

# Autofabriken müssen grün werden

Nach den Fahrzeugen soll auch deren Fertigung sauberer werden. Dafür investieren Hersteller wie VW und Ford Milliarden. Sie müssen: Es geht um die Akzeptanz bei ihren künftigen Kunden.

Mark C. Schneider, Sandra Louven  
Hamburg, München

**H**ubert Waltl ist ein bodenständiger Bayer, sein Händedruck kräftig. Bei Audi hat er in den 70er-Jahren eine Lehre zum Werkzeugmechaniker gemacht. Heute leitet er den Werkzeugbau von Volkswagen und verantwortet die Produktion der Marke VW. Der Techniker will aber nicht nur das Bestehende verbessern, Waltl hat eine Vision. Die ist in seinem Kopf, aber auch auf seinem Computer.

Es ist eine bunte Computersimulation, eine virtuelle Modellfabrik, die der Autobauer gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut für Werkzeugmaschinen und Umformtechnik und 67 Zulieferern entworfen hat. Die Fabrik liegt in einem Naturschutzgebiet, nutzt Ökostrom aus Wasserkraft und gewinnt Wärme aus Biomasse. Eine perfekte Fabrik, frei von jeglicher Belastung durch das Klimagas Kohlendioxid.

Schritt für Schritt soll diese Vision Realität werden. VW will die eigene Produktion umweltfreundlicher machen. „Unser Ziel ist es, bis 2018 bei der Herstellung eines Autos jeweils ein Viertel weniger Kohlendioxid auszustoßen, Wasser, Strom, Lösungsmittel und Verpackungsmaterial zu verbrauchen“, sagte VW-Vorstand Hubert Waltl dem Handelsblatt. Was die Autos bereits erfüllen müssen, soll nun auch für den Ort gelten, an dem sie entstehen.

Es muss. Denn Volkswagen ist in den vergangenen Monaten zur Zielscheibe der Umweltaktivisten von Greenpeace geworden. Aus ihrer Sicht tut der Konzern nicht genug, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu senken. VW widerspricht, die Konkurrenz sieht dem Treiben mit gemischten Gefühlen zu. „Wir sind froh, nicht selbst attackiert zu werden“, sagt ein Automanager, „können aber morgen genauso dran sein.“

Greenpeace-Chef Kumi Naidoo sieht sich durch die Initiative von VW bestätigt, will aber mehr. „Die neuen Pläne, den Produktionsprozess grüner zu gestalten, sind ein bedeutender Schritt in die richtige Richtung. Al-



Jochen Lubke / dpa

## SAUBERE FERTIGUNG

Der größte Teil des von Autos verursachten Mülls entsteht direkt bei der Fertigung. Allein ein Fünftel des Kohlendioxids, das ein Auto während seiner Lebenszeit produziert, fällt bereits bei der Herstellung von Teilen und in der Produktion selbst an.

**BMW** Pilotprojekt ist das US-Werk in Spartanburg. Fünfzig Prozent der verbrauchten Energie erzeugt BMW dort über Methanogas, das aus einer benachbarten Mülldeponie stammt. Mit dem anfallenden Wasserstoff werden die Brennstoffzellen der Gabelstapler betrieben. BMW prüft weltweit den Einsatz von Windenergie, Solarparks und Biomasse zur Energieerzeugung.

**Ford** Der bei der Produktion anfallende Deponiemüll soll bis 2016 um 70 Prozent sinken, von fünf Kilogramm im Jahr 2011 auf dann 1,5 Kilogramm pro Auto; der Wasserverbrauch um 30 Prozent zurückgehen - das entspricht 1100 Liter pro Auto.

**VW** Neue Pressstraßen für Stahl reduzieren die CO<sub>2</sub>-Emission in Wolfsburg um 2 200 Tonnen pro Jahr. Eine Entzinkungsanlage gewinnt aus Schrott wieder Stahl.

lerdings spart VW damit auch Geld, anders als bei einer Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von Autos, wo VW den anderen Autoherstellern noch beträchtlich hinterherhinkt“, sagte er dem Handelsblatt am Rande der Sicherheitskonferenz in München. Und: „Es handelt sich dabei nicht um sehr ehrgeizige Ziele, sondern um das Minimum, das VW auf jeden Fall erreichen sollte.“

Wolfgang Schneider, in der Geschäftsführung von Ford Europa für das Thema Umwelt zuständig, sieht Industrie und Umweltschützer gar nicht weit auseinander: „Beide Seiten streben Null-Emission an. Unser Dilemma als Branche besteht darin, dass wir als Hersteller in den Augen der Umweltverbände immer zu langsam sein werden.“

## Flottenbetreiber achten auf Umweltschutz

Ähnlich wie VW arbeitet auch Ford, die Nummer zwei in Europa, an der Ökofabrik. „Unser Ziel ist es, umweltneutral zu werden“, sagte Schneider. Premiumautobauer BMW wiederum will langfristig „die gesamte Produktion mit erneuerbaren Energien betreiben“, erklärt das Unternehmen.

Nach Ansicht von Schneider geht es um sehr viel. „Der grüne Produktionsprozess ist eine Frage des Überlebens der Autoindustrie. Wir werden gesellschaftlich nur bestehen können, wenn wir beweisen, dass wir um-

**Volkswagen-Produktion in Wolfsburg:** Konzern wurde Zielscheibe von Umweltaktivisten.

weltverträglich arbeiten“, sagte er. Viele Flottenbetreiber schließen Modelle aus, die keine ordentliche CO<sub>2</sub>-Bilanz vorweisen können. „Ein Auto muss grün sein, um sozial akzeptiert zu werden“, sagte Schneider. Stefan Bratzel, Autoprofessor an der Fachhochschule der Wirtschaft in Bergisch Gladbach, sieht das Elektroauto als zusätzlichen Treiber. „Kunden werden bei Elektroautos nicht nur schauen, was hinten im Auto rauskommt, sondern auch, wie der Produktionsprozess unter dem Strich ausfällt“, sagte er.

Eine Fabrik nach der anderen soll deshalb künftig sauberer fertigen. Das Engagement kostet Milliarden. Geld, das fließt, weil die Branche umdenkt, aber auch, weil es sich rechnet. „Wir akzeptieren in Umweltfragen einen deutlich längeren Horizont. Heute kalkulieren wir mit zehn Jahren, bis sich eine solche Investition zurückzahlt. Das hätten wir früher nicht getan“, sagte Schneider.

„Natürlich geht es auch ums Geld“, sagte Bratzel und verwies auf die drastisch gestiegenen Energie- und Rohstoffpreise. „Schon ein Hersteller die Ressourcen, rechnet sich das früher oder später.“ Der Autoprofessor sieht Ford, VW und andere gar als Vorreiter. „Bei Apple redet noch keiner über grüne Produktion“, so Bratzel: „Da geht es um die soziale Akzeptanz der Arbeitsbedingungen bei den Zulieferern in China.“