „BlueMotion“ = 99 Gramm. (Zum Vergleich: Der einfache Golf 1,4 Benziner 59 kW verbraucht 6,4 Liter Benzin und stößt 149 Gramm CO₂ aus.)
- 52 ICCT, The Regulatory Engine: How Smart Policy Drives Vehicle Innovation, Januar 2011, www.theicct.org/2011/01/the-regulatory-engine/
- 53 www.telegraph.co.uk/motoring/news/8432669/80mpg-Ford-Focus-for-2012.html
- 54 www.greenpeace.de/themen/verkehr/smile/
- 55 www.independent.co.uk/life-style/motoring/volkswagen-to-power-up-new-hybrids-from-2013-2281799.html
- 56 Zum Beispiel die gemeinsame Erklärung dreier Wirtschaftsführer: www.theclimategroup.org/_assets/files/JointBusinessDeclaration-June-3.pdf (Greenpeace hat keinerlei Verbindungen mit „The Climate Group“ und unterstützt nicht alle deren politischen Positionen.). Auch: Financial Times: Business backs higher emissions goals. 20. Juli 2010
- 57 The Climate Group, EU 30 per cent Initiative, statement by businesses, „Increasing Europe’s climate ambition will be good for the EU economy and jobs“, www.theclimategroup.org/EU-30-per-cent-initiative
- 58 Eurobarometer: Climate change the second most serious problem faced by the world today. <http://tinyurl.com/33gacpp> Mehrheiten von 55 % bis 72 % denken, dass gegen den Klimawandel nicht genug unternommen wird.
- 59 Communication of the European Commission (2010): Unlocking Europe’s potential in clean innovation and growth: Analysis of options to move beyond 20 %. („Stranded Costs“ beschreibt getätigte Investitionen, die in einem bestimmten Wettbewerbsumfeld überflüssig werden.)
- 60 Die Internationale Energieagentur schätzt, dass im Energiesektor pro spätem Jahr weltweit Extrakosten in Höhe von 336 Milliarden anfallen. International Energy Agency, World Energy Outlook 2009
- 61 ACEI (The Alliance for a Competitive European Industry) Schreiben vom 21. Januar 2010. Das Schreiben fordert den Rat, das Parlament und die Kommission auf, das minus 20 %-Ziel beizubehalten. ACEA ist Mitglied bei ACEI und ACEI macht für sie die Lobbyarbeit.
- 62 Jaeger Carlo C. et al. Op Cit.
- 63 Schreiben an Greenpeace, 21. Dezember 2010
- 64 Schreiben an Greenpeace, 26. Januar 2011
- 65 www.cpsl.cam.ac.uk/Leaders-Groups/The-Prince-of-Wales-Corporate-Leaders-Group-on-Climate-Change/EU-CLG.aspx
- 66 www.cpsl.cam.ac.uk/Leaders-Groups/The-Prince-of-Wales-Corporate-Leaders-Group-on-Climate-Change/-/media/Files/Resources/Press_Releases/8th_March_EU_CLG_Press_Release.aspx
- 67 Schreiben an Greenpeace, 3. Mai 2011
- 68 Schreiben an Greenpeace: BMW, 8. Juli 2010; GM, 20. August 2010
- 69 Antwort an Greenpeace, 14. Juni 2010
- 70 ICCT, Op Cit.
- 71 www.autonews.com/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110523/OEM02/305239961/1432#ixzz1NBkqyFJV
- 72 Diese Angabe ist die geschätzte Summe, die der VW-Konzern an den ACEA bezahlte (ACEAs jährliches Einkommen ist 10.112.343 Euro, geteilt durch 15 Mitglieder – inzwischen sind es 16 Mitglieder, Volvo trat jedoch erst im Oktober 2010 bei) – plus ihre öffentlich gemachten Ausgaben für Lobby-Arbeit. Diese beliefen sich im Jahr 2009 auf 200.000 bis 250.000 Euro und schließen die Zuwendungen an Verbände wie den ACEA nicht mit ein. <https://webgate.ec.europa.eu/transparency/regrin/consultation/displaylobbyist.do?id=6504541970-40>. Dabei sind keine internen Daten berücksichtigt worden bzw. auch keine Zahlungen an Weber Shandwick, ein Lobby-Unternehmen, das Volkswagen in Brüssel beschäftigt. Nach Aussagen eines Insiders der Industrie ist es sehr wahrscheinlich, dass die Zuwendungen wesentlich höher sind. ACEA weigert sich, Greenpeace aktuelle Zahlen zu nennen. ACEA weigerte sich auch, Greenpeace die genauen Zahlungen jeder Firma an den Verband mitzuteilen. Aber sie informiert darüber, dass jedes Mitglied eine „Standardgebühr“ bezahlt.
- 73 Siehe oben
- 74 Committed to reducing CO₂, ACEA Website, Zugriff 15. March 2007
- 75 ACEA schrieb: „Den CO₂-Ausstoß weiterhin nur durch Technologien im Fahrzeugbereich zu senken ist die teuerste und die am wenigsten kosteneffektive Lösung für die Gesellschaft (...) Es kann für die Umwelt mehr und zu niedrigeren Kosten getan werden.“ ACEA Presseerklärung, „Car industry wants fact-based policy on CO₂ reductions“, Brüssel, 26. Januar 2007
- 76 Ibid.
- 77 European Commission, http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans_en.htm
- 78 ACEA-Presseerklärung, Auto industry pushes hard to reduce CO₂ emissions and needs supportive, realistic legislative framework to succeed, 28. October 2009 www.acea.be/index.php/news/news_detail/auto_industry_pushes_hard_to_reduce_co2_emissions_and_needs_supportive_real
- 79 ACEA-Presseerklärung, CO₂ proposal for light commercial vehicles must be modified, Hannover, 21. September 2010 www.acea.be/index.php/news/news_detail/co2_proposal_for_light_commercial_vehicles_must_be_modified
- 80 Europäische Kommission, 2010, Monitoring the CO₂ emissions from new passenger cars in the EU: Zahlen für 2009
- 81 JATO Consult, Rich Nations Falling behind Europe on Car CO₂ Emissions. Op Cit.
- 82 www.volkswagen.co.nz/media/country/nz/x/company.Par.0054.File.pdf/vwmr0909_new_generation.pdf
- 83 ACEI-Schreiben. Op Cit. www.eurofer.org/index.php/eng/content/download/8541/44459/file/2010-01-21ACEIOpenLetter.PDF
- 84 See <http://latimesblogs.latimes.com/greenspace/2011/04/california-auto-clean-car-standards.html> und www.edf.org/article.cfm?contentID=4192
- 85 www.autospies.com/news/Toyota-s-Jim-Colon-praises-US-government-s-proposal-on-fuel-economy-standards-61281/
- 86 EPA/NHTSA Notice of Upcoming Joint Rulemaking to Establish 2017 and Later Model Year Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions and CAFE Standards, www.epa.gov/oms/climate/regulations/420f10051.htm
- 87 Volkswagen 2010, Sustainability Report. Op Cit.
- 88 See <http://latimesblogs.latimes.com/greenspace/2011/04/california-auto-clean-car-standards.html> und www.edf.org/article.cfm?contentID=4192
- 89 www.autospies.com/news/Toyota-s-Jim-Colon-praises-US-government-s-proposal-on-fuel-economy-standards-61281/
- 90 EPA/NHTSA Notice of Upcoming Joint Rulemaking to Establish 2017 and Later Model Year Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions and CAFE Standards, www.epa.gov/oms/climate/regulations/420f10051.htm
- 91 Volkswagen 2010, Sustainability Report Op Cit.



Das Problem.

➡ **Kein Geld von Industrie und Staat**

Greenpeace ist international, überparteilich und völlig unabhängig von Politik, Parteien und Industrie. Mit gewaltfreien Aktionen kämpft Greenpeace für den Schutz der Lebensgrundlagen. Mehr als eine halbe Million Menschen in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt.