

GERMANWATCH LEGT BESCHWERDE GEGEN VOLKSWAGEN EIN

KLIMASCHÄDLICHE KONZERNSTRATEGIE
VERLETZT OECD-LEITSÄTZE FÜR
MULTINATIONALE UNTERNEHMEN

Cornelia Heydenreich, Gunda Züllich und Christoph Bals



Zusammenfassung

Der Automobilkonzern Volkswagen trägt aufgrund seiner klimaschädlichen Produktpalette in ungebührlichem Maße zum menschengemachten Klimawandel bei. Die Konzernstrategie – einschließlich der Lobbyaktivitäten – stimmt derzeit nicht mit dem erklärten Politikziel der EU überein, die Erderwärmung auf weniger als zwei Grad gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. VW verstößt damit nach Auffassung von Germanwatch gegen die OECD-Leitsätze für Multinationale Unternehmen. Die Leitsätze sollen Unternehmensverantwortung, unter anderem im Bereich Umwelt- und Klimaschutz, durchsetzen und enthalten detaillierte Handlungsanweisungen für die Unternehmen.

Germanwatch hat sich dazu entschlossen, am 7. Mai 2007 eine Beschwerde gegen VW wegen Verletzung der OECD-Leitsätze beim Bundeswirtschaftsministerium einzureichen. Dieses Papier erläutert einige Hintergründe in Kurzform. Der ausführliche offizielle Beschwerdetext kann unter www.germanwatch.org/corp/vw.htm abgerufen werden.

Inhalt

A	Der Klimawandel...	3
B	Die Rolle des Verkehrssektors	4
C	Die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen	5
D	Der Volkswagen-Konzern und seine Verstöße gegen die OECD-Leitsätze	6
E	Erwartungen an die Nationale Kontaktstelle	10
F	Erwartungen an VW	10

Impressum

Autoren: Cornelia Heydenreich, Gunda Züllich, Christoph Bals

Redaktion: Anika Busch, Gerold Kier

Herausgeber:

Germanwatch e.V.

Büro Bonn

Dr. Werner-Schuster-Haus

Kaiserstr. 201

D-53113 Bonn

Telefon 0228/60492-0, Fax -19

Büro Berlin

Voßstr. 1

D-10117 Berlin

Telefon 030/288 8356-0, Fax -1

Internet: <http://www.germanwatch.org>

E-mail: info@germanwatch.org

Mai 2007

Bestellnr.: 07-4-01

ISBN 978-3-939846-11-6

Diese Publikation kann im Internet abgerufen werden unter:

<http://www.germanwatch.org/corp/vw.htm>

Gefördert von der JMG Foundation und der Oak Foundation.

A Der Klimawandel

Spätestens seit dem neuesten Bericht des IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change), dessen erster Teil¹ im Februar 2007 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.

Seit Veröffentlichung dieser wissenschaftlichen Studien 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)². Diese stellt eine völkerrechtliche Verpflichtung für alle Vertragsstaaten dar, einen „gefährlichen Klimawandel“ zu vermeiden³. Vertragsstaaten sind fast alle Staaten der Erde, einschließlich aller OECD-Staaten und praktisch aller Entwicklungs- bzw. Schwellenländer. Zu ersteren zählen auch die USA und Australien, die das spätere Kyoto-Protokoll nicht ratifiziert haben, 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. Dies steht im Einklang mit einem wachsenden 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-Abkommen⁴ 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 unter das Niveau von 1990 und für Deutschland (im Rahmen der 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

¹ IPCC (2007): Working Group I. The Physical Basis of Climate Change. www.ipcc.ch

² UNFCCC (1992): Klimarahmenkonvention. <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/convger.pdf>

³ ebd., Artikel 2.

⁴ Die Verpflichtungsperiode des bisherigen Kyoto-Protokolls endet 2012. Bis 2009 soll ein Abkommen für die folgende Verpflichtungsperiode verhandelt sein.

Treibhausgas-Emissionen drastisch verringert werden müssen. Zudem wurde in der letzten 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.

B Die Rolle des Verkehrssektors

Der Anteil des Verkehrs am weltweiten CO₂-Ausstoß lag im Jahr 2000 bei etwa 20 bis 28 Prozent.⁵ 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 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 sind⁶.

Steht dieser 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-Berichts⁷ von 1990 bis 2000 weltweit um 27 Prozent gestiegen. Aus den Daten der Internationalen Energieagentur⁸ ergibt sich sogar ein Wachstum der CO₂-Emissionen des Straßentransportsektors 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 Autokonzern VW eine erhebliche Rolle spielt und damit die noch zu konkretisierenden Verhaltenswei-

⁵ Die Angaben dazu schwanken vor allem auf Grund 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. 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) berechnet 2004 hingegen nur den direkten Erdöleinsatz im Transportbereich und kommt dann im 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.

⁶ 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

⁷ Financial Times Deutschland (20.03.2007).

⁸ IEA (2006): CO₂ Emissions from Fuel Combustion.

sen 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 2005 erwartet eine Verkehrs-Wachstumsrate von 3,6 Prozent pro Jahr⁹ für Schwellenländer, mit hohen Steigerungsraten vor allem in China, Indien, Thailand und Indonesien. Allein in China steige die Zahl der Autos jährlich um ein Fünftel, heißt es im von der Financial Times zitierten Entwurf des IPCC-Berichts.¹⁰

Demnach verantwortet der Individual- bzw. der Pkw-Verkehr mit knapp 50 Prozent 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 Veränderung 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.¹¹ Andere häufig zitierte Projektionen erwarten, dass der Energieverbrauch des Transportsektors bis 2030 gegenüber 2002 um 80 Prozent steigen wird.¹² 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.

C Die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen

Die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen¹³ sind ein Verhaltenskodex für weltweit verantwortliches Handeln von Unternehmen. In zehn Kapiteln geben Regierungen ihren Unternehmen Empfehlungen bezüglich Menschenrechten, Transparenz, Arbeitsbeziehungen, Umwelt, Korruption, Verbraucherschutz, Technologietransfer, Wettbewerb und Steuern.

Die OECD verabschiedete die Leitsätze erstmals im Jahr 1976; 2000 wurden sie umfangreich überarbeitet und u.a. im Bereich Umweltschutz erheblich erweitert. Sie sind einem OECD-Ratsbeschluss beigelegt und damit für die OECD-Mitgliedsstaaten verbindlich, sind aber nicht – wie etwa das Kyoto-Protokoll von 1997 – ein völkerrechtlicher Vertrag. Die Leitsätze beziehen sich aber auf internationale Vereinbarungen wie die Rio-Erklärung über Umwelt und Entwicklung und betonen das Leitbild der Nachhaltigen Entwicklung sowie das Vorsorgeprinzip. Unternehmen sollen auch internationale Vereinbarungen „berücksichtigen“, also unter anderem die Klimarahmenkonvention und das Kyoto-Protokoll.

⁹ IEA (2005): World Energy Outlook 2005.

¹⁰ Zitiert nach Financial Times Deutschland (20.03.2007) – s.o.

¹¹ Asian Development Bank (2006): Energy Efficiency and Climate Change Considerations for On-road Transport in Asia, MAIN REPORT, S.2

¹² 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>

¹³ Im Volltext abrufbar unter <http://www.oecd.org/dataoecd/56/40/1922480.pdf>

Die Leitsätze richten sich an alle transnationalen Konzerne, deren Hauptsitze in einem Unterzeichnerstaat liegen, und sind für diese weltweit gültig. Bislang wurden die Richtlinien von den 30 OECD-Staaten und darüber hinaus von Argentinien, Brasilien, Chile, Estland, Israel, Lettland, Litauen, Slowenien sowie Rumänien unterschrieben.

Mit der Unterzeichnung der Leitsätze verpflichtet sich jede Regierung zur Einrichtung einer Nationalen Kontaktstelle. Die Kontaktstelle ist bei einer Regierungsinstanz anzusiedeln. Damit sind die Regierungen in die Durchsetzung der Unternehmensverantwortung einbezogen. In Deutschland ist die Nationale Kontaktstelle im Wirtschaftsministerium angesiedelt. Die Kontaktstellen sollen die Umsetzung der Leitsätze fördern und sind vor allem für die Verbreitung der Leitsätze sowie für die Bearbeitung von Beschwerdefällen zuständig. Der Beschwerdemechanismus ist in den „Verfahrenstechnischen Anleitungen“ der OECD-Leitsätze festgeschrieben und wird von einem OECD-Gremium begleitet und überwacht. Verstößt ein Konzern gegen die Leitsätze, kann bei der Kontaktstelle eine Beschwerde vorgebracht werden. Diese prüft das Anliegen und leitet bei Annahme der Beschwerde ein Vermittlungsverfahren zwischen Beschwerdeführer und dem Unternehmen ein. Falls dieses scheitert, muss die Kontaktstelle eine öffentliche Erklärung abgeben und Empfehlungen zur Anwendung der Leitsätze aussprechen.

Weltweit gab es seit der Überarbeitung der Leitsätze über 130 Beschwerdefälle, die v.a. von Gewerkschaften und NGOs vorgebracht wurden. Germanwatch hat diesen Mechanismus bereits mehrfach genutzt und u.a. OECD-Beschwerden gegen Continental¹⁴ und Bayer¹⁵ vorgebracht. Auf nationaler und internationaler Ebene setzt sich Germanwatch zudem für eine verbesserte Umsetzung der OECD-Leitsätze ein und hat deshalb das internationale zivilgesellschaftliche Netzwerk OECD Watch¹⁶ mitgegründet. Eine umfangreiche Analyse und Bewertung der bisherigen Umsetzung der OECD-Leitsätze hat OECD Watch fünf Jahre nach Überarbeitung der Leitsätze veröffentlicht.¹⁷ Gemeinsam mit weiteren deutschen Nichtregierungsorganisationen hat Germanwatch dann Ende 2006 einen Forderungskatalog zur verbesserten Anwendung der Leitsätze in Deutschland aufgestellt und an den Deutschen Bundestag gerichtet.¹⁸

D Der Volkswagen-Konzern und seine Verstöße gegen die OECD-Leitsätze

Volkswagen (im Folgenden 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 Motors¹⁹. VW ist in der Produktion sehr global aufgestellt: nur 38 Prozent der Produktion erfolgen in Deutschland²⁰, die überwiegende Menge an Autos wird weltweit in verschiedenen VW-Niederlassungen sowie bei den VW-Tochterfirmen Audi, Seat, Skoda oder Bugatti etc. produziert. In den vergangenen Jahren konnte VW ein starkes Produktionswachstum verzeichnen: So stieg im Zeitraum von 1990 bis 2003 die gesamte weltweite Produktion von

¹⁴ <http://www.germanwatch.org/tw/continental.htm>

¹⁵ <http://www.germanwatch.org/tw/bayer.htm>

¹⁶ <http://www.oecdwatch.org>

¹⁷ <http://www.germanwatch.org/tw/oecdw-5y.htm>

¹⁸ <http://www.germanwatch.org/corp/oecd-bt06.pdf>

¹⁹ OICA (2006): World Motor Vehicle Production by Manufacturer. <http://www.oica.net/htdocs/Main.htm>

²⁰ Eigene Berechnungen, Datenquelle: ebd.

Pkw um 11 Prozent; VW konnte in diesem Zeitraum jedoch um 47 Prozent zulegen.²¹ Neben dieser wirtschaftlichen Bedeutung hat Volkswagen auch große Auswirkung auf die Umwelt: Die CO₂-Emissionen der von Volkswagen im Jahr 2005 hergestellten Autos liegen mit ca. 15 mio t CO₂²² anderthalb mal über dem Gesamt-CO₂-Ausstoß eines großen Landes wie Kenia²³. VW hat damit auch eine entsprechende Verantwortung für die Auswirkungen seiner Produkte auf den Klimawandel.

Warum eine Beschwerde gegen Volkswagen:

Germanwatch hat sich aus folgenden Gründen entschieden, gegen Volkswagen eine OECD-Beschwerde einzureichen:

1. VW und Audi haben prozentual geringere Fortschritte als die beiden anderen großen deutschen Automarken DaimlerChrysler und BMW auf dem Weg zur Erreichung der EU-Selbstverpflichtung der Autoindustrie zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes ihrer Fahrzeuge erzielt.
2. Wir haben bei Volkswagen mehr Verstöße als bei den anderen Autokonzernen gegen die OECD-Leitsätze gefunden.
3. VW ist in der Produktion sehr global aufgestellt: nur 38 Prozent der Produktion erfolgen in Deutschland, die überwiegende Menge an Autos wird weltweit in verschiedenen VW-Niederlassungen, u.a. in mehreren Schwellenländern, produziert. VW ist wieder Marktführer in China, wo sich in den kommenden Jahrzehnten viel für die Zukunft des Klimas auf diesem Planeten entscheiden wird. Dort aber drängen Volkswagen und Audi sehr massiv in das für die Treibhausgasentwicklung besonders relevante „Premium“-Segment.
4. Der Konzern war in den letzten Monaten gegenüber Germanwatch deutlich weniger gesprächsbereit als DaimlerChrysler und BMW.
5. Wir haben den Eindruck, dass VW weltweit ein besonders aggressives Lobbying gegen notwendige Klimaschutzregulierung betrieben hat.
6. Ungefähr ein Fünftel der Aktien liegt im Besitz der öffentlichen Hand. Deshalb sollte der Konzern im besonderen Maße dem Gemeinwohl verpflichtet sein und die erklärte Politik der Länder, in denen er tätig ist, unterstützen.

Germanwatch prüft noch die Einreichung einer OECD-Beschwerde ebenfalls gegen BMW und DaimlerChrysler.

Die OECD-Leitsätze fordern die Unternehmen u.a. dazu auf, bei ihren Geschäftspraktiken insgesamt, insbesondere bei Tätigkeiten mit internationalem Bezug wie internationalen

²¹ Daten von 1990 aus dem Autokatalog; Daten von 2003 von <http://www.oica.net/htdocs/Main.htm>²¹

²² Eigene Schätzungen mit der Annahme, dass jedes produzierte Auto ungefähr 13.000 km fährt und 7,7l/100 km 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 über den gesamten Lebenszyklus ein Ausstoß an CO₂ von über 15 Mio t.

²³ IEA (2006): CO₂ Emissions from Fuel Combustion.

Investitionen und Handel²⁴, 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“²⁵ bzw. stellt fest, dass die Leitsätze für die von den multinationalen Unternehmen „weltweit abgewickelten Transaktionen“ gelten.²⁶ 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 finden ebenfalls hauptsächlich in Deutschland statt.

Germanwatch reicht die OECD-Beschwerde gegen VW 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 Klimawandels²⁷ 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 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 das einzelne Produkt 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 auch in Nicht-OECD-Ländern. Weder die verkauften Autos und das Marketing, noch Investitionen in Produktionskapazitäten oder Handelsnetze 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 gemagt 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/km²⁸ im Jahr 1995 liegt die Volkswagen AG damit immer noch weit entfernt vom angestrebten Ziel. Die Marke VW hatte laut einer Stu-

²⁴ 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>

²⁵ ebd., Kapitel 1, Paragraph 2. .

²⁶ ebd., Erklärung der Ministerratstagung, Juni 2000.

²⁷ UNFCCC (1992): Klimarahmenkonvention. Artikel 2.

die von Transport & Environment²⁹ bis 2005 erst 48 Prozent seiner Reduktionsverpflichtung erreicht, die Marke Audi gar erst 35 Prozent.³⁰ Damit war VW noch weniger aktiv als die beiden anderen großen Autokonzerne aus Deutschland, Daimler-Chrysler und BMW.³¹

- 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.³² Die Beschwerden zur Umsetzung beziehen sich maßgeblich auf vier Kapitel der Leitsätze: im Schwerpunkt auf V – Umwelt, sowie ferner auf II – Allgemeine Grundsätze, III – Offenlegung von Informationen und VII – Verbraucherschutz. Germanwatch wirft im Rahmen des vorgesehenen Verfahrens als „betroffene Partei“ die oben genannten Fragen auf und macht geltend, dass VW in genau konkretisierten, besonderen 15 Fällen die Leitsätze nicht oder ungenügend umsetzt.

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.

²⁸ Volkswagen (2005): Nachhaltigkeitsbericht 2005/06. S. 30.

²⁹ Transport & Environment (2006): How clean is your car brand. www.transportandenvironment.org/Article250.htm

³⁰ 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 laut Fachhochschule Gelsenkirchen ein Wert von 162,5 erreicht auf dem Weg zum Reduktionsziel von 140g.

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

³¹ Transport & Environment (2006): How clean is your car brand.

³² 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.

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.

E 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.
- 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 Bundesministerium 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.

F Erwartungen an VW

Germanwatch erwartet, dass das Unternehmen seine Geschäftspraktiken so umstellt, dass sie leitsatzkonform und im Sinne des Völkerrechts (Art. 2 Klimakonvention) dazu beitragen, 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 Klimakonvention) zu vermeiden, unterstützen. Die EU (Rat, Parlament und Kommission) lässt keinen Zweifel daran, dass dies bedeutet, den globalen Klimawandel unter der Großgefährdungsschwelle von zwei Grad gegenüber dem vorindustriellen Niveau 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 dazu 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 Autos 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.

Er 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.

... Sie fanden diese Publikation interessant und hilfreich?

Wir stellen unsere Veröffentlichungen zum Selbstkostenpreis zur Verfügung, zum Teil auch unentgeltlich. Für unsere weitere Arbeit sind wir jedoch auf Spenden und Mitgliedsbeiträge angewiesen.

Spendenkonto: 32 123 00, Bank für Sozialwirtschaft AG, BLZ 10020500

Informationen zur Mitgliedschaft finden Sie auf der Rückseite dieses Hefts. Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Germanwatch

Wir sind eine gemeinnützige, unabhängige und überparteiliche Nord-Süd-Initiative. Seit 1991 engagieren wir uns in der deutschen, europäischen und internationalen Nord-Süd-, Handels- und Umweltpolitik.

Ohne strukturelle Veränderungen in den Industrieländern des Nordens ist eine sozial gerechte und ökologisch verträgliche Entwicklung weltweit nicht möglich. Wir setzen uns dafür ein, die politischen Rahmenbedingungen am Leitbild der sozialen und ökologischen Zukunftsfähigkeit für Süd und Nord auszurichten.

Unser Engagement gilt vor allem jenen Menschen im Süden, die von den negativen Auswirkungen der Globalisierung und den Konsequenzen unseres Lebens- und Wirtschaftsstils besonders betroffen sind. Wir treten dafür ein, die Globalisierung ökologisch und sozial zu gestalten!

Germanwatch arbeitet an innovativen und umsetzbaren Lösungen für diese komplexen Probleme. Dabei stimmen wir uns eng mit Organisationen in Nord und Süd ab.

Wir stellen regelmäßig ausgewählte Informationen für Entscheidungsträger und Engagierte zusammen, mit Kampagnen sensibilisieren wir die Bevölkerung. Darüber hinaus arbeiten wir in gezielten strategischen Allianzen mit konstruktiven Partnern in Unternehmen und Gewerkschaften zusammen, um intelligente Lösungen zu entwickeln und durchzusetzen.

Zu den Schwerpunkten unserer Arbeit gehören:

- Verantwortungsübernahme für Klimaschutz und Klimaopfer durch wirkungsvolle, gerechte Instrumente und ökonomische Anreize
- Gerechter Welthandel und faire Chancen für Entwicklungsländer durch Abbau von Dumping und Subventionen im Agrarhandel
- Einhaltung sozialer und ökologischer Standards durch multinationale Unternehmen
- Ökologisches und soziales Investment

Möchten Sie uns dabei unterstützen? Für unsere Arbeit sind wir auf Spenden und Beiträge von Mitgliedern und Förderern angewiesen. Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerlich absetzbar.

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.germanwatch.org oder bei einem unserer beiden Büros:

Germanwatch Büro Bonn
Dr. Werner-Schuster-Haus
Kaiserstr. 201, D-53113 Bonn
Telefon +49 (0)228 / 60492-0, Fax, -19

Germanwatch Büro Berlin
Voßstr. 1, D-10117 Berlin
Telefon +49 (0)30 / 288 8356-0, Fax -1

E-mail: info@germanwatch.org
Internet: www.germanwatch.org

Bankverbindung / Spendenkonto:
Konto Nr. 32 123 00, BLZ 100 205 00, Bank für Sozialwirtschaft AG



Per Fax an:

+49-(0)30 / 2888 356-1

Oder per Post:

Germanwatch e.V.
Büro Berlin
Voßstr. 1
D-10117 Berlin

Ja, ich unterstütze die Arbeit von Germanwatch

Ich werde Fördermitglied zum Monatsbeitrag von €..... (ab 5 €)
Zahlungsweise: jährlich vierteljährlich monatlich

Ich unterstütze die Arbeit von Germanwatch durch eine Spende von
€..... jährlich €..... vierteljährlich €..... monatlich €..... einmalig

Name

Straße

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Bitte buchen Sie die obige Summe von meinem Konto ab:

Geldinstitut

BLZ

Kontonummer

Unterschrift