

**Beschwerde gegen die Volkswagen AG
unter den OECD-Leitsätzen für Multinationale Unternehmen (2000) –
Aufforderung an die deutsche Kontaktstelle (Bundesministerium für
Wirtschaft und Technologie) zur Einleitung eines Verfahrens zur Lösung
von Konflikten und Problemen bei der Umsetzung der Leitsätze**
eingereicht am 7. Mai 2007

Inhalt:

TEIL 1	2
A. Beschwerdeführer und Beschwerdegegner.....	2
B. Klimawandel.....	3
C. Die Rolle des Verkehrssektors.....	4
D. Gerügte Verhaltensweisen.....	6
TEIL 2.....	7
A. Verstoß gegen Kapitel V.1.a)	8
1. Verstoß	8
2. Begründung	9
B. Verstoß gegen Kapitel III.1 [Informationen nach V.1.a)].....	11
C. Verstoß gegen Kapitel V.2.a)	11
1. Im Hinblick auf Informationen zu den Modellen nach V.1.a).....	11
2. Im Hinblick auf allgemeine Informationen über die Auswirkungen des PKW-/Straßenverkehrs auf das Klima	12
D. Verstoß gegen Kapitel VII.4.....	14
E. Verstoß gegen Kapitel V.1.b)	14
1. Verstoß	14
2. Begründung	15
F. Verstoß gegen Kapitel III.4 b) [Ziele nach V.1b)]	16
G. Verstoß gegen Kapitel V.3	16
1. Verstoß	16
2. Begründung	17
H. Verstoß gegen Kapitel III.1 (Informationen über Lebenszyklusanalysen und deren Berücksichtigung)	18
I. Verstoß gegen Kapitel V.2.a) (Informationen über Lebenszyklusanalysen und deren Berücksichtigung)...	18
J. Verstoß gegen Kapitel V.6.a)	18
K. Verstoß gegen Kapitel V.6.b)	20
L. Verstoß gegen Kapitel V.6.c).....	22
M. Verstoß gegen Kapitel V.8.....	23
1. Verstoß	23
2. Begründung	24
N. Verstoß gegen Kapitel II.11	25
O. Verstoß gegen Kapitel V., chapeau	26
TEIL 3.....	27
Erwartungen an die Nationale Kontaktstelle	27
Erwartungen an VW.....	28
Anhang.....	30
Anhang I: Fragebogen über CO ₂ -Emissionen von Transport & Environment an Autokonzerne.....	31
Anhang II: Analyse der ACEA-Selbstverpflichtung und deren Nichteinhaltung.....	32
Anhang III: Fehlargumente der Verbände und des Konzerns Volkswagen	35
Anhang IV. Berücksichtigung der Ergebnisse der Lebenszyklusanalysen im Entscheidungsprozess	42
Anhang V: Lobbying gegen klimafreundliche Regulierungen.....	51

Kontakt:

Cornelia Heydenreich, Germanwatch-Büro Berlin, Voßstr. 1, D-10117 Berlin
Tel. +49 (0)30/ 2888 356-4, Fax -1, heydenreich@germanwatch.org

Beschwerde gegen die Volkswagen AG unter den OECD Leitsätzen für multinationale Unternehmen (2000)

Aufforderung an die deutsche Kontaktstelle (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie) zur Einleitung eines Verfahrens zur Lösung von Konflikten und Problemen bei der Umsetzung der Leitsätze

Germanwatch e.V. wirft im Rahmen der OECD-Leitsätze, genauer im Rahmen des Kapitels I.C. der Verfahrenstechnischen Anleitung, als "betroffene Partei" die folgenden Fragen auf und macht geltend, dass die Volkswagen AG (im folgenden VW) in genau konkretisierten, besonderen 15 Fällen die Leitsätze nicht oder ungenügend umsetzt.

Die gerügten Verhaltensweisen und Geschäftspraktiken (Handel und Investitionen im Sinne der OECD-Leitsätze) tragen zum globalen Klimawandel bei und belegen, dass VW keinen ausreichenden Beitrag dazu leistet, einen gefährlichen Klimawandel im Sinne einer fundamentalen Störung einer global nachhaltigen Entwicklung zu verhindern.

Die Beschwerden zur Umsetzung beziehen sich entsprechend maßgeblich auf vier Kapitel der Leitsätze: V – Umwelt, III – Offenlegung von Informationen, II – Allgemeine Grundsätze und VII – Verbraucherschutz.

Dieses Dokument gliedert sich in drei Teile.

- Teil 1 beinhaltet eine kurze Einleitung mit einer Beschreibung des Beschwerdeführers, eine Einführung in das Problem des anthropogenen Klimawandels und die Rolle der Automobilindustrie bzw. des Verkehrssektors, sowie eine allgemeine Beschreibung der gerügten Verhaltensweisen und Geschäftspraktiken von VW.
- Teil 2 listet die konkreten Verstöße bzw. Fälle der Nicht-Umsetzung der Leitsätze.
- Teil 3 enthält Forderungen an die Nationale Kontaktstelle bezüglich der Bearbeitung des Verfahrens und an Forderungen und Anregungen an VW, wie der Konzern seine Geschäftspraktiken leitsatzkonform gestalten kann.

TEIL 1

A. Beschwerdeführer und Beschwerdegegner

Germanwatch e.V. ist eine deutsche Umwelt- und Entwicklungsorganisation, zu deren Schwerpunkten die Themen Klimaschutz und Unternehmensverantwortung gehören. Seit Jahren beschäftigt sich die Organisation einerseits mit dem Klimawandel und der Verantwortung von Politik, Öffentlichkeit, Finanzmarkt und Unternehmen in Deutschland und im Ausland. Andererseits stehen die Auswirkungen des Klimawandels insbesondere für Betroffene in Entwicklungsländern im Fokus der Arbeit. Im Bereich Unternehmensverantwortung liegt ein Schwerpunkt auf den OECD-Leitsätzen für Multinationale Unternehmen.

VW ist einer der größten PKW-Produzenten der Welt. Gemessen an der Anzahl der produzierten Autos lag VW im Jahre 2005 mit 4.979.487 hergestellten PKW international an dritter Stelle, nach Toyota und General Motors¹. Dabei ist VW in der Produktion sehr global aufgestellt: Nur 38 Prozent der Produktion erfolgen in Deutschland², die überwiegende Menge an Autos wird weltweit in verschiedenen VW-Niederlassungen sowie bei den Tochterfirmen Audi, Seat, Skoda oder Bugatti etc. produziert. In den vergangenen Jahren konnte VW ein starkes Produktionswachstum verzeichnen: So

¹ OICA (2006): World Motor Vehicle Production by Manufacturer. <http://www.oica.net/htdocs/Main.htm>

² Eigene Berechnungen, Datenquelle: ebd.

stieg im Zeitraum von 1990 bis 2003 die weltweite Produktion von PKW um 11 Prozent; VW konnte in diesem Zeitraum jedoch um 47 Prozent zulegen.³ Neben dieser wirtschaftlichen Bedeutung hat VW auch eine große Auswirkung auf die Umwelt: Die CO₂-Emissionen der von VW im Jahr 2005 hergestellten Autos liegen während ihrer Nutzungsdauer mit ca. 15 mio t CO₂⁴ anderthalb mal über dem Gesamt-CO₂-Ausstoß eines großen Landes wie Kenia⁵. VW hat damit auch eine entsprechende Verantwortung für die Auswirkungen seiner Produkte auf den Klimawandel.

Die OECD Leitsätze für Multinationale Unternehmen sind eine Empfehlung der OECD-Regierungen an multinational tätige Unternehmen für ein

"verantwortungsvolles und dem geltenden Recht entsprechendes unternehmerisches Verhalten".⁶

Diese sind für Nicht-Regierungsorganisationen wie Germanwatch e.V. ein wichtiges Instrument der Umsetzung von Unternehmensverantwortung. Insbesondere die globale Reichweite der OECD-Leitsätze und der sektorübergreifende Referenzrahmen sowie die Regierungsverantwortung innerhalb der OECD-Leitsätze sind für Germanwatch wichtige Ansatzpunkte zur Nutzung der OECD-Leitsätze. Dies gilt insbesondere in Fällen wie dem vorliegenden, wo es für Germanwatch derzeit keine anderen Mechanismen gibt, um die Verantwortungsübernahme des VW-Konzerns einzufordern.

Germanwatch ist der Ansicht, dass die bisherige Geschäftspolitik von VW die Verantwortung des Konzerns zur Vermeidung eines gefährlichen Klimawandels in vielerlei Hinsicht nicht gerecht wird und in konkreten Fällen gegen die Leitsätze verstößt bzw. den in diesen enthaltenen Handlungsanweisungen nicht folgt.

Germanwatch ist an einem konstruktiven Dialog mit der Wirtschaft interessiert und hat entsprechend mehrfach versucht, über diese Fragen und die Umsetzung der Leitsätze mit Beteiligten der Unternehmensführung zu diskutieren. Im Falle von VW haben jedoch wiederholte Versuche im letzten Jahr nicht zu einem gemeinsamen Gespräch geführt – die Termine wurden seitens VW immer wieder aufgeschoben und abgesagt.

B. Klimawandel

Spätestens seit dem neuesten Bericht des IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change), dessen erster Teil im Februar 2007⁷ veröffentlicht wurde, wird der menschengemachte Klimawandel auch in der breiteren Öffentlichkeit als großes Problem für die gesamte Menschheit wahrgenommen. Tatsächlich beinhaltet dieser Bericht jedoch keine grundsätzlich neuen Wirkungszusammenhänge. Vielmehr ist die wissenschaftliche Evidenz für den menschengemachten Klimawandel und seine Ursachen bereits in den vergangenen Jahrzehnten immer stärker angewachsen. Auch die Folgen des Klimawandels können mit zunehmender Sicherheit vorausgesagt werden. Dies gilt zumindest seit dem ersten IPCC-Bericht von 1991, sowie in Deutschland u.a. seit dem Bericht der Enquete-Kommission „Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre“ von 1988 mit seinem dokumentierten wissenschaftlichen Konsens sowie seinen parteiübergreifend akzeptierten Treibhausgas-Reduktionsforderungen.

³ Daten für 1990: auto motor sport. spezial (1992): Autokatalog – Modelljahr 1992.; Daten für 2003: OICA: World Motor Vehicle Production by Manufacturer. Besucht am 17.1.07. <http://www.oica.net/htdocs/Main.htm>³

⁴ Eigene Schätzungen mit der Annahme, dass jedes produzierte Auto ungefähr 13.000 km fährt und 7,7l/100km verbraucht, also 1000 l/Jahr verbraucht. Da beim Verbrauch von einem Liter ca. 2,5 kg CO₂ entstehen, ergibt sich ein Ausstoß von 2,5t/Jahr/Fahrzeug. Bei einer Produktion von 4,9 Mio. PKW pro Jahr (s. <http://www.oica.net/htdocs/Main.htm> für 2005) entstehen folglich mehr als 12 Mio. t CO₂/Jahr/Flotte. Dies sind aber nur die 80 Prozent des CO₂, das in der Nutzungsphase ausgestoßen wird. Rechnet man das bei der Produktion entstehende CO₂ hinzu, ergibt sich für die in 2005 produzierte PKW-Flotte von VW über den gesamten Lebenszyklus ein Ausstoß an CO₂ von über 15 Mio t.

⁵ IEA (2006): CO₂ Emissions from Fuel Combustion.

⁶ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2001): Dokumentation. Die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen. Neufassung 2000, Einführung.

⁷ IPCC (2007): Working Group I. The Physical Basis of Climate Change.

Seit Veröffentlichung dieser wissenschaftlichen Studien bzw. Zusammenfassungen konnte der Zusammenhang zwischen der Emission von Kohlendioxid (CO₂) als wichtigstem Treibhausgas und verstärktem Treibhauseffekt nicht mehr ernsthaft geleugnet werden.

Völkerrechtlich bindend reagierte die UN bereits mit der 1992 verabschiedeten und 1994 in Kraft getretenen Klimarahmenkonvention (UNFCCC)⁸. Diese stellt eine völkerrechtliche Verpflichtung für alle Vertragsstaaten dar, einen "gefährlichen Klimawandel" zu vermeiden⁹. Vertragsstaaten sind fast alle Staaten der Erde, einschließlich aller OECD-Staaten und Entwicklungs- bzw. Schwellenländer. Zu ersteren zählen auch die Nicht-Kyoto-Staaten USA und Australien, zu letzteren zählen beispielsweise China und Indien.

Die EU hat bereits klar definiert, dass ein im großen Maßstab gefährlicher Klimawandel nur zu vermeiden sei, wenn der Temperaturanstieg gegenüber dem vorindustriellen Niveau auf weniger als zwei Grad Celsius begrenzt werden könne. Sie stützt sich dabei auf einen breiten Konsens unter den Klimawissenschaftlern. Um mit ausreichender Wahrscheinlichkeit unter diesem Zwei-Grad-Limit zu bleiben, ist eine Strategie notwendig, die die weltweiten Emissionen bis Mitte des Jahrhunderts um mindestens 50 Prozent unter das Niveau von 1990 senkt. Die EU hat mit Ratsbeschluss vom März 2007 ein Reduktionsziel von 30 Prozent bis 2020 akzeptiert. Selbst für den Fall, dass kein internationales Post-2012-Abkommen zustande kommt, hat sie sich unilateral ein Reduktionsziel von 20 Prozent bis 2020 im Vergleich zu 1990 gesetzt.

Das völkerrechtlich verbindliche Kyoto-Protokoll schreibt seit 1997 (in der EU 2001 ratifiziert, in Kraft seit Anfang 2005) für die EU-15 und den Zeitraum von 2008-2012 eine Reduzierung von durchschnittlich 8 Prozent gegenüber dem Niveau von 1990 und für Deutschland (über die EU-Lastenausgleichsvereinbarung) eine Reduzierung von 21 Prozent vor.

Unabhängig von diesen konkreten Zielen und Verpflichtungen war in den vergangenen 15 Jahren seit Verabschiedung der UNFCCC wissenschaftlich unbestritten, dass die Treibhausgas-Emissionen drastisch verringert werden müssen. Zudem wurde in letzter Zeit immer deutlicher, dass die bisherigen Maßnahmen und Politikbeschlüsse für das Erreichen der Klimaziele bzw. die Vermeidung eines gefährlichen Klimawandels nicht ausreichen und dass insbesondere das starke Emissionswachstum des Transportsektors entscheidend der Zielerreichung im Wege steht.

C. Die Rolle des Verkehrssektors

Der Anteil des Verkehrs am weltweiten CO₂-Ausstoß lag im Jahr 2000 bei etwa 20 bis 28 Prozent¹⁰. Damit ist der Verkehrssektor neben Energie, Industrie und Haushalten einer der großen Verursacher des weltweiten Treibhausgasausstoßes. Doch wichtiger als der ohnehin bedeutende Anteil des Verkehrs am Treibhausgasausstoß ist die enorme Wachstumsdynamik der Emissionen in diesem Sektor, die im eklatanten Widerspruch zu den Treibhausgas-Reduktionserfordernissen steht. Dies ist deshalb herauszustellen, weil die OECD-Leitsätze Unternehmen dazu auffordern, ihrerseits zur nachhaltigen Entwicklung beizutragen. Dabei ist für die Konkretisierung dieser Aufforderung

⁸ UNFCCC (1992): Klimarahmenkonvention.

⁹ ebd., Artikel 2.

¹⁰ Die Angaben dazu schwanken vor allem aufgrund unterschiedlicher Berechnungsmethoden. Fulton und Eads gehen für das Jahr 2000 von 6,3 Gigatonnen CO₂-equivalenter Emissionen auf der Basis einer Lebenszyklus-Betrachtung aus. Angesichts eines Gesamtausstoßes von 22,6 Gigatonnen CO₂-equivalenten Emissionen sind das fast 28 Prozent des gesamten Treibhausgasausstoßes darauf zurückzuführen. Auch die OECD-Leitsätze legen in Kapitel V.3. eine Lebenszyklus-Betrachtung nahe. L. Fulton and G. Eads (2004): IEA/SMP Model Documentation and Reference Case Projection. <http://www.wbcsd.org/web/publications/mobility/smp-model-document.pdf>

Die International Energy Agency (IEA) berechnete 2004 hingegen nur den direkten Erdöleinsatz im Transportbereich und kam dann für das Jahr 2002 auf 4,762 Gigatonnen CO₂ durch den transportbezogenen Öleinsatz gegenüber insgesamt gut 23,116 Gigatonnen energiebezogenem CO₂-Ausstoß. Dies entspricht 20,6 Prozent. IEA (2004): World Energy Outlook 2004.

entscheidend, welchen Beitrag das Unternehmen zu dem jeweiligen Problem (hier: Klimawandel) leistet.

Ende 2006 schlug das UN-Klimasekretariat wegen der schnell wachsenden Emissionen im Transportsektor der Industrieländer Alarm. Das Sekretariat wies darauf hin, dass die CO₂-Äquivalent-Emissionen des Transportsektors in den Industrieländern zwischen 1990 und 2004 um 23,9 Prozent gestiegen sind¹¹.

Steht der Anstieg in den Industrieländern ohnehin schon im starken Kontrast zu den notwendigen Klimaschutzzielen, so ist der weltweite Anstieg der Emissionen im Verkehrssektor noch dramatischer. Insgesamt ist der CO₂-Ausstoß des Verkehrs laut des von der Financial Times zitierten vorliegenden Entwurfs für den dritten Teil des IPCC-Berichts¹² von 1990 bis 2000 weltweit um 27 Prozent gestiegen. Aus den Daten der Internationalen Energie-Agentur¹³ ergibt sich sogar ein Wachstum der CO₂-Emissionen im Straßentransportsektor von 40,2 Prozent zwischen 1990 und 2004. Dass die Emissionen im globalen Durchschnitt noch schneller als in den Industriestaaten steigen, erklärt sich vor allem durch eine rasante Zunahme der Verkehrsemissionen in den Schwellen- und Entwicklungsländern. In diesem Kontext ist hervorzuheben, dass die internationale Tätigkeit für den Automobilkonzern VW eine erhebliche Rolle spielt und damit die noch zu konkretisierenden Verhaltensweisen in den Anwendungsbereich der OECD-Leitsätze fallen. Denn auch zukünftig wird das größte Wachstum des Straßenverkehrs in den Schwellenländern erwartet, mit denen auch VW Handel betreibt und in denen der Konzern Investitionen tätigt. Der World Energy Outlook 2005¹⁴ erwartet eine Verkehrs-Wachstumsrate von 3,6 Prozent pro Jahr für Schwellenländer, mit hohen Steigerungsraten vor allem in China, Indien, Thailand und Indonesien. Allein in China – hier ist VW wieder Marktführer - steige die Zahl der Autos jährlich um ein Fünftel, heißt es im von der Financial Times zitierten Entwurf des IPCC-Berichts.¹⁵

Mit knapp 50 Prozent verantwortet der Individual- bzw. PKW-Verkehr den Löwenanteil dieser verkehrsbedingten Emissionen. Damit ist der Straßenverkehr – je nach Berechnungsmethode – direkt für etwa 10 Prozent und – unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus, angefangen bei der Entwicklung und Produktion des Autos – für etwa 14 Prozent der weltweiten Emissionen verantwortlich.

Für die Zukunft wird erwartet, dass – wenn es nicht zu einer deutlichen Veränderungen der politischen Rahmensetzungen oder zu einem freiwilligen Umsteuern durch die Automobilindustrie kommt – der Verkehrssektor 60 Prozent des weltweit erwarteten Treibhausgasanstiegs bis zum Jahr 2025 gegenüber 2002 zu verantworten haben wird.¹⁶ Andere häufig zitierte Prognosen erwarten, dass der Energieverbrauch des Transportsektors bis 2030 gegenüber 2002 um 80 Prozent steigen wird¹⁷. Im Jahr 2058 würden die Emissionen des Verkehrssektors, wenn man diesen Trend verlängert, damit um 160 Prozent über dem Niveau von 2002 liegen und damit alleine mehr Emissionen freisetzen, als mit dem Zwei-Grad-Limit vereinbar.

¹¹ UNFCCC (2006): 2006 UNFCCC greenhouse gas data report points to rising emission trends.

Pressemitteilung 30.10.06.

http://unfccc.int/files/press/news_room/press_releases_and_advisories/application/pdf/20061027_ghg_press_release_final_english.pdf

¹² Financial Times Deutschland (20.03.2007):

¹³ IEA (2006): CO₂ Emissions from Fuel Combustion.

¹⁴ IEA (2005): World Energy Outlook 2005.

¹⁵ Zitiert nach Financial Times Deutschland (20.03.2007) – s.o.

¹⁶ Asian Development Bank (2006): Energy Efficiency and Climate Change Considerations for On-road Transport in Asia, MAIN REPORT, S. 2.

¹⁷ International Energy Agency (IEA) (2005): World Energy Outlook 2005. ; World Business Council on Sustainable Development (2004): Mobility 2030: Meeting the Challenges to Sustainability.

<http://www.wbcsd.ch/plugins/DocSearch/details.asp?type=DocDet&ObjectId=NjA5NA>

D. Gerügte Verhaltensweisen

Die OECD-Leitsätze fordern die Unternehmen u.a. dazu auf, bei ihren Geschäftspraktiken insgesamt, insbesondere bei internationalen Investitionen und Handel¹⁸ – also bei Tätigkeiten, die internationalen Bezug haben – den Notwendigkeiten globaler nachhaltiger Entwicklung Rechnung zu tragen. Die OECD selbst fordert die Anwendung der Leitsätze “überall dort, wo sie [die Unternehmen] ihre Geschäftstätigkeit ausüben“¹⁹ bzw. stellt fest, dass die Leitsätze für die von den multinationalen Unternehmen „weltweit abgewickelten Transaktionen“ gelten.²⁰ Deshalb bezieht sich diese Beschwerde nicht auf die reine Automobilproduktion durch VW, sondern auch auf Verkauf, Marketing, etc. – also auf die gesamte Ausübung der Geschäftstätigkeit. Zudem umfasst die Beschwerde auch die Tätigkeiten des Unternehmens in Deutschland, weil erstens die Auswirkungen des CO₂-Ausstoßes auf den Klimawandel global wirken und nicht an den Landesgrenzen Halt machen. Zweitens werden viele strategische Entscheidungen im Hauptsitz des Konzerns in Deutschland gefällt, und die Forschung und Produktentwicklung findet ebenfalls hauptsächlich in Deutschland statt.

Germanwatch reicht diese Beschwerde ein vor dem Hintergrund des globalen Klimawandels und angesichts der Tatsache, dass der Verkehrssektor als der Sektor mit dem dynamischsten Emissionswachstum den weltweit notwendigen Treibhausgasreduktionen für eine Vermeidung eines im großen Maßstab gefährlichen Klimawandels²¹ massiv im Weg steht. Das konkrete Verhalten von VW ist nach Einschätzung von Germanwatch in einer Vielzahl von Fällen nicht konform mit den OECD-Leitsätzen. Die im Teil 2 im Detail ausgeführten Umsetzungsdefizite lassen sich folgendermaßen gruppieren:

- 1) Angesichts der Problematik des Klimawandels und des von der EU wissenschaftsbasiert zur Gefahrenabwehr formulierten Zwei-Grad-Limits für den globalen Temperaturanstieg ist es unabdingbar, dass ein Konzern wie VW detaillierte Klimaschutzziele sowohl für die einzelnen Produkte als auch für die gesamte Flotte formuliert und regelmäßig überprüft. Die Anzahl der von VW verkauften Autos, insbesondere auch bei den verbrauchsstarken Modellen, nimmt immer weiter zu, sowohl in OECD- wie Nicht-OECD Ländern. Weder die verkauften Autos und das Marketing noch Investitionen in Produktionskapazitäten sind bisher an Klimaschutz-Zielen orientiert.
- 2) VW berücksichtigt die von den Produkten ausgehende Klimagefährdung nicht ausreichend. Sonst müssten, über die reinen kilometerbezogenen Verbrauchsangaben hinaus, die tatsächlichen Emissionen in der jahrelangen Gebrauchsphase der hergestellten Fahrzeuge prognostiziert, ausgewertet und diese auf den Lebenszyklus bezogenen Daten im Management eingebracht werden („Nur was messbar ist, kann auch gemanagt werden.“).
- 3) VW hält die eigene, über den europäischen Dachverband ACEA eingegangene Selbstverpflichtung nicht ein. Es ist angesichts der vorliegenden und veröffentlichten Strategien und der aktuellen Flottenstruktur nicht ersichtlich, wie bis Ende 2008 der in der Selbstverpflichtung vereinbarte Flottenverbrauch von 140g CO₂/km erreicht werden soll. Tatsächlich lag der Wert von VW Ende 2006 noch bei 162,5g/km. Bei einem Ausgangswert von 185 g/km²² im Jahr 1995 liegt die Volkswagen AG damit immer noch weit entfernt vom angestrebten Ziel. Die Marke Volkswagen hatte laut einer Studie von Transport & Environment²³ bis 2005 erst 48 Prozent seiner Reduktionsverpflichtung erreicht, die Marke

¹⁸ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2001): Dokumentation. Die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen. Neufassung 2000, Einführung, para. 4.
<http://www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/M-O/oecd-leitsaetze-englisch,property=pdf,bereich=bmwi,sprache=de,rwb=true.pdf>

¹⁹ ebd., Kapitel 1, Paragraph 2.

²⁰ ebd., Erklärung der Ministerratstagung, Juni 2000.

²¹ UNFCCC (1992): Klimarahmenkonvention. Artikel 2.

²² Volkswagen (2005): Nachhaltigkeitsbericht 2005/06. S. 30.

²³ Transport & Environment (2006): How clean is your car brand.

Audi gar erst 35 Prozent.²⁴ Damit war VW noch weniger aktiv als die beiden anderen großen Autokonzerne aus Deutschland, DaimlerChrysler und BMW.²⁵

- 4) VW wirbt massiv für verbrauchsstarke Fahrzeuge, während gleichzeitig die Verbraucher nicht in transparenter Weise über die Klimarelevanz der Fahrzeuge aufgeklärt werden. Die Werbung für verbrauchsarme Modelle ist im Umfang nicht vergleichbar mit der für das (verbrauchsstarke) Luxussegment.
- 5) VW hat sich direkt und indirekt (über Verbandsmitgliedschaften) an der Verbreitung von Fehlinformationen über den Klimawandel und geplante Politikmaßnahmen beteiligt.
- 6) VW ist direkt sowie indirekt in der Lobbyarbeit gegen klimapolitische Rahmensetzungen verschiedener Regierungen aktiv geworden – etwa in China, Kalifornien und der EU. Dies betrifft u.a. Gesetzgebungsvorstöße, die eine Verbrauchslimitierung bei Neuwagen durchsetzen und so einen direkten Beitrag zum Klimaschutz leisten sollen.

Nach Ansicht von Germanwatch verstößt VW durch diese Verhaltensweisen umfassend gegen die in den OECD-Leitsätzen niedergelegten Prinzipien, die nicht nur faktisch für das Unternehmen Gültigkeit haben, sondern zu denen sich der Konzern auch ausdrücklich verpflichtet hat.²⁶

Diese Beschwerde betrachtet die Geschäftstätigkeit des Autokonzerns dabei auf drei Ebenen

- Investitionen und Verkäufe in den großen Schwellenländern wie China, Brasilien, Argentinien, Mexiko, Südafrika, Indien, wo das größte Wachstum des Autokonsums zu erwarten ist (darunter sind OECD-Länder wie Mexiko, Unterzeichnerstaaten der OECD-Leitsätze wie Argentinien und Brasilien sowie Nicht-Mitglieder wie China und Südafrika)
- Investitionen und Verkäufe in allen weiteren OECD-Ländern (inklusive EU und USA)
- Investitionen und Verkäufe in Deutschland.

Dabei lassen sich bei den einzelnen Verstößen diese Ebenen nicht immer sauber trennen, wenn VW z.B. in Deutschland Modelle entwickelt, die aber weltweit produziert werden. Wo möglich, wird jedoch diese regionale Unterscheidung vorgenommen.

TEIL 2

Im Folgenden wird die Nicht-Umsetzung der bzw. der Verstoß gegen die OECD Leitsätze durch VW an den einzelnen Leitsätzen belegt. Dabei werden diese als "rechtsähnliche Normen" verstanden, auch wenn sie keine Gesetze im juristischen Sinne darstellen, sondern diese nach dem Willen der OECD lediglich ergänzen.

²⁴ Selbst wenn die im Durchschnitt aller Konzerne erforderliche Reduktionsverpflichtung von 25 Prozent zu Grunde gelegt würde, hat Volkswagen bis 2006 und damit in den ersten elf Jahren der über 13 Jahre laufenden Selbstverpflichtung erst 12,2 Prozent erreicht. Laut Angaben von VW im Nachhaltigkeitsbericht 2005/06 lag der Ausgangswert des Konzerns im Jahr 1995 bei 185 g/km. Bis Ende 2006 war auf dem Weg zum Reduktionsziel von 140g/km laut Fachhochschule Gelsenkirchen ein Wert von 162,5 erreicht.

Fachhochschule Gelsenkirchen: CO₂-Emissionen der 2006 verkauften Neuwagen in Europa. In: Capital: Vorabmeldung 03/2007. www.capital.de/div/100005642.html

²⁵ Transport & Environment (2006): How clean is your car brand.

²⁶ Volkswagen: Nachhaltigkeit. Strategie. Nachhaltigkeitsmanagement: „Als verpflichtend für unser Handeln gelten uns gleichzeitig die Konventionen der International Labour Organization (ILO) und die „Leitsätze für multinationale Unternehmen“ der Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD).“ http://www.volkswagen-nachhaltigkeit.de/nhk/nhk_folder/de/strategie/nachhaltigkeitsmanagement.html - Besucht am 05.02.2007.

A. Verstoß gegen Kapitel V.1.a)

1. Verstoß

V. Die Unternehmen sollten insbesondere
 1. ein auf das jeweilige Unternehmen zugeschnittenes Umweltmanagementsystem einrichten und aufrechterhalten, das u.a. Folgendes vorsieht:

a) Sammlung und Evaluierung zweckdienlicher, aktueller Informationen über mögliche Auswirkungen ihrer Tätigkeit auf Umwelt, Gesundheit und Sicherheit; ...

VW erfüllt seine Verpflichtung nicht, zweckdienliche und aktuelle Informationen über die möglichen Auswirkungen seiner Tätigkeit auf Umwelt zu sammeln und zu evaluieren, insbesondere in Bezug auf die CO₂-Emissionen, die aus der Nutzung infolge des Inverkehrbringens der folgenden zwölf extrem verbrauchsstarken Modelle resultieren.

Tabelle 1: Verbrauchsstärke Modelle der Volkswagen AG

Modell	Produktionszahlen und -orte 2005	Durchschnittliche Emissionen/Auto in g/km ²⁷	Spannweite der Emissionen
VW Touran	191.207 Deutschland (Wolfsburg)	181	162-233
VW Gol (Brasilien)	284.069 Brasilien und China	ca. 190 ²⁸	ca. 145-331
VW Sharan	32.575 Portugal	218	176-288
VW Touareg	81.003 Slowakei (Bratislava)	321	265-382
VW Phaeton	6.001 Deutschland (Dresden)	321	259-374
Bentley Continental GT Coupé	4.733	410	410
Bentley Continental Flying Spur	4.271 Deutschland (Zwickau-Mosel, Dresden)	423	
Bentley Arnage	556	495	495
Audi A6	211.142 Deutschland (Ingolstadt Neckarsulm), Ungarn (Győr); Slowakei (Bratislava), Brasilien (São José dos Pinhais), China (Changchun) ²⁹	214	160-319
Audi A8	21.515 Slowakei (Bratislava)	253	224-353
Audi Q7	1.185 Slowakei (Bratislava)	292	279-326
Bugatti Veyron	44 ³⁰ Frankreich (elsässisches Dorsheim bei Molsheim)	mehr als 500 ³¹	bis zu 2500 ³²

Quelle: Eigene Zusammenstellung³³

²⁷ Durchschnittliche Emissionen pro Auto berechnet als: Mittelwert aller aufgelisteten Untermodelle im DAT-Leitfaden. – Siehe Fußnote 33.

²⁸ Da der Gol in Deutschland nicht angeboten wird, enthält der DAT-Leitfaden keine Emissionsangaben für dieses Modell. Aufgrund der Spritverbrauchswerte von 6,1 l bis 14,0 l wurden hier die entsprechenden Emissionswerte berechnet. Dabei wurden im DAT-Leitfaden Modelle ausgewählt, die den gleichen bzw. sehr ähnlichen Spritverbrauch haben, und deren Emissionswerte zu Grunde gelegt (z.B. VW Gol 1.8 aus Brasilien mit 14,0l verglichen mit Cadillac SRX mit Verbrauch von 14,0l entspricht 331g/km).

²⁹ Für den Audi A6 und A8 war nicht ersichtlich, welches Modell in welchem Werk produziert wird.

³⁰ Volkswagen (2006): Geschäftsbericht 2005

³¹ Geschätzt aufgrund des durchschnittlichen Verbrauchs von 20l/100km.

³² Geschätzt aufgrund des Verbrauchs unter Volllast/ bei Vollgas von 100l/ 100km.

³³ Produktionszahlen aus dem Geschäftsbericht: Volkswagen (2006): Geschäftsbericht 2005; Produktionsorte laut Wikipedia: <http://de.wikipedia.org/wiki/Volkswagen>; Emissionsdaten: DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH): 2006: Leitfaden zu Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen aller neuen Personenkraftwagenmodelle,

2. Begründung

Kapitel V.1. enthält die Verpflichtung, Umweltmanagementsysteme einzurichten, die die Unternehmen in die Lage versetzen, Maßnahmen zum Umweltschutz zu entwickeln und umzusetzen. In den *Erläuterungen* zu den Leitsätzen heißt es hierzu:

"31. Ein verantwortungsbewusstes Umweltmanagement stellt einen wichtigen Aspekt der nachhaltigen Entwicklung dar und wird zunehmend sowohl als Verantwortung wie auch als *Chance* der Unternehmen begriffen. [...] Eine Steigerung der Ergebnisse im Umweltbereich setzt ein systematisches Konzept sowie die Bereitschaft zu einer ständigen Verbesserung des Systems voraus. Ein Umweltmanagementsystem liefert den notwendigen unternehmensinternen Rahmen für die Einbeziehung von Umwelterwägungen in die Geschäftsstrategie und für die Kontrolle der Auswirkungen der Tätigkeiten auf die Umwelt. [...]"

32. Zusätzlich zur Verbesserung der Umweltergebnisse kann die Einrichtung eines solchen Umweltmanagementsystems den Unternehmen auch einen ökonomischen Nutzen bringen, indem es die Betriebs- und Versicherungskosten senkt, einen sparsameren Energie- und Ressourceneinsatz erlaubt, [...]"

33. Im Kontext dieser *Leitsätze* sollte der Ausdruck „verantwortungsbewusstes Umweltmanagement“ im weitesten Sinne ausgelegt und dahingehend interpretiert werden, dass darunter die unmittelbaren wie auch die mittelbaren langfristigen Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit sowie Maßnahmen nicht nur im Bereich des Umweltschutzes, sondern auch des Ressourcenmanagements fallen."

Im Sinne dieses weiten Verständnisses von Umweltmanagement und der grundsätzlichen Funktion des Umweltmanagementsystems zur Umsetzung von Unternehmensverantwortung fallen unter Informationen im Sinne des Kapitels V.1.a) nicht nur Informationen über die Auswirkungen der Herstellung einzelner PKW, sondern auch – die wesentlich wichtigeren – Informationen über die Auswirkungen des Gebrauchs dieser Produkte, sowohl einzeln als auch in der Summe. Auch diese sind "Auswirkungen ihrer [hier VWs] Tätigkeit auf Umwelt" im Sinne des Leitsatzes, denn sie haben zumindest mittel- bis langfristige Auswirkungen auf die Umwelt, konkret: das globale Klimasystem.

a) Sammlung von Information

Die Auswertung des Geschäftsberichtes 2006, des Nachhaltigkeitsberichts 2005/06 sowie des Berichts an das Carbon-Disclosure-Projekt (CDP) aus dem Jahr 2006 ergeben, dass VW entsprechende Informationen nicht leitsatzkonform sammelt.

Insbesondere sind den öffentlichen Quellen keinerlei Daten oder Annahmen zu Fahrkonditionen und Verhalten sowie Lebensdauer der Fahrzeuge in den einzelnen Absatzländern zu entnehmen.

VW erhebt zwar Umweltkennzahlen für die Produktionsabläufe des gesamten Konzerns, in denen u.a. direkte Kohlendioxidemissionen (CO₂) und Energieverbrauch enthalten sind. Diese werden überwacht und unter anderem im Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht. Hier fehlt allerdings vollständig eine Erhebung der Emissionen pro Fahrzeug während der jeweiligen Nutzungszeit und der jährlichen Emissionen pro Fahrzeug sowie der Gesamt-CO₂-Menge, die durch die vom VW-Konzern in einem Jahr hergestellte Autoflotte emittiert wird. Tatsächlich entstehen aber nach Angaben von VW 80 Prozent der Emissionen von PKW in der Nutzungsphase.³⁴

die in Deutschland zum Verkauf angeboten werden – Ausgabe 2006. Kurz: DAT-Leitfaden

<http://www.dat.de/showmessage.jsp?mentitid=2080&mesid=3123>

Daten für den Gol: auto motor sport. spezial (2007): Autokatalog – Modelljahr 2007.

Daten für den Bentley Continental Flying Spur:

<http://www.bentleymotors.com/Corporate/display.aspx?websiteid=2&langid=2&cpflgs=1111&infid=272>; Daten

Daten für den Bugatti Veyron: Wikipedia

http://de.wikipedia.org/wiki/Bugatti_Veyron#Verbrauch_und_Reichweite und Autobild:

http://www.autobild.de/test/neuwagen/artikel.php?artikel_id=12128

³⁴ Volkswagen (2006): CDP4-Bericht aus dem Jahr 2006.

http://www.cdproject.net/response_list.asp?id=4&exp=4&desc=Germany&letter=V

Lediglich in der Sachbilanz, die für den Golf A4 aufgestellt wurde, ist die Angabe zu finden, dass dieser während seiner Nutzungsphase 27 tn (Diesel) bzw. 30 tn (Otto) CO₂ emittiert, der Golf A3 36 tn und der Lupo 16 tn. Aber erstens ist die Erhebung dieser Daten anhand eines Beispielmodells unzureichend und zweitens wird auf den wichtigen folgenden Schritt verzichtet, der für eine sinnvolle Ökobilanz nötig wäre, nämlich eine Abschätzung der Auswirkungen auf die Umwelt.

Eine solche Sachbilanz liegt für die hier genau bezeichneten 12 Modelle nicht vor.

In Bezug auf die Produktion in den Schwellenländern Lateinamerikas ist für uns nicht erkennbar, ob die Informationen über den eigenen Beitrag zum Problem des Klimawandels aktuell für das Unternehmen erfassbar sind. Im Autokatalog für 2007 fehlen für sämtliche Modelle, die in Argentinien hergestellt werden, die Werksangaben zum Spritverbrauch, und auch für 7 von den 16 in Brasilien hergestellten Modellen stehen diese Angaben nicht zur Verfügung.³⁵ Da dort offensichtlich noch nicht einmal Daten zum Verbrauch erhoben und gesammelt werden, muss man davon ausgehen, dass auch die Sammlung und Evaluierung von Informationen im Hinblick auf die möglichen Auswirkungen nicht vollzogen werden. Zwar gibt es in diesen Ländern bislang keine Gesetzgebung zur Angabe der Verbrauchswerte, aber eine adäquate Einhaltung der OECD-Leitsätze würde eine solche Angabe erfordern.

Mangels weiterer Datengrundlagen hat Germanwatch gemeinsam mit anderen interessierten NRO die europäische Partnerorganisation „Transport & Environment“ gebeten, diese Informationen von VW (bzw. weltweit insgesamt von den größten 15 Automobilunternehmen) anzufragen. VW hat auch auf diesem Wege bislang keine Informationen zur Verfügung gestellt.³⁶ Der Fragebogen enthielt u.a. Befragungen zur Menge der seit 1990 von VW Fahrzeugen ausgestoßenen CO₂-Emissionen; zu den existierenden Lebenszyklus-Analysen und wie diese den Entscheidungsprozess beeinflussen.

b) Evaluierung der Informationen im Hinblick auf Auswirkungen auf die Umwelt

Die gesammelten Informationen sollen in Bezug auf die möglichen Auswirkungen der Tätigkeit des Konzerns auf Umwelt, Gesundheit und Sicherheit ausgewertet werden.

Die Nutzung von Autos beruht bislang überwiegend auf fossilem Öleinsatz. Das Öl ruft schon bei der Exploration erhebliche Umweltprobleme und immer wieder Probleme für die Sicherheit von Menschen hervor. Es gibt vielfältige Belege dafür, dass Konflikte um Öl sich zu militärischen Auseinandersetzungen entwickelt haben.

Bei der Verbrennung im Automobil entsteht das Treibhausgas CO₂, das sich in der Atmosphäre anhäuft und weltweit erhebliche Konsequenzen für die Umwelt hat. Darüber hinaus wird inzwischen das Klimaproblem als ein Sicherheitsproblem eingeschätzt, das – so im vergangenen Jahr durch den (damaligen) UN-Generalsekretär Kofi Anan – auf eine Stufe mit Kriegen gestellt wird. Im April 2007 wurde das Klimathema unter diesem Aspekt erstmals im Weltsicherheitsrat behandelt.

Auch vom Einsatz von Biosprit können erhebliche Gefahren für Umwelt (Artenvielfalt, Gefahren der Gentechnik) und Sicherheit (Ernährungssicherheit) ausgehen. Obwohl VW vehement verbindliche Effizienzsteigerungen ablehnte und stattdessen einen gesteigerten Absatz von Biotreibstoffen fordert, hat der Konzern keine systematische Einschätzung der Konsequenzen eines stark gesteigerten Bio-Sprit-Einsatzes für Umwelt und Ernährungssicherheit vorgelegt.

³⁵ auto motor sport. spezial: Autokatalog – Modelljahr 2007. S. 265ff. In diesen Ländern werden auch andere Modelle als in Europa hergestellt (u.a. Gol, Parati, Santana, Suran). Für diese Modelle liegen in den europäischen Datenquellen oder im DAT-Leitfaden keine Informationen vor.

³⁶ Fragebogen vom 14.2.07, Nachfrage am 21. März 2007. – Fragebogen siehe Anhang I.

Zwar gibt VW in seinem Geschäftsbericht 2006³⁷ an:

„Unsere Konzern-Umweltpolitik zeichnet sich durch einen integrierten Ansatz aus, der die Auswirkungen von Fertigungsprozessen und Produkten auf die Umwelt im Voraus bewertet und somit schon bei deren Planung berücksichtigt. Unser vorrangiges Ziel ist dabei, ökonomisch und ökologisch sinnvolle Lösungen zu erarbeiten, um den Einsatz von Ressourcen zu minimieren und langfristig Kosten zu reduzieren.“

Ein Umweltmanagement-System, das eine Evaluierung der (bislang nicht gesammelten) Informationen hinsichtlich CO₂ Emissionen der von VW hergestellten und vermarkteten PKW, insbesondere der unter A bezeichneten verbrauchsstarken Modelle, auf die Umwelt erlauben würde, fehlt aber vollständig.

B. Verstoß gegen Kapitel III.1 [Informationen nach V.1.a)]

III.1. Die Unternehmen sollten sicherstellen, dass rechtzeitig und in regelmäßigen Abständen verlässliche und sachdienliche Informationen über ihre Geschäftstätigkeit, Struktur, Finanzlage und Geschäftsergebnisse veröffentlicht werden.

Der Begriff "Geschäftstätigkeit" in diesem Kapitel ist im Sinne des Kapitel V dahingehend auszulegen, dass auch CO₂ Emissionen der produzierten und verkauften Fahrzeuge unter diesen Oberbegriff zu fassen sind. Entsprechend sind diese Informationen, wie in A. definiert, auch der Öffentlichkeit bekannt zu geben. Sollte es derartige Erhebungen also – wie die ausführlichen Recherchen von Germanwatch ergeben haben – nicht geben, so liegt hierin ein Verstoß gegen III.1. Insoweit Vertraulichkeitserwägungen oder andere Gründe gegen eine Veröffentlichung sprechen könnten, ist dies zumindest zu bezeichnen.

C. Verstoß gegen Kapitel V.2.a)

V. Die Unternehmen sollten insbesondere 2. unter Berücksichtigung von Erwägungen hinsichtlich Kosten, Geschäftsgeheimnis und Schutz der Rechte an geistigem Eigentum: a) der Öffentlichkeit und den Beschäftigten zweckdienliche, aktuelle Informationen über mögliche Auswirkungen ihrer Tätigkeit auf Umwelt, Gesundheit und Sicherheit zur Verfügung stellen, die auch einen Überblick über die bei der Verbesserung der Umweltergebnisse erzielten Fortschritte umfassen können;
--

1. Im Hinblick auf Informationen zu den Modellen nach V.1.a)

Sollte die Ansicht vertreten werden, dass ein Verstoß unter III.1 im Hinblick auf die CO₂-Emissionen der produzierten und verkauften Fahrzeuge bzw. der spezifischen Modelle nicht vorliegt, so liegt jedenfalls ein Verstoß gegen die spezifischen Transparenzpflichten des Kapitel V vor.

In keinem der ausgewerteten und öffentlich zugänglichen Berichte sind Informationen über die "Auswirkungen ihrer [VW] Tätigkeit auf Umwelt", etwa im Hinblick auf die konkreten Klimawirkungen der zwölf genannten Modelle enthalten. Es ist der Öffentlichkeit damit nicht möglich, entweder im Hinblick auf diese zwölf verbrauchsstarken Modelle oder insgesamt für den Konzern eine Art "Carbon Footprint" aufzustellen, also die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit von VW auf das globale Klimasystem zu erkennen. Es wird auch nicht darüber informiert, in welchem

³⁷ Volkswagen (2007): Geschäftsbericht 2006, S. 97.

Verhältnis das starke Emissionswachstum der eigenen verkauften Flotte und speziell der verbrauchsintensiven Modelle zu dem von der EU festgelegten Limit für inakzeptable Umweltauswirkungen – dem Zwei Grad Limit – steht.

In Bezug auf die Produktion in den Schwellenländern Lateinamerikas liegt aufgrund der lückenhaften bzw. fehlenden Verbrauchsangaben auch ein Verstoß gegen V.2.a) vor, für die Details wird auf die Ausführungen unter A. verwiesen.

Zudem liegt in Deutschland eine Verletzung von Kapitel V.2.a) darin, dass die Anwendung der Kennzeichnungspflicht unregelmäßig war und ist. Nach unseren Kenntnissen hat VW in einigen Filialen die zunächst verzögerte Kennzeichnungspflicht³⁸ nicht ordnungsgemäß umgesetzt. Anfangs wurden die Kennzeichnungen schlicht „vergessen“. Insbesondere war zu bemängeln, dass der Kraftstoffverbrauch auf durchsichtigen Folien in weißer Schrift gedruckt war, die in den Scheiben der Fahrzeuge praktisch unsichtbar waren. Zudem hat VW bei Werbeanzeigen gegen die Kennzeichnungspflicht verstoßen.³⁹ Damit wurden der Öffentlichkeit zweckdienliche, aktuelle Informationen über mögliche Auswirkungen der Konzerntätigkeit auf die Umwelt vorenthalten.

2. Im Hinblick auf allgemeine Informationen über die Auswirkungen des PKW-/Straßenverkehrs auf das Klima

Die Leitsätze verpflichten die Unternehmen allgemein dazu, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung zu leisten und ihre Geschäftstätigkeit sowie die Auswirkungen im globalen Kontext zu erfassen. In diesem Sinne ist Kapitel V.2.a) weit zu interpretieren und auch als Verbot der gezielten Falsch-Information bzw. Irreleitung der Öffentlichkeit zu sehen.

Dies wird auch in den *Erläuterungen* deutlich:

"35. Informationen über die Tätigkeit des Unternehmens und deren potentielle Umweltfolgen tragen wesentlich zur Vertrauensbildung in der Öffentlichkeit bei. Am wirksamsten ist dieses Instrument, wenn die Informationen auf transparente Weise bereitgestellt und aktive Konsultationen mit den anderen Unternehmensbeteiligten gefördert werden, wie Beschäftigten, Kunden, Zulieferern, Auftragnehmern, örtlichen Gebietskörperschaften sowie der Öffentlichkeit allgemein, um auf diese Weise ein dauerhaftes Klima des Vertrauens und des Verständnisses für Umweltbelange von gemeinsamem Interesse zu schaffen."

Ist die Zielsetzung der Leitsätze an dieser Stelle die Schaffung eines "Klimas des Vertrauen", folgt daraus, dass auch das Vorenthalten oder die irreführende Gewichtung von Informationen gegen diesen Leitsatz verstoßen.

VW muss sich zudem zurechnen lassen, vor allem über Verbände (VDIK, ACEA, VDA), denen der Konzern angehört (teilweise vertreten durch einzelne Tochterfirmen), irreleitende bzw. Falschinformationen verbreitet zu haben.

a) ACEA Selbstverpflichtung

Dies betrifft zum einen die Umsetzung der Selbstverpflichtungserklärung über den europäischen Dachverband ACEA. Im Jahre 1998 haben sich die über ACEA zusammengeschlossenen Autoproduzenten, u.a. VW, dazu verpflichtet, bis Ende 2008 im Flottendurchschnitt einen CO₂-Verbrauch von 140g/km zu erreichen.⁴⁰ Der Ausgangswert lag bei 185-187g/km⁴¹, der derzeitige

³⁸ Weiteres zur Verzögerung der Kennzeichnungspflicht unter Kapitel M.

³⁹ Deutsche Umwelthilfe (DUH): DUH-Hintergrund zur Pressekonferenz am 26.10.05.

⁴⁰ ACEA (1998): ACEA Commitment on CO₂ emission reductions from new passenger cars in the framework of an environmental agreement between the European Commission and ACEA.
http://www.acea.be/acea_1998_commitment

Durchschnitt aller Konzerne liegt bei 161g/km, VW liegt noch leicht darüber.⁴² In den verbliebenen zwei Jahren ist bei der derzeitigen Strategie und Produktpalette nicht ersichtlich, wie VW den Wert von 140g/km noch erreichen will. Obwohl dem so ist, zielen Aussagen von VW selber und von den Verbänden, die u.a. VW oder Teile des Konzerns vertreten, darauf ab, die Öffentlichkeit im Glauben zu lassen, dass erstens der Wert bis 2008 einzuhalten ist, die Autoindustrie inklusive VW also ihrer Selbstverpflichtung nachkomme, und zweitens VW einen großen Beitrag zu diesem Ergebnis geleistet habe.⁴³

b) Andere Fälle (VW direkt)

Obwohl die EU-Kommission stets Durchschnittsziele für die Gesamtflotte und nicht Einheitsziele für die verschiedenen Automodelle einführen wollte, erweckt VW gezielt und gewollt – gemeinsam mit anderen deutschen Autokonzernen – in der Öffentlichkeit den Eindruck, dass Einheitsziele vorgeschlagen wurden⁴⁴. U.a. existiert ein entsprechender offener Brief an die EU-Kommission vom 26. Januar 2007⁴⁵, der u.a. via „Bild am Sonntag“ der Öffentlichkeit präsentiert wurde.

Wie zahlreiche andere Medien, berichtete auch der Spiegel daraufhin fälschlicherweise, der Umweltkommissar argumentiere für ein gesetzliches Maximum von 120g CO₂ pro Kilometer. Dies steht im Widerspruch zu der Tatsache, dass die 120g nie von der Kommission als absolutes Maximum für jedes Modell vorgesehen waren, sondern als Durchschnittsziel für die gesamte Autoflotte.⁴⁶

Ebenfalls wurde wiederholt, auch von VW, das Argument bemüht, die neuen Regulierungen hätten einen verheerenden Einfluss auf die Arbeitsmarktsituation in Deutschland.⁴⁷ Es ist anzunehmen, dass insbesondere auch mit diesem Argument die Politik von einer strengen und verbindlichen Regulierung abgehalten werden konnte. Dabei sollte ein strenger Verbrauchswert, der ebenso für alle Konkurrenten gilt, als Beitrag verstanden werden, die deutsche Automobilindustrie auch weltweit wettbewerbsfähiger zu machen und damit langfristig Arbeitsplätze zu sichern.

Auf der Aktionärsversammlung am 19. April 2007 hat der VW-Vorstandsvorsitzende Winterkorn jüngst dem Beitrag eines Aktionärs ausdrücklich nicht widersprochen, der den Konzern aufforderte, sich „von der CO₂-Lüge zu befreien“. Winterkorn reagierte auf die Einlassungen des Aktionärs mit einem „Ich widerspreche Ihnen nicht“, womit er aktiv unterstützt, was zuvor gesagt wurde⁴⁸.

c) Irreführung über Verbände

Über die Verbandsmitgliedschaften trägt VW auch eine Verantwortung für die Darstellungen und Veröffentlichungen verschiedener Autoverbände. Hier werden v.a. die jüngsten Argumentationen von VDIK, VDA und ACEA herangezogen, die massiv zur Desinformation der Öffentlichkeit beitragen. Anhang III. enthält in diesem Kontext weitere Details zur Beweisführung.

Der VDIK (Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller), bei dem auch die beiden VW-Töchter Seat und SkodaAuto Deutschland Mitglieder sind, hat selten zweckdienliche und aktuelle

⁴¹ EU Kommission (2006): Sechster Jahresbericht über die Wirksamkeit der Strategie KOM(2006) 463 endgültig.

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2006/com2006_0463de01.pdf

⁴² Capital (2007): Vorabmeldung für das „Capital“ 03/2007 vom 15.01.07.

<http://www.capital.de/div/100005642.html>

⁴³ Ausführlicher hierzu siehe Anhang II und III

⁴⁴ Corporate Europe Observatory (CEO) (2007): Car industry flexes its muscles, Commission bows down. Briefing paper. <http://www.corporateeurope.org/carlobby.html>

⁴⁵ ebd.

⁴⁶ “The final EU target, agreed by heads of state and government, is to reach an average CO₂ emission figure of 120 g/km for all new passenger cars by 2010.” Euractiv (2006): Commission to get tough with carmakers on CO₂ cuts. <http://www.euractiv.com/en/environment/commission-get-tough-carmakers-co2-cuts/article-157309>.

⁴⁷ ebd.

⁴⁸ Persönlicher Mitschrieb von der VW-Hauptversammlung am 19.4.2007; das offizielle Protokoll ist noch nicht veröffentlicht.

Informationen bereitgestellt, sondern vielmehr Aussagen getroffen, die die wichtige Rolle des Individualverkehrs am globalem Klimawandel absichtlich zu verschleiern suchen. Als Beispiel kann eine Presseerklärung dienen, die am 14.03.07 vom VDIK herausgegeben wurde. Hauptargument der Darstellungen in dieser Presseerklärung war, dass der Beitrag des Autoverkehrs zum menschengemachten Klimawandel vor dem Hintergrund des jährlichen natürlichen CO₂-Ausstoßes zu vernachlässigen sei.⁴⁹ Ähnliche Argumentationsketten und Desinformationen erfolgen auch von Seiten des deutschen VDA. Dieser stellt die Entwicklungen des CO₂-Ausstoßes durch die deutsche Automobilindustrie durch Setzen willkürlicher Zeitgrenzen, Verschweigen wichtiger Trends und unhaltbare Relativierungen derart positiv dar, dass von einer Konterkarierung der „zweckdienlichen und aktuellen Informationen über mögliche Auswirkungen ihrer Tätigkeit auf die Umwelt [...] [und] [...] Verbesserung der Umweltergebnisse“ gesprochen werden muss. Auch die Informationspolitik von ACEA, dem Verband der europäischen Automobilhersteller, ist nicht konform mit den OECD-Leitsätzen. In der ACEA werden die Gründe für eine eventuelle Nicht-Einhaltung der Selbstverpflichtung falsch dargestellt, um weitere (gesetzliche) Regelungen zu verhindern.⁵⁰

Zusammenfassend ist festzustellen, dass VW nicht sicherstellt, dass „zweckdienliche und aktuelle Informationen über mögliche Auswirkungen ihrer Tätigkeit auf die Umwelt“ zur Verfügung gestellt werden, sondern – durch eigene Aussagen sowie vertreten durch die Verbände - die tatsächlichen Auswirkungen des Verkehrs (und damit der u.a. durch VW produzierten und vermarkteten Fahrzeuge) auf das Klima verschleiert werden, um so verbindliche Regeln zur Verbrauchsreduktion zu verhindern.

D. Verstoß gegen Kapitel VII.4

VII. Die Unternehmen sollten bei ihren Beziehungen zu den Verbrauchern faire Geschäfts-, Vermarktungs- und Werbepraktiken anwenden und alle zumutbaren Maßnahmen treffen, um die Sicherheit und Qualität der von ihnen angebotenen Güter oder Dienstleistungen zu gewährleisten. Sie sollten insbesondere von täuschenden, irreführenden, betrügerischen oder unfairen Darstellungen, Auslassungen und sonstigen Praktiken absehen;

Die als Verstoß gegen Kapitel V.2.a) aufgeführten Handlungsweisen stellen auch einen Verstoß gegen Kapitel VII.4 dar. Insbesondere die halbherzige Implementierung der Kennzeichnungspflicht durch VW, u.a. durch die Darstellung des Kraftstoffverbrauchs auf durchsichtigen Folien in weißer Schrift, die praktisch nicht sichtbar waren, ist eine Form von irreführender Darstellung. Die vorherige Nichtdarstellung des Verbrauchs ist als eine Auslassung nach Kapitel VII.4 zu werten.

Die Aktivitäten unter C.2 sind darüber hinaus als irreführende Darstellungen – sowohl von VW selbst als auch über die Mitgliedschaft in Verbänden – zu verstehen und stellen damit ebenfalls einen Verstoß gegen Kapitel VII.4. dar.

E. Verstoß gegen Kapitel V.1.b)

1. Verstoß

V. Die Unternehmen sollten insbesondere

1. ein auf das jeweilige Unternehmen zugeschnittenes Umweltmanagementsystem einrichten und aufrechterhalten, das u.a. Folgendes vorsieht:
 - b) Aufstellung messbarer Ziele und gegebenenfalls spezifischer Zielvorgaben für die Verbesserung der Ergebnisse im Umweltbereich sowie regelmäßige Überprüfungen der fortgesetzten Gültigkeit dieser Ziele;

⁴⁹ Ausführlicher hierzu: Anhang III zur OECD-Beschwerde.

⁵⁰ Ausführlicher hierzu: ebenfalls Anhang III.

VW verstößt gegen die Verpflichtung, ein Umweltmanagementsystem einzurichten und aufrechtzuerhalten, in dessen Rahmen "messbare Ziele" bzw. "spezifische Zielvorgaben" für die unter A. aufgeführten Modelle im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß dieser Fahrzeuge aufgestellt werden können. Im Hinblick auf den weiten Begriff des Umweltmanagementsystems (s. A.) betrifft diese Anforderung nicht nur die Produktion der Fahrzeuge, sondern auch ihren Gebrauch.

Tatsächlich hat der Konzern weder globale noch spezifische Ziele für die Reduktion der CO₂-Emissionen während der gesamten Lebenszeit der von ihm vertriebenen Fahrzeuge, insbesondere der unter A. aufgezählten Modelle, aufgestellt.

2. Begründung

Im Sinne von Kapitel V.1.b) der Leitsätze sollen u.a. überprüfbare Ziele zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes des Gesamtkonzerns oder der spezifischen, unter A. aufgeführten Modelle im Hinblick auf die Verkaufsländer aufgestellt werden. Diese Ziele müssten – um sich tatsächlich an den *Auswirkungen* der Geschäftstätigkeit zu orientieren bzw. eine Verbesserung der Ergebnisse im Umweltbereich anzustreben – weltweit unter Berücksichtigung der Fahrkonditionen und -annahmen in den relevanten Ländern aufgestellt werden. Die Ziele müssten zudem regelmäßig überprüft werden. Bislang ist eine solche spezifische Zielsetzung durch VW nicht bekannt, auch eine Überprüfung von solchen Zielen findet also nicht statt.

In dem oben erwähnten Fragebogen (Anhang I) wurde VW die Möglichkeit gegeben, solche Ziele offen zu legen. Diese Option hat VW nicht wahrgenommen. VW nahm weder zu der genauen Ausgestaltung des Ziels, die CO₂-Emissionen der Neuwagen zu senken, Stellung, noch dazu, wann und ob diese nach Modell, Land, Region oder Firma aufgestellt und wie sie überprüft wurden. Auch nicht ausgeführt wurde, ob von der Zuliefer- und Dienstleistungskette gefordert wird, VW bei der Reduzierung zu unterstützen, z.B. durch eigene Reduzierung oder Werbekampagnen.

Ganz allgemein formuliert der VW-Konzern in der 1995 verabschiedeten Umweltpolitik zwar Ziele für die Umweltaktivitäten der Marken und Gesellschaften.⁵¹ In der Präambel heißt es dort:

„Der Volkswagen-Konzern entwickelt, produziert und vertreibt weltweit Automobile zur Sicherstellung individueller Mobilität. Er trägt Verantwortung für die weitere Verbesserung der Umweltverträglichkeit seiner Produkte und die Verringerung der Beanspruchung der natürlichen Ressourcen. Der Volkswagen-Konzern macht daher umwelteffiziente und fortschrittliche Technologien weltweit verfügbar. Er ist an allen Standorten Partner für Gesellschaft und Politik bei der Ausgestaltung einer sozial und ökologisch nachhaltigen Entwicklung.“

Doch es werden keine messbaren Ziele für die CO₂-Emissionen gesetzt.

Das Ziel der CO₂-Reduktion taucht auf der VW-Homepage zwar an anderen Stellen auf, u.a. in der „Kraftstoff- und Antriebsstrategie von Volkswagen“. Auch wenn dort Visionen von Antrieben ohne fossilen Brennstoff vertreten und Strategien entwickelt werden, wie dies zu erreichen sei (was – soweit es nicht mit Ernährungssicherung oder z.B. dem Regenwalderhalt im Konflikt steht oder anderweitige Umweltprobleme verursacht – von Germanwatch grundsätzlich begrüßt wird), sind diese Ziele unverbindlich, nicht überprüfbar und vor allem ohne messbare Zwischenziele formuliert und damit nicht leitsatzkonform.

VW geht in dieser Strategie selbst davon aus, dass die Entwicklung der Antriebstechnik, die auf Wasserstoff und Brennstoffzelle basiert, noch mindestens drei Dekaden benötigt, um tatsächlich serienreif zu werden und stellt fest:

„Kraftstoffe auf Mineralölbasis wie Benzin und Diesel werden noch lange Zeit die Mobilität dominieren. Daher erfordern sie eine ständige Verbesserung.“⁵²

⁵¹ Volkswagen: Nachhaltigkeit. Strategie. Umweltpolitik des Volkswagen-Konzerns: http://www.volkswagen-nachhaltigkeit.de/nhk/nhk_folder/de/strategie/nachhaltigkeitsmanagement/umweltpolitik.html

Diese Verbesserung, die sich auf eine Minderung des CO₂-Ausstoßes bezieht und durch klare, messbare Zielvorgaben sowie deren regelmäßige Überprüfung vorangetrieben werden und kontrollierbar sein muss, können wir nicht erkennen.

Mit Interesse haben wir im April 2007 die Ankündigung von VW wahrgenommen, bei seiner Autoflotte in China „den Verbrauch und die Emissionen der angebotenen Autos bis 2010 um 20 Prozent zu senken“ Wir streben an, im Rahmen des Verfahrens die Substanz dieser Aussage zu prüfen. Dass darüber hinausmessbare Zielvorgaben und deren regelmäßige Überprüfung fehlen, sehen wir auch in Bezug auf die Ansätze, die im Nachhaltigkeitsbericht 2005/06, unter dem Ziel "CO₂-Emissionen und Energieverbrauch senken" als einzelne Maßnahmen vorgesehen sind. Auch dass sich die Ziele und Maßnahmen nicht auf konkrete Modelle und Absatzländer beziehen, steht einer Messbarkeit im Wege. Über einen Überprüfungsmechanismus ist nichts bekannt. Was aber nicht gemessen werden kann, kann nicht gemanagt werden. Der starke Trend zur Nichterfüllung der ACEA-Selbstverpflichtung (siehe oben) spricht dafür, dass hier das Umweltmanagementsystem versagt.

F. Verstoß gegen Kapitel III.4 b) [Ziele nach V.1b)]

V.4. Die Unternehmen sollten ebenfalls folgende wesentliche Informationen veröffentlichen:
b) Unternehmensziele;

Die in den Leitsätzen verwendeten Begriffe "Unternehmensziele" [Kapitel III.4.b)] und "messbare Ziele" [Kapitel V.1.b)] machen keinen Unterschied zwischen ökonomischen und anderen Zielen, die sich ein Unternehmen setzt. Sollte VW also Ziele im Hinblick auf V.1.b) und die CO₂-Emissionen der unter A. aufgeführten Modelle aufgestellt haben, müssten diese gemäß III.4.b) auch öffentlich gemacht werden.

G. Verstoß gegen Kapitel V.3

V. Die Unternehmen sollten insbesondere...

3. die absehbaren Folgen, die Verfahren, Güter und Dienstleistungen des Unternehmens über deren gesamten Lebenszyklus hinweg für Umwelt, Gesundheit und Sicherheit haben können, abschätzen und beim Entscheidungsprozess berücksichtigen. Wenn die in Erwägung gezogenen Aktivitäten Umwelt, Gesundheit oder Sicherheit beträchtlich in Mitleidenschaft zu ziehen drohen und der Entscheidung der jeweils zuständigen Behörde unterliegen, sollte eine zweckdienliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden;

1. Verstoß

Kapitel V.3 schreibt den Grundsatz der Produktverantwortung fest. Hierzu konkretisieren die *Erläuterungen*:

36. Im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit eines Unternehmens kann eine Vorabevaluierung der mit dessen Tätigkeit potentiell verbundenen Umweltfolgen durchgeführt werden. [...] In den *Leitsätzen* wird ferner festgestellt, dass den multinationalen Unternehmen auch in anderen Phasen des Produktlebenszyklus bestimmte Verantwortlichkeiten obliegen.
[...]

⁵² Volkswagen (2007): Evolution statt Revolution. Die Kraftstoff- und Antriebsstrategie von Volkswagen. http://www.mobilitaet-und-nachhaltigkeit.de/_download/RZ_sunfuel_06_D.pdf

38. Die grundlegende Prämisse der *Leitsätze* lautet, dass die Unternehmen so früh wie möglich proaktive Präventivmaßnahmen treffen sollten, um z.B. gravierende bzw. nicht wieder gutzumachende Umweltschäden aufgrund ihrer Tätigkeit zu verhindern.

VW hat für die in A aufgelisteten Modelle keine Lebenszyklusanalysen ("die absehbaren Folgen abschätzen") vorgenommen, die diesen Anforderungen entsprechen würden (2a). Entsprechend wurden die "absehbaren Folgen" auch nicht in unternehmensinternen Entscheidungsprozessen berücksichtigt (2b).

2. Begründung

Der in den *Erläuterungen* nochmals betonte grundlegende und vorsorgende Ansatz der *Leitsätze* spricht dafür, dass Lebenszyklusanalysen der Produkte ("Güter") dazu dienen sollen, die Auswirkungen auf die Umwelt insgesamt abzuschätzen. Diese Verantwortung macht nicht beim Verkauf der Fahrzeuge halt, sondern muss auch die im Rahmen des Gebrauchs auftretenden Folgen (CO₂-Emissionen) einbeziehen.

a) Vorliegen von Lebenszyklusanalysen

VW schreibt in seinem Carbon Disclosure Projekt-Bericht CDP4 (2006), dass der Konzern zur Bestimmung der genauen CO₂-Werte seiner Produkte und Dienstleistungen das sogenannte „Life Cycle Assessment“-Konzept eingeführt habe, um dadurch seine Umwelteffizienz zu steigern. Die Ergebnisse dieser „Untersuchungen“ würden regelmäßig im Netz veröffentlicht.⁵³ Als Ergebnis dieser Studien wird im Bericht u.a. der einsehbare Lebenszyklus des Golf A4 angegeben. Sucht man unter der revidierten Internetadresse <http://www.volkswagen-environment.de/> nach dem Begriff „Life Cycle Assessment“, wird man zwar fündig, aber von den angegebenen Informationen enttäuscht: So findet man unter der Bezeichnung „Curriculum Vitae“ zwar eine genauere Definition des „Life Cycle Assessment“ und eine Lebenszyklusanalyse des Golf A4 inklusive der Daten zum CO₂-Ausstoß während der Laufzeit des Autos (vgl. A.). Diese ist möglicherweise leitsatzkonform. Solche Analysen sind aber nicht für weitere Modelle, insbesondere nicht für die verbrauchsstarken unter A. gelisteten Modelle, vorhanden.

Aus dem „Environmental Report 2003/2004“ von VW geht auf Seite 33 zudem hervor, dass der Hauptzweck des Instruments der Nachweis der Recyclingrate von Alt-PKW ist. Auf die Bedeutung des Treibhausgasausstoßes der produzierten Fahrzeuge wird in diesen Ausführungen über die Lebenszyklusanalyse nicht eingegangen – tatsächlich sind die Anforderungen jedoch unterschiedlich, je nachdem, ob eine Produktanalyse mit den Zweck des Recyclings erfolgt oder im Hinblick auf den global bedeutsamen Ausstoß von Treibhausgasen.

Entsprechend konzentriert sich die vorliegende Analyse zum Golf A4 auf die bekannten Parameter wie Abfallbeseitigung/-wiederverwertung und Schadstoffe im herkömmlichen Sinne und verzichtet gänzlich auf eine Wirkungsabschätzung, anhand derer eine Auswertung ermöglicht würde und die für eine sinnvolle Ökobilanz nötig wäre.

b) Berücksichtigung der Ergebnisse im Entscheidungsprozess

Kapitel V.3 enthält zudem die Verpflichtung, die Ergebnisse dieser Analysen auch in den Entscheidungsprozessen zu berücksichtigen. Darunter ist u.a. die Berücksichtigung der CO₂-Emissionen dieser Fahrzeuge über ihren gesamte Lebenszeitraum hinweg in (i) Strategie und Produktentwicklung, (ii) Marketing und Werbung, (iii) Festlegung der (Kunden-)Zielgruppe und (iv) Volumen der Produktion und Lieferung sowie (v) Forschung und Entwicklung zu verstehen.

⁵³ Laut Angaben von VW werden die Ergebnisse unter www.volkswagen-environment.com veröffentlicht. Der angegebene Link ist falsch, die richtige Adresse lautet www.volkswagen-environment.de.

Eine derartige Berücksichtigung von CO₂-Emissionen im Entscheidungsprozess (etwa bei der Modellentwicklung und -realisierung) ist nach Auswertung der öffentlich zugänglichen Quellen (Geschäftsbericht, CDP-Bericht, Nachhaltigkeitsbericht, Website)⁵⁴ nicht ersichtlich. Daher wurde VW in dem bereits erwähnten Fragebogen Gelegenheit gegeben, zu zeigen, wie diese Verpflichtung eingehalten wird. Eine Antwort darauf liegt uns bislang nicht vor. Insofern aber gar keine brauchbaren Analysen vorliegen, konnten deren Ergebnisse auch nicht berücksichtigt werden, so dass auch diese Verpflichtung verletzt ist. Allerdings können diesbezüglich auch Schlussfolgerungen aus dem allgemeinen Verhalten von VW in den verschiedenen Märkten gezogen werden. Anhand der oben genannten Geschäftsbereiche und -tätigkeiten (i) bis (v) werden im Anhang IV Verhaltensweisen von VW ausgeführt, die eine Verletzung der OECD-Leitsätze insbesondere im Hinblick auf Leitsatz V.3 detailliert belegen.

H. Verstoß gegen Kapitel III.1 (Informationen über Lebenszyklusanalysen und deren Berücksichtigung)

Soweit Lebenszyklusanalysen vorgenommen wurden, sind diese – bis auf die angesprochenen Ausnahmen – für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Eben so wenig ist die konkrete Berücksichtigung in den Entscheidungsprozessen offen gelegt worden, so dass in Bezug auf die Daten und Informationen ad. Kapitel V.3 ein Verstoß gegen Kapitel III.1 der Leitsätze vorliegt.

I. Verstoß gegen Kapitel V.2.a) (Informationen über Lebenszyklusanalysen und deren Berücksichtigung)

Soweit Lebenszyklusanalysen vorgenommen wurden, sind diese – bis auf die angesprochenen Ausnahmen - für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Eben so wenig ist die konkrete Berücksichtigung in den Entscheidungsprozessen offen gelegt worden, so dass in Bezug auf die Daten und Informationen ad. Kapitel V.3 ein Verstoß gegen Kapitel V.2.a der Leitsätze vorliegt.

J. Verstoß gegen Kapitel V.6.a)

Dieser Abschnitt des Kapitels 6. setzt den allgemeinen Vorsorgegedanken um und fordert die Unternehmen dazu auf, sich ständig um eine Verringerung der negativen Auswirkungen ihrer Tätigkeit auf die Umwelt einzusetzen.

V. 6. Die Unternehmen sollten insbesondere [...] ständig um eine Verbesserung ihrer Umweltergebnisse bemüht sein, indem sie gegebenenfalls Aktivitäten fördern, die darauf abzielen,

a) in allen Unternehmensteilen Technologien und Betriebsverfahren einzuführen, die den Umweltstandards des Unternehmensteils mit den diesbezüglich besten Ergebnissen entsprechen;

Zum einen zielt dieser Leitsatz darauf ab, dass in allen Produktionsländern auch dieselben guten Verfahren eingesetzt werden, also im weitesten Sinne nach dem Stand der Technik umweltschonend produziert wird. Diese Art der "Gleichbehandlung" gilt als eines der Hauptziele der Leitsätze, die in Ländern mit sehr unterschiedlichen gesetzlichen Schutzanforderungen (Immissionsschutz, Abfallverwertung, etc.) zur Anwendung kommen. In dem hier betrachteten Fall muss der Leitsatz so interpretiert werden, dass in allen Ländern auch verbrauchsparende Modelle gebaut werden müssen, und nicht etwa nur in Ländern, die entsprechende Gesetze haben oder politischen Druck auf den

⁵⁴ Volkswagen (2007): Geschäftsbericht 2006. <http://www.volkswagen-ir.de/>; CDP4-Bericht (s.o.), Nachhaltigkeitsbericht 2005/06 runterzuladen unter http://www.volkswagen-nachhaltigkeit.de/nhk/nhk_folder/de/zum_bericht.extended.html und die Website: <http://www.volkswagen-umwelt.de/> und www.volkswagen.de

Konzern entfalten können. Dies ist zumindest in Bezug auf verschiedene Schwellenländer nicht der Fall und stellt damit einen Verstoß gegen die OECD-Leitsätze dar:

- In Brasilien z.B. verbrauchen sieben der dort hergestellten Modelle (u.a. der unter A. aufgelistete Gol) mehr als 13,8 l/100km, und das sparsamste Modell verbraucht immer noch 7,3 l/100km.⁵⁵ Der Fox 1.0 8V verbraucht in Brasilien 15,5 l Normalbenzin, ein vergleichbarer Fox 1.4 16V verbraucht in Deutschland nur 6,7 l Superbenzin. Der Golf 1.6 verbraucht 14 Liter Normalbenzin in Brasilien, aber nur 7,1 Liter Superbenzin in Deutschland. Auch der Gol 1.6 verbraucht in China gefertigt nur 6,1 l Normalbenzin, in Brasilien aber ganze 13,8 l.
- Für Argentinien sind die Werte nicht zu ermitteln; da dort aber ähnliche Modelle wie in Brasilien hergestellt werden, ist von einem ähnlichen Verbrauch auszugehen.⁵⁶

Für die besonders sparsame Variante des Polo Blue Motion ist ebenfalls festzustellen, dass dieser nur in Europa mit diesem Verbrauch produziert wird, während die Varianten in vielen Schwellenländern höhere Werte aufweisen. In Deutschland hat der Polo Blue Motion laut Angabe einen Verbrauch von 3,9 l/100km, für andere Länder liegen folgende Werte vor⁵⁷:

- In China liegt der Polo mit dem niedrigsten Spritverbrauch (Polo 1.4.) derzeit bei 5,8 l/100km⁵⁸. Wenn dieser, wie im April angekündigt, auch in China vermarktet wird, kann damit zumindest für den Polo Blue Motion auf China bezogen dieser Leitsatz erfüllt werden – allerdings wird eine Einführung noch an eine deutlich verbesserte Dieselqualität in China geknüpft.
- In Südafrika liegt der Polo mit dem niedrigsten Spritverbrauch (Polo Classic 1.4 TDI) bei 4,4 l und damit ebenfalls über dem Wert des Polo Blue Motion.
- In Brasilien gar verbraucht der einzige angegebene Polo (Polo 1.6) ganze 14 l Normalbenzin pro 100km. Das entsprechende Modell in Deutschland (Polo 1.6 16V) verbraucht 6,9 l Superbenzin.

Der Begriff "Unternehmensteil" ist bei der Automobilproduktion jedoch nicht allein örtlich auszulegen. In Betracht kommt vielmehr auch, die verschiedenen Produktionen von Modellen innerhalb des Unternehmens im Hinblick auf das Umweltergebnis zu vergleichen. VW setzt derzeit neue und klimafreundliche Technologien (z.B. Blue Motion, wo bislang nur die Variante für den Polo verkauft wurde und im Juni die für den Passat erscheint⁵⁹, obwohl schon im März 2006 vom Konzernvorstand angekündigt wurde, dass es für jedes Modell eine Blue Motion Variante geben soll⁶⁰) nur sehr selektiv ein und bei weitem nicht für alle Modelle. Dabei sind die Kosten für Forschung und Entwicklung dieser Modelle⁶¹ im Vergleich zu den Gesamtausgaben von VW in diesem Bereich sehr gering⁶², weswegen eine umfangreichere Implementierung möglich erscheint, die aber bis jetzt nicht zu erkennen ist. Damit erfüllt VW diesen Leitsatz nicht, der darauf drängt, dass die Standards mit den besten Ergebnissen konzernweit implementiert werden.

⁵⁵ auto motor und sport spezial (2007): Autokatalog Modelljahr 2007. S.261 – 267.

⁵⁶ ebd.

⁵⁷ Alle folgenden Daten: ebd.

⁵⁸ ebd.

⁵⁹ Der Spiegel (25.4.2007): Schlichter sparen. <http://www.spiegel.de/auto/fahrberichte/0,1518,479294,00.html>

⁶⁰ Volkswagen (2006): Drei-Punkte-Programm zur Nachhaltigen Mobilität. http://www.volkswagen-nachhaltigkeit.de/nhk/nhk_folder/de/aktuelles/aktuelles/drei-punkte-programm.html

⁶¹ Laut persönlichem Mitschrieb von der Hauptversammlung 2007 hat VW jeweils 5 Millionen Euro für die Entwicklung des Polo Blue Motion und des Passat Blue Motion aufgewandt; das offizielle Protokoll ist noch nicht veröffentlicht.

⁶² Die gesamten Entwicklungskosten des VW-Konzerns betragen laut Geschäftsbericht 2006 im Jahr 2005 1.432 Millionen Euro. Damit liegen die Entwicklungskosten für den Passat Blue Motion bei 0,35 Prozent der gesamten Entwicklungskosten von VW für das Jahr 2005.

Volkswagen (2006): Geschäftsbericht 2005.

K. Verstoß gegen Kapitel V.6.b

V.6. Die Unternehmen sollten insbesondere [...] ständig um eine Verbesserung ihrer Umweltergebnisse bemüht sein, indem sie gegebenenfalls Aktivitäten fördern, die darauf abzielen

b) Güter bzw. Dienstleistungen zu entwickeln und bereitzustellen, die keine ungebührlichen Auswirkungen auf die Umwelt haben und deren Anwendung zum beabsichtigten Zweck gefahrlos ist, die im Hinblick auf ihren Verbrauch an Energie und natürlichen Ressourcen effizient sind und die wiederverwendet, umgewandelt oder gefahrlos entsorgt werden können;

Diese Verpflichtung betrifft unter dem Verb "entwickeln" zum einen die F&E-Aktivitäten, unter dem Verb "bereitstellen" aber auch die tatsächliche Produktion.

a) Güter entwickeln

Im Hinblick auf die hier im Fokus stehenden Modelle ist festzuhalten, dass diese von VW bereitgestellt wurden, aber im Hinblick auf ihren Kraftstoffverbrauch sicher "ungebührliche Auswirkungen" auf die Umwelt, nämlich das globale Klimasystem haben. Diese Fahrzeuge sind nicht im Sinne der Norm "effizient" beim Kraftstoffverbrauch. Das Verhältnis von Zweck des Produktes (Fortbewegung) und Ressourcenverbrauch (Kraftstoffeinsatz) ist im Verhältnis zu anderen Automobilmodellen und absolut unverhältnismäßig.

Aufgrund der technischen Machbarkeit eines geringeren Kraftstoffverbrauchs pro Kilometer ist bei den unter A. betrachteten Modellen auch von "ungebührlichen Auswirkungen" auszugehen. Dieser Begriff wird in den Leitsätzen zwar nicht definiert, ist aber im konkreten Kontext im Sinne der Leitsätze und dem Vorsorgegrundsatz so auszulegen, dass damit den Unternehmen eine "angemessene" Verpflichtung zur Vermeidung von Umweltfolgen auferlegt werden sollte. Diese hat VW nicht erfüllt. Erstens zeigt der Vergleich der unter A. angegebenen Modelle mit dem technisch möglichen sparsamen Kraftstoffverbrauch des Passat Blue Motion, dass sogar VW selber ein Modell mit deutlich geringeren Ausstoßwerten hergestellt hat, in dem fünf Personen samt Gepäck angenehm Platz haben. Dieses stößt 136 bis 137g CO₂/km aus⁶³, während z.B. der Phaeton für die gleiche Sitzplatzanzahl und vergleichbaren Stauraum 321g CO₂/km⁶⁴ emittiert. Der Ausstoß von deutlich mehr als doppelt so viel Emissionen für eine vergleichbare Beförderungsleistung ist eindeutig als „ungebührlich“ zu werten. Auch bei einem Vergleich, der stärker auf den Nutzen der Fahrzeuge abzielt, ist ein „ungebührlicher“ Unterschied und somit auch eine solche Auswirkung festzustellen. Während der VW Sharan, der Familienbedürfnissen durch ausreichende Plätze und Stauraum entsprechen soll, im Durchschnitt 218 g CO₂/km ausstößt und als sparsamsten Verbrauch mit dem 1.9 TDI 176g aufweist, stellt z.B. der Hersteller Renault mit dem Kangoo ein Familienauto her, das noch großzügiger auf die Platzbedürfnisse von Familien eingeht und trotzdem im Durchschnitt lediglich 170g/km emittiert und sogar als sparsamsten Ausstoß den Kangoo 1,5 dCi 84 PS mit 139g/km anbietet.⁶⁵ Zuletzt offenbart sogar der Vergleich von den unter A. genannten Modellen mit ähnlichen Modellen aus dem Luxussegment, die ihrerseits nach dem obigen Vergleich selbst als ungebührlich gelten, dass VW-Modelle hier höhere und damit ungebührliche Emissionswerte aufweisen. So ist der Touareg mit einem durchschnittlichen Emissionsausstoß von 321g/km z.B. vergleichbar mit dem Volvo XC90 von 271g/km. Weitere Beispiele sind in der untenstehenden Tabelle zu finden:

⁶³

http://www.volkswagen.de/vwcms_publish/vwcms/master_public/virtualmaster/de3/modelle/passat/Der_neue_Passat/ausstattungslineien/passat_bluemotion.html

⁶⁴ Durchschnittliche Emissionen errechnet aus dem DAT-Leitfaden 2006 (s.o.).

⁶⁵ Emissionsdaten aus dem DAT-Leitfaden 2006 (s.o.).

Tabelle 2: **Verbrauchsstarke Modelle der Volkswagen AG im Vergleich zu ähnlichen Modellen anderer Automobilkonzerne**

Modelle von VW	Durchschnittliche Emissionen/Auto in g/km	Vergleichbares Modell bezüglich Nutzung	Durchschnittliche Emissionen/Auto in g/km
Phaeton	321	Passat Blue Motion	136-137
Sharan	218 (geringster Wert: 176)	Renault Kangoo	170 (geringster Wert 139)
Modell	Durchschnittliche Emissionen/Auto in g/km	Ähnliches Modell	Durchschnittliche Emissionen/Auto in g/km
Touareg	321	Volvo XC90	271
Phaeton	321	BMW 7er	263
Bentley Continental Flying Spur	423	Mercedes-Benz S 600	340

Quelle: Eigene Zusammenstellung⁶⁶

b) Bereitstellung der Güter

Insoweit die Einführung anderer, sparerer Modelle (bspw. Lupo 3L; Polo Blue Motion) als Rechtfertigung dienen soll, soll bereits an dieser Stelle vorgetragen werden:

Der VW Konzern brachte im Jahr 1999 den Lupo 3L TDI auf den Markt, der aber durch die eingeschränkte Funktionalität (Dreitürer, kleiner Kofferraum, wenig Platz im Fond), den hohen Anschaffungspreis und die dadurch bedingte lange Amortisationszeit keine breite Käuferschicht erschloss, so dass die Produktion 2005 eingestellt wurde. Im März 2006 wurde der Polo Blue Motion 2006 vorgestellt, der 102 bis 108g/km ausstößt und dadurch auf sämtlichen Umweltlisten (VDC, ADAC und beim Leitfaden zum Kraftstoffverbrauch vom DAT) auftaucht. Allerdings kostet auch dieses Modell im Grundpreis 15.750€ und damit 1.400 Euro mehr als ein vergleichbares Modell.⁶⁷ Dennoch war der Andrang auf den Polo Blue Motion so groß, dass der Wagen schon kurz nach der Einführung ausverkauft war. Es ist damit zu rechnen, dass viele Kunden doch zu einem anderen Modell greifen, wenn sie bis zu fünf Monate auf ihr neues Auto warten müssen.⁶⁸

Auch im Erdgasbereich hat VW zwei Modelle entwickelt: den Golf Variant BiFuel (seit 2002, heute aber schon wieder eingestellt⁶⁹) und den Touran (Anfang 2006). Insgesamt repräsentieren die Fahrzeuge von VW mit alternativem Antrieb (also weder Benzin noch Diesel) lediglich 0,2 Prozent des VW-Bestandes in Deutschland⁷⁰. Angesichts der damit belegten technischen Machbarkeit

⁶⁶ Emissionsdaten: DAT-Leitfaden (s.o.) bzw. für Bentley Continental Flying Spur: siehe Tabelle 1 und für Passat und Polo Blue Motion s. oben, ähnliche Modelle: Wikipedia-Website (s.o.) - Laut Wikipedia: auf den Seiten der einzelnen Modelle sind „Ähnliche Modelle“ angegeben (z.B. http://de.wikipedia.org/wiki/VW_Phaeton)

⁶⁷ laut Autokatalog, S. 305

⁶⁸ Die Zeit vom 22.02.07 <http://www.zeit.de/2007/09/Hybridantrieb> „Der Polo Blue Motion ... sei schon »bis Mai ausverkauft«, heißt es in Wolfsburg. Den VW-Vertrieb hat die große Nachfrage überrascht.“ Finanznachrichten am 04.02.07 <http://www.finanznachrichten.de/nachrichten-2007-02/artikel-7691726.asp> „Der Mitte 2006 präsentierte "Polo BlueMotion", der 3,9 Liter verbraucht, sei derzeit ausverkauft. Kunden, die das Auto jetzt bestellen, müssten bis zu fünf Monate auf das Fahrzeug warten. Nach VW-Angaben war die Produktion des Modells bereits verdreifacht worden.“

⁶⁹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Erdgasfahrzeug>

⁷⁰ Kraftfahrt-Bundesamt (2007): Statistische Mitteilungen. Fahrzeugzulassungen – Bestand, Emissionen, Kraftstoffe. 1. Januar 2007.

http://www.kba.de/Abt3_neu/Fahrzeuge/Bestand/Themen_jaehrlich_pdf/B_Emissionen_Kraftstoffe_2007.pdf S.8: Von den 9.870.876 PKW, die am 01.01.2007 den Bestand von VW in Deutschland ausmachten, benutzen lediglich 19.639 PKW einen alternativen Kraftstoff.

geringeren Kraftstoffverbrauchs sowie dem grundsätzlichen Ansatz der Leitsätze, die eine größtmögliche Schonung der Umwelt beim Geschäftsbetrieb fordern, erfüllt VW mit diesen wenigen Aktivitäten die Verpflichtung des Kapitel V.6.b) nicht. Dem steht auch insbesondere die Entwicklung und Vermarktung der hier im Fokus stehenden verbrauchsstarken Modelle entgegen.

Zwar hat VW spritsparende Modelle entwickelt, aber der größte Prozentsatz der entwickelten und produzierten Modelle stammt aus dem verbrauchsstarken Bereich. Während 0,12 Prozent der produzierten Modelle im Durchschnitt unter 140g/km verbrauchen, stoßen ebenso viele (0,13 Prozent) im Durchschnitt mehr als 400g/km aus. 72 Prozent der Modelle emittieren im Durchschnitt mehr als 170g/km und liegen damit noch weit über dem Zielwert von 140g/km.

Tabelle 3: Anteile der verbrauchsarmen und verbrauchsstarken Modelle an der Gesamtproduktion von VW 2005⁷¹

Ausstoß der Modellreihe im Durchschnitt in g/km	Anzahl der produzierten Fahrzeuge in 2005	Anteil an Produktion in Prozent (Gesamtproduktion 2005: 4.817.133 Autos)
Unter 140	5.742	0,12
Unter 160	993.500	20,6
Über 170	3.469.128	72
Über 180	1.874.241	38,9
Über 320	377.336	7,8
Über 400	6.263	0,13

Quelle: Eigene Zusammenstellung⁷²

Von den 642 Modellen, die von der VW-AG im DAT-Leitfaden 2007 aufgelistet sind, stoßen lediglich 63 weniger als 140g/km aus, was 9,8 Prozent entspricht. Somit werden insgesamt also viel zu wenige solcher sparenden Modelle hergestellt und dem Käufer damit auch im Verhältnis viel mehr stark verbrauchende Wagen angeboten.

L. Verstoß gegen Kapitel V.6.c

V. 6. Die Unternehmen sollten insbesondere [...] ständig um eine Verbesserung ihrer Umweltergebnisse bemüht sein, indem sie gegebenenfalls Aktivitäten fördern, die darauf abzielen

c) das Bewusstsein ihrer Kunden für die Umweltfolgen der Verwendung von Produkten und Dienstleistungen des betreffenden Unternehmens zu schärfen;

Unternehmen sollen also durch den direkten Kontakt mit den Kunden und eine Wissensvermittlung dazu beitragen, ihre Umweltergebnisse zu verbessern. Konkret bedeutet dies, dass VW die Kunden über die Umweltfolgen, nämlich hohe CO₂-Emissionen pro gefahrenem Kilometer, der unter A. aufgelisteten Modelle aktiv aufklären müsste, um diese so ggf. zur Wahl eines anderen Modells zu bewegen. Solche Aktivitäten sind von Seiten VWs nicht bekannt. Vielmehr wirbt VW für die Modelle

⁷¹ Von allen Modellen (z.B. Golf, Touareg usw.) wurde der durchschnittliche CO₂-Ausstoß laut DAT-Leitfaden 2006 errechnet. Die Produktionszahlen aus dem VW-Geschäftsbericht 2005 wurden für die jeweilige Angabe (z.B. über 140g/km) addiert und schließlich mit der gesamten Produktion ins Verhältnis gesetzt. Für Modelle, die nicht in Deutschland angeboten werden und deren Emissionsdaten deshalb nicht aus dem DAT-Leitfaden entnommen werden können (z.B. der Gol aus Brasilien), sind hier nicht berücksichtigt. Da für die einzelnen Modelle keine aufgeschlüsselten Produktionszahlen nach Untermodellen vorliegen (mit jeweils unterschiedlichem CO₂-Ausstoß), konnten hier nur Durchschnittswerte für die Emissionen der einzelnen Modelle berücksichtigt werden.

⁷² Produktionszahlen: aus dem VW-Geschäftsbericht 2005, Emissionsausstoß der Modelle: Berechneter Mittelwert aus DAT-Leitfaden (s.o.).

oftmals mit anheimelnden oder beeindruckenden Landschaften, wie z.B. bei der Werbung für den Touareg, in der das Fahrzeug mitten in einer Wasserfalllandschaft steht⁷³, für das New Beetle Cabriolet, wofür eine romantische Strandaufnahme genutzt wurde⁷⁴, oder für den Eos, der vor einer grünen Tallandschaft abgebildet ist, wobei noch die blühenden Äste ins Bild ragen⁷⁵. Mit dieser Art der Werbung wird sogar noch der Eindruck einer Naturverbundenheit geweckt.

Eine Analyse von Friends of the Earth belegt, dass in Großbritannien 21,8 Prozent der Auto-Werbung in den namhaften englischen Zeitschriften für die Fahrzeuge mit dem höchsten Spritverbrauch erfolgte, 35,8 Prozent für Fahrzeuge mit hohem Verbrauch und nur 3,1 Prozent für die saubersten Autos. 81 der Werbeanzeigen beziehen sich auf Modelle aus dem VW-Konzern. Die in der freiwilligen Selbstverpflichtung akzeptierten Klimaziele für 2008 erreicht keines der beworbenen Fahrzeuge. 26 haben einen CO₂-Ausstoß zwischen 140 und 150g/km, 18 emittieren zwischen 150 und 170g/km. Knapp die Hälfte der VW-Anzeigen bewirbt Fahrzeuge mit zum Zeitpunkt der Werbung überdurchschnittlichem Verbrauch von über 170g/km, und die restlichen 37 Fahrzeuge stoßen noch mehr aus - bis zu 495g/km.⁷⁶

Auch in der deutschen Autowerbung wurde bislang laut Erhebung des BUND kaum für die spritsparenden Autos geworben. Nach einer Analyse der im Jahr 2005 in der Zeitschrift Stern geschalteten Autowerbung standen bei 26 Prozent der Anzeigen die Geschwindigkeit, bei 23 Prozent der Komfort, bei 4 Prozent Umweltthemen aber bei keiner Anzeige der geringe Spritverbrauch im Vordergrund. Bei einem Vergleich der Anzeigen in "Der Spiegel" standen bei 43 Prozent der Anzeigen die Geschwindigkeit, bei 3 Prozent die Umwelt und auch hier nur bei 2 Prozent der geringe Spritverbrauch im Vordergrund.⁷⁷

Konkret ist in Bezug auf VW zu kritisieren, dass der Konzern für die Marke VW laut Erhebungen des BUND vor allem Autos bewirbt, deren Durchschnittsverbrauch auf 100 km bei über 9 Litern bzw. 220 Gramm CO₂ pro Kilometer liegt, während die für die Marke Audi beworbenen Autos sogar durchschnittlich 10 Liter verbrauchen, also ca. 240g/km CO₂ ausstoßen⁷⁸.

Im übrigen gelten an dieser Stelle die allgemeinen Argumente, die bereits unter C. zum Verstoß gegen Kapitel V.2.a) aufgenommen wurden, da durch Fehlinformationen zum Klimawandel das "Bewusstsein der Kunden" über die Umweltfolgen der Verwendung der von VW produzierten und vermarkteten Automobilmodelle gerade nicht "geschärft" wird. Zudem gelten auch die Ausführungen unter C. zum Verstoß gegen die Kennzeichnungspflicht zum Kraftstoffverbrauch. Insbesondere auf Lateinamerika bezogen ist der Verstoß hervorzuheben, dass die überwiegende Anzahl der Modelle in Brasilien sowie die Modelle in Argentinien überhaupt keine Verbrauchsangaben aufweisen (siehe A.).

M. Verstoß gegen Kapitel V.8

1. Verstoß

V. Die Unternehmen sollten insbesondere [...] 8. zur Konzipierung einer ökologisch sinnvollen und ökonomisch effizienten staatlichen Umweltpolitik beitragen, z.B. durch Partnerschaften oder Initiativen, mit denen das Umweltbewusstsein gestärkt und der Umweltschutz verbessert wird.

⁷³ Capital (03/2007): Gebaut für die Extreme. Der Touareg. Mehr Touareg denn je S.49.

⁷⁴ http://www.volkswagen.de/vwcms_publish/vwcms/master_public/virtualmaster/de3/modelle/new_beetle.html

⁷⁵ http://www.volkswagen.de/vwcms_publish/vwcms/master_public/virtualmaster/de3/modelle/eos.html

⁷⁶ http://www.foe.co.uk/resource/press_releases/government_and_industry_mu_09112005.html

⁷⁷ BUND (2006): Die Werbung deutscher Automobilhersteller.

<http://www.bund.net/lab/reddot2/pdf/autowerbung0406.pdf> – Die Angaben beziehen sich auf alle untersuchten Autokonzerne; für VW liegen keine spezifischen Zahlen vor.

⁷⁸ ebd. und

BUND (2006): Pischetsrieder erhält Offenen Brief vom BUND - VW soll Fahrzeugstrategie ändern.

http://www.bund.net/lab/reddot2/pressemitteilungen_5400.htm

Dieser Leitsatz stellt die Schnittstelle zwischen den "unverbindlichen" Leitsätzen und den staatlich gesetzten Parametern des unternehmerischen Handelns dar. In demokratischen Rechtsstaaten kann die Umweltsituation oft nur dadurch verbessert werden, dass Gesetze allen Akteuren die gleichen Rahmenbedingungen auferlegen. Die Unternehmen haben hier nach den Leitsätzen die Verantwortung, solche sinnvollen und notwendigen Umweltschutzmaßnahmen, konkret Klimaschutzmaßnahmen nicht zu behindern, sondern an deren Setzung kooperativ mitwirken. Im Falle des Automobilverkehrs war seit Jahren abzusehen, dass Maßnahmen getroffen werden müssten, die das Wachstum der Emissionen im Verkehrssektor effizient bremsen und umkehren. Entsprechend hätte auch VW zu der Ausarbeitung solcher Politiken und Maßnahmen konstruktiv beitragen müssen. Dieser Verpflichtung ist VW nicht nachgekommen.

2. Begründung

VW hat sich aktiv gegen effiziente staatliche Politik gewendet und mit allen Mitteln versucht, Regelungen abzuwenden, die insbesondere die Vermarktungsmöglichkeiten der unter A. aufgeführten Modelle behindert hätten. Anhang V enthält detailliertere Belege. Als "Ausgleich" hat sich VW u.a. für die europäische Selbstverpflichtungen (ACEA) eingesetzt, die aber erkennbar auch von VW nicht eingehalten wird. Zudem hat VW aktiv die Verzögerung und Verwässerung von Politiken angestrebt, die die Vermarktung der verbrauchsstarken Modelle aus ihrer Sicht behindert hätten. Diese Verhaltensweisen sind durchgängig global zu beobachten (Schwellenländer, OECD-Länder, Deutschland)

- Als Beispiel für das Auftreten von VW gegen effiziente Umweltpolitik zur Senkung des Benzinverbrauchs in Schwellenländern können die umfangreichen Lobbying-Aktivitäten in China gegen die Einführung von Verbrauchsobergrenzen dienen. Nach unseren Informationen hat VW massiv – allerdings vergeblich – gegen das neue chinesische Gesetz lobbyiert, das in zwei Stufen den Höchstverbrauch von PKW einschränkt.

In OECD-Ländern ist VW vielfach gegen Politiken eingetreten, die Verbrauchsobergrenzen betreffen, und damit die konkreten Vermarktungschancen der unter A. gelisteten Modelle:

- VW beteiligt sich an einer Klage gegen die kalifornische Regierung, die ab 2009 gesetzlich vorschreiben will, dass Neuwagen deutlich weniger Treibhausgase freisetzen dürfen.⁷⁹
- Große Unternehmen der deutschen Automobilindustrie, u.a. VW, waren massiv und erfolgreich daran beteiligt, im Sommer 2005 eine geplante Strafsteuer gegen verbrauchsstarke Luxusfahrzeuge in Frankreich zu verhindern. Auch auf europäischer Ebene hat sich VW aktiv gegen verbindliche Regelungen eingesetzt. So wurde zunächst 1997/1998 erheblicher Druck auf die deutsche Regierung ausgeübt, um eine europäische Richtlinie zu verhindern. Stattdessen wurde dann 1998 die ACEA Selbstverpflichtungserklärung abgegeben, die – wie bereits ausgeführt, weder allgemein noch von VW speziell eingehalten wird. Auch aktuell versucht der Dachverband ACEA weiterhin, jegliche Regulierungen zu verhindern.⁸⁰ Auch deutsche Konzerne, unter ihnen VW, haben in den vergangenen Monaten gegen eine Regulierung auf EU-Ebene lobbyiert. Besonders durch den in der "Bild am Sonntag" im Januar 2007 veröffentlichten Brief haben sich die Vorstandscheffe der deutschen Konzerne, u.a. Herr Winterkorn, gegen die Schaffung eines EU-weiten verbindlichen Höchstgrenzwertes für den CO₂-Ausstoß gewandt.
- In Deutschland hat VW die Umsetzung der EU-Richtlinie für eine Kennzeichnungspflicht für den Kraftstoffverbrauch von neuen PKW verzögert und aufgeweicht.⁸¹
- Aktuell läuft in Deutschland zudem das Lobbying gegen eine progressive Kfz-Steuer⁸². Die Autokonzerne befürworten eine lineare Kfz-Steuer, die allerdings die spritfressenden Modelle ungebührlich bevorteilen würde.⁸³

⁷⁹ Ausführlicher siehe Anhang V. .

⁸⁰ Ausführlicher hierzu inkl. Referenzen in Anhang V zu Lobbying.

⁸¹ DUH (2005): Pressekonferenz vom 11.1.2005.

Es ist offensichtlich, dass die zur Abwehr eines gefährlichen Klimawandels notwendigen Klimaziele nicht erreicht werden können, wenn sich der Individualverkehr ungebremst weiterentwickelt. Alleine der Verkehrssektor (Straßen- und Flugverkehr) würde bei ungebremstem Emissionswachstum bis Mitte des Jahrhunderts mehr Treibhausgase freisetzen als insgesamt noch vertretbar. Und allein in China, wo der VW-Konzern wieder Marktführer ist, würde bei Nachahmung des US-Mobilitätsverhaltens mehr Öl verbraucht als heute weltweit. Dennoch ist nicht ersichtlich, dass VW dort wie gefordert „zur Konzipierung einer ökologisch sinnvollen und ökonomisch effizienten staatlichen Umweltpolitik“ beiträgt. Die Asian Development Bank hingegen drängt auf einen solchen Paradigmenwechsel⁸⁴. Sie sieht die Notwendigkeit eines Sets von kurz-, mittel- und langfristigen Politik-Interventionen: Stadt- und Landnutzungsplanung, um die Notwendigkeit von Reisen und Transport zu verringern; integrierte Transportplanung, um einen Wandel zu weniger CO₂-intensiven Transportformen anzuregen; die starke Steigerung der Effizienz von Unternehmen; die Nutzung von Biokraftstoffen mit guter CO₂-Bilanz.

Soweit für uns ersichtlich, hat VW lediglich im vierten Bereich (Biokraftstoffe) sichtbare Anstrengungen unternommen.

N. Verstoß gegen Kapitel II.11

II. Die Unternehmen sollten in dieser Hinsicht [...] 11. sich jeder ungebührlichen Einmischung in die Politik des Gaststaates enthalten.

Das unter M aufgeführte Verhalten in Bezug auf Lobbying-Aktivitäten gegen eine zukunftsweisende, das Klima schützende Politik und Gesetzgebung sind ebenfalls als Verstöße gegen Kapitel II.11 der OECD-Leitsätze zu werten.

Ungebührlich kann in diesem Kontext nicht nur als Anspielung auf Korruption verstanden werden, vor allem weil Korruption im Einzelfall sehr schwer nachzuweisen ist. Vielmehr ist der Begriff "ungebührlich" im Kontext der gesamten Leitsätze zu interpretieren. Da die Leitsätze u.a. das Ziel haben, Unternehmen aufzutragen, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung zu leisten (Kapitel V), muss als ungebührlich auch jede Einmischung in die Politik des Gaststaates angesehen werden, die in eklatanter Weise diese Verpflichtung missachtet und einer nachhaltigen Entwicklung diametral entgegen läuft.

Das bereits geschilderte Verhalten von VW, insbesondere das Lobbying gegen die Regelungen zur Verbrauchsbeschränkung in den USA und China, ist ungebührlich, weil der Konzern angesichts der allgemein anerkannten Ursachen des Klimawandels weiterhin keine Umsteuerung der Produktion hinnehmen will, sondern quasi auf Kosten der kommenden Generationen weiterhin (durch den Verkauf von sehr kraftstoffintensiven Modellen, auch Luxusmodellen) eine Rahmensetzung verhindert, die es erlaubt, die betriebswirtschaftlichen Kalkulationen mit dem gesellschaftlichen Interesse zu harmonisieren.

⁸² Vor allem der VDA ist hier sehr aktiv u.a. VDA (2007): CO₂-Minderung im deutschen Verkehrssektor – Eine Zwischenbilanz.“ http://www.vda.de/de/co2_klimaschutz/broschuere/files/CO2-Minderungen_im_dt_Verkehrssektor.pdf

⁸³ Ausführlicher siehe Anhang V Lobbying.

⁸⁴ „Delaying action and doing so at considerably higher levels of personal mobility, as currently forecast based on historic tendencies, will cause a greater cultural and economic shock than taking action today. Any delay in generating this paradigm shift will have severe long-term implications for the social and economic development of emerging Asia.“ (Asian Development Bank (2006): Energy Efficiency and Climate Change Considerations for On-road Transport in Asia. Version 13, Philippines, S. 41);

O. Verstoß gegen Kapitel V., chapeau

Die Zielsetzung von Kapitel V wird zusammengefasst von dessen "chapeau", also dem Obersatz. Dieser ist naturgemäß auch am weitesten gefasst, so dass alle bereits angeführten Verstöße auch bzw. alternativ als Verstoß gegen die in ihm enthaltenen Verpflichtungen subsumiert werden können:

"Die Unternehmen sollten im Rahmen der Gesetze, Bestimmungen und Verwaltungspraktiken der Länder, in denen sie tätig sind, und unter Berücksichtigung der einschlägigen internationalen Abkommen, Grundsätze, Ziele und Standards der Notwendigkeit des Schutzes von Umwelt, öffentlicher Gesundheit und Sicherheit in gebührender Weise Rechnung tragen und ihre Geschäftstätigkeit allgemein so ausüben, dass sie einen Beitrag zu dem allgemeineren Ziel der nachhaltigen Entwicklung leistet."

Dieser Leitsatz beinhaltet zwei Verpflichtungen:

- VW muss die "einschlägigen internationalen Abkommen" in "gebührender", also angemessener Weise berücksichtigen. Dazu zählen insbesondere die Ziele der UNFCCC und des Kyoto-Protokolls sowie die "Grundsätze, Ziele und Standards der Notwendigkeit des Schutzes von Umwelt", also unter anderem das Vorsorgeprinzip.⁸⁵
- VW muss seine Geschäftstätigkeit so ausüben, dass ein Beitrag zum allgemeineren Ziel der nachhaltigen Entwicklung geleistet wird.

VW hätte also, auch wenn es in Deutschland in dem fraglichen Zeitraum (zumindest seit dem Jahr 2000 – Anwendbarkeit des Kapitel V der neuen OECD-Leitsätze⁸⁶) keine Gesetze in dieser Hinsicht gegeben hat, in folgender Weise verhalten müssen:

1. VW hätte entsprechend der Ziele der UNFCCC eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes seiner Produkte als Zielvorgabe generell berücksichtigen müssen, um einen gefährlichen Klimawandel zu verhindern. Seit den Ergebnissen der Klima-Enquete-Kommissionen Ende der 1980er Jahre sowie dem ersten IPCC-Bericht 1991 ist bekannt, dass es hier nach wissenschaftlicher Einschätzung um eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes in der Größenordnung von weltweit 50 Prozent und in den Industrieländern 80 Prozent bis Mitte dieses Jahrhunderts geht, jeweils auf der Basis von 1990.

2. VW hätte nach dem in der deutschen Umweltpolitik, der Rio-Konvention und den OECD-Leitsätzen verankertem Vorsorgeprinzip das notwendige Handeln nicht aufschieben dürfen. Dies gilt selbst dann, wenn sich der Konzern darauf berufen möchte, der absoluten Mehrheit der Klimawissenschaftler („the balance of evidence suggests“ IPCC, 1995) nicht folgen zu wollen, wenn davon Absätze und Geschäftsentwicklung abhängen..

Kapitel V.4 der Leitsätze lautet:

"Die Unternehmen sollten insbesondere, [...] falls gemäß dem wissenschaftlichen und technischen Kenntnisstand bezüglich der Risiken eine ernste Umweltschädigung droht, sowie auch unter Berücksichtigung etwaiger Risiken für die menschliche Gesundheit und Sicherheit, die Umsetzung kostenwirksamer Maßnahmen zur Verhinderung bzw. größtmöglichen Reduzierung eines solchen Schadens nicht unter dem Vorwand aufschieben, es mangle an absoluter wissenschaftlicher Gewissheit“.

Im Kontext des globalen Klimawandel bedeutet dies, dass die Automobilindustrie, einschließlich VW, bereits seit Jahrzehnten Anstrengungen hätte unternehmen müssen, um den Kraftstoffverbrauch der

⁸⁵ Die Frage, was dabei "gebührendes" Verhalten darstellt, ist in den Leitsätzen nicht weiter definiert. Angesichts des Charakters der Leitsätze als "Handlungsanleitung an Unternehmen" ist aber davon auszugehen, dass hier eine Abwägung zwischen technisch möglichen Umweltschutzmaßnahmen und kurzfristigen betriebswirtschaftlichen Unternehmensinteressen vorzunehmen ist.

⁸⁶ Die frühere Version (1997 OECD-Leitsätze) des entsprechenden Chapeaus war ähnlich, wenn auch nicht deckungsgleich. Deshalb wird hier nur auf das Verhalten seit dem Jahr 2000, also seit Anwendbarkeit der neuen OECD-Leitsätze, Bezug genommen.

produzierten Fahrzeuge und damit deren Treibhausgasausstoß erheblich zu senken und soweit wie möglich zu reduzieren. VW hat eine solche Anstrengung nicht unternommen, sondern betreibt die diesbezüglichen F&E-Aktivitäten "auf Sparflamme" im Vergleich zu Bestrebungen, Automobile herzustellen, die andere Käuferschichten erschließen (Luxussegment).

3. Seit 1997, spätestens seit 2001, hätte das Verhalten von VW in Übereinstimmung mit den Zielen des Kyoto-Protokolls sein müssen. VW hat nachdrücklich darauf hingewirkt, dass – anstatt einer verbindlichen Regelung, wie ursprünglich von der EU-Kommission vorgeschlagen – eine freiwillige Branchenvereinbarung eingegangen wurde (ACEA-Selbstverpflichtung). Diese wurde ausdrücklich vereinbart, um den Beitrag des Verkehrssektors zur Erreichung der Kyoto-Ziele zu sichern. Vor diesem Hintergrund ist die Nichteinhaltung der freiwilligen Selbstverpflichtung durch VW als ein schwerer Verstoß gegen den Grundsatz zu werten, die eigene Emissionsentwicklung an den Zielsetzungen des Kyoto-Protokolls zu orientieren.

4. Spätestens seit der auf einen breiten wissenschaftlichen Konsens⁸⁷ gestützten Vorgabe des Ziels der EU, den Temperaturanstieg auf unter 2°C zu begrenzen (2005), hätte VW die konkrete Verantwortung des Unternehmens für die Erreichung dieses internationalen Ziels annehmen und mit den entsprechenden Reduktionszielen vereinbare Strategien entwickeln müssen. Dass der wachsende Gesamtausstoß der weltweit verkauften Flotte im starken Widerspruch zu diesem Ziel der EU steht, stellt auch einen Verstoß gegen einen der Allgemeinen Grundsätze der OECD-Leitsätze (Kapitel II) dar. Denn demnach sollen die Unternehmen „der erklärten Politik der Länder, in denen sie tätig sind, voll Rechnung tragen“. Sowohl die EU als auch Deutschland haben sich auf das Zwei-Grad-Limit verpflichtet.

5. VW muss allgemein durch die Geschäftstätigkeit des Konzerns "einen Beitrag" zur nachhaltigen Entwicklung leisten, indem die eigenen klimaschädlichen Produkte soweit als möglich den Notwendigkeiten angepasst werden.

Diesen konkret aus dem chapeau des Kapitels V der Leitsätze ableitbaren Verpflichtungen ist VW nicht nachgekommen. Tatsächlich übt VW seine Geschäftstätigkeit im In- und Ausland so aus, dass sie einen erheblichen Beitrag zur Gefährdung von nachhaltiger Entwicklung leistet. Denn die Dynamik der Emissionsentwicklung der eigenen Fahrzeugflotte schädigt das Klimasystem durch den Ausstoß von CO₂ durch die Fahrzeugflotte insgesamt erheblich. Insbesondere die Entwicklung, Produktion und Vermarktung der unter A. gelisteten verbrauchstarken Modelle ist vor diesem Hintergrund nicht zu rechtfertigen. Zudem hat VW die Reduktion der Emissionen von CO₂ durch die eigenen Fahrzeuge auch in Modellentwicklung und Marketing nicht angemessen als Zielvorgabe berücksichtigt und das Zwei-Grad-Limit auch nicht für den eigenen Verantwortungsbereich umgesetzt. Im Gegenteil, VW hat die eigenen Zielvorgaben für Reduktionen in Form der ACEA-Selbstverpflichtung wissentlich und willentlich nicht erfüllt.

Die unter A. – N. dargestellten Verstöße sind vor diesem Hintergrund auch Verstöße gegen den chapeau des Kapitels V.

TEIL 3

Erwartungen an die Nationale Kontaktstelle

- Germanwatch erwartet von der Nationalen Kontaktstelle, das Verfahren zur Lösung von Konflikten und Problemen bei der Umsetzung der Leitsätze entsprechend der "Verfahrenstechnischen Anleitung" einzuleiten und durchzuführen.

⁸⁷ WBGU (2003): Über Kioto hinaus denken – Klimaschutzstrategien für das 21. Jahrhundert. Sondergutachten 2003. http://www.wbgu.de/wbgu_sn2003.html

- Germanwatch erwartet von der Nationalen Kontaktstelle ein faires Vermittlungsverfahren mit dem Ziel, eine Umsetzung der OECD-Leitsätze durch VW zu erreichen.
- Germanwatch erwartet von der Nationalen Kontaktstelle, dass sie eine entsprechende öffentliche Erklärung abgibt, wenn der Konzern nicht in der Lage oder nicht willens ist, seine Geschäftspraktiken in Einklang mit den Leitsätzen zu bringen.
- Germanwatch erwartet von der Nationalen Kontaktstelle, auf die größtmögliche Transparenz des Verfahrens hinzuwirken.
- Germanwatch erwartet von der Nationalen Kontaktstelle, dass sie aufgrund dieser Beschwerde mit Umweltbezug insbesondere das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit in das Verfahren einbezieht. Zudem erwartet Germanwatch, dass der Arbeitskreis OECD-Leitsätze bei der Nationalen Kontaktstelle zeitnah in die Erwägungen einbezogen wird.

Germanwatch freut sich darauf, in diesem Sinne konstruktiv mit der Nationalen Kontaktstelle zusammenzuarbeiten.

Erwartungen an VW

Germanwatch erwartet, dass das Unternehmen VW seine Geschäftspraktiken so umstellt, dass sie leitsatzkonform und im Sinne des Völkerrechts (Art. 2 FCCC) einen Beitrag dazu zu leisten, einen gefährlichen Klimawandel abzuwenden.

Hierzu ist folgendes notwendig:

Vorlage eines Strategieplans zur Kohärenz der Unternehmensstrategie mit dem Zwei-Grad-Limit

Der Konzern soll einen Strategieplan vorlegen. Dieser soll darstellen, wie die Produkte und Dienstleistungen von VW das Erreichen der völkerrechtlichen Verpflichtung, einen gefährlichen Klimawandel (Art. 2 UNFCCC) zu vermeiden, unterstützen. Die EU (Rat, Parlament und Kommission) lässt keinen Zweifel daran, dass das bedeutet, den globalen Klimawandel unter der Großgefährdungsschwelle von zwei Grad zu begrenzen. Auch die deutsche Regierung sieht sich diesem Ziel verpflichtet.

Entwicklungsplan für die Umgestaltung der Modellflotte und einer Mobilitätskonzeption

Der Konzern soll einen Entwicklungsplan für die eigene Modellpalette vorlegen, um die Absatzprognosen sowie das Mobilitätskonzept mit dem Zwei-Grad-Limit zu vereinbaren. Insbesondere soll der Entwicklungsplan auch darlegen, wie der strategische Beitrag des Unternehmens zu notwendigen Treibhausgasbegrenzungen und -reduktionen (ab 2020) im Verkehrsbereich der Schwellenländer aussieht.

Der Entwicklungsplan soll auch ein Konzept enthalten, wie das Statussymbol Auto systematisch mit dem geringen Spritverbrauch bzw. einem auf niedrigem CO₂-Verbrauch beruhenden Mobilitätsdienstleistungskonzept verknüpft werden kann. Der Konzern verpflichtet sich, bei der Designentwicklung und im Marketing den Imagewert von spritsparenden Modellen zu steigern. Der Entwicklungsplan soll außerdem Maßnahmen zum Technologietransfer in Entwicklungs- und Schwellenländer beinhalten, um fortschrittliche klimaschonende Technologien auch dort schnellstmöglichst anwenden zu können.

Aufklärung der Käufer

VW verpflichtet sich, die Kennzeichnung des CO₂-Ausstoßes der Autos so zu verändern, dass auf dieser Grundlage ein durchschnittlicher Kunde auf den ersten Blick eine Einordnung des Spritverbrauchs und Emissionsausstoßes vornehmen kann – und eine entsprechende politische Rahmensetzung zu unterstützen.

Der Konzern verpflichtet sich weiter, in seiner Werbung den Schwerpunkt auf die spritsparendsten Modelle zu setzen. Außerdem verpflichtet er sich, in der eigenen Öffentlichkeitsarbeit sowie in der der ihn vertretenden Unternehmensverbände keine falschen oder irreführenden Argumente zu benutzen. Schließlich verpflichtet er sich, das Zwei-Grad-Limit als Unternehmensziel zu unterstützen.

Akzeptieren und Einhalten der notwendigen verbindlichen und selbst eingegangenen Regelungen

Der Konzern verpflichtet sich, eine politische Rahmensetzung zu unterstützen, die mit dem Zwei-Grad-Limit vereinbar ist, und Lobbyarbeit gegen eine solche Rahmensetzung zu unterlassen. Er verpflichtet sich außerdem, entsprechende Rahmensetzungen zügig umzusetzen.

Er unterstützt auch Rahmensetzungen, die es erlauben, wegweisende Geschäftsmodelle mit spritsparenden Modellen zu entwickeln und Anreize für Käufer zu setzen, auf spritsparende Modelle umzusteigen.

Der Konzern verpflichtet sich, die im Rahmen von ACEA eingegangene Selbstverpflichtung schnellstmöglichst umzusetzen und auch darauf hinzuwirken, dass die anderen ACEA-Mitglieder dieser Selbstverpflichtung nachkommen

Anhang

- I. Fragebogen über CO₂-Emissionen von Transport & Environment an Autokonzerne
- II. Analyse der ACEA-Selbstverpflichtung und deren Nichteinhaltung
- III. Analyse der Fehlinformationen von Verbänden und Unternehmen
- IV. Ausführungen zu Kapitel V.3 (Berücksichtigung der Lebenszyklusanalyse)
- V. Darstellung des Lobbying

Anhang I: Fragebogen über CO₂-Emissionen von Transport & Environment an Autokonzerne

Dieser Fragebogen wurde am 14.2.07 an die weltweit 15 größten Autokonzerne verschickt, u.a. an die Volkswagen AG. In einem Schreiben vom 21.3.07 wurde dieser Fragebogen erneut verschickt. Bisher liegt keine Antwort von VW vor.

Questionnaire

NB! By filling in this questionnaire you allow T&E to publish its results.

Name and function:

Company:

1. How many tonnes of carbon dioxide do you estimate have been emitted each year since 1990 from the cars you⁸⁸ produce, including both new cars and those already on the road? Please provide the assumptions made in respect of car use for the country and model in question, and the information for as many years as you have it.
2. What are your objectives and targets for reducing the amount of carbon dioxide emissions from the cars you produce? Are they based on the model, or country, or region or company? When were they established, have they been reviewed, and how are they monitored and verified?
3. Please list the life cycle assessment (LCA)s you have made of the cars you produce that cover carbon dioxide emissions, and provide us with copies, or with a web-link to the relevant documentation.
4. How have you considered the carbon dioxide emissions assessed in these LCAs in your decisions on: (i) strategy; (ii) product planning; (iii) material and processing engineering; (iv) sales promotion, marketing and advertising; and (v) determination of buyer target groups and targeted volumes of vehicle deliveries? If not, are you planning to do so in the future?
5. What requests do you make to your suppliers and service providers (i) in order to enable you to produce cars that emit less carbon dioxide; (ii) to reduce their own carbon dioxide emissions, and (iii) to produce advertisement campaigns in line with carbon dioxide reduction targets? If not, are you planning to do so in the future?
6. Do you maintain that there is lack of full scientific certainty which acts as a reason for you to postpone cost-effective measures to prevent or minimise carbon dioxide emissions from the cars you produce?
7. What reasons do you maintain have prevented you from making greater progress in reducing the carbon dioxide emissions from the cars you produce?

⁸⁸ Please note that “you” refers to all corporate entities in your group of companies, wherever in the world they operate, and whether in a joint venture or otherwise; and “cars” refers to passenger cars and light trucks or vehicles.

Anhang II: Analyse der ACEA-Selbstverpflichtung und deren Nichteinhaltung

Im Jahr 1998 verpflichtete sich der Verband der europäischen Autohersteller (ACEA), bis zum Jahr 2008 einen durchschnittlichen Ausstoß seiner Neuwagenflotte in der EU von 140g bzw. eine 25%ige Reduktion im Vergleich zu 1995 zu erreichen. Da keine Regelung getroffen wurde, welcher Hersteller wie viel zu reduzieren hat, nehmen wir die einzelnen Hersteller bei ihrer Selbstverpflichtung von 140 g/km, auch wenn es in der Selbstverpflichtung heißt, dass dieses Ziel durchschnittlich für alle Hersteller gilt.

Ausgehend von 186 g/km (laut EU-Kommission; laut ACEA: 185) im Jahr 1995 lag ACEA zwar bis 2004 mit den Werten von 161 g/km laut ACEA und 163 g/km für die EU-15 laut EU-Kommission gut im Rahmen der Selbstverpflichtung, nach der 2003 das Zwischenziel bei 165 – 170 g/km sein sollte⁸⁹. Allerdings nur, weil erwartet wurde, dass „die durchschnittliche Minderungsrate in den späteren Jahren höher sein würde“, so „dass die noch zu schließenden, in Jahresleistung bemessenen Abstände größer werden.“ Das bedeutet, dass „die Verringerungsrate ... über den gesamten Zeitraum von 1995 bis 2008/9 im Durchschnitt 2 % ... jährlich betragen“ und „in den verbleibenden Jahren bis 2008/9 ... die Minderungsrate bei ACEA durchschnittlich 2,8 % ... betragen“⁹⁰ muss. 2004 lag der Wert von den in der EU-15 verkauften Neuwagen noch bei 163 (161 in EU-25), was einer Verringerung von ca. 12,4% entspricht⁹¹. weswegen bis 2008 jährlich eine Minderungsrate von durchschnittlich 3,3% bzw. 5,3 g/km erreicht werden müsste. Dem entgegengesetzt hat sich die Reduktion in den letzten Jahren erheblich verlangsamt, was ACEA in einer Presseerklärung vom 5.11.06 selbst zugibt⁹². Die Fachhochschule Gelsenkirchen errechnet im Dezember 2006 einen europäischen Durchschnitt von 161,4 g/km⁹³.

In Deutschland minderten sich die Emissionen von ca. 176 g/km im Jahr 2003 auf 172,5 g/km 2006 und von 2005 auf 2006 lediglich um 0,5%⁹⁴. In den 3 Jahren wurde also insgesamt lediglich eine Reduktion von 1,99% erreicht, was 0,66%/Jahr entspricht. Angesichts dieser Tatsachen davon zu sprechen, dass sie ihre Selbstverpflichtung voll erfüllen, ist nicht angebracht. Volkswagen liegt derzeit bei einem Wert von 162,5⁹⁵ und ist damit zwei Jahre vor Ablauf der Selbstverpflichtung noch über 20 g/km vom vereinbarten Wert entfernt.

Selbst wenn die im Durchschnitt aller Konzerne erforderliche Reduktionsverpflichtung von 25 Prozent zu Grunde gelegt würde, hat Volkswagen bis 2006 und damit in den ersten elf Jahren der über 13 Jahre laufenden Selbstverpflichtung erst 12,2 Prozent erreicht. Laut Angaben von VW im Nachhaltigkeitsbericht 2005/06 lag der Ausgangswert des Konzerns im Jahr 1995 bei 185 g/km (siehe Abbildung 1). Bis Ende 2006 war auf dem Weg zum Reduktionsziel von 140g/km laut Fachhochschule Gelsenkirchen ein Wert von 162,5

⁸⁹ EU-Kommission (2006): Sechster Jahresbericht über die Wirksamkeit der Strategie KOM (2006) {SEC(2006) 1078} http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2006/com2006_0463de01.pdf

⁹⁰ EU-Kommission (2005): Fünfter Jahresbericht über die Wirksamkeit der Strategie(SEC(2005) 826) <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005DC0269:DE:HTML>

⁹¹ EU-Kommission (2006): Sechster Jahresbericht über die Wirksamkeit der Strategie KOM (2006) {SEC(2006) 1078} http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2006/com2006_0463de01.pdf

⁹² ACEA (2006): European Car Industry opposes recent statements of Environment Commissioner Stavros Dimas regarding CO₂ Commitment. <http://www.acea.be/files/Statement%20CO2%20-%20Dimas.pdf>

⁹³ Fachhochschule Gelsenkirchen: CO₂-Emissionen der 2006 verkauften Neuwagen in Europa. In: Capital: Vorabmeldung 03/2007. www.capital.de/div/100005642.html

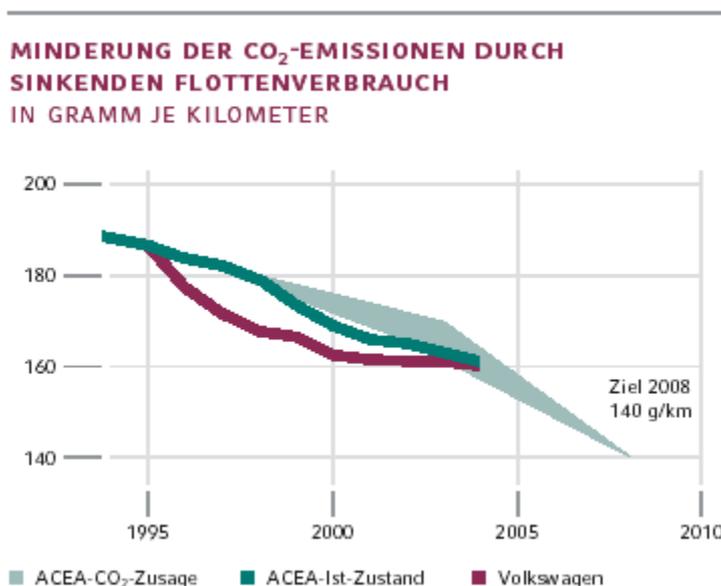
⁹⁴ KBA (2007): CO₂-Emissionen. Benziner auf gutem Kurs.

www.kba.de/Stabsstelle/Presseservice/Pressemitteilungen/pressemitteilungen2007/Allgemein/PM_2007_08.pdf

⁹⁵ Fachhochschule Gelsenkirchen: CO₂-Emissionen der 2006 verkauften Neuwagen in Europa. In: Capital: Vorabmeldung 03/2007. www.capital.de/div/100005642.html

erreicht.⁹⁶ Auch wenn von 1995 bis 2000, wie VW in seinem Nachhaltigkeitsbericht angibt, Verbesserungen zu verzeichnen waren, so ist dies erstens wahrscheinlich auf eine Verdieselungsstrategie zurückzuführen. Durch die Erhöhung des Anteils von Dieselmotoren, die bis zu 25% weniger Sprit verbrauchen als gleichstarke Benziner, konnte zunächst eine Verbesserung in der Emissionsstatistik verzeichnet werden. Dieser Bonus scheint nun aufgebraucht und seit 2001 ist keine Verbesserung mehr zu erkennen. Zudem zeigt die Grafik nur die Entwicklung bis 2004 an. Die Fachhochschule Gelsenkirchen hat für 2006 für Volkswagen einen Wert von 162,5 berechnet. Damit liegt Volkswagen aktuell stark hinter der ACEA-Zusage zurück und es ist sehr zu bezweifeln, dass Volkswagen seine Emissionen pro Auto innerhalb von zwei Jahren um 22,5 Gramm verringern kann, v.a. da in den 9 Jahren zuvor insgesamt nur ca. 13 Gramm (Angaben schwanken etwas) reduziert wurden.

Abbildung 1:



Quelle: Nachhaltigkeitsbericht 2005/2006 von VW

Obwohl also ohne eine dramatische Steigerung des Tempos die Selbstverpflichtung der Hersteller nicht erreicht werden kann, was auch das Kraftfahrt-Bundesamt einräumt,⁹⁷ wird von den Verbänden immer noch verbreitet, dass die Ziele erreichbar seien – der dazu notwendige radikale Schwenk wird aber nicht angekündigt.

So schreibt der VDIK: „Die internationalen Kraftfahrzeughersteller stehen weiterhin zur freiwilligen Selbstverpflichtung der Herstellerverbände ACEA, JAMA und KAMA gegenüber der EU-Kommission. Sie werden alle Anstrengungen auf die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und damit der CO₂-Emissionen richten und sind zuversichtlich, die hohen selbst gesteckten Ziele bis zum 31.12.2008 bzw. 31.12.2009 zu erreichen.“⁹⁸

⁹⁶ ebd.

⁹⁷ KBA (2007): Pressemitteilung vom 08.2007. Bevor es über Nacht auf den 05.03.07 geändert wurde hieß es dort: „Die von der Automobilindustrie selbst auferlegte Zielsetzung (140 g/km bis 2008) erscheint kaum mehr realisierbar.“

⁹⁸ VDIK (2007): Für den Klimaschutz zählen Fakten und nicht hysterischer Aktionismus. Presseinformation vom 14.03.07.

Auch ACEA ist davon entfernt, die vorhersehbare Nichterfüllung zuzugeben: "The European car manufacturers are fully committed to reducing CO₂ emissions of passenger cars and their voluntary agreement from 1998. [...] To date, results are in line with the CO₂ Commitment."⁹⁹

VW selbst drückt es zwar vorsichtiger aus, aber auch der Konzern gibt in seinem Nachhaltigkeitsbericht 2005/2006 an:

„Die Hersteller befinden sich hier auf gutem Weg, doch sind noch erhebliche Anstrengungen nötig, um die angestrebten Reduktionen bis 2008 zu erreichen. Das Ziel ist jedoch angesichts der Rahmenbedingungen äußerst ehrgeizig. Der Volkswagen-Konzern leistet seinen Beitrag zur Erfüllung dieses gemeinsamen Ziels.“¹⁰⁰

Und an anderer Stelle:

„Den Kraftstoffverbrauch zu senken ist ein vorrangiges Ziel des Volkswagen-Konzerns. ... Indem wir diese per Downsizing mit reduziertem Hubraum und Doppelaufladung ausstatten, übertreffen wir die Fahrleistung gleich starker Motoren bei reduziertem Verbrauch. Mit der Serieneinführung der 2.0 TFSI und 3.2 FSI-Motoren hat Audi seine Palette mit FSI-Motoren deutlich erweitert. Damit kommen wir dem Kundenwunsch nach sparsamen FSI-Motoren nach und tragen dazu bei, unsere Selbstverpflichtung im Rahmen des europäischen Automobilherstellerverbands ACEA zu erfüllen.“ (S.30)

Ganz davon abgesehen, dass der Abschnitt so klingt, als ob VW entschieden dazu beitragen würde, dass das ACEA-Ziel erreicht wird, obwohl weder das Ziel erreicht werden dürfte und die bisherige Reduktion von VW (7,6% Reduktion statt 25%) sogar unterdurchschnittlich ist, lässt dieser Abschnitt auch noch den Schluss zu, dass der Konzern die Zielvorgabe, die er sich durch die ACEA-Selbstverpflichtung aufgestellt hat, nicht ernst nimmt. Auch wenn die angegebenen Fahrzeuge weniger ausstoßen als andere Autos mit der gleichen Fahrleistung ist nicht erkennbar, wie solche Motoren zu dem ACEA-Ziel beitragen sollen, wenn man beachtet, dass der verbrauchsärmste 2.0 TFSI-Motor von Audi beim A3 zu finden ist, der durchschnittlich laut DAT-Leitfaden 184 g/km ausstößt. Die Emissionen dieses „sparsamen Motors“ finden allerdings ihren Höhepunkt beim A4 Cabriolet 3.2 FSI quattro, der 266 g/km emittiert. Die Selbstverpflichtung hat 140g/km zum Ziel.

⁹⁹ ACEA (2006): European Car Industry opposes recent statements of Environment Commissioner Stavros Dimas regarding CO₂ Commitment. Press Release Brussels, 5 November 2006.

¹⁰⁰ Volkswagen (2005): Nachhaltigkeitsbericht 2005/2006, S. 21.

Anhang III: Fehlargumente der Verbände und des Konzerns Volkswagen

Die folgenden Argumente stellen lediglich beispielhaft dar, auf welche Art und Weise die Öffentlichkeit in Bezug auf den anthropogenen Klimawandel und die Rolle des Verkehrs von den Autoverbänden und von den Autokonzernen irreführt wird. Wir beziehen uns hierbei auf verschiedenes Material, das von den Automobil-Verbänden (hier VDIK, VDA und ACEA) und von Volkswagen auf ihren Webseiten zur Verfügung gestellt wird bzw. an die Presse verteilt wurde, gehen aber nicht auf jedes Schriftstück ein, da dies den Umfang dieses Papiers erstens sprengen würde und sich zweitens die Argumente teilweise wiederholen. Ausführlicher diskutieren wir ein aktuelles Papier des VDIK (vom März 2007), das als besonders irreführend zu bewerten ist. Dieser Anhang ergänzt v.a. die Ausführungen in der Beschwerde unter 2. C. bezüglich des Verstoßes gegen Kapitel V.2.a) der OECD-Leitsätze.

A) Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK)

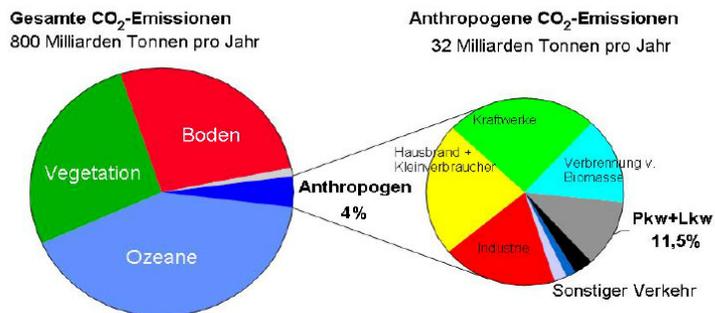
Der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK), bei dem u.a. auch beide VW-Töchter Seat und SkodaAuto Deutschland Mitglieder sind, hat mehrfach mitnichten zweckdienliche und aktuelle Informationen bereitgestellt, wie die OECD-Leitsätze in Kapitel V.2.a) fordern, sondern vielmehr Aussagen getroffen, die die wichtige Rolle des Individualverkehrs am globalen Klimawandel absichtlich zu verschleiern sucht. Als Beispiel kann eine Presseinformation dienen, die am 14.03.07 vom VDIK (Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller) abgegeben wurde¹⁰¹.

„Von den weltweiten CO₂-Emissionen in der Größenordnung von ca. 800 Milliarden Tonnen pro Jahr sind lediglich 4 Prozent vom Menschen beeinflussbar. (...) Zu berücksichtigen ist aber auch, dass nur 11,5 bis 14 Prozent davon auf den Pkw- und Lkw-Verkehr entfallen. Dies entspricht maximal 4,5 Milliarden Tonnen (ca. 0,5 Prozent) der weltweiten Emissionen. (...) Wie die genannten Zahlen zeigen, darf das Potential des Autoverkehrs zur Reduzierung des weltweiten CO₂-Ausstoßes insgesamt jedoch nicht überschätzt werden. Es macht deshalb keinen Sinn, den Autoverkehr erneut zum Buhmann der Nation zu erklären und mit dem Finger allein auf die Automobilindustrie zu zeigen.“¹⁰²

Das Gegenüberstellen der Zahlen vermittelt den Eindruck, dass die anthropogenen CO₂-Emissionen nicht schwerwiegend seien, da sie nur einen geringen Teil (4%) der weltweiten Emissionen ausmachten. In dieser Relation erscheinen die Emissionen aus dem Pkw- und Lkw-Verkehr mit 0,5 Prozent dann unbeachtenswert gering. Hier wird mit keinem Wort erwähnt, dass die 800 Milliarden Tonnen natürlicher Emissionen dem ökologischen Fließgleichgewicht entsprechen und das Problem des heutigen Klimawandels hingegen auf die zusätzlichen anthropogenen Emissionen zurückzuführen ist. Es wird auch nicht erwähnt, in welchem gravierendem Ausmaß sich durch diese relativ geringfügige Störung des Fließgleichgewichts ein Anstieg in der für das Klima relevanten Konzentration der Treibhausgase in der Atmosphäre ergibt. Um ein Bild zu benutzen: Wenn in einer Badewanne plötzlich auch nur wenige Prozent mehr zufließen als abfließen können, steht über kurz oder lang das ganze Haus unter Wasser.

¹⁰¹ VDIK (2007): Für den Klimaschutz zählen Fakten und nicht hysterischer Aktionismus.

¹⁰² ebd. S. 1.



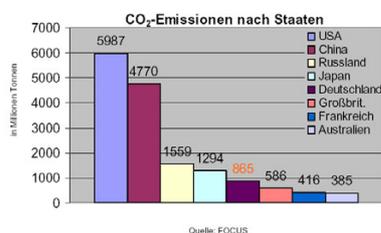
Quelle: TU Wien 1998

Quelle: Presseinformation des VDIK März 2007¹⁰³

Zudem ergeben IEA-Daten¹⁰⁴ ein ganz anderes Bild als vom VDIK dargestellt, nämlich einen viel höheren Anteil des Straßentransportsektors: Danach ist der weltweite Straßentransportsektor 2004 für 17,21 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich – und im Straßenverkehr gibt es neben dem Flugverkehr die am stärksten steigende Tendenz. Um im Bild zu bleiben: Gerade die dynamische Emissionsentwicklung des Straßenverkehrs führt dazu, dass der Zulauf in der ohnehin schon überlaufenden Badewanne ständig erhöht wird. Weltweit stiegen nach IEA-Zahlen von 1990 – 2004 die CO₂-Emissionen insgesamt um 28 Prozent¹⁰⁵, während die vom Straßentransportsektor verursachten Emissionen um 40 Prozent¹⁰⁶ anstiegen. Gerade die Forderung nach einem „tragfähigen Gesamtkonzept“¹⁰⁷, der wir voll und ganz zustimmen, beinhaltet aber aus unserer Sicht, dass die Autoindustrie die Emissionen ihrer Fahrzeuge drastischer senkt und sich nicht durch Werbung oder Lobbying kontraproduktiv verhält. Stattdessen relativiert die Presseinformation inkl. Grafik die Verantwortung der deutschen Automobilindustrie dramatisch.

Eine weitere Fehlinformation ist die Aussage, die Politik würde „mit dem Finger allein auf die Automobilindustrie ... zeigen“¹⁰⁸. Die gesamten Großemittenten der Industrie unterliegen in der EU bereits dem Emissionshandel, einem Instrument, das sich nicht für den Straßenverkehr anbietet. Und auch eine Rahmensetzung für den Gebäudebereich wird derzeit in Deutschland und der EU vorbereitet.

Weiter wird geschrieben und mit einer Grafik veranschaulicht, „eine Reduktion der CO₂-Emissionen in den USA und China um lediglich 8 Prozent entspräche dem gesamten jährlichen CO₂-Ausstoß von Deutschland.“



Quelle: Presseinformation des VDIK März 2007¹⁰⁹

¹⁰³ ebd. S. 1.

¹⁰⁴ IEA (2006): CO₂ Emissions from Fuel Combustion.

¹⁰⁵ ebd.

¹⁰⁶ ebd.

¹⁰⁷ s.o.

¹⁰⁸ ebd. S. 3.

¹⁰⁹ ebd. S. 3.

Dadurch wird impliziert, dass die deutschen Hersteller nur an den CO₂-Emissionen aus Deutschland beteiligt wären und nichts mit den Emissionen außerhalb von Deutschland oder auch speziell den chinesischen und US-amerikanischen zu tun hätten. Ganz im Gegenteil zählt VW zu den Marktführern in China: VW setzte 2003 in China knapp 700.000 Autos ab, wobei dieser Markt in den nächsten Jahren noch deutlich gesteigert werden soll¹¹⁰. Nach eigenen Angaben ist VW sogar wieder Marktführer in China.¹¹¹

Gerade wegen der bevorstehenden Emissionen aus aufsteigenden Märkten, wie z.B. China, steht Volkswagen in der Verantwortung emissionsärmere Fahrzeuge zu produzieren und darüber hinaus, auf ein klimaverträglicheres Verkehrssystem hinzuarbeiten.

B) Verband der Automobilindustrie (VDA)

Ähnliche Argumentationsketten und Desinformationen erfolgen auch von Seiten des VDA.¹¹² So versucht der VDA die Öffentlichkeit davon zu überzeugen, dass die deutsche Autoindustrie alles in ihrer Macht stehende getan habe, um die CO₂-Reduktion im Automobilsektor voran zu bringen und damit ausgesprochen erfolgreich gewesen sei. In seinen Dokumenten betont er, dass die aus dem Straßenverkehr stammenden CO₂-Emissionen zwar von 1990 bis 1999 um 15% gestiegen sind, dann aber von 1999-2005 in Deutschland um 12% sanken. Der Anstieg wird mit der Wiedervereinigung und dem damit zusammenhängenden Anstieg der privaten Mobilität begründet. Die Senkung wird neben zwei weiteren Punkten der „fortgesetzten Anstrengungen der Automobilhersteller für eine Senkung des CO₂-Ausstoßes neuer Kraftfahrzeuge in Deutschland“¹¹³ zugeschrieben. Bei dieser auf den ersten Blick positiven Bilanz wird aber einiges außer Acht gelassen, wodurch ein von der Realität abweichendes Bild entsteht.

Erstens wird die Lenkungswirkung der von der Autoindustrie heftig bekämpften Ökosteuer (und gerade auch die Lenkungswirkung der heftigen Debatte um die Einführung und Auswirkung der Ökosteuer) völlig unterschlagen.

Zweitens hat der Modal Split, d.h. der Marktanteil gemessen in Verkehrsleistung (Personen-Kilometer), vom motorisierten Individualverkehr in den vergangenen Jahren im Verhältnis

¹¹⁰ Volkswagen (2007): Geschäftsbericht 2006.

¹¹¹ Volkswagen (2007): Volkswagen Konzern erzielt im ersten Quartal 2007 mit 1,47 Millionen Fahrzeugen Auslieferungsrekord. Alle Marken weisen Absatzplus auf – deutliche Steigerungen in China.
http://www.volkswagen-media-services.com/medias_publish/ms/content/de/pressemitteilungen/2007/04/17/volkswagen_konzern.standard.gid-oeffentlichkeit.html

¹¹² Wir beziehen uns im Folgenden vor allem auf folgende Quellen:

1) „CO₂-Minderung im deutschen Verkehrssektor – Eine Zwischenbilanz“ (2007)

(http://www.vda.de/de/co2_klimaschutz/broschuere/files/CO2-Minderungen_im_dt_Verkehrssektor.pdf)

2) Statement von Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), anlässlich eines Pressegespräches zum Thema CO₂ und Klimaschutz am 22. Januar 2007 in Frankfurt am Main

(http://www.vda.de/de/co2_klimaschutz/statement/files/Rede-Gottschalk.pdf)

3) AutomobilStandort Jahrgang 3, Ausgabe 1/2007 vom 22.01.07 „CO₂ und Klimaschutz – Eine Standortbestimmung der deutschen Automobilindustrie“

4) CO₂-Emissionen – Daten und Argumente vom 25.01.07

(http://www.vda.de/de/co2_klimaschutz/daten/files/Praesentation_vda.pdf)

¹¹³ VDA (2007): CO₂-Minderung im deutschen Verkehrssektor – Eine Zwischenbilanz.

zum Öffentlichen Verkehr jedes Jahr abgenommen.¹¹⁴ Diese Entwicklung ist u.a. auf einen zumindest vorübergehenden Rückgang der gefahrenen Kilometer in Deutschland zurückzuführen, was offensichtlich ein wichtiger Grund für den Trendwechsel im CO₂-Ausstoß ist. Wenn nicht die Zahl der gefahrenen Kilometer betrachtet wird, sagen die tatsächlichen Emissionen wenig über die Entwicklungen der Emissionen der Neuwagenflotte aus.

Drittens ist der Reduktionstrend bei Neuwagen bis 2003, wie der VDA später selbst ausführt, „maßgeblich dem gestiegenen Anteil von Dieselfahrzeugen ... zu verdanken“¹¹⁵. Diese Motoren hatten früher einen bis zu 25% geringeren Verbrauch als vergleichbare Ottomotoren. Dieses Merkmal hat sich nun aber ins Gegenteil verwandelt, so dass die neuen Dieselfahrzeuge in Deutschland wegen ihres häufig hohen Gewichts und hoher Leistung mehr verbrauchen als Ottomotoren.¹¹⁶

Stattdessen rühmt der VDA die Effizienzsteigerung, wobei jeder Effizienz-Fortschritt tatsächlich positiv zu bewerten ist. Aber auch hier drängt sich der Verdacht auf, dass die Öffentlichkeit in gewissem Maße irreführt wird. Es ist für unbefangene LeserInnen schwer zu erkennen, dass die mit 60% angesetzte Angabe über die Produktivitätssteigerung¹¹⁷ nicht zweckdienlich ist. Denn in die erhöhten Verkehrsleistungen als Summe aus geleisteten Personen- und Tonnenkilometern geht eben auch die ausgesprochen kontraproduktive Erhöhung des Fahrzeuggewichtes¹¹⁸ in den letzten Jahren ein: Je schwerer die Autos, um so höher die Produktivitätssteigerung. Da zugleich gilt: je schwerer die Autos, desto größer der Verbrauch – ist dies ein Versuch, kontraproduktive Tendenzen einem Greenwash zu unterziehen.

Viertens kann man den relativierenden Vergleich zwischen der Zu- und Abnahme der Emissionen einzelner Sektoren in Deutschland auch nicht als zweckdienlich bezeichnen. Hier stellt sich die Autoindustrie durch die oben beschriebene willkürliche Unterteilung in die Zeiträume 1990-1999 und 1999-2005 so dar, als sie ob der Industriezweig wäre, der den stärksten Reduktionstrend vorzuweisen hätte. Statt dessen lässt sich aus den UNFCCC-Daten¹¹⁹ errechnen, dass während die Treibhausgase aus dem Verkehrssektor in Deutschland vom Kyoto-Basisjahr 1990 bis 2004 um 5% stiegen, fast aller andere Sektoren eine Senkung vorweisen können, wie z.B. die produzierenden Industrien um 35% und der Müllsektor sogar

¹¹⁴ Treber (2006): Das rühmliche Schlusslicht. Vision für ein autoärmeres Deutschland. In: Forum Umwelt und Entwicklung. Rundbrief 2/2006.

¹¹⁵ ebd.

¹¹⁶ Bei den im Jahr 2006 neu zugelassenen Pkw betrug der Diesellanteil in Deutschland 44% (KBA (2006): <http://www.kba.de/Stabsstelle/Presseservice/Jahrespressebericht/jpb2006.pdf>. S.33. Bei Dieselfahrzeugen war zwischen 1998 und 2001 zunächst eine starke Minderung der Emissionswerte zu beobachten. Seit 2001 hat der durchschnittliche Ausstoß von Dieselmotoren jedoch zugenommen und 2006 verbrauchten sie erstmals durchschnittlich mehr als Benzin-Pkws (171,8 g/km vs. 173,4 g/km). Dies ist keinesfalls auf eine schlechte Technik zurückzuführen, sondern insbesondere dadurch begründet, dass leistungsstarke, schwere Pkw vorzugsweise mit Selbstzündern ausgestattet sind. Die 25%, die ein Diesel normalerweise weniger verbraucht, sind nun durch die PS-Steigerung „aufgebraucht“. Die Steigerung ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass in Deutschland 2006 jeder neu zugelassene Pkw im Schnitt 126 PS und 1,86 Liter Hubraum (1981: 79 PS und 1,63 Liter Hubraum) hatte - der EU-Durchschnitt liegt bei 115 PS.

¹¹⁷ „Wird entsprechend der IEA-Methodik auf Basis der Mineralölabsatzdaten für Otto und Diesel in Deutschland (Quelle: MWV) das CO₂-Emissionsvolumen 2005 gerechnet, ergibt sich eine „Produktivitätssteigerung“ von 60% zwischen 1990 und 2004, also eine durchschnittliche jährliche Verbesserung der „Klimaeffizienz“ des Transports von Personen und Gütern um 4,3%.“ – VDA (2007): CO₂-Minderung im deutschen Verkehrssektor – Eine Zwischenbilanz.

¹¹⁸ EU-Kommission (2007): COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND COUNCIL on the review of the Community strategy to reduce CO₂ emissions and improve fuel efficiency from passenger cars and light-commercial vehicles – Impact Assessment [COM(2007) 19 final SEC(2007) 61]

¹¹⁹ UNFCCC: Data for Greenhouse gas total.

http://unfccc.int/ghg_emissions_data/predefined_queries/items/3814.php

um 63%¹²⁰. Zudem werden die dramatischen internationalen Trends, an denen die deutschen Autokonzerne einen großen Anteil haben, verschwiegen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass keine „zweckdienlichen und aktuellen Informationen über mögliche Auswirkungen ihrer Tätigkeit auf die Umwelt“ zur Verfügung gestellt wurden und somit auch ein Verstoß gegen Kapitel V.8 der OECD-Leitsätze vorliegt, denn – so das Fazit – die vorliegenden und anscheinend ausschließlich positiven Daten böten „keinerlei Handhabe für eine massive Intervention mit restriktiven ordnungsrechtlichen oder fiskalischen Instrumenten“. Die schön gefärbte Darstellung wird entgegen der von den OECD-Leitsätzen geforderte „Konzipierung einer ökologisch sinnvollen und ökonomisch effizienten staatlichen Umweltpolitik“ vorgebracht.

C) European Automobile Manufacturers Association (ACEA)

Der europäische Dachverband der Automobilkonzerne, ACEA, ist ebenfalls aktiv an der Verbreitung von Fehlinformationen beteiligt.¹²¹ Die ACEA gibt als Gründe für die Nichteinhaltung der freiwilligen Selbstverpflichtung z.B. eine zu starke Regulierung an:

„the car industry is a heavy regulated industry. Several regulatory developments, particularly regarding safety and air pollution, have significantly hampered the reduction of CO₂ emissions“¹²²

Dies bewertet Professor Claes Tingvall, Chairman of the European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) als falsch und irreführend:

"Blaming safety is unfair, incorrect and just hides the fact that there are other issues responsible for industry's failure to meet its contract with society. The performance of smaller and lighter cars at Euro NCAP clearly shows that improved safety does not need additional weight."¹²³

Das steigende Gewicht und somit der erhöhte Verbrauch ist demnach nicht hauptsächlich auf die Sicherheitsansprüche zurückzuführen, sondern vor allem auf die Größe, den Komfort, z.B. durch Klimaanlage und vor allem auf die leistungsfähigeren, schnelleren Motoren¹²⁴. Die hohen Geschwindigkeiten auf deutschen Straßen stellen aber ihrerseits ein wichtiges Sicherheitshindernis dar.

¹²⁰ ebd.

¹²¹ Wir beziehen uns im Folgenden vor allem auf folgende Quellen:

1) Press Release Brussels, 7 February 2007: "Proposed CO₂ emission targets are arbitrary and too severe" (<http://www.acea.be/files/Co2Feb07~Press%20Statement%20FR%20-%20PDF.pdf>)

2) Press Release Brussels, 8 November 2006: "Car emission regulation significantly impacts sales of diesel cars and negatively influences CO₂ emission reductions" (<http://www.acea.be/files/20061978att01.pdf>)

3) Press Release Brussels, 5 November 2006: "European Car Industry opposes recent statements of Environment Commissioner Stavros Dimas regarding CO₂ Commitment" ([http://www.acea.be/files/Statement%20CO₂%20-%20Dimas.pdf](http://www.acea.be/files/Statement%20CO2%20-%20Dimas.pdf))

4) der ausführliche Bereich zu CO₂-Emissionen auf der Homepage unter http://www.acea.be/co2_emissions

¹²² ACEA (2007): Environment. CO₂ emissions. [http://www.acea.be/CO₂_emissions](http://www.acea.be/CO2_emissions)

¹²³ European Transport Safety Council (ETSC) (2006): Better car safety does not jeopardise emission reduction. Presseerklärung vom 13.11.06. [http://www.etsc.be/documents/CO₂_emissions_speed.pdf](http://www.etsc.be/documents/CO2_emissions_speed.pdf)

¹²⁴ Johan de Mol/Sven Vlassenroot (2006): Autoconstructeurs moeten dringend op dieet. In: Verkeersspecialist 126; Johan de Mol/Sven Vlassenroot (2005): Waanzinnige race naar nog hogere vermogens. In: Verkeersspecialist 121.

„If we want to reduce CO₂ emissions and traffic injuries alike in the long run, we need to downsize power and maximum speed. Reducing speed will contribute a great deal to improving safety on European roads, as speed has been shown to be the most important factor in crashes.“¹²⁵

Eine weitere Regulierung, auf die von ACEA wahrscheinlich angespielt wird, sind die verschärften Abgasregelungen. Seit 01.01.05 gilt europaweit für neue Pkw die Euro-4-Norm, für deren Erfüllung bei Volumenmodellen der Partikelfilter nötig ist und am 01.09.2009 tritt die Euro5-Norm in Kraft, die bei allen Diesel-Fahrzeugen den Filter vorschreibt. Nun wird hier argumentiert, dass durch die Erfüllung dieser Normen weniger Ressourcen für die Reduktion von CO₂ frei waren. Bei anderen Herstellern, gerade in Frankreich, funktioniert die Filtertechnik allerdings schon seit Jahren und schien kein Hindernis bei der CO₂-Senkung gewesen zu sein¹²⁶, so konnte die französische PSA-Group 2006 trotzdem durchschnittliche Emissionen von 149,9 g/km erreichen¹²⁷.

ACEA versucht, die Rolle des Straßenverkehrs damit herunterzuspielen, dass dieser nur mit 5 Prozent zu weltweiten CO₂-Emissionen beitragen würde. Dabei liegt die Bedeutung aber deutlich höher: bei zehn Prozent, wenn man nur den direkten Ölverbrauch berechnet, bei 14 Prozent, wenn man, wie von den OECD-Leitsätzen gefordert, die Lebenszyklusanalyse berücksichtigt.¹²⁸ Noch schwerer aber wiegt, dass die ACEA die Bedeutung des dynamischen Emissionswachstums des Verkehrssektors verschweigt.

Um auch das in ein Bild zu bringen: Wenn wir die Atmosphäre als Badewanne betrachten, dann haben wir seit der Industrialisierung die Situation, dass der Zulauf größer ist als die Ablaufmöglichkeiten. Deswegen ist schon vorprogrammiert, dass das Badezimmer überschwemmt wird. Um aber eine Überflutung der ganzen Wohnung zu vermeiden, muss der Wasserzulauf drastisch gedrosselt werden. Der Auto- und Flugverkehr ist aber der Sektor, der den Hahn mit der größten Dynamik weiter aufdreht. Deswegen ist der Verkehrssektor zwar nicht der einzige, aber ein besonders wichtiger Sektor, wenn ein gefährlicher Klimawandel vermieden werden soll.

Statt also leitsatzkonform Informationen über die tatsächlichen Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit vorzulegen; beschäftigt sich VW über seine Interessensvertretung damit, verbindliche Regelungen zur Verbrauchsreduktion und damit direktem Klimaschutz zu verhindern. So wird u.a. mit Produktionsverlagerungen aus der EU gedroht, die einen massiven Arbeitsplatzverlust zur Folge hätte¹²⁹. Solche Regelungen seien „Gift für die Arbeitsplätze am Standort Deutschland“¹³⁰.

Bereits die EU-Kommission hat diese Argumentation zurückgewiesen:

„Another aspect that should be taken into account from an employment perspective is the fact all manufacturers, worldwide (including e.g. Japanese and Korean), will be

¹²⁵ European Transport Safety Council (ETSC) (2006): Better car safety does not jeopardise emission reduction. Presseerklärung vom 13.11.06.

¹²⁶ DUH (2005): Pressekonferenz vom 11.1.2005.

¹²⁷ Fachhochschule Gelsenkirchen: CO₂-Emissionen der 2006 verkauften Neuwagen in Europa. In: Capital: Vorabmeldung 03/2007. www.capital.de/div/100005642.html

¹²⁸ L. Fulton and G. Eads (2004): IEA/SMP Model Documentation and Reference Case Projection. IEA (2004): World Energy Outlook 2004.

Ausführlicher: Siehe OECD-Beschwerde gegen Volkswagen – Hauptdokument, S. 5, Fußnote 10.

¹²⁹ ACEA (2007): Proposed CO₂ emission targets are arbitrary and too severe. Presseerklärung vom 07.02.07 <http://www.acea.be/files/Co2Feb07~Press%20Statement%20EN%20-%20PDF.pdf>

¹³⁰ VDA (2007): AutomobilStandort. Jahrgang 3 vom 22.01.07.

subject to the EU CO2 requirements when selling cars in the EU. Therefore EU requirements would not penalise more directly EU carmakers in the competitive situation on other markets, including emerging markets. On the contrary, the introduction of ambitious legislation would likely promote research and development, most of which would be done in the EU as far as EU carmakers are concerned.”¹³¹

D) Fehlinformationen von VW

Eine besonders wirksame Irreführung fand sich in dem auch vom Volkswagen-Chef unterzeichneten Brief vom 26. Januar 2007 der Autochefs von VW, BMU, DaimlerChrysler sowie den Europäischen Einheiten von Ford und General Motors an den EU-Kommissionspräsidenten Barroso.

Obwohl die EU-Kommission immer Durchschnittsziele für die Gesamtflotte und nicht Einheitsziele für die verschiedenen Automodelle einführen wollte, erweckten die drei Autokonzerne diesen Eindruck¹³² – und ein Großteil der Presse fiel darauf herein (oder – was noch schlimmer wäre - ließ sich bewusst für eine solche Kampagne missbrauchen).

Ein solches Einheitsziel sei eine katastrophale Bedrohung für den deutschen Autosektor und eine unfaire Behandlung aus Brüssel.

Wie zahlreiche andere Medien berichtete auch der Spiegel fälschlicherweise, der Umweltkommissar argumentiere für ein gesetzliches Maximum von 120 g CO2 pro Kilometer. Dies steht im Widerspruch zu der Tatsache, dass die 120g von der EU-Kommission nicht als ein absolutes Maximum für jedes Modell gedacht waren, sondern als ein Durchschnittsziel für die Autoindustrie.

In diesem Fall war die Irreführung der Öffentlichkeit also direkt politikrelevant.

¹³¹ EU-Kommission (2007): COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND COUNCIL on the review of the Community strategy to reduce CO2 emissions and improve fuel efficiency from passenger cars and light-commercial vehicles – Impact Assessment [COM(2007) 19 final SEC(2007) 61]

¹³² Corporate Europe Observatory (CEO) (2007): Car industry flexes its muscles, Commission bows down. Briefing paper.

Anhang IV. Berücksichtigung der Ergebnisse der Lebenszyklusanalysen im Entscheidungsprozess

(Ergänzung zu 2.G der OECD-Beschwerde)

Kapitel V.3 der OECD-Leitsätze enthält die Verpflichtung, absehbare Folgen, die Güter und Dienstleistungen des Unternehmens über deren gesamten Lebenszyklus hinweg für die Umwelt haben können, abzuschätzen und die Ergebnisse der vorzunehmenden Lebenszyklusanalysen auch in den Entscheidungsprozessen zu berücksichtigen. VW hat nur in sehr begrenztem Maße überhaupt Lebenszyklusanalysen ("die absehbaren Folgen abschätzen") vorgenommen und für die unter A) genannten Modelle nach unserem Kenntnisstand gar keine Lebenszyklusanalysen erstellt, die diesen Anforderungen entsprechen würden. Entsprechend wurden die "absehbaren Folgen" auch nicht in unternehmensinternen Entscheidungsprozessen berücksichtigt.

Eine solche Berücksichtigung würde bedeuten, die CO₂ Emissionen dieser Fahrzeuge über ihren gesamten Gebrauchszeitraum hinweg zu berücksichtigen in (i) Strategie und Produktentwicklung, (ii) Marketing und Werbung, (iii) Festlegung der (Kunden-) Zielgruppe, (iv) Volumen der Produktion und Lieferung sowie (v) Forschung und Entwicklung.

(i) Strategie und Produktentwicklung

Mehrere Elemente der aktuellen Geschäftsstrategie von Volkswagen lassen den Schluss zu, dass bislang die Ergebnisse aus den Lebenszyklusanalysen (sofern sie denn überhaupt vorgenommen wurden) nicht in die Strategie eingeflossen sind:

- Bei den Marken VW und Audi wurden in den vergangenen Jahren vornehmlich Luxusmodelle mit sehr hohem CO₂-Ausstoß entwickelt, wie der Audi Q7 (CO₂-Ausstoß 282 – 326 g/km), der Audi R8 (326 g/km), der VW Phaeton (259 – 348 g/km) oder der VW Tuareg (265 – 382 g/km). Bezüglich der Forschung und Entwicklung von ressourcensparenden Technologien hat Volkswagen vor dem Hintergrund des Klimawandels falsche strategische Entscheidungen getroffen: Der verbrauchsarme Lupo 3L wurde nicht zu einem für den breiten Verkauf tauglichen Wagen weiterentwickelt sondern aus dem Sortiment genommen, auf die Erforschung des Hybridantriebs wurde zu wenig Wert gelegt etc. Es ist nicht nachzuvollziehen, dass in 15 Jahren seit Bekanntwerden des Klimawandels als globales Problem VW nur dieses eine Modell, und nunmehr die Blue Motion Modelle lediglich als "Nische" und nur für den Polo und den Passat eingeführt und vermarktungsfähig gemacht hat. Angesichts der ständig steigenden Treibstoffpreise kann hier auch kein "anderweitiger Verbraucherwille" als Erklärung dienen.
- In Deutschland waren nach den uns vorliegenden Informationen von den von der Marke VW seit 2000 neu herausbrachten 14 Pkw-Modellen nur bei dreien Ausführungen zu ermitteln, die dem selbst auferlegten Klimaschutzziel für 2008 (140g/km) entsprechen – siehe Tabelle 1. Im Durchschnitt stoßen die o.g. Neumodelle von VW danach immer noch 197 g/km¹³³ aus.

¹³³ Errechnet, indem aus dem DAT-Leitfaden 2006 für die angegebenen Modelle aus den Untermodellen der durchschnittliche Ausstoß errechnet wurde. Beim für Passat B5GP und den Polo IV wurde der Mittelwert aus den obenstehenden Angaben gebildet. Aus allen Durchschnittswerten wurde dann der durchschnittliche Ausstoß der angegebenen Neumodelle errechnet.

Tabelle 1: Neue Modelle der Marke Volkswagen seit 2000

Start der Produktion g/km	Modell	ausführungsabhängiger CO ₂ -Ausstoß in
2000	Passat B5GP	142-257 ¹³⁴
2001	Polo IV	115-183 ¹³⁵
2002	Touareg (SUV)	265-353
2002	Phaeton (Oberklasse)	259-374
2003	Touran (Limousine)	162-233
2003	New Beetle Cabrio	151-223
2003	Golf V (Kleinwagen)	143-259
2004	Caddy Life (Hochdachkombi)	167-202
2005	Passat B6(Mittelklasse)	154-262
2005	JettaV (Kompaktklasse)	143-206
2005	Fox (Kompaktklasse)	135-163
2005	Golf Plus (Caravan)	151-209
2005	Polo IV Facelift ¹³⁶	108-188
2006	Eos (Cabrio)	165-223

Quelle: Eigene Zusammenstellung¹³⁷

- Im Geschäftsbericht von VW für 2006 werden die Modellneuheiten für 2007 vorgestellt, von denen acht von zehn im verbrauchsstarken Bereich anzusiedeln sind, woraus zu schließen ist, dass Lebenszyklus-Analysen bzw. die Auswirkungen des Gebrauchs dieser Produkte auf das Klima bei dieser Modellentwicklung nicht berücksichtigt wurden.
- Unter dem ehemaligen Vorstandsvorsitzenden und jetzigen Aufsichtsratsvorsitzenden Ferdinand Piech hat VW seit Ende der 1990er Jahre die Ausrichtung auf schwere Modelle stark fokussiert und vorangetrieben, indem 1998 die Luxusmarken Bentley, Lamborghini und Bugatti übernommen und integriert wurden und damit sehr verbrauchsstarke Marken die Aufnahme ins VW-Profil fanden.¹³⁸ Mit dem Bugatti hat VW die Forderung der Umweltverbände, ein Ein-Liter-Auto zu entwickeln, auf tragisch-komische Weise erfüllt. Das Auto verbraucht Kraftstoff in der Größenordnung von einem Liter - pro Kilometer.¹³⁹ Aus einer Berücksichtigung der

¹³⁴ Der geringste Verbrauch lag bei S 7,9l bzw. D 5,3l und der höchste bei S 10,6l bzw. D 8l; Umwandlung in g CO₂/km anhand von Modellen mit ähnlichem Verbrauch im DAT-Leitfaden. DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH): 2006: Leitfaden zu Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen aller neuen Personenkraftwagenmodelle.

¹³⁵ Der geringste Verbrauch lag bei S 5,7l bzw. D 4,4l und der höchste bei S 8l bzw. D 5,2l; Umwandlung s.o.

¹³⁶ Diese Modellreihe umfasst den Polo Facelift, den CrossPolo, den GTI Cup-Edition und den Polo Blue Motion, die teilweise erst 2006 auf den Markt kamen. Da sich diese Tabelle aber lediglich auf die Obermodelle und nicht auf jede einzelne Ausführung bezieht, werden diese Untermodelle nicht extra aufgelistet.

¹³⁷ Produktionsstart der Modelle von <http://de.wikipedia.org/wiki/Volkswagen#Zulassungen>; Emissionsdaten vom DAT-Leitfaden 2006, für Passat B5GP und den Polo IV Verbrauchsangabe aus dem Auto Katalog Modelljahr 2001.

¹³⁸ Laut Darstellungen u.a. von Richard Schapke hat Volkswagen auch nicht davor zurückgeschreckt, sich die Unterstützung der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat zum Kauf dieser Luxusmarken durch besondere Offerten zu sichern. Richard Schapke (2005): Der gekaufte Betriebsrat – das System Volkswagen. http://www.die-kommenden.net/dk/zeitgeschichte/system_volkswagen.htm

¹³⁹ Der Bugatti braucht bei Vollgas und Höchstgeschwindigkeit 100 Liter pro 100 Kilometer. Da weder im Autokatalog noch im DAT-Leitfaden der Verbrauch angegeben ist unter Quelle: „Sofortprogramm zur Minderung der Klimagas-Emissionen von Pkw“ – Eckpunktepapier der Deutschen Umwelthilfe e. V. (DUH) zur

Lebenszyklus-Analyse hätte genau die gegenteilige Konsequenz gezogen werden müssen, nämlich möglichst sparsame Motoren und Automodelle zu entwickeln und verstärkt zu vermarkten. Studien gehen davon aus, dass nicht nur der Transportsektor allgemein in großen Schwellenländern ansteigen wird, sondern dass bei einem business-as-usual- Szenario auch ein drastischer Anstieg im SUV-Sektor zu erwarten ist. Die Asian Development Bank errechnet für China einen Anstieg von 12,9 Mio. SUV-Fahrzeugen im Jahr 2005 auf 192,7 Mio. in 2035, während in Indien statt 2005 6,2 Mio., im Jahr 2035 80,1 Mio. SUVs erwartet werden¹⁴⁰. Gerade in diesem boomenden Land, in dem erwartet wird, dass sich alle fünf bis sieben Jahre die Fahrzeugflotte verdoppelt, werden sparsame Modelle jedoch dringend benötigt¹⁴¹. Volkswagen hat früh angefangen sich in China zu engagieren und steigerte seinen Jahresabsatz zuletzt 2006 um fast 30%, während die VW-Tochter Audi sogar 60% mehr verkaufte als im Vorjahr. VW kommt eine zentrale Rolle für die Marktentwicklung in China zu. Audi-Marketing-Vorstand Ralph Weyler rechnet damit, dass in den nächsten „zwei, drei Jahren“ China zum „zweiten Heimatmarkt“ für Audi wird. Offensichtlich ist angesichts des hohen Durchschnittsverbrauchs der Audi-Flotte (2006 durchschnittlicher Verbrauch von 179 g/km¹⁴²) dass diese Entwicklung nicht mit einer Berücksichtigung der Lebenszyklusanalyse der Fahrzeuge (inklusive der Modelle, die bei dieser Beschwerde im Fokus stehen) in Übereinstimmung zu bringen ist. Dies gilt auch für die VW-Tochter Bentley, die den Absatz ihrer Edellimousinen, die durchschnittlich 474 g/km ausstoßen¹⁴³, in China alleine im Jahre 2006¹⁴⁴ verdoppelte. Es ist offensichtlich, dass China die Art der Mobilitätsentwicklung der Industrieländer nicht kopieren kann. Bei einem Motorisierungsgrad wie in den USA würde das Land 88 Millionen Barrel Öl verbrauchen¹⁴⁵, das ist mehr als der heutige Weltverbrauch. Dennoch ist in keiner Weise zu erkennen, dass der VW-Konzern seine Marketingstrategie an Lebenszyklusanalysen ausrichtet. Image-Karossen wie der Bentley sind aus Klimasicht genau die falschen Fortschritts-Attraktoren für Schwellenländer.

- Mit Interesse haben wir im April 2007 die Ankündigung von Volkswagen wahrgenommen¹⁴⁶, bei ihrer Autoflotte in China „den Verbrauch und die Emissionen der angebotenen Autos bis 2010 um 20 Prozent zu senken“. Wir haben Interesse, im Rahmen des OECD-Verfahrens die Substanz dieser Aussage zu prüfen und damit auch zu verstehen, ob hier eine Berücksichtigung der Lebenszyklusanalyse oder nur eine Berücksichtigung der neuen Gesetzeslage in China stattfindet.¹⁴⁷

raschen Eindämmung wachsender Klimabelastungen im Straßenverkehr unter
http://www.duh.de/uploads/media/Sofortprogramm_zur_Minderung_der_Klimagas_04.pdf;
http://de.wikipedia.org/wiki/Bugatti_Veyron#Verbrauch_und_Reichweite und
http://www.autobild.de/test/neuwagen/artikel.php?artikel_id=12128

¹⁴⁰ Asian Development Bank (2006): Energy Efficiency and Climate Change Considerations for On-road Transport in Asia, MAIN REPORT, S. 5

¹⁴¹ Asian Development Bank (2006): Energy Efficiency and Climate Change Considerations for On-road Transport in Asia, MAIN REPORT, S. 2

¹⁴² Fachhochschule Gelsenkirchen in der Vorabmeldung 03/07 www.capital.de/div/100005642.html

¹⁴³ DAT-Leitfaden 2007

¹⁴⁴ Die Welt (2006): VW verdient wieder Geld in China. 18.11.06
www.welt.de/data/2006/11/18/1116065.html?prx=1

¹⁴⁵ Peter Hennieke, Präsident des Wuppertal-Instituts (2007): Badewannen ohne Stöpsel. Interview. in: Spiegel Special Neue Energien, Wege aus der Klimakatastrophe, Nr. 1 2007, S. 150 – 152, hier: S. 151.

¹⁴⁶ Volkswagen (16. April 2007): Volkswagen auf der Auto Shanghai 2007: Hightech-Feuerwerk für den Umweltschutz. Pressemitteilung (ots).

¹⁴⁷ In diesem Gesetz sind für 16 Gewichtsklassen Obergrenzen zum Verbrauch festgelegt worden. World Resources Institutes (2004): Taking the high (fuel economy) road – What do the new chinese fuel economy standards mean for foreign automakers?, S. 3. Der erste Standard wurde 2005 eingeführt und Standard II tritt 2008 in Kraft. 2003 erfüllten nach der oben angegebenen Studie des Washingtoner World Resources Institutes

Geschwindigkeitsbegrenzung zu einem höheren CO₂-Ausstoß als notwendig, da solche Wagen dann aufgrund der leistungsfähigeren Motoren und der bei diesen Geschwindigkeiten wachsenden Sicherheitserfordernissen schwerer werden, mehr Sprit verbrauchen und mehr CO₂ ausstoßen Dieser Zusammenhang zeigt auch, dass ein Tempolimit über den direkten Effekt durch langsames Fahren hinaus auch durch die offensichtlichen Auswirkungen auf die Größe und Leistungsstärke der abgesetzten Autos einen CO₂-senkenden Effekt hätte.). Selbst Kleinwagen wie der VW Polo erreichen heute 225 km/h. Derzeit hat VW-Konzern sieben Serien-Pkw¹⁵⁴ mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 300 km/h im Angebot und damit mehr als jeder andere Autokonzern weltweit.

- Eine besondere Herausforderung für die Strategie der Unternehmen ist es, Geschäftsmodelle zu entwickeln, die den Business Case für die nach Lebenszyklusanalysen optimierten Modelle deutlich verbessern. Bisher gilt die Faustformel: Je größer (und damit spritschluckender) das Fahrzeug, desto mehr Geld lässt sich damit verdienen. Das sehen wir als Hauptgrund für den starken Trend zu spritschluckenden „Premium“-Modellen gerade auch bei VW. Ein Modell, das hier unter anderem von Finanzmarktakteuren ins Gespräch gebracht wird, ist das Performance Trading: Alle PKW erhalten eine – z.B. dieselbe – Baseline (z.B. 120g / km). Die Hersteller der Autos, die darüber liegen, müssen Performance-Erlaubnisse bei den Herstellern kaufen, die unter der Baseline liegen. Selbstverständlich kann der Ausgleich auch konzernsintern erfolgen. Somit verbessert sich systematisch der Business Case für effiziente Autos, sowohl innerhalb des eigenen Unternehmens (die Profitrate wird bei effizienten, oft eher leichteren Autos, verbessert, bei Spritschluckern, oft schwergewichtige „Premium“-Autos), hingegen verschlechtert.

Die Gesamtentwicklung von VW zeigt, dass sich der Konzern nicht der Herausforderung gestellt hat, Geschäftsmodelle für spritsparende Modelle zu entwickeln, wie es einer Lebenszyklusanalyse entsprechen würde.

(ii) Marketing und Werbung

Sowohl im Marketing als auch in der Werbung ist nicht ersichtlich, dass Volkswagen bislang die Lebenszyklusanalysen bezüglich des CO₂-Ausstoßes berücksichtigt hätte. Volkswagen hat bislang das Bewusstsein der Kunden in Bezug auf den CO₂-Ausstoß in der Nutzungsphase der Autos kaum gestärkt - den wichtigsten Teil der CO₂-Emissionen in der Lebenszyklusanalyse. Verbrauch und Emissionsausstoß werden weder bei der Autowerbung noch beim Verkauf das CO₂-Argument in transparenter und für den Durchschnittskunden verständlicher Form in den Mittelpunkt gerückt. Ein Schwerpunkt der Werbung liegt hingegen auf ausstoßintensiven Modellen. Für die spritsparenden Autos wurde bislang weder vom Design noch vom Marketing her ein wirkungsvoller Ansatz gesucht.

Marketing:

- Volkswagen ermöglicht seinen Kunden bei der webbasierten Modellauswahl nicht, das Kriterium „Spritverbrauch“ oder „CO₂-Ausstoß“ als Auswahlkriterium für ein Auto anzugeben. Erst wenn man für ein Modell eine spezielle Motorisierung angibt, erfährt man den CO₂-Ausstoß. Diesem Prinzip entgegengesetzt, bei dem man erst

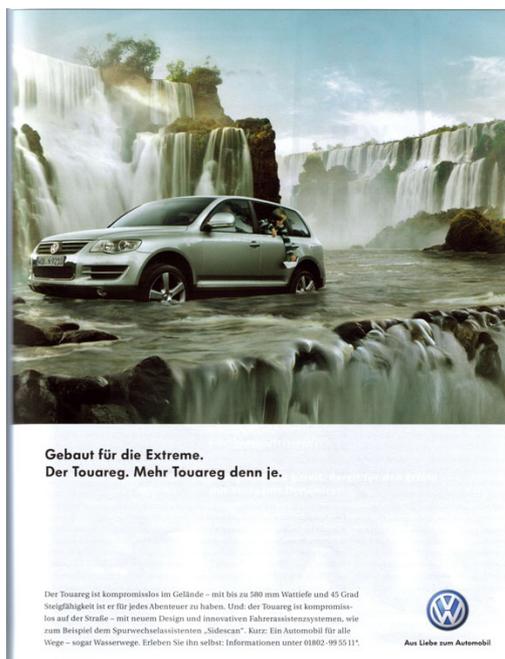
¹⁵⁴ Bentley – Continental Flying Spur; Bentley – Continental GT; Bentley – Continental GTC; Bugatti Veyron; Lamborghini – Gallardo; Lamborghini – Gallardo Spyder; Lamborghini – Murciélago LP 640 – Quelle: auto motor sport. spezial (2007): Autokatalog – Modelljahr 2007.

nach der genauen Auswahl des Wagens den Ausstoß realisiert, hat die EU-Kommission Webseiten zusammengestellt¹⁵⁵, auf denen von vornherein der Spritverbrauch als Kriterium angegeben werden kann, was sinnvoll erscheint, um den Kauf von spritsparenden Autos zu fördern¹⁵⁶.

- Anstatt Marketing und Design der verbrauchsarmen Autos so auszurichten, dass sie spritsparend und „cool“ wirkten, hat man ein Auto generiert, das nur für wenige anziehend wirkt. Stefan Sielaff, der neue Designchef der dem VW-Konzern angegliederten Marke Audi, hat dies auf den Punkt gebracht, indem er den Vergleich mit ökologischer Ernährung ausführt. „Vor 30 Jahren bestand ökologisches Essen aus ein paar Soja-Bratlingen, Kerndlfutter halt, wie man bei uns in Bayern sagt. Heute gehört es zur Haute Cuisine – es ist immer eine Frage der Kochkunst.“ Was den derzeitigen Stand des Auto-Designs für spritsparende Autos angehe, bewege man sich aber noch immer in der „Körnerphase“.¹⁵⁷

Werbung:

- In England bewirbt VW nach einer Analyse von Friends of the Earth in knapp der Hälfte der 81 analysierten VW-Anzeigen in namhaften Zeitschriften Fahrzeuge mit überdurchschnittlichem Verbrauch von über 170g/km.¹⁵⁸
- Auch in Deutschland wird laut Erhebung des BUND kaum Umweltaspekte (wie geringer CO₂-Ausstoß) beworben, dagegen vorwiegend schwere Modelle mit hoher Leistung.¹⁵⁹



Quelle: Capital. 03/2007. S. 49

¹⁵⁵ Gesammelte Links der Kommission unter http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_database.htm

¹⁵⁶ Als Beispiel: <http://www.vccarfueldata.org.uk/>

¹⁵⁷ Süddeutsche Zeitung (10./11. März 2007).

¹⁵⁸ Friends of the Earth (2005)

http://www.foe.co.uk/resource/press_releases/government_and_industry_mu_09112005.html ; Ausführlicher zu diesem Punkt unter 2.L der Beschwerde.

¹⁵⁹ BUND (2006): <http://www.bund.net/lab/reddot2/pdf/autowerbung0406.pdf> - Ausführlicher hierzu siehe 2.L der Beschwerde.

(iii) Festlegung der (Kunden-)Zielgruppe

Es ist für uns nicht ersichtlich, dass VW eine klare Strategie hat, für jede der Zielgruppen für eine angemessene Berücksichtigung der Lebenszyklusanalysen zu sorgen. Dabei ist die Erkenntnis des World Business Council for Sustainable Development zu berücksichtigen: Für jede der Hauptzielgruppen bedarf es gezielter Anreize für Konsumenten, wenn das Konsumentenverhalten geändert werden soll¹⁶⁰. Diese Anreize können vom Unternehmen (etwa Rabatte) oder durch entsprechende politische Rahmensetzung gesetzt werden. Es ist keineswegs so, dass der Kunde einfach kauft, was er will. Die Marketingstrategie, das Design, die Handelsstrategie, Rabatte und Nutzung der Ausstellungsflächen beeinflussen in großem Ausmaß das „choice editing“¹⁶¹. Gegenwärtig wird etwa in Deutschland ein großer Anteil der sehr stark spritverbrauchenden Autos – begünstigt durch steuerliche Anreize und Rabatte – von Unternehmen gekauft. Laut einer Presserklärung der DUH¹⁶² sind es inzwischen drei Viertel der in Deutschland verkauften SUVs, denen durch dieses choice editing der Weg in den Markt gebahnt wird. Dieser Trend ist generell in der oberen Mittel- und Oberklasse festzustellen. Während Privathaushalte fast ausschließlich Klein- und Kompaktmodelle nachfragen¹⁶³, werden die leistungsstarken Prestigeobjekte hauptsächlich als Dienstwagen gekauft. VW (inkl. Audi) verkaufte 2003 22,5% der oberen Mittel- und Oberklassewagen in Deutschland.¹⁶⁴

Unternehmen mit einer großen Fahrzeugflotte haben ein richtiges Geschäftsmodell daraus entwickelt. Sie erhalten die großen und in der Regel viel verbrauchenden Fahrzeuge mit deutlichem Rabatt. Zugleich haben sie die Möglichkeit, diese Fahrzeuge und den Kraftstoffverbrauch steuerlich vollständig abzuschreiben. Nach ein bis drei Jahren verkaufen sie die Fahrzeuge dann; wegen der großzügigen Rabatte müssen sie die Fahrzeuge kaum billiger verkaufen als sie gekauft wurden. Bei einem solchen choice design kann nicht erwartet werden, dass eine solche Zielgruppe auf spritsparende Modelle umstellt.

(iv) Volumen der Produktion und Lieferung

- Ein Vergleich der Zulassungen aus den Jahren 2000 und 2006 ergibt, dass bei dieser Produktions-Zunahme Lebenszyklusanalysen keine Berücksichtigung fanden (siehe Tabelle 2). Im verbrauchsstarken Segment ist insgesamt ein sehr großes Wachstum zu verzeichnen von fast 90%, dagegen ist die Gesamtproduktion von Volkswagen sogar leicht zurückgegangen, was schließen lässt, dass die Produktion im Luxussektor viel stärker gewachsen ist.

In diesem verbrauchsstarken Segment hat sich zwar die Auslieferung von zwei Modellen (Sharan und Audi TT) verringert, aber auch von zweien deutlich erhöht (Audi Cabriolet und Caddy). Die Cabrio-Varianten vom Golf III und IV wurden

¹⁶⁰ WBCSD (2005): Focus Energy & Climate, Sharpening the focus for action, a business perspective. S. 3.

¹⁶¹ defra et al. (2006): Climate Change: The Business Forecast. S. 4.

¹⁶² Deutsche Umwelthilfe (2007): Deutsche Umwelthilfe appelliert an Regierung: Beim Klimaschutz nicht länger heiße Luft emittieren. Pressemitteilung vom 26.04.2007

[http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&no_cache=1&tx_ttnews\[tt_news\]=1024&cHash=9fbbbae679](http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=1024&cHash=9fbbbae679)

¹⁶³ AUTO BILD hat in Zusammenarbeit mit Dataforce die Zulassungsstatistik von Dezember 06 bis Februar 07 um die gewerblich angemeldeten Autos bereinigen lassen und kam zu dem Ergebnis, dass es sich bei den 20 am häufigsten nachgefragten Privatwagen ausschließlich um Klein- oder Kompaktmodelle – eben die wahren Volkswagen – handelte. Quelle: http://www.autobild.de/drucken_aller.php?artikel_id=13644&A_SESS=ea1

¹⁶⁴ manager magazin (Februar 2004): Automarkt der Oberklasse, S.9.

abgesetzt, dafür aber zwei verbrauchstärkere Cabrio-Varianten mit deutlich höherem Produktionsvolumen in das Programm aufgenommen (Eos und New Beetle). Vor allem wurden aber zusätzlich vier verbrauchstarke Modelle – teilweise in erheblichem Umfang – neu produziert (Phaeton, Audi Q7, Tuareg, Touran).

Tabelle 2: Anstieg der Produktion von verbrauchstarken Modellen im Vergleich 2000 und 2006

Segment	Modell	Zulassung in Deutschland		Wachstum der Zulassungen in Deutschland von 200 – 2005 in %	Durchschnittliche CO2-Ausstoß 2006 in g/km
		2000	2006		
VAN	Touran	--	83.461	+++	180
	Sharan	24.716	12.301	- 50	218
Cabriolet inkl Roadster	Golf III Cabrio	9.133	--	-	Ca.164 ¹⁶⁵
	Golf IV Cabrio	21	--	-	Ca.164 ¹⁶⁶
	New Beetle	--	5.033	+	192,3
	Eos	--	11.275	++	195
	Audi TT	9.979	1.144	- 89	214
	Audi Cabrio	2.194	7.899	260	226
Obere Mittelklasse	Audi A6, S6	65.243	64.643	- 1	212
Oberklasse	Audi A8, S8	5.768	5.558	- 4	253
	Phaeton	--	2.371	+	321
Geländewagen	Audi Q7	--	11.593	++	292
	Tuareg	--	14.008	++	321
Gesamt verbrauchstarkes Segment (alle obigen Modelle):		117.045	219.286	87,3	
Gesamt alle übrigen Modelle (inkl. Skoda und Seat)		849.772	796.427	- 6,3	
Gesamt alle Modelle der VW AG		966.817	1.015.713	5	

Quelle: Eigene Zusammenstellung¹⁶⁷

(v) Forschung und Entwicklung

Eine wesentliche Voraussetzung für die Produktion von verbrauchsarmen Fahrzeugen ist die Erforschung und Entwicklung solcher Modelle. Ein wichtiger Faktor ist dabei, wie viel Mittel in die Entwicklung entsprechender Modelle investiert wird. Nach Aussagen des Konzernvorstands bei der Hauptversammlung 2007 betragen die Entwicklungskosten für die beiden Modelle der Blue-Motion Polo und Passat jeweils 5 Millionen Euro¹⁶⁸.

¹⁶⁵ Wegen fehlender Angabe im DAT-Leitfaden ist diese Zahl angelehnt an die Verbrauchsangabe

¹⁶⁶ s.o.

¹⁶⁷ Zulassungen vom Kraftfahrt-Bundesamt unter

http://www.kba.de/Stabsstelle/Presseservice/Pressemitteilungen/pressemitteilungen2000/segmente1999_20001.pdf und

http://www.kba.de/Stabsstelle/Presseservice/Pressemitteilungen/pressemitteilungen2006/SegmenteModelle/segmente_12_2006.pdf; Emissionsdaten aus den DAT-Leitfaden errechnet; für den Golf III Cabriolet und Golf IV Cabriolet Verbrauchsangabe aus dem Autokatalog für das Modelljahr 2001

¹⁶⁸ Persönlicher Mitschrieb von der VW-Hauptversammlung am 19.4.2007; das offizielle Protokoll ist noch nicht veröffentlicht.

Wenn man dies mit dem Gesamtbudget für Forschung und Entwicklung des Konzerns für das Jahr 2006 (1.478 Millionen Euro) vergleicht¹⁶⁹, zeigt sich dass offensichtlich die Investition in die Entwicklung von effizienten Motoren, hier mit weniger als einem halben Prozent Anteil am Gesamtbudget nicht ausreichend sind. Für die ebenfalls in dieser Beschwerde thematisierten Modelle Tuareg, Phaeton hat der VW Vorstand trotz Nachfrage auf der Hauptversammlung 2007 keine Angaben zu den aufgewendeten F&E Kosten gemacht. Dass schon mit wenig Gelder nennenswerte Verbrauchsreduktionen möglich sind, zeigt, dass bei großflächiger Ausrichtung der Forschungsfinanzierung an der Lebenszyklusanalyse erheblich bessere Ergebnisse zu erzielen wären.

¹⁶⁹ Volkswagen (2007): Geschäftsbericht 2006, S. 2.

Anhang V: Lobbying gegen klimafreundliche Regulierungen

A) China

Volkswagen hat massiv – allerdings vergeblich – gegen das neue chinesische Gesetz lobbyiert, das in zwei Stufen den Höchstverbrauch von Pkw einschränkt – in China werden täglich 16.000 neue Autos zugelassen. Die chinesische Regierung reagiert auf die Umstände, dass sie immer größere Summen für den Ölimport ausgeben muss, dass die Luftverschmutzung inzwischen in den Städten eine der häufigsten Todesursachen ist und dass immer deutlicher wird, wie verletzlich China gegenüber dem globalen Klimawandel ist. Peking wird den Höchstverbrauch von Pkw-Neuwagen erstmals Mitte 2005 und noch einmal im Jahr 2008 in zwei Stufen absenken. VW Tuareg und viele weitere Nutzfahrzeuge dürften dann nicht mehr nach China exportiert werden.¹⁷⁰

B) Kalifornien

In Kalifornien hat sich Volkswagen einer Klage der Alliance of Automobile Manufacturers gegen Kalifornien angeschlossen, nachdem der Bundesstaat angesichts des jahrelangen völkerrechtswidrigen Verhaltens der US-Regierung eine Klimaschutzgesetzgebung im Autobereich beschlossen hat.¹⁷¹

- Im Juli 2002 hat Kalifornien als erster US-Staat verbindliche CO₂-Reduktionen für Passagierautos und LKWs beschlossen. Das Gesetz verpflichtet die Autohersteller die maximale erreichbare und kosten-effektive Reduktion zu erreichen. Diese Verpflichtung gilt erstmals für die Modelle, die 2009 auf den Markt kommen.
- Im September 2004 hat der "California Air Resources Board" einstimmig Emissionsstandards angenommen, die den Treibhausgas für alle in Kalifornien neu verkauften Wagen bis 2016 um 30 Prozent reduzieren soll. Gouverneur Schwarzenegger zeigte sich überzeugt, dass diese Regulierung auf Staatenebene Bestand haben werde.
- 2004 haben Connecticut und New Jersey sich zu den Staaten New York, Main, Massachusetts, Vermont and Rhode Island gesellt, indem sie auch ein Gesetz beschlossen haben, das sich am "Multi-Pollutant Vehicle Standard" Kaliforniens orientiert, das als Option vorsieht, in Zukunft auch die Vorschriften zur Treibhausgasregulierung zu übernehmen.
- New York, Massachusetts und Connecticut haben als erste angekündigt, dass sie auch dem Treibhausgasstandard des größten US-Automarktes Kalifornien folgen wollen. Inzwischen haben sich mehr als zehn US-Staaten dem Vorgehen Kaliforniens angeschlossen bzw. dieses angekündigt. In anderen Staaten läuft die Debatte dazu auf Hochtouren.
- Durch diese sich abzeichnende Expansion zu anderen US-Staaten zeichnet sich ab, dass ein signifikanter Prozentsatz des Automobilmarktes den Standard von Kalifornien übernehmen würde. Es gibt in keinem US-Staat Regulierungen, die den Verkauf von Autos, die sich an den kalifornischen Regulierungen orientieren, verbieten würde.

VW unterstützt die Klage gegen die kalifornischen Standards. Während VW und die anderen klagenden Konzerne in Kalifornien als Hauptgrund ihrer Klage angeben, dass hier ein Einzelstaat regulatorisch tätig werde und dass so die Gefahr eines regulatorischen Flickenteppichs entstehe, sind sie auf EU-Ebene genau gegen den Versuch vorgegangen, für eine ganze Region verbindliche Rahmensetzung durchzusetzen. Auch haben sie keineswegs die Chance ergriffen, der deutschen G8-Ratspräsidentschaft Vorschläge für eine internationale verbindliche Rahmensetzung vorzulegen, die die Gefahr eines regulativen Fleckenteppichs völlig beseitigen würde.

C) ACEA-Lobbying gegen Regulierung auf EU-Ebene

Den bisherigen Höhepunkt hat der Anti-Klima-Lobbyismus der deutschen Autokonzerne auf EU-Ebene erlebt. Vorgeschichte dieser angestrebten rechtlichen Regelung ist das Scheitern der ACEA-Selbstverpflichtung (siehe oben). Nicht nur, dass schon jetzt eindeutig absehbar ist, dass bis 2008 die versprochene Treibhausgasreduktion der neu verkauften Pkw-Flotte nicht erreicht wird. In der ACEA-Selbstverpflichtung war auch festgehalten: „In 2003, ACEA will review the potential for additional

¹⁷⁰ Deutsche Umwelthilfe (DUH) (2005): Wortbeitrag Jürgen Resch zur Pressekonferenz am 11.1.2005.

¹⁷¹ Germanwatch (2005): Deutsche Autoindustrie klagt gegen Klimaschutzgesetz Kaliforniens - Umweltorganisationen fordern Zurücknahme. <http://www.umwelt.org/robin-wood/german/verkehr/ausbremsen/Hintergrund%20-%20Germanwatch.pdf>

CO₂ reduction, with a view to moving further towards the Community's objective of 120g CO₂/km by 2012." Der Autoindustrie war also bekannt, dass die EU das Ziel hat, die Emissionen der neu verkauften EU-Autoflotte auf 120 g CO₂/km zu senken. Und sie hatte akzeptiert, dass es das Ziel war, die Selbstverpflichtung auf dieses Ziel und das Kyoto-Zieljahr 2012 hin zu erweitern.

Angesichts des dramatischen Anstiegs der Emissionen im Verkehrssektor der EU hatten EU-Parlament und Rat bereits am 22. Juni 2000¹⁷² strenge und verbindliche Regeln, orientiert an den Zielen der freiwilligen Selbstverpflichtung angestrebt: „Ungefähr die Hälfte aller verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und fast 12 % aller CO₂-Emissionen in der Gemeinschaft entfallen auf Personenkraftwagen. In diesem Zusammenhang hat die Gemeinschaft eine Strategie zur Minderung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen mit dem Ziel vorgeschlagen, die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2005 (spätestens 2010) auf 120 g/km zu senken [KOM(95) 689 endg. - Schlussfolgerungen des Rates vom 25.06.1996]. In diesen Schlussfolgerungen bekräftigt der Rat, dass die Einführung eines Systems zur Überwachung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen für die Bewertung der Effizienz der Strategie zur CO₂-Minderung von entscheidender Bedeutung ist.“¹⁷³

Der jährliche Bericht der Kommission für das Jahr 2004, der im August 2006 veröffentlicht wurde, kam zum Schluss, dass Reduktionen im Durchschnitt der EU-Autoflotte zu langsam durchgeführt würden, um das 25%-Ziel zu erreichen¹⁷⁴ und konstatierte damit das Scheitern der Selbstverpflichtung. Umweltkommissar Dimas und Industriekommissar Verheugen kamen zu dem Schluss, dass der freiwillige Ansatz nicht zielführend sei und verbindliche Verpflichtungen notwendig sei. Der Sprecher von Verheugen sagte, die Situation sei in keiner Weise befriedigend. Wenn der Zuckerbrot-Ansatz nicht die gewünschten Ziele bringe, werde man den Peitschen-Ansatz ergreifen müssen. Dies würde auch gesetzliche Regulierungen bedeuten, um die Zielerreichung sicherzustellen.¹⁷⁵

Massiv haben gerade die deutschen Autounternehmen in vielfältiger Form gegen die geplanten Regelungen lobbyiert. Die Konzernspitzen, u.a. von BMW, DaimlerChrysler und VW, griffen zur Feder. Die Unvereinbarkeit des Emissionsanstiegs des Verkehrssektors mit den völkerrechtlichen Klimaschutzvereinbarungen wird mit dem Argument heruntergespielt, dass Ulrich Beck als das Standardargument der „kollektiven Verantwortungslosigkeit“ bezeichnet hat: Weil auch andere verantwortlich sind, sei keiner verantwortlich. Zudem zweifelten die Unternehmenschefs die technische Machbarkeit an – was vielfach als Aufruf verstanden wurde, sich bei anderen Anbietern nach weniger klimaschädlichen Autos umzuschauen. Es wird mit der Abwanderung zahlreicher Arbeitsplätze gedroht, statt auf das mittelfristig weit größere Arbeitsplatzpotenzial zu verweisen, wenn die deutschen Autokonzerne Marktführer für Mobilitätskonzepte auf dem Weg in eine treibhausgasbegrenzte Zukunft würden.¹⁷⁶

Immer mehr Studien kommen hingegen zum Ergebnis, dass der langfristige Wert von Unternehmen in der Autobranche von ihrer Fähigkeit abhängt, energieeffiziente, emissionsarme Autos herzustellen. „Auto companies that understand and respond to these off-balance sheet pressures are best positioned to survive and thrive in the increasingly globally competitive auto market.“¹⁷⁷ Für den Finanzmarkt werden Energieeffizienz und Emissionsverhalten zunehmend zu einem Key Performance Indikator bei der Bewertung von Autounternehmen [hier Dustin nach der Quelle fragen: Axel Hesse hat für Deloitte eine entsprechende Studie veröffentlicht.] Die EU-Kommission hat auch den Vorwurf, die EU-Regulierung für zu einer Wettbewerbsverzerrung zugunsten der Europäischen Hersteller überzeugend zurückgewiesen. „Another aspect that should be taken into account from an employment perspective is

¹⁷² „RECHTSAKT / Entscheidung Nr. 1753/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000 zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen.“

¹⁷³ EU Kommission: CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen: Überwachung.
<http://europa.eu/scadplus/leg/de/lvb/l28055.htm>

¹⁷⁴ European Commission (2006): CO₂ emissions from new cars down by more than 12% since 1995. European Commission press release, IP/06/1134, 29/08/2006.

¹⁷⁵ Euractiv (2006): Commission to get tough with carmakers on CO₂ cuts. 29 August 2006.

¹⁷⁶ Brief der Vorstandsvorsitzenden von fünf Autokonzernen an die EU-Kommission vom 26.01.07

¹⁷⁷ Ceres-Studie by Miranda Anderson and David Gardiner (April 2006): Climate Risk and Energy in the Auto Sector - Guidance for Investors and Analysts on Key Off-balance Sheet Drivers.

the fact all manufacturers, worldwide (including e.g. Japanese and Korean), will be subject to the EU CO₂ requirements when selling cars in the EU. Therefore EU requirements would not penalise more directly EU carmakers in the competitive situation on other markets, including emerging markets. On the contrary, the introduction of ambitious legislation would likely promote research and development, most of which would be done in the EU as far as EU carmakers are concerned.”¹⁷⁸

Dennoch: Die massive Lobbytätigkeit war zumindest teilweise erfolgreich. Es ist ihr gelungen, den von der EU-Kommission vorgelegten „Vorschlag zu einer umfassenden neuen Strategie zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes von neuen Pkw und Kleintransportern“, der schließlich am 7.2. 07 vorgelegt wurde, deutlich abzuschwächen.

Demnach sollen Verbesserungen bei der Fahrzeugtechnologie die durchschnittlichen Emissionen jetzt nicht mehr auf 120g/km, sondern auf 130 g/km absenken.

Mit zusätzlichen Maßnahmen, die ansonsten auch zusätzlich zum 120g/km-Ziel hätten vereinbart werden können, soll eine Reduzierung um weitere 10 g/km erreicht werden. Zu diesen ergänzenden Maßnahmen gehören Effizienzverbesserungen (...) z. B. Reifen und Klimaanlage, und eine schrittweise Umstellung auf kohlenstoffärmere Kraftstoffe, insbesondere durch Beimischung von Biokraftstoffen.

Wie die folgende Tabelle der EU-Kommission zeigt, ist damit zu rechnen, dass durch die Entschärfung des Reduktionsziels nur halb so viel CO₂ technisch eingespart wird, als wenn es wie vorgesehen bei 120g/km geblieben wäre. Diese Zielabschwächung ist – gerade auch angesichts wachsender Verkehrsströme - schwerlich mit einem Zwei-Grad-Limit-Szenario zu vereinbaren. Zum anderen zeigt die Tabelle, dass ein zentraler Faktor, der über die entstehenden Kosten bei den anstehenden weiteren CO₂-Reduktionsschritten entscheidet, der ist, ob das Gewicht der Autos weiter zu- oder abnimmt. Bei Szenario 1 wächst das Gewicht der EU-Autoflotte weiterhin, wie in den letzten Jahren, um 1,5% pro Fahrzeug und Jahr. Beim dritten Szenario findet hingegen teilweise sogar ein Downsizing statt – angeregt u.a. durch Steueranreize, bzw. stärkerer Besteuerung von Fahrzeugen mit hohem Kraftstoffverbrauch, die verstärkte Aufklärungsarbeit unterstützen. Beim ersten Szenario – also bei weiterer Gewichtszunahme - sind die Kosten sieben mal höher als beim dritten Szenario, um das 120g/km Ziel EU-weit zu erreichen.

Table 3 - Societal costs, CO₂ savings and cost effectiveness of four different reduction scenarios for passenger cars (cumulated over 2010-2020)

Cost Hypothesis (see above)		135 g CO ₂ /km	130 g CO ₂ /km	125 g CO ₂ /km	120 g CO ₂ /km
1	ME	-5,024.0	-17,071.9	-32,884.3	-53,123.2
	Mt CO ₂	-99.7	-200.5	-301.5	-403.5
	€/ton CO ₂	50.38	85.15	109.07	131.66
2	ME	-320.8	-6,113.5	-15,138.2	-27,005.8
	Mt CO ₂	-98.1	-197.3	-296.5	-397.1
	€/ton CO ₂	3.27	30.99	51.06	68.01
3	ME	3,191.4	2,073.6	-1,873.3	-7,464.8
	Mt CO ₂	-96.9	-194.9	-292.7	-392.2
	€/ton CO ₂	-32.92	-10.64	6.40	19.03

¹⁷⁸ European Commission (2007): COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND COUNCIL on the review of the Community strategy to reduce CO₂ emissions and improve fuel efficiency from passenger cars and light-commercial vehicles – Impact Assessment [COM(2007) 19 final SEC(2007) 61].

Quelle: EU Kommission 2007¹⁷⁹

Es gibt in den letzten Wochen einige Aussagen aus den Unternehmen, gegen die wir hier Beschwerde führen, die darauf hindeuten könnten, dass die Notwendigkeit, das Gewicht der Autoflotte nicht weiter zu steigern, sondern zu reduzieren, erkannt wird. Die Substanz dieser Ansätze würden wir gerne im anstehenden Mediationsverfahren prüfen.

Der jetzt vorliegende, abgeschwächte Strategievorschlag der EU-Kommission muss in den kommenden Monaten in eine wirkungsvolle Richtlinie umgewandelt werden. Schon jetzt sind erhebliche Lobbyaktivitäten der deutschen Autokonzerne im Gange, um bei dieser Umsetzung eine weitere Abschwächung der Verpflichtung zu erreichen. Viele Anstrengungen gehen im Moment dahin zu erreichen, dass nicht Umweltkommissar Dimas sondern der wirtschaftsfreundliche und deutsche EU-Kommissar Verheugen die Federführung für die Erarbeitung der Richtlinie erhält.

In einer Pressemitteilung Ende 2006 scheut ACEA nicht vor dem Argument zurück, bis 2010 seien keine Schlüsse darüber möglich, ob die Selbstverpflichtung eingehalten worden ist, da diese ja auch bis 2008 gehe.¹⁸⁰ Angesichts der enormen Lücke bei der Erfüllung der Selbstverpflichtung – ACEA selbst räumt an anderer¹⁸¹ Stelle ein, dass die durchschnittlichen Emissionen von Neuwagen in der EU erst um 13% gesenkt wurden, versprochen waren 25% - waren manche Beobachter ob der Dreistigkeit des Argumentes erstaunt. Nur eine drastische Kehrtwende ließe noch eine Chance, die Selbstverpflichtung zu erreichen.

Neben einer Mitverantwortung von Volkswagen aufgrund seiner Mitgliedschaft im Dachverband ACEA ist zudem hervorzuheben, dass der ehemalige Vorstandsvorsitzende von VW, Bernd Pischetsrieder, als Vorsitzender des ACEA-Verbandes für dessen Lobbyaktivitäten besondere Verantwortung trug.

D) Lobbying gegen Luxussteuer in Frankreich

Große Unternehmen der deutschen Automobilindustrie waren massiv und erfolgreich daran beteiligt, im Sommer 2004 eine geplante Strafsteuer für verbrauchsstarke Luxusfahrzeuge in Frankreich zu verhindern.¹⁸² Der Volkswagen-Konzern soll nach unseren Informationen an diesem Lobbying maßgeblich beteiligt gewesen sein.

E) Verzögerung der Umsetzung der EU-Richtlinie für eine Kennzeichnungspflicht für den Kraftstoffverbrauch von neuen PKW, Aufweichung dieser Kennzeichnungspflicht (nicht nach Effizienzklassen in D)¹⁸³.

- Während Konsumenten mit Werbungen für dicke Autos überhäuft werden, stellte die Autoindustrie lange Zeit (auch nach der Kennzeichnungspflicht) Informationen zum Kraftstoffverbrauch unzureichend zur Verfügung und hintertrieb somit die Möglichkeit der Konsumenten, ihre Kaufentscheidungen auch aufgrund der Verbrauchseffizienz zu treffen. Daneben wird aber immer wieder auf das Kaufverhalten der Deutschen verwiesen, diese würden nun einmal bevorzugt Luxuslimousinen kaufen.
- 1999 Beschluss der EU-Kommission zu einer Kennzeichnungspflicht. 5 Jahre verzögerte die Autolobby die Überführung der Verbraucherkennzeichnung in nationales deutsches Recht (obwohl diese vergleichende Kennzeichnung nicht nur von Umweltseite, sondern auch vom ADAC gefordert wurde).¹⁸⁴

¹⁷⁹ ebd.

¹⁸⁰ ACEA (2006): European Car Industry opposes recent statement of Environment Commissioner Stavros Dimas regarding CO₂ Commitment. <http://www.acea.be/files/Statement%20CO2%20-%20Dimas.pdf>

¹⁸¹ ACEA (2007): Proposed CO₂ emission targets are arbitrary and too severe.

<http://www.acea.be/files/Co2Feb07~Press%20Statement%20EN%20-%20PDF.pdf>

¹⁸² Deutsche Umwelthilfe (DUH) (2005): Wortbeitrag Jürgen Resch zur Pressekonferenz am 11.1.2005.

¹⁸³ ebd.

¹⁸⁴ ebd.

- Zusätzlich wurde die Verordnung verwässert, so dass z.B. Händler zwar zur Angabe des Spritverbrauchs verpflichtet sind, aber es keine direkte Vergleichsmöglichkeit zu Pkw derselben Fahrzeugklasse durch z.B. farbige Kennzeichnung gibt, wie dies bei Kühlschränken oder Waschmaschinen längst Gang und Gebe ist¹⁸⁵
- Außerdem ist bei Werbungen nur dann die Angabe des Verbrauchs verpflichtend, sobald ein Pkw in Anzeigen etc. mit Motorisierungsangaben, z.B. durch Angaben der PS oder des Hubraums, oder konkrete Modelle eines Fahrzeuges beworben werden, so dass z.B. eine Anzeige vom Tuareg¹⁸⁶ von dem 12 verschiedene Varianten angeboten werden, die zwischen 265 g/km und 382 g/km variieren, um Durchschnitt aber 313 g/km¹⁸⁷ ausstoßen, keinerlei Angaben über den Kraftstoffverbrauch liefert.
- Nach ihrer Einführung am 1.11.2004 wurde die Pflicht auf vielfältige und kreative Weise umgangen:
Der VDA kommentiert die für die meisten Konsumenten nicht verständlichen Energieverbrauchskennzeichnung auf seiner Homepage folgendermaßen: „Der VDA hat sich für eine sachgerechte Umsetzung der EU-CO₂-Labellingrichtlinie von 1999 eingesetzt. (...) Eine Skalierung der Emissionswerte im Hinweis hat sich als nicht zielführend erwiesen; sie wäre für den Verbraucher nicht verständlich und würde zudem den unterschiedlichen Kfz-Typen und Nutzungsbedingungen nicht gerecht.“¹⁸⁸
VDIK 14.03.07 Presseerklärung „Eine neue Ökoplakette zur Kennzeichnung von Fahrzeugen ist unnötig. Die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) schreibt bereits seit 01.11.2004 vor, dass alle Neufahrzeuge im jeweiligen Verkaufsraum mit einem Hinweis über Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen (Label) zu versehen sind.“ Die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung wurde erst (obwohl schon 1999 von der EU-Kommission gefordert) nach großem Widerstand der Autoindustrie 2004 in Deutschland eingeführt. Sie verpflichtet zwar z.B. den Händler zur Angabe des Spritverbrauchs, aber es gibt keine direkte Vergleichsmöglichkeit zu Pkw derselben Fahrzeugklasse durch z.B. farbige Kennzeichnung, wie dies bei Kühlschränken oder Waschmaschinen längst Gang und Gebe ist und sich zur Information der Verbraucher als sehr nützlich erwiesen hat¹⁸⁹.

F) Lobbying gegen progressive Kfz-Steuer

Während in Belgien, Frankreich, den Niederlanden oder Portugal mit Zuschüssen und Strafsteuern der Absatz Sprit-sparender Pkw-Modelle befördert wird, scheitert in Deutschland schon die Einführung wirksamer Instrumente regelmäßig an der Lobbymacht der Autoindustrie. Auch die derzeit diskutierte Umstellung der hubraumbezogenen Kfz-Steuer auf CO₂-Basis droht laut DUH zum „Rohrkrepierer“ für den Klimaschutz zu werden, wenn sich das am Osterwochenende unter anderem von Wissmann favorisierte Modell eines linearen Verlaufs der CO₂-Steuer durchsetzt. Diese würde bei Motoren mit großem Hubraum sogar zu einer erheblichen Senkung der Kfz-Steuer gegenüber heute führen.¹⁹⁰

¹⁸⁵ Deutsche Umwelthilfe (2005): Hintergrund zur Pressekonferenz am 26.10.05.

¹⁸⁶ Siehe Anhang IV.

¹⁸⁷ Kraftstoffverbrauch aus dem Leitfaden für CO₂ des DAT.

¹⁸⁸ www.vda.de/de/service/jahresbericht/auto2004/maerkte/m_33.html

¹⁸⁹ DUH-Hintergrund zur Pressekonferenz am 26.10.05

¹⁹⁰ Pressemittlung der DUH vom 02.04.07