

5 Gründe für eine VW-Kampagne

Will VW seiner Klimaverantwortung gerecht werden, um vom Problem zu einem Teil der Lösung zu 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 sichtbarer. 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. Ein weiteres Urteil eines Gerichts in Den Haag verpflichtete mit einer ähnlichen Argumentation Shell bis 2030 die CO₂-Emissionen des Konzerns im Vergleich zu 2019 um 45 Prozent zu reduzieren.

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 ist der CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor bis auf das Ausnahmejahr 2020 nahezu unverändert hoch. Der Grund dafür liegt in einem seit zehn Jahren von der CSU geführten Bundesverkehrsministerium und an der

Lobbymacht der drei großen deutschen Autohersteller VW, BMW und Daimler. Zusammen haben sie eine klimafreundliche Verkehrswende jahrelang blockiert.

Volkswagen trägt dabei eine besondere Verantwortung für den Klimaschutz. Als weltweit zweitgrößter Autobauer schickt der Konzern Jahr für Jahr Millionen weiterer Autos mit klimaschädlichen Verbrennungsmotoren auf die Straßen. Anstatt ein Enddatum für Pkw mit Verbrennungsmotor festzulegen, um die 1,5 Grad-Grenze der Erderhitzung nicht zu überschreiten, plant VW-Chef Herbert Diess für Milliarden von Euro eine weitere Generation Verbrenner entwickeln zu lassen. Geht es nach Diess, verkauft VW noch mindestens bis zum Jahr 2040 viele Millionen schmutzige Diesel und Benziner und beschneidet damit die Freiheit künftiger Generationen.

1. Klimabilanz

VW ist mit großem Abstand Europas größter Autobauer. Selbst im schwachen Corona Jahr 2020 produzierte der Konzern 9 Millionen Pkw (2019: 10,7 Millionen). So verursacht VW einen enormen Schaden für unser Klima. Mit über einem Prozent der weltweiten Treibhausgasemissionen allein durch seine Pkw-Sparte ist VW einer der weltweit klimaschädlichsten Konzerne.

Als Volumenhersteller hat VW die 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 immer über 95 Prozent klimaschädliche Verbrenner vom Band. Während sich Autohersteller wie General Motors, Fiat oder Volvo ein Enddatum für die Produktion von Verbrennern gesetzt haben, will VW für Milliarden eine neue Generation klimaschädlicher Diesel und Benziner entwickeln und diese noch bis mindestens 2040 verkaufen.

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", setzte dabei jedoch hauptsächlich auf CO₂-Kompensation durch ein für den Klimaschutz weitgehend wirkungsloses Waldprojekt in Indonesien.

Statt die Dekarbonisierung der ID Produktion entschlossen voranzutreiben, zahlte 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

Nach einer Recherche von Greenpeace zu dem Waldprojekt Indonesien beendete Volkswagen die Zusammenarbeit. Wo VW inzwischen seine CO₂-Zertifikate kauft verrät der Konzern nicht. Grundsätzlich setzt VW aber weiterhin auf CO₂-offsetting, das nachweislich wirkungslos ist, weil man den durch ausgestoßenes CO₂ verursachten Schaden nicht mit der CO₂-Einsparung verrechnen kann.

2. SUV-Strategie

Auch in seiner Modellpolitik verfolgt Volkswagen eine klimaschädliche Strategie. VW plant den SUV-Anteil

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_kostenaeetze.pdf

seiner weltweit verkauften Fahrzeuge bis zum Jahr 2025 auf mehr als 50 Prozent zu steigern.³ SUVs verbrauchen mehr Rohstoffe und Sprit als vergleichbare Nicht-SUV-Modelle und sind auch mit Elektromotor ökologisch nicht sinnvoll, da sie aufgrund ihres höheren Stromverbrauchs eine größere 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. Grundsätzlich muss VW sein Geschäftsmodell überdenken: Weg vom Ziel, immer mehr private Autos zu verkaufen, hin zu einem Konzern, der sich als Anbieter nachhaltiger Mobilität versteht. Mit 20.000 Entwickler:innen alleine in Deutschland kann Volkswagen eine zentrale Rolle in der Mobilitätswende spielen. 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. Denn der Umstieg auf elektrische Antriebe reicht für die Einhaltung der Pariser Klimaziele nicht, es braucht auch deutlich weniger Autos.

3. Diesel-Skandal

Im September 2015 wird 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: Die gemessenen Stickoxidwerte lagen um das 15- bis 20-fache über den US-Grenzwerten. Spätestens dann ist 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 neue, umweltfreundliche Geschäftsmodelle besser investiert wäre. Die europäische

3

<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/autobaue-r-volkswagen-will-seine-suv-flotte-stark-ausbauen/25382942.htm?ticket=ST-8852749-bK0eYA72KMCRX2garPl-ap6>

Umweltagentur EEA schätzt, dass Luftverschmutzung durch Stickoxide 2018 für 54.000 vorzeitige Todesfälle in den 27 EU-Mitgliedstaaten ursächlich war.

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 Vorstandschefs Martin Winterkorn, den CO₂-Ausstoß seiner Autos bis 2020 "ohne wenn und aber" auf 95 g CO₂/km zu reduzieren. Doch schon 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 um 0,8 g CO₂ verpasst. Auf der Straße liegt der tatsächliche Ausstoß um ein Vielfaches höher: Im Schnitt stoßen VW Autos pro Kilometer 156 Gramm CO₂ aus - 61 Gramm mehr, als es der EU-Grenzwert erlaubt. Dahinter stecken geschönte Verbrauchsangaben und Schlupflöcher, die VW und andere Hersteller in das Gesetz lobbyiert haben und jetzt konsequent ausnutzen. Allein die 2020 in Europa von der Volkswagen Gruppe verkauften Neuwagen verursachen durch diese Abweichungen 45 Millionen Tonnen CO₂ zusätzlich.⁴

5. Arbeitsplätze

Volkswagen beschäftigt weltweit etwa 660.000 Menschen. 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.⁵ Je eher VW den Umstieg auf E-Autos beschleunigt, desto mehr kann der Konzern den ohnehin anstehenden Wandel gestalten und zukunftsfähige Jobs aufbauen. Durch Automatisierungen und eine höhere Produktivität werden mittelfristig Jobs in der Autoindustrie verloren gehen. Mit der Verkehrs- und Energiewende entstehen jedoch neue, zukunftsfähige Arbeitsplätze. Um einen sozialverträglichen Umstieg sicher zu stellen, muss VW jetzt handeln.

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 immer mehr und immer größeren privaten Autos beruht, sondern geteilte, klimafreundliche Mobilität ermöglicht.

4

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

5

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