

Volkswagen. Der Marktführer hat ein Problem: Das Klima

Statt sich für den Klimaschutz stark zu machen, produziert der Volkswagen-Konzern Pseudo-Sparautos

Volkswagen hat eine dunkle Seite: Der Automobil-Konzern, der sich in absehbarer Zeit zum Weltmarktführer aufschwingen wird und die Welt mit seinen extrem sparsamen und umweltfreundlichen Ein-, Zwei- und Drei-Liter-Autos verblüfft, ist weniger umweltfreundlich als er vorgibt.

Die Sparautos sind leider kaum mehr als Placebos, die nie auf die Strasse kommen. Schlimmer noch: VW hat die nötige Spartechnik im Angebot. Doch anstatt seine Autos damit auszurüsten, gibt VW sie nur gegen überhöhten Aufpreis – und damit in sehr begrenztem Umfang – weiter. Hinsichtlich ihres Verbrauchs sind die meistverkauften Modelle unzeitgemäß. Außerdem engagiert sich VW – entgegen seinen wohlklingenden Sprüchen vom „Umweltkonzern Nummer 1“ – aktiv gegen wichtige Klima- und Abgasgesetze.

Auf einen Blick:

VW ist Europas größter Autokonzern und will weiter: Bis spätestens 2018 an die Spitze des Weltmarktes. Dabei sieht sich der Konzern selbst nicht nur als der größte, sondern auch als der umweltfreundlichste Hersteller.

Allein wegen seiner Größe hat VW den weitaus höchsten „Klima- Fußabdruck“ aller europäischen Autobauer. Fast ein Viertel (23 Prozent) aller CO₂-Emissionen von europäischen Autos, stammen von einem Fahrzeug der VW-Gruppe.

Lieber Sprintschlucker als Sparautos: Nur sechs Prozent der verkauften Volkswagen

entsprechen der eigenen Sprintsparotechnik. Kein Wunder: Bestraft der Konzern doch das Kundeninteresse an sparsamen Autos mit einem saftigen Aufpreis.

Weniger bekannt ist, dass VW auch wichtige Klimaschutzgesetze torpediert. Die dringend notwendige Festlegung Europas auf mindestens 30 Prozent weniger CO₂-Ausstoß im Jahr 2020 lehnt der Automobilkonzern ebenso ab wie schärfere Grenzwerte in der EU.

BlueMotion oder nicht BlueMotion: Das ist hier die Frage!

Seit Beginn der Golfproduktion sind Gewichte und Motorstärke unablässig gestiegen. Hatte der erste Golf noch PS-Zahlen um 50, sind heute PS-Protze mit mehr als dem Doppelten eher die Norm als die Ausnahme. In krassem Gegensatz zu seinem Marketing steht die reale Modellpolitik. Viel Marketingaufwand, aber wenig Realitätsbezug, das steckt bei VW hinter der Spartechnik BlueMotion. Einer Technik, die bei anderen Herstellern anders heißt (beispielsweise „Efficient Dynamics“ bei BMW), im Wesentlichen aber bei allen gleich ist: Vorhandene und altbekannte Technik wird genutzt zur Steigerung der Effizienz. Das betrifft vor allem die Start-Stop-Funktion, die Verbesserung der Aerodynamik, die Fahrerassistenzsysteme zum Schaltvorgang oder die Wiedereinspeisung von Bremsenergie („Rekuperation“) in die Batterie.

Spendenkonto

GLS Gemeinschaftsbank eG, KTO: 33 400, BLZ: 430 609 67

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

GREENPEACE

Nur gerade einmal fünf Modelle verfügen über die volle BlueMotion-Ausstattung: Ein Golf, ein Passat, ein Minivan und zwei Polo-Modelle. Die anderen der fast 800 Modelle haben entweder gar nichts oder nur „BlueMotion Technologies“ - eine Art BlueMotion „Light“-Version.

Außerdem verkauft VW seine BlueMotion Spitzenmodelle mit tatsächlich niedrigem CO₂-Ausstoß (BlueMotion Polo 87 bzw. 89 Gramm / 3,3 Liter, Golf 99 Gramm / 3,8 Liter, Passat 109 Gramm / 4,1 Liter) anscheinend äußerst ungern: Obwohl die Ausstattung eines Diesel-Golfs mit vollem BlueMotion-Programm den Hersteller weniger als 300 Euro kostet, verlangt VW vom Kunden ganze 975 Euro mehr. Beim Polo sind es sogar 1.625 Euro extra. Eine Marktverhinderungsstrategie, ähnlich der beim vormaligen „Drei Liter“-Lupo: Wegen exorbitant hoher Preise (9.000 DM mehr als sein „normales“ Pendant) fand das Modell kaum Käufer. Heute wie damals verkauft VW die verständliche Zurückhaltung seiner Kunden angesichts der Preise als Beleg dafür, dass sie keine sparsamen Autos wünschen.

Placebos statt erschwinglicher Sparautos für alle

VW verfolgt eine lange Tradition mit angeblichen „Spar-Autos“.

Bekanntestes Beispiel ist der bereits genannte „Drei-Liter-Lupo“ von 1998. Er war mit 2,99 Liter Verbrauch / 100 Kilometern zwar ein echtes Drei-Liter-Auto, kostete aber soviel wie ein Golf. Denn sein geringeres Gewicht (der Hauptgrund für den geringen Verbrauch) konnte er nur mithilfe teurer und exotischer Materialien erreichen. Der vorprogrammierte Flop dient dem Konzern bis heute als Rechtfertigung für das Hinausschieben von Spar-Modellen.

2002 präsentierte VW den „Ein-Liter-CCO“. Ferdinand Piech persönlich chauffierte ihn nach Frankfurt zur IAA. In die Massenproduktion kam er nie.

2009 dann, wieder bei der Frankfurter Messe, gab's den Nachfolger „L1“ zu sehen: Laut VW mit einem Verbrauch von 1,38 Litern. Obwohl angeblich ebenfalls für die Massenfertigung vorgesehen (2010), wurde auch daraus nichts.

2011 eine weitere Enthüllung: Bei der Qatar-Motorshow präsentierte der Konzern den „0,9 Liter Plug-In-Diesel“, der angeblich die Basis für eine Serienfertigung ab 2013 sein sollte. Bisher gibt es keine Anzeichen dafür, dass VW seine Ankündigungen wahr macht.

Erkennbarer Fortschritt, aber noch kein Durchbruch

Obwohl VW gern seine Placebo-Sparautos präsentiert und die wenigen BlueMotion-Modelle fälschlicherweise als „Basismodelle“ ausgibt (so der Vorsitzende Piech auf der VW Hauptversammlung am 3. Mai 2011 in Hamburg auf Anfrage von Greenpeace), basiert das Geschäft auf Spritschluckern. Denn im Gegensatz zu Piechs Behauptung, ist der Golf BlueMotion eben gerade nicht das „Basismodell“. Das nämlich - und mit großem Abstand auch das meist verkaufte Modell - ist der 1.4 Liter Benziner mit stolzen 149 Gramm CO₂-Ausstoß, was einem Verbrauch von 6,4 Litern entspricht. Der Verbrauch liegt damit bei ca. zwei Litern mehr als bei dem Golf mit der verfügbaren Sparteknik. Gerade einmal sechs Prozent seiner verkauften Autos entsprechen dem BlueMotion Standard, nur 11 Prozent liegen unter 121 Gramm. 26 Prozent der verkauften VWs dagegen liegen bei über 160 Gramm CO₂-Emission.

Dennoch gibt es Fortschritte: Um immerhin fünf Prozent haben sich Verbrauch und Emission der VW-Flotte seit 2009 verbessert. Damit liegt sie im vorderen Mittelfeld, die Konkurrenz von Toyota oder General Motors (von Fiat einmal abgesehen) ist klar besser. Im Feld

Spendenkonto

GLS Gemeinschaftsbank eG, KTO: 33 400, BLZ: 430 609 67

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

von 14 Herstellergruppen liegt VW, laut einer Studie, auf Platz neun.

VW kämpft nicht für, sondern gegen das Klima

Die eigenen Produkte sind nur eine Möglichkeit für eine Firma, ihr Klima-Engagement unter Beweis zu stellen. So gerät VW über seine BlueMotion-Modelle zwar ins Schwärmen, tut aber wenig, um

Spendenkonto

GLS Gemeinschaftsbank eG, KTO: 33 400, BLZ: 430 609 67

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

ihren Absatz zu fördern. Dazu arbeitet der Konzern in unerfreulicher Weise gegen zwei der zentralen Klima-Gesetzgebungsvorhaben: Zum Einen will VW schärfere CO₂-Grenzwerte für Autos bei der EU verhindern und sagt offen, sie seien nicht erreichbar. (Der ab 2015 speziell für VW-Neuwagen geltende CO₂-Grenzwert beträgt 133 Gramm/km, der für 2020 liegt unter 100 Gramm. 2010 emittierten neue VW-Autos durchschnittlich etwa 144 Gramm).

BlueMotion reicht nicht: Der größte Hersteller muss vorangehen.

VW ist der mit Abstand größte Autohersteller in Europa - vielleicht bald sogar weltweit - und will auch der „umweltfreundlichste“ sein. Der Konzern macht Schlagzeilen mit tatsächlichen und mutmaßlichen Übernahmen. „Ein-Liter-Autos“ werden der Welt präsentiert. VW zeigt sich als Konzern, der alles hat und alles kann: Sparautos ebenso wie absurde PS-Protze, Geländewagen ebenso wie Statuslimousinen, Kleinwagen ebenso wie Lastwagen. Der Hersteller ist in allen Segmenten und auf allen Kontinenten vertreten, freut sich über Wachstumsraten und hat seinen Autoabsatz innerhalb eines Jahres um 15 Prozent, seinen Umsatz um 29 Prozent gesteigert. Weitaus weniger großzügig dagegen geht VW mit seiner Spritspartechnik um und bekämpft - hinter geschlossener Tür - den Klimaschutz und fortschrittlichere Grenzwerte.

VW hat mit seiner Größe und seinem Anspruch auf die Marktführerschaft eine große Verantwortung übernommen: Dass die Mobilität der Zukunft sich auf Autos stützt, die klein, sparsam, intelligent und effizient sind. VW selbst wird dieser Verantwortung derzeit jedoch nicht gerecht - obwohl der Automobilhersteller es könnte. Der Konzern hat das Geld, die Marktposition und die Technik, um den Markt im Sinne der Nachhaltigkeit zu verändern.

Warum ist es so wichtig, dass VW vorangeht?

670 Millionen Tonnen Öl verbraucht die EU Jahr für Jahr. 60 Prozent davon fallen in den Verkehrssektor - Tendenz steigend. Die Hälfte davon verbrauchen die europäischen Autos. 13 Prozent dieses Öls kommen aus den besonders riskanten „unkonventionellen Quellen“, das heißt, vor allem aus der Tiefsee. Wir brauchen scharfe Grenzwerte, um die Abhängigkeit gerade von diesem besonders unverantwortlichen Rohstoff zu beenden: In einer Studie hat Greenpeace nachgewiesen, dass ein (technisch durchaus erreichbarer) Grenzwert von 50 Gramm CO₂/km im Jahr 2030 (das entspräche etwa 2 Liter Kraftstoff auf 100 km) den Ölbedarf um 13 Prozent senken könnte und damit den Anteil, gerade des besonders riskanten Öls, überflüssig machen würde.

Greenpeace fordert:

- VW soll BlueMotion als serienmäßigen Standard ohne Aufpreis in jeden PKW integrieren
- VW soll das Massenmodell Golf 1.4 Benziner mit 6,4 Litern Verbrauch und 149 Gramm CO₂-Emissionen ersatzlos vom Markt nehmen
- VW soll sich an vorderster Front für schärfere CO₂-Grenzwerte (80 Gramm bis 2020) und für ein europäisches Klimaschutzziel (minus 30 Prozent bis 2020) einsetzen
- VW soll sich dazu verpflichten, dass der nächste Golf weniger als 3 Liter verbraucht