

5 Gründe für Volkswagen, aus dem Verbrenner auszusteigen

Will VW seiner Klimaverantwortung gerecht, und vom Problem zu einem Teil der Lösung werden, muss der Konzern jetzt aufhören, weitere Verbrennungsmotoren zu entwickeln und zu verkaufen.

Hitzerekorde in der Antarktis, brennende Permafrostböden, Waldbrände in Australien, Kalifornien und im Amazonas - in den vergangenen Jahren wurden die dramatischen Folgen der Erderhitzung immer spür- und sichtbar. Nur wenn der Ausstoß an Treibhausgasen schnell sinkt, haben wir noch eine Chance gegen die globale Klimakrise.

Ein bahnbrechendes Urteil des Bundesverfassungsgerichts bringt nun Tempo in die Klimapolitik: Das Urteil vom 29. April 2021 räumt künftigen Generationen ein Grundrecht auf effektiven Klimaschutz ein. Die Richterinnen und Richter in Karlsruhe verdonnerten die Bundesregierung dazu, beim Klimaschutz nachzubessern. Mit den bisherigen Plänen würden zu viele Lasten in die Zukunft verschoben. Die dann notwendig werdenden Maßnahmen zur Begrenzung der Klimakrise würden die Freiheit der nächsten Generationen unverhältnismäßig stark einschränken.

Anders ausgedrückt: Wer schon heute mögliche Schritte im Klimaschutz aufschiebt, handelt auf Kosten unserer Kinder und Enkel. Diesen Vorwurf muss sich auch die Autoindustrie machen lassen, denn der Verkehr ist seit Jahren das Schmutzkind im Klimaschutz. Seit 1990 sind die CO₂-Abgase im Verkehrssektor nahezu unverändert hoch. Bisher blockieren das seit zehn Jahren von der CSU geführte Bundesverkehrsministerium und die drei

großen deutschen Autohersteller (VW, BMW, Daimler) Fortschritte für eine klimafreundliche Verkehrswende.

Vor allem Volkswagen, als weltweit zweitgrößter Autokonzern, hat eine besondere Verantwortung für den Klimaschutz. Millionen von VW-Verbrennern tragen zur Klimakrise bei. Doch anstatt den Verbrennungsmotor zum Auslaufmodell zu erklären, will VW-Chef Herbert Diess für Milliarden von Euro eine weitere Generation klimaschädlicher Verbrenner entwickeln lassen. Geht es nach Diess, rollen noch über Jahre hinweg viele Millionen schmutzige Diesel und Benziner aus den VW-Werkstoren. Die deutschen Klimaziele im Verkehr würden dadurch verfehlt.

1. Klimabilanz

VW baut in Europa mit großem Abstand die meisten Autos. 9,3 Millionen waren es - mit niedrigeren Verkäufen im Corona Jahr 2020 - (2019: 10,7 Millionen) und verursacht so einen enormen Schaden für unser Klima. Mit über einem Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen allein in der Pkw-Produktion ist VW einer der weltweit klimaschädlichsten Konzerne.

Als Volumenhersteller mit großer Marktmacht hat VW auch die größte Verantwortung, sein Geschäftsmodell klimafreundlich auszurichten. Die von VW im Jahr 2018 produzierten Autos verursachen über ihre Lebensdauer 582 Millionen Tonnen CO₂. Das übersteigt die jährlichen Treibhausgas-Emissionen von ganz Australien.

Obwohl sich VW zum Pariser Klimaschutzabkommen bekennt, rollen unter dem Dach des Mutterkonzerns noch über 90 Prozent klimaschädliche

Spendenkonto

GLS Gemeinschaftsbank eG, KTO: 33 401, BLZ: 430 609 67
IBAN DE49 4306 0967 0000 0334 01, BIC GENODEM1GLS

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

Verbrenner vom Fließband. Während andere Automarken wie General Motors oder Volvo den Ausstieg aus dem Verbrenner-Altgeschäft planen, will VW für die nächste Generation klimaschädlicher Diesel und Benziner sogar noch eine neue technische Plattform bauen.

Um vom Hauptgeschäft mit Verbrennern abzulenken, veranstaltet VW für seine neuen Elektro-Modelle derzeit eine große PR-Show und verkauft sich als Elektro-Vorreiter. Die E-Auto Modelle ID.3 und ID.4 vermarktet der Konzern als "klimaneutral", setzt dabei jedoch hauptsächlich auf CO₂-Kompensation durch ein fragwürdiges Waldprojekt in Indonesien.

Statt die Dekarbonisierung der ID Produktion entschlossener voran zu treiben zahlt VW in Indonesien zwischen 5 und 10 US-Dollar (4,25 – 8,50 Euro) für den vermeintlichen Ausgleich einer Tonne CO₂.¹ Zum Vergleich: Das Umweltbundesamt kalkuliert die gesellschaftlichen Folgekosten für jede Tonne CO₂ mit 195 Euro.²

2. SUV-Strategie

Auch mit seiner SUV-Strategie ist VW kein Klima-Vorreiter. VW plant den SUV-Anteil an allen verkauften Fahrzeugen bis zum Jahr 2025 weltweit auf mehr als 50 Prozent zu steigern.³ SUVs verbrauchen mehr Sprit als Nicht-SUVs und sind auch elektrisch nicht sinnvoll, da sie aufgrund ihres höheren Stromverbrauchs eine größere

1

<https://www.greenpeace.de/presse/publikationen/vws-bluff-mit-der-klimaneutralitaet>

2

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-12-21_methodenkonvention_3_1_kostenaeatze.pdf

3

<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/autobaue-r-volkswagen-will-seine-suv-flotte-stark-ausbauen/25382942.html?ticket=ST-8852749-bK0eYA72KMRCRX2garPI-ap6>

und somit ressourcenintensive Batterie benötigen.

VW muss seinen Kurs in der Modellpolitik ändern und sich auf kleine, leichte Fahrzeuge konzentrieren, die möglichst geteilt zum Einsatz kommen müssen. Langfristig muss VW außerdem sein Geschäftsmodell überdenken: Weg von einem Modell, das immer mehr verkaufte Autos zum Ziel hat, hin zu einem Konzern, der sich als Mobilitätsdienstleister versteht. Mit 20.000 Entwickler:innen alleine in Deutschland kann Volkswagen eine zentrale Rolle in der Mobilitätswende spielen und ein Geschäftsmodell aufbauen, das Mobilität nicht mehr in Stückzahlen misst, sondern als Dienstleistung versteht. Nur als Mobilitätsdienstleister kann VW die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens erfüllen und einen Beitrag dazu leisten, die Zukunft unserer Enkelgeneration auf der Erde zu sichern.

3. Diesel-Skandal

Im September 2015 wurde bekannt, dass VW mit Abschaltvorrichtungen bei den Abgaswerten seiner Diesel betrogen hat. US-Forscher:innen führten reale Abgastests auf der Straße durch und stellten fest, dass die gemessenen Stickoxidwerte 15 bis 20-Mal über den US-Grenzwerten lagen. Spätestens dann war klar: Die in vielen Werbungen verwendete Erzählung vom "sauberen Diesel" war ein Märchen. Noch heute zahlt VW Milliarden für die Folgen dieses Skandals - Geld, das in den Umstieg auf E-Autos und in neue, umweltfreundliche Geschäftsmodelle besser investiert wäre. Die europäische Umweltagentur EEA schätzt, dass Luftverschmutzung durch Stickoxide 2018 für 54.000 vorzeitige Todesfälle in den 27 EU-Mitgliedstaaten ursächlich war.

Insbesondere in Zeiten einer weltweiten Pandemie mit einem Virus, das vorrangig

die Atemwege angreift und auch langfristig zu schädigen scheint, ist ein schneller Abschied vom Verbrennungsmotor geboten. Es gibt bereits einige Hinweise zu einem Zusammenhang zwischen hoher Luftverschmutzung (durch Feinstaub) und einer erhöhten Wahrscheinlichkeit, einen schweren oder tödlichen Verlauf mit Covid-19 zu erleiden.⁴

4. Wortbruch

Bereits in der Vergangenheit hat sich Greenpeace an Volkswagen gewendet, um mehr Einsatz für den Klimaschutz zu fordern. Im Jahr 2013 endete eine Greenpeace-Kampagne zu VW mit dem Versprechen des damaligen CEOs Martin Winterkorn, den CO₂-Ausstoß seiner Autos bis 2020 "ohne wenn und aber" auf 95 g CO₂/km zu reduzieren. Doch bereits wenige Wochen später setzte VW gemeinsam mit BMW und Daimler seine gesamte Lobbymacht dafür ein, die geplanten europäischen Klimaschutzziele mit Hilfe der deutschen Bundesregierung zu verwässern.

Acht Jahre später ist klar: Auf dem Papier hat der Konzern die europäischen Flottengrenzwerte "nur" um 0,8 g CO₂ verpasst. Auf der Straße sieht es anders aus: Der tatsächliche Ausstoß liegt bei 156 g CO₂/km, also 61 g über dem 95 g-Grenzwert der EU. Grund sind unrealistische Verbrauchsangaben und Schlupflöcher, die VW und Co. in das Gesetz lobbyiert haben und jetzt konsequent ausnutzen. Nur durch diese Abweichungen ist VW in Europa im Jahr 2020 für 45 Millionen Tonnen CO₂ zusätzlich verantwortlich.⁵

5. Arbeitsplätze

Etwa 660.000 Angestellte arbeiten bei VW. Durch den Umstieg auf E-Autos

sind laut einer von VW beauftragten Studie voraussichtlich weniger Beschäftigte betroffen, als bisher angenommen: Verfolgt der Konzern seine E-Strategie weiter wie bisher, werde der durchschnittliche Bedarf an Mitarbeitenden bis 2029 nur um 12 Prozent sinken.⁶ Je eher VW den Umstieg auf E-Autos beschleunigt, desto mehr kann der Konzern den Wandel, der so oder so kommen wird, gestalten und zukunftsfähige Jobs kreieren. Durch Automatisierungen und eine höhere Produktivität werden mittelfristig Jobs in der Autoindustrie verloren gehen. Mit der Verkehrs- und Energiewende entstehen jedoch neue, zukunftsfähige Arbeitsplätze. Daher muss jetzt gehandelt werden, um einen sozialverträglichen Umstieg gewährleisten zu können.

Greenpeace fordert von VW...

- ...schneller auf saubere Antriebe umzusteigen. Um die Erhitzung der Erde auf 1,5 Grad zu begrenzen, dürfen ab dem Jahr 2025 in Deutschland, ab 2028 in der EU, keine weiteren Autos mit klimaschädlichen Verbrennungsmotoren neu zugelassen werden.
- ...die derzeit geplante Entwicklung einer nächsten Generation von Verbrennern, die noch bis zum Jahr 2040 verkauft werden sollen, zu stoppen.
- ...den Wandel zum Mobilitätsdienstleister schneller einzuleiten. Dafür muss VW ein Geschäftsmodell entwickeln, das nicht länger auf dem Verkauf von privaten Autos beruht, sondern geteilte, klimafreundliche Mobilität ermöglicht.

⁴ <https://projects.iq.harvard.edu/covid-pm>

⁵

<https://www.greenpeace.de/themen/energiewende/mobilitaet/schoen-gerechnet>

⁶

<https://www.heise.de/news/Studie-Elektromobilitaet-gefaehrdet-nicht-so-viele-Arbeitsplaetze-wie-befuerchtet-4988823.html>