



Deutsche Umwelthilfe



An die Vorstände von
BMW, DaimlerChrysler, Porsche und Volkswagen

21. März 2005

Klage gegen kalifornisches Klimaschutzgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir wenden uns heute an Sie, weil wir mit großer Sorge sehen, dass sich Ihr Unternehmen der Klage der Alliance of Automobile Manufacturers gegen das kalifornische Gesetz zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen von Neuwagen angeschlossen hat. Wir betrachten das Vorgehen, auf notwendige Klimaschutzregulierungen mit Klagen statt mit einer zukunftsweisenden Modellpolitik zu reagieren, als einen Verstoß gegen das öffentliche Interesse des Klimaschutzes, der zudem nicht im Sinne der Verbraucher und Ihrer eigenen Aktionäre ist.

Dieser Vorstoß liegt nicht im Interesse der EU und Deutschlands. Vor wenigen Tagen wurde das völkerrechtliche Inkrafttreten des Kyoto-Protokolls gefeiert. Deutschland und Europa bemühen sich seit langem intensiv, die USA auf verschiedenen Ebenen in die Klimaschutzanstrengungen der internationalen Gemeinschaft einzubinden. Gerade jüngst hat der britische Premierminister Tony Blair vor dem Weltwirtschaftsforum in Davos eindrucksvoll auf die Notwendigkeit hingewiesen, dass auch die USA ihrer klimapolitischen Verantwortung gerecht werden müssen. Der nächste G8-Gipfel im Juli 2005 wird sich intensiv mit dieser Thematik beschäftigen. In diesem Zusammenhang ist es unverzichtbar, das Engagement einzelner amerikanischer Staaten zu unterstützen, sich aktiv für den Klimaschutz und eine Reduzierung von Treibhausgasen einzusetzen. Dies gilt insbesondere auch für den Verkehrssektor, der in den USA 32 Prozent der energiebedingten CO₂-Emissionen ausmacht - das sind mehr als die des Industriesektors¹. In Kalifornien beträgt der Anteil des Verkehrssektors am energiebedingten CO₂-Ausstoß sogar mehr als 50 Prozent². Vor diesem Hintergrund muss jede Klimaschutzregulierung in diesem Land bei einer Verringerung der Verkehrsemissionen ansetzen.

¹ Energy Information Administration (2004). Emissions of Greenhouse Gases in the United States

² California Energy Commission (2002). Inventory of California Greenhouse Gas Emissions and Sinks 1990 - 1999

BMW, DaimlerChrysler und Volkswagen haben uns gegenüber schriftlich die Beteiligung an der Klage bestätigt. (Porsche weist darauf hin, das Unternehmen sei nicht stimmberechtigtes Mitglied der Alliance of Automobile Manufacturers, was man wohlwollend als ersten Schritt einer Distanzierung begreifen kann.) Als Hauptgrund geben Sie in Ihrer schriftlichen Stellungnahme an, dass für eine Entwicklung zukunftsweisender Technologien zur Minderung von Treibhausgasemissionen "gleiche Rahmenbedingungen" in allen Bundesstaaten der USA erforderlich seien, um das Kosten treibende Ausufernde in eine Vielzahl regionaler Spezifikationen und Bauvorschriften zu vermeiden.

Aus ökonomischer Sicht erweist sich dieses Argument spätestens bei einem zweiten Blick als nicht stichhaltig. Kalifornien gilt mit fast 30 Millionen zugelassenen Pkw (13 Prozent aller in den USA zugelassenen Pkw)³ als der größte Automarkt in den USA. Zudem haben einige Staaten, unter anderem New York, Massachusetts, New Jersey, Maine, Connecticut, Rhode Island, Vermont und Washington sowie Kanada jetzt schon angekündigt, dass sie dem Beispiel Kaliforniens folgen wollen. Es wird geschätzt, dass damit 30 Prozent des nordamerikanischen Automobilmarktes von einer solchen Regelung betroffen wären.⁴ Es geht also nicht um unterschiedliche Regulierungen kleiner Regionen. Umgekehrt: Das Fehlen entsprechender Treibhausgasregulierungen für Autos in den USA spaltet zunehmend den internationalen Markt. Die Selbstverpflichtung der europäischen Auto-Industrie (1998) geht über die kalifornischen Regulierungen hinaus. Auch in Japan und China sind für die kommenden Jahre Grenzwerte vorgesehen. Das Zurückbleiben des US-Marktes verhindert, dass ein effektiver Weltmarkt für treibhausgaseffiziente Autos entsteht.

Die Taktik, einzelne Regulierungen mit Lobbyarbeit bis hin zur Klage zu bekämpfen, anstatt mehr Ressourcen für die Entwicklung zukunftsweisender Technologien aufzuwenden, halten wir auch noch aus anderen Gründen für äußerst risikoreich: Einer Studie des World Resources Institute zufolge werden deutsche Autokonzerne erhebliche Summen investieren müssen, um die absehbaren Emissionsstandards der chinesischen Regierung ab 2008 erfüllen zu können. Beim französischen Konkurrenten PSA sieht die Lage anders aus: dessen gesamte Flotte hat schon jetzt den Standard für 2008 erreicht.⁵ Daraus könnten sich langfristig Marktverschiebungen und ökonomische Nachteile für die deutschen Autokonzerne ergeben. Ein Hinweis darauf, dass die deutsche Auto-Industrie gegenwärtig nicht genug in zukunftsweisende Technologien investiert, könnte auch sein, dass die diesjährige Auto-Umweltliste, die vom Verkehrsclub Deutschland herausgegeben wird, erstmals seit 1996 nicht von einem deutschen Auto angeführt wird. Eine weitere Studie von SAM und dem World Resources Institute kommt ebenfalls zu dem Schluss, dass sich das zögerliche Investment insbesondere von BMW und VW in die Hybrid- und Brennstoffzellen-Technologie später nachteilig auf deren Wettbewerbsfähigkeit auswirken könnte. Die Studie stellt auf der Basis der Kosten- und Managementqualitätsbeurtei-

³ Eigene Berechnung nach Daten von der Alliance of Automobile Manufacturers

⁴ Sauer, A., und An, F. (2004). Comparison of Passenger Vehicle Fuel Economy and Greenhouse Gas Emission Standards Around the World. Pew Center on Global Climate Change

⁵ Sauer, A. und Wellington, F. (2004). Taking the high (fuel economy) road. What do the new Chinese fuel economy standards mean for foreign automakers? World Resources Institute

lung außerdem fest, dass in einer Welt mit begrenztem Treibhausgasausstoß der Shareholder Value schon zwischen 2003 und 2015 bei Volkswagen und BMW leiden könne.⁶

Was mögliche Auswirkungen auf die Aktienbesitzer angeht, scheinen uns Ihre Aussagen nicht konsistent. Einerseits erwecken Sie in Ihren Stellungnahmen den Eindruck, dass Sie Ihre Modellpolitik ohnehin an Klimaschutznotwendigkeiten ausrichten. Daraus könnte man ableiten, dass Sie ohne Probleme die kommenden Standards in Kalifornien erreichen werden. In diesem Fall wäre es unverständlich, warum Sie eine Klage unterstützen, die allenfalls für US-amerikanische Wettbewerber nachteilig ist.

Andererseits weisen Sie in Ihrer Klageschrift darauf hin, dass massive Kapitalinvestitionen notwendig werden, um die Erfordernisse des kalifornischen Gesetzes zu erfüllen ("Beginning no later than early 2005, the automobile industry will have to make intensive capital investments in the A.B. 1493 rule in order to be ready to produce the technologies envisioned by the CARB staff by the calendar year 2008." (Complaint, paragraph 85.)). Wenn dies aber tatsächlich der Fall ist, dann scheinen uns die Informationen, die Sie im Rahmen des Carbon Disclosure Projektes an die Investoren geliefert haben, nicht vollständig. Dort (Frage 1) war ausdrücklich nach kommerziellen Risiken durch Klimaschutzpolitiken gefragt worden. Es wurde in Ihren Antworten nicht erwähnt, dass "massive Investitionen" durch das kalifornische Gesetz, zum Zeitpunkt der letzten Antwort durchaus schon als Entwurf bekannt, notwendig werden könnten. Oder sehen Sie diese nicht als kommerzielle Risiken, die Ihren Aktionären berichtet werden müssen? [Im Fall von DaimlerChrysler: Wir würden außerdem gerne verstehen, ob Sie davon ausgehen, dass die angekündigten "intensiven Kapitalinvestitionen" als finanzrelevante Risiken zu verstehen sind, die der US Security Exchange Commission dargelegt werden müssen.]

Wir als Umweltverbände erwarten, dass Sie Ihrer Verantwortung gerecht werden und Ihren Einfluss geltend machen, damit die Klage der Alliance of Automobile Manufacturers zurückgezogen wird. Auf jeden Fall aber fordern wir Sie auf, sich umgehend von der Klage zurückzuziehen sowie sich davon öffentlich zu distanzieren und dies gegenüber der Alliance, dem Gericht, Ihren Aktionären und der Öffentlichkeit unmissverständlich klarzustellen.

Überzeugen Sie durch zukunftsfähige Qualität, nicht durch rückwärtsgewandte Lobbyarbeit!

Wir freuen uns auf Ihre Stellungnahme⁷ bis zum 15. April und verbleiben mit freundlichen Grüßen

⁶ Austin, D., Rosinski, N., Sauer, A., und Le Duc, C. (2003). Changing Drivers: The impact of climate change on competitiveness and value creation in the automotive industry. World Resources Institute und Sustainable Asset Management (SAM)

⁷ Bitte richten Sie diese an Christoph Bals, Germanwatch e.V., Kaiserstr. 201, D-53113 Bonn, bals@germanwatch.org, Tel. 0228 / 60492-17, Fax 0228 / 60492-19

Angelika Zahrt

Angelika Zahrt, Vorsitzende des BUND

Jürgen Resch

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe e.V.

Jürgen Maier

Jürgen Maier, Leiter der Projektstelle Forum Umwelt & Entwicklung

Klaus Milke

Klaus Milke, stellvertr. Vorsitzender Germanwatch

Brigitte Behrens

Brigitte Behrens, Geschäftsführerin von Greenpeace Deutschland

Leif Miller

Leif Miller, Politischer Bundesgeschäftsführer des NABU

Jürgen Sattari

Jürgen Sattari, Vorstandssprecher ROBIN WOOD

Michael Gehrman

Michael Gehrman, Bundesvorsitzender des VCD

Peter Prokosch

Dr. Peter Prokosch, Geschäftsführer des WWF Deutschland