



Rede von Jens Hilgenberg auf der VW-Hauptversammlung 2008

**Sehr geehrter Aktionärinnen und Aktionäre,
sehr geehrte Mitglieder von Aufsichtsrat und Vorstand,
sehr geehrte Damen und Herren!**

Mein Name ist Jens Hilgenberg, ich bin aus Berlin und ich vertrete hier in Zusammenarbeit mit dem Dachverband der Kritischen Aktionäre den Bundesverband des BUND(Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.).

Endlich kommt das Thema Umwelt- und Klimaschutz auch bei den Hauptversammlungen der deutschen Autohersteller auf die Agenda.

Und niemanden freut das mehr als uns vom BUND.

Die Gründe sind allerdings die Falschen.

Geht es doch in erster Linie um die Vermeidung von Strafzahlungen und die Beibehaltung der Absatzzahlen, auch bei einem ständig steigenden Ölpreis, und nicht primär um Umweltschutz.

Wie macht sich das konkret in der Strategie der Volkswagen AG bemerkbar?

Auf der einen Seite werden sparsame Modelle wie der der 3L-Lupo entwickelt und produziert.

Dann aber nicht ausreichend beworben und wieder vom Markt genommen.

Auf der anderen Seite gibt es immer mehr Fahrzeuge, die einen überdurchschnittlich hohen Spritverbrauch haben und damit die Umwelt schädigen.

Fakt ist, dass VW bereits 1999 eine freiwillige Selbstverpflichtung der europäischen Autohersteller zur CO₂-Reduktion unterzeichnet hat.

Diese Selbstverpflichtung sieht eine Reduzierung der CO₂-Emissionen auf 140 g/km im Flottendurchschnitt bis 2008 vor.

Und nur durch diese Selbstverpflichtung gelang es damals die Einführung von gesetzlichen Grenzwerten zu verhindern.

Jetzt, da es aber absehbar ist, dass die Grenzwerte der freiwilligen Selbstverpflichtung nicht eingehalten werden, setzt man von Seiten der deutschen Hersteller darauf, eine gesetzliche Regelung auf EU-Ebene zu verschleppen.

Warum wurden die immerhin 9 Jahre seit der Unterzeichnung der Selbstverpflichtung von der Volkswagen AG also nicht besser genutzt?

Wir haben uns einmal die Daten des Kraftfahrtbundesamtes für das Jahr 2007 angeschaut. Dabei kamen wir zu dem Ergebnis, dass die CO₂-Werte für die in Deutschland verkaufte Neuwagen bei der Marke VW bei 168g/km liegen.

Ziel muss aber sein, die Werte bis 2012, auf 120 Gramm pro km zu drücken.

Gibt es andere Hersteller die der Volkswagen AG einen Schritt voraus sind?

Da kann man ganz klar BMW nennen. Der Mitbewerber aus München zeigt wie man es besser machen kann.

Mit einer langfristigen Strategie, die einen Einsatz von spritsparender Technik in ganzen Modellreihen beinhaltet, konnte BMW im letzten Jahr seinen durchschnittlichen CO₂-Ausstoß um 15 g/km senken. VW konnte im selben Zeitraum nur 5 g/km reduzieren. BMW realisiert also die dreifache Einsparung von VW.

Welche Lösungsansätze gibt es nun?

Wir vom BUND fordern die Volkswagen AG auf, sich nicht allein auf den Einsatz von einzelnen, sparsamen Modellen zu verlassen.

BlueMotion kann nur ein Anfang sein.

Erforderlich sind vielmehr Strategien zur Reduzierung der Verbrauchswerte der gesamten Fahrzeugpalette und deren schnellstmögliche Umsetzung.

Wir vom BUND werfen der Volkswagen AG eine verfehlte Modellpolitik vor, die nicht nur aus umweltpolitischen Gesichtspunkten nicht mehr zeitgemäß ist.

In den nächsten Jahren wird die Zunahme der weltweiten Mobilität zu einem massiven Anstieg der Energiepreise führen.

Experten sagen eine Verdoppelung der Rohölpreise in den nächsten 10 Jahren voraus. Erst vorgestern wurde ein neues allzeithoch von 170 Dollar pro Barrel bekannt gegeben.

Auf dem Automarkt von morgen wird es eine verstärkte Nachfrage nach effizienten, leichten und sparsamen Fahrzeugen geben.

Dazu meine Fragen:

1. Wird die Volkswagen AG die freiwillige Selbstverpflichtung der europäischen Autoindustrie ACEA einhalten und welche Bedeutung haben solche Verpflichtungen generell für Sie?
2. Wie hoch ist der Anteil der BlueMotion Fahrzeuge an der Gesamtzahl der verkauften Fahrzeuge und wie hoch soll er in 5 Jahren sein?
3. Wo sieht die Volkswagen AG den Absatzmarkt für Spritschlucker wie den Touareg W12?

4. Wie rechtfertigen sie die hohen Kosten für die Entwicklung von Fahrzeugen wie den Phaeton? Werden diese Kosten durch den Verkauf des Phaeton wieder hereingeholt?
5. Wann kommt der up! Und welche Stückzahlen werden angestrebt?

Abschließen möchte ich noch einmal betonen, dass ein Umdenken in der Mobilitätsstruktur sowohl für den Umweltschutz, als auch für die Zukunft ihres Unternehmens von großer Bedeutung ist.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!