

Greenpeace e.V., Große Elbstraße 39, 22767 Hamburg

Volkswagen AG Vorstand
Herrn Prof. Dr. rer. nat. Martin Winterkorn
Berliner Ring 2

38440 Wolfsburg

Hamburg, 20. Oktober 2011
en/gf

Modellpolitik und Klimaschutz

Sehr geehrter Herr Prof. Dr. Winterkorn,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 4. Oktober auf unseren Brief vom Mai dieses Jahres. Wir hatten angesichts der reichlichen Bearbeitungszeit Ihrerseits auf neue und konstruktive Antworten gehofft, wurden in dieser Hoffnung aber leider enttäuscht.

Es ist uns durchaus bewusst, dass sich Volkswagen – wie Sie in Ihrem Schreiben betonen – verbal zu Zielen der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes bekennt. Für uns scheint jedoch ein Missverhältnis zu bestehen zwischen Ihren selbstgesetzten Zielen und der konkreten Umsetzung dieser Ziele. Unsere Kritik richtet sich nicht auf die bisher erreichten geringen Verbesserungen einzelner Fahrzeugmodelle, sondern auf die Klimabilanz Ihrer gesamten Neuwagenflotte.

Volkswagen hat insbesondere wegen seiner Größe eine herausragende Verantwortung für seine Produktpalette. Dieser Verantwortung wird VW aber nicht durch das Angebot einzelner Effizienz-Leuchttürme und mit der Präsentation einzelner besonders effizienter Konzeptstudien gerecht. Wir – und mit uns sicherlich Millionen von Kunden weltweit – erwarten gerade von Volkswagen, dass VW sein unbestreitbar vorhandenes großes technisches Know-How in Verbindung mit seiner Marktmacht einsetzt, um zukunftsfähigere Fahrzeuge im großen Stil auf die Straße zu bringen. Davon aber ist VW derzeit leider weit entfernt.

Spendenkonto

GLS-Bank, KTO: 33 400, BLZ: 430 609 67

Greenpeace ist vom Finanzamt als gemeinnützig anerkannt. Spenden sind steuerabzugsfähig.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Bevor wir auf einige der von Ihnen angesprochenen Punkte im Einzelnen eingehen, möchten wir nochmals unser eigentliches Anliegen deutlich machen. Es geht uns in erster Linie nicht um einzelne Modelle, Motorisierungsvarianten und Effizienzberechnungen. Uns geht es um die Gesamtbilanz des Volkswagen-Konzerns und insbesondere um die Klimabilanz seiner europäischen Neuwagenflotte. Hintergrund ist die dramatische Entwicklung des Klimawandels und die Rolle, die dabei einem großen Automobilkonzern wie VW zukommt – zumal einem Konzern, der sich selbst so hochgesteckte Ziele gesetzt hat wie die Positionierung als weltweite „Nummer eins“, nicht nur hinsichtlich der Produktionszahlen, sondern auch bei der Nachhaltigkeit.

Fast zwanzig Prozent der globalen Emissionen sind auf den Verbrauch von fossilen Brennstoffen durch den Verkehr zurückzuführen. Ihr Unternehmen ist mit 2,9 Millionen Fahrzeugen Europas größter Automobilhersteller. Die von VW jährlich weltweit hergestellten 7,2 Millionen Neuwagen produzieren jedes Jahr CO₂-Emissionen in der Größenordnung von 15 Millionen Tonnen. Es liegt also durchaus in Ihrem direkten Verantwortungsbereich, der Gefahr Klimawandel durch den Einsatz von Klimaschutztechnologie in Ihren Produkten entgegenzuwirken. Hierbei ist noch nicht berücksichtigt, welche Rolle die von Ihnen hergestellten Fahrzeuge über ihre Nutzungsdauer insgesamt spielen. Geht man von einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von zehn Jahren aus, stoßen die von Volkswagen jährlich produzierten Fahrzeuge in diesem Zeitraum allein in Europa mehr als 60 Millionen Tonnen CO₂ aus; weltweit sind es mehr als 150 Millionen Tonnen. Die Emissionen der gesamten auf Europas Straßen fahrenden VW-Flotte übertreffen damit nicht nur die Treibhausgasemissionen Ihrer Produktionsstätten um ein Vielfaches, Ihr Treibhausgasbudget entspricht dem ganzer Staaten, wie etwa Schweden (64 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr) oder Portugal (78 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr).

Sie haben uns Ihr Ziel für die Senkung der Treibhausgas-Emissionen in der Produktion genannt, eine Aussage zu Ihren Zielen für die Neuwagenflotte haben Sie jedoch vermieden. So hätten wir gerne von Ihnen erfahren, ob Sie Ihren für 2015 geltenden CO₂-Grenzwert vorzeitig erreichen, so wie es sich andere Hersteller vorgenommen haben. Vor allem aber: Wir erwarten eine Aussage von VW, welches Emissionsziel Sie sich zum Jahr 2020 gesetzt haben. Wie Sie wissen, halten wir 80 Gramm CO₂ pro Kilometer als durchschnittlichen EU-Wert für erreichbar und notwendig. Der daraus sich für VW ergebende spezifische Wert läge möglicherweise geringfügig darüber. Wir möchten Sie nochmals mit Nachdruck darum bitten, sich zu diesem aus Klimaschutzgründen erforderlichen Ziel zu bekennen und alles daran zu setzen, es zu erreichen.

Überdies müssen wir VW und auch Ihnen persönlich vorwerfen, dass sich VW auf politischer Ebene in Berlin und Brüssel gegen schärfere Grenzwerte für Autos in Europa engagiert, ganz im Stile der herkömmlichen Lobbyarbeit der Automobilindustrie. In Ihrem Antwortbrief erwähnen Sie mit keinem Wort die von Greenpeace und anderen Verbänden geforderte Verschärfung der europäischen CO₂-Grenzwerte bis 2020 auf 80 Gramm CO₂ pro Kilometer, ein zentrales Thema für Ihre Modellpolitik. Auch Ihre ausweichende Antwort auf die Festlegung des EU-Reduktionszieles für Treibhausgase von 20 auf 30 % bis 2020 (gegenüber 1990) ist für uns nicht nachvollziehbar. Eine solche Erhöhung wird nicht nur von der Klimawissenschaft, sondern auch von Unternehmensinitiativen wie der „2-Grad-Initiative“ oder Politikern wie dem deutschen und dem britischen Umweltminister gefordert. Allein durch die Umsetzung ihrer Effizienzziele würde die EU bereits 25% heimische CO₂-Reduktion, also ein Gesamtziel von 30% (inklusive nicht heimischer Reduktionen) erreichen, das Ziel ist also alles andere als ehrgeizig. Was spricht aus Sicht von VW konkret dagegen? Welche konkreten Risiken befürchten Sie für Ihr Unternehmen? Auf diese Frage erhalten wir bis heute weder von Ihnen noch von Ihren

Vorstandskollegen eine offene und konkrete Antwort.

Wir möchten im Folgenden auf die von Ihnen angesprochenen Punkte eingehen:

Der Golf 1,4 Liter Benziner: Einer unserer Kritikpunkte ist, wie Sie wissen, der hohe Marktanteil gerade des Golf- Volumenmodells mit dem höchsten CO₂-Ausstoß. Die uns vom Kraftfahrtbundesamt vorliegenden Zahlen ergeben (für Deutschland) ein anderes als das von Ihnen gezeichnete Bild. Danach ist gerade dieses, als einziger Benziner noch ohne TSI-Motorisierung angebotene Modell, das hierzulande mit Abstand am häufigsten verkaufte Modell. Unabhängig von dem exakten Marktanteil, der strittig sein mag, ist es aber in jedem Fall nicht akzeptabel, ein Modell, das Ihre eigenen Experten als technisch überholt ansehen, als Einstiegsmodell in großem Umfang zu vermarkten.

Der up!: Zum neuen „up!“ haben wir die wesentlichen Kritikpunkte bereits an anderer Stelle vorgetragen, und sie werden nach unserer Kenntnis auch in den Medien ähnlich gesehen: Der „up!“ verbraucht zu viel und ist hinsichtlich seiner Effizienzstandards nicht „up to date“. Ein Verbrauch von knapp unter 5 Litern (im Testzyklus NEFZ) und CO₂-Emissionen erheblich über 100 Gramm pro Kilometer sind angesichts des heutigen Entwicklungsstandes für einen Kleinwagen mit einem Gewicht um die 900 Kilogramm unzeitgemäß. Dass Sie in Ihrem Brief ausschließlich auf die Erdgas-Variante des „up!“ verweisen, um seine ökologischen Qualitäten zu beweisen, ist irreführend. Sie selbst haben bereits bewiesen, dass nicht nur Demonstrationsfahrzeuge, sondern auch Serienfahrzeuge mit deutlich weniger Benzinverbrauch auskommen können. Auch unter Berücksichtigung der erheblichen Unterschiede der technischen und ökonomischen Rahmenbedingungen muss festgehalten werden, dass es Ihnen bereits vor etlichen Jahren möglich war, einen Kleinwagen mit erheblich geringerem Verbrauch und weniger Emissionen in Serie zu bauen. Gerade für ein Fahrzeug, das mit Stückzahlen in Millionenhöhe in Kürze die Massenmärkte erobern soll, wäre es eine Mindestanforderung, dass hier ausschließlich der höchste bereits vorhandene Effizienzstandard zum Einsatz kommt. Es ist uns vollkommen unverständlich, dass auch beim „up!“ der Klimaschutz nur als Sonderausstattung gegen Aufpreis angeboten wird.

Blue-Motion, -technologies: Was die BlueMotion- und BlueMotion-Technologies-Modelle angeht, so scheint sich deren Anteil im Markt – allerdings in sehr langsamen Tempo – zu erhöhen. Angesichts der vergleichsweise geringen Mehrkosten für deren serienmäßigen Einbau stellt sich die Frage, warum nicht zumindest die BlueMotion-Technology-Ausstattung serienmäßig in alle Modelle aufgenommen wird? Es sollte kein Kunde vor die Wahl gestellt werden, ob er den Stand der Technik oder Fahrzeuge mit einem technisch überholten Standard erwirbt.

Sehr geehrter Herr Prof. Dr. Winterkorn, die inzwischen von Volkswagen erreichten Verbesserungen der Effizienz der Neuwagenflotte oder die Steigerung des Marktanteils einiger Ihrer „Effizienzmodelle“ sind uns durchaus bewusst, aber Sie wissen, dass die Automobilindustrie vor einem Umbruch steht. Das gilt nicht nur für die Frage des zukünftigen Antriebsstrangs und des Anteils, den die Autoindustrie zukünftig in der Wertschöpfungskette der Autoherstellung hat, sie gilt noch viel mehr für die Frage nach der Modellpolitik und der Effizienz. Die klimapolitischen ebenso wie die ökonomischen und gesellschaftlichen Herausforderungen führen zu einer rasanten Veränderung der Rolle des Automobils in zukünftigen Mobilitätsszenarien. Die, gemessen an Ihren technischen und ökonomischen Möglichkeiten, ungenügende Umsetzung von Effizienz, letztlich also Ihr

Festhalten an einer nicht mehr zeitgemäßen Modellpolitik, sind nicht nur dem Klimaschutz abträglich. Sie dürften, zumindest auf längere Sicht, auch Arbeitsplätze in Ihrem Unternehmen gefährden, darüber darf die augenblickliche Situation nicht hinwegtäuschen.

Wir stimmen Ihrer Feststellung zu, dass nur marktgerechte Fahrzeuge eine Erfolgschance haben. Nach unserer Einschätzung ist aber gerade die Frage, welche Konzepte und Fahrzeuge in Zukunft marktgerecht sein werden, die wesentliche Herausforderung überhaupt. Der „up!“ in der jetzigen Konzeption gibt darauf jedenfalls keine Antwort.

Gerne nehmen wir Ihr Angebot zu einer Fortsetzung des Dialogs an. Eine ernsthafte „Begleitung auf dem Weg zu immer weniger Verbrauch und Emissionen“, wie Sie schreiben, kann allerdings nur Sinn machen, wenn Volkswagen und Greenpeace sich über konkrete Zielwerte und klare Rahmenbedingungen auseinandersetzen.

Wir würden uns freuen, wenn Sie uns einen Termin nennen können, bei dem wir uns – zusammen mit unseren internationalen Kollegen – mit Ihnen und Ihrem Team noch in diesem Jahr über die Ziele für Volkswagen austauschen. Wir möchten abschließend darauf hinweisen, dass wir uns vorbehalten, diesen Brief oder Teile daraus öffentlich zugänglich zu machen.

Mit freundlichen Grüßen



Brigitte Behrens
Geschäftsführung



Wolfgang Lohbeck
Kampagner Klima und Verkehr