

# Sauber werden

Weshalb die Autoindustrie mehr für den Klimaschutz tun muss



# Wie die Autoindustrie ihre klimapolitische Verantwortung ignoriert

**Der Verkehr ist zum Schmutzkind im Klimaschutz verkommen. Während Deutschland seinen CO<sub>2</sub>-Ausstoß insgesamt um knapp 30 Prozent seit 1990 senken konnte, hat der Verkehr dazu nichts beigetragen. Im Gegenteil: Die Emissionen des Sektors sind in diesem Zeitraum sogar weiter gestiegen – auf nunmehr fast ein Fünftel von Deutschlands Gesamtemissionen<sup>1)</sup> Da Pkws den Löwenanteil davon verursachen, ist das klimapolitische Versagen des Verkehrs auch ein Versagen der Hersteller.**

Die im Koalitionsvertrag angekündigte Kommission „Zukunft der bezahlbaren und nachhaltigen Mobilität“ muss nun dafür sorgen, dass auch der Verkehr einen fairen Beitrag zum Schutz des Klimas leistet. Nach den vielen verlorenen Jahren muss sich der Bereich dabei sputen. Bis 2030 muss der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehr um mindestens 40 Prozent sinken. So hat es die Bundesregierung im Klimaschutzplan 2050 beschlossen, und so soll es ein Klimaschutzgesetz 2019 festschreiben. Es wird besonders die deutschen Autohersteller in die Pflicht nehmen. Denn deren Klimaverantwortung wird bislang in großen Teilen ignoriert.

## Deutschlands Autobauer: CO<sub>2</sub>-Exporteure in alle Welt

Der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der deutschen Hersteller reicht weit über Deutschland hinaus. Über zwei Drittel aller in Deutschland produzierten Pkw werden exportiert<sup>2)</sup> (VDA 2017). Zusätzlich bauen die Konzerne ihre Produktion im Ausland aus. Die drei großen deutschen Autobauer Volkswagen, BMW, Daimler und die PSA-Tochter Opel produzierten zuletzt gemeinsam über 15 Millionen Pkw im Jahr, die nahezu ausschließlich mit Öl betrieben werden. Deshalb greift es zu kurz, wenn die Konzerne sich als Beitrag zum Schutz des Klimas öffentlich zu den europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten bekennen und sich in ihren Nachhaltigkeitsberichten zum Ziel setzen, umweltverträglicher und emissionsärmer zu produzieren. Der Großteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen entsteht im tagtäglichen Gebrauch der Fahrzeuge. Diese CO<sub>2</sub>-Emissionen im Lebenszyklus eines Fahrzeugs sind die relevante Größe, um die Klimaverantwortung von Autokonzernen zu bewerten. Eben dies haben wir in dieser Berechnung versucht.

## Greenpeace Kalkulation

Die vorliegende Untersuchung konzentriert sich auf den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Jahresproduktion der deutschen Pkw-Hersteller. Dabei werden zwei Fragen beantwortet: (a) Wie viel CO<sub>2</sub> stoßen die neu auf den Markt gebrachten Pkw-Flotten pro Jahre insgesamt aus, und (b) wie hoch liegen die über den gesamten Lebenszyklus anfallenden Emissionen dieser Pkw?

## Jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionen der 2017 von deutschen Konzernen produzierten Pkw

Der prognostizierte jährliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Pkw-Flotten basiert auf drei Kenngrößen: (i) den weltweiten Absatzzahlen pro Hersteller in 2017, aufgeschlüsselt in kontinentale Absatzmärkte, (ii) den respektiven jährlichen Fahrleistungen in eben diesen Regionen und (iii) den durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen<sup>3)</sup> der auf den Markt gebrachten Pkw<sup>4)</sup>. Die Emissionswerte basieren auf den aktuellsten Daten der Europäischen Umweltagentur, die im globalen Vergleich die strengsten Standards für spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen vorweist. Diese durchschnittlichen Emissionen legen wir allen weltweit verkauften Autos zu Grunde. Da außerhalb der EU auf den Markt gebrachte Autos diese Grenzwerte in vielen Fällen überschreiten, ist diese rechnerische Grundannahme als konservativ zu betrachten. Mit der ab September 2017 geltenden Umstellung auf den neuen Teststandard WLTP sind zudem realistischere und somit höhere Emissionswerte absehbar.

## Life-Cycle CO<sub>2</sub>-Emissionen der 2017 von deutschen Konzernen produzierten Pkw

Die wahren Dimensionen des Problems werden erst deutlich, wenn der gesamte Lebenszyklus der Pkw-Flotten betrachtet wird. Zentrale Kenngröße ist hierbei die angenommene Laufleistung über die gesamte Nutzungsdauer des Fahrzeugs. Ein heute zugelassener Pkw der Volkswagen-Gruppe ist statistisch auf eine mittlere Kundennutzung von 300.000 Kilometern ausgelegt (so der Forschungs- und Entwicklungschef von Seat im Interview<sup>5)</sup>).

Die gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen der jährlich verkauften Pkw ergeben sich somit aus den Absatzzahlen nach Herstellern, der zu erwartenden Lebens-Laufleistung sowie den spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionswerten. Um bei einer konservativen Kalkulation zu bleiben, haben wir als zu erwartende Laufleistung eine Kilometerzahl von 250.000 angenommen.

## Resultate

Die Ergebnisse sind exemplarisch an der Volkswagen Gruppe dargestellt, auf die mehr als zwei Drittel aller von deutschen Herstellern weltweit zugelassenen Pkw entfällt. Sowohl mit Blick auf die jährlichen Emissionen, erst recht aber bei Betrachtung der Emissionen über den Lebenszyklus der 2017 von Volkswagen verkauften Pkw zeigt sich, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß sich auf dem Niveau von Nationalstaaten bewegt. Mit mehr als 16 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> stoßen die 10 Millionen Pkw, die VW 2017 verkauft hat, im Jahr etwa soviel Kohlendioxid aus wie ganz Kroatien.

1) Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. 2017. "Klimaschutz in Zahlen 2017".

2) Verband der Deutschen Automobilindustrie. 2017. "Zahlen und Daten". <https://www.vda.de/de/services/zahlen-und-daten/jahreszahlen/export.html> (abgerufen am 18.04.18).

3) Europäische Umweltagentur. 2018. "Monitoring of CO<sub>2</sub> emissions from passenger cars - Data 2017". <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/co2-cars-emission-14> (abgerufen am 24.04.18).

4) In g/km nach NEFZ; eigene Berechnungen anhand der aktuellsten Daten der Europäischen Umweltagentur; Durchschnitt modellspezifischer Emissionen, gewichtet nach Absatzzahlen.

5) Auto.de. 2013. "Seat im auto.de-Gespräch: „Statistisch auf 300 000 Kilometer ausgelegt“. <http://www.auto.de/magazin/seat-im-auto-de-gespraech-statistisch-auf-300-000-kilometer-ausgelegt> (abgerufen am 18.04.18).

Land	CO <sub>2</sub> -Ausstoß 2015 in Millionen Tonnen
Polen	311,1
Spanien	271,7
Österreich	66,7
Dänemark	36,5

Über die zu erwartende Lebensdauer der Pkw hinweg steigt die CO<sub>2</sub>-Menge drastisch an. Unter der genannten Grundannahme einer Laufleistung von durchschnittlich 250.000 Kilometern werden die 2017 verkauften Pkw des Volkswagen Konzerns über ihre Lebensdauer hinweg deutlich mehr CO<sub>2</sub> emittieren als etwa Spanien in einem Jahr. Auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der im selben Jahr verkauften Pkw von Daimler und BMW addiert sich in einer Life-Cycle Analyse auf den Jahresausstoß europäischer Ländern: die jeweils mehr als zwei Millionen verkauften Fahrzeuge werden im Laufe ihrer Nutzung in etwa so viel CO<sub>2</sub> emittieren wie Griechenland<sup>6)</sup> binnen eines Jahres.



	Volkswagen Gruppe	BMW Gruppe	Daimler AG	Opel
<b>Weltweite PKW Verkaufszahlen</b>	<b>10.076.000</b>	<b>2.463.500</b>	<b>2.374.000</b>	<b>1.158.340</b>
<b>Durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km</b>	<b>121,0</b>	<b>120,7</b>	<b>121,4</b>	<b>127,4</b>
<b>angenommene Laufleistung in km</b>	<b>250.000</b>	<b>250.000</b>	<b>250.000</b>	<b>250.000</b>
<b>Lebenszyklus CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Millionen Tonnen</b>	<b>304,7</b>	<b>74,4</b>	<b>72,1</b>	<b>36,9</b>

## Fazit

Um das 2015 in Paris von 200 Staaten beschlossene Klimaziel zu erreichen, den globalen Temperaturanstieg deutlich unter 2°C zu stabilisieren, muss auch der Verkehrssektor einen fairen Beitrag leisten. Andere Industrienationen haben dies erkannt. Norwegen und die Niederlande planen Zulassungsverbote für Verbrenner ab 2025 bzw. 2030. In Frankreich und Großbritannien sollen ab 2040 keine weiteren Diesel- und Benzinmotoren mehr zugelassen werden. China, weltgrößter Pkw-Markt, führt eine schrittweise steigende Quote für E-Autos ein. Diese Länder haben nicht nur die ökologische Notwendigkeit, sondern auch die ökonomischen Möglichkeiten einer grundlegend anderen Mobilität erkannt. In Deutschland hingegen scheuen Politik und Wirtschaft ein klares Bekenntnis zu einer sauberen Mobilität ohne

das klimaschädliche Verbrennen von Öl. Ohne klare politische Vorgaben für eine Transformation weg von Diesel und Benzin, hin zu smarter, sauberer E-Mobilität drohen die deutschen Hersteller zu langsam auf den bereits begonnen Branchenwandel zu reagieren. Die Folgen wären fatal: für das Klima, aber auch für eine Schlüsselindustrie des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Nur ein klares Datum, wann die deutschen Hersteller den letzten Pkw mit Verbrennungsmotor ausliefern, wird Investoren, Arbeitgebern und dem internationalen Klimaschutz die nötige Planungssicherheit geben, um Deutschlands Autoindustrie eine sichere Zukunft zu geben.

6) UNFCCC. "CO<sub>2</sub>-inventory data Annex I countries in 2015". [http://di.unfccc.int/time\\_series](http://di.unfccc.int/time_series) (abgerufen am 18.04.18).

## Impressum