



Der Umstieg lohnt sich

Der Umstieg lohnt sich

Die hohen Spritpreise machen Autofahrten mit Verbrennern teurer. Der Vergleich aller Kosten zeigt: Für potenzielle Neuwagenkäufer ist der Umstieg auf friedliche und klimaschonende Alternativen fast immer die günstigere Lösung

Seitdem die Preise für Benzin und Diesel sprunghaft steigen, werden in Deutschland die Kosten von Mobilität neu diskutiert. Die Bundesregierung hat ein Entlastungspaket vorgestellt, mit dem sie die Energiesteuer auf Kraftstoffe für drei Monate senkt und ÖPNV-Tickets billiger macht.¹ Der Eingriff der Ampel-Koalition bei den Tankstellenpreisen zeigt einmal mehr: Die fossile Abhängigkeit im Verkehrsbereich trägt nicht nur zur Finanzierung von Kriegen bei und befeuert die Erderhitzung, sie birgt auch für die Konsument:innen enorme finanzielle Risiken. Die Rekordpreise von Anfang März 2022 bedeuten, würden sie sich verstetigen, jährliche Mehrkosten von rund 500 bis 1000 Euro für Besitzer:innen eines mit Ölprodukten angetriebenen Autos.

Trotz dieser Risiken entschieden sich deutsche Autokäufer:innen in der Vergangenheit in großer Zahl, die Abhängigkeit vom Öl fortzusetzen: Selbst im von Corona- und Halbleiter-Krise geplagten Jahr 2021 zählte das Kraftfahrtbundesamt über 2,6 Millionen Neuzulassungen, rund 35 Prozent davon entfielen auf Privatpersonen. Der Anteil von Elektroautos, die ohne Benzin oder Diesel auskommen, stieg zwar 2021 auf 13,6 Prozent. Die große Mehrheit der Käufer entschied sich jedoch für Benziner, Diesel und Plug-in-Hybride, die den Großteil ihrer Kilometer ebenfalls mit klimaschädlichen Ölprodukten zurücklegen.²

Dabei ist der fossile Treibstoff für Autos nur ein Kostenfaktor unter vielen: Hinzu kommen Wertverlust, Werkstattkosten, Versicherung, Kfz-Steuer, TÜV- und Parkgebühren sowie weitere Posten, die den Besitz und Betrieb teuer machen. Betrachtet man alle Kostenfaktoren und verteilt die Kosten selten anfallender Posten gleichmäßig über einen längeren Zeitraum, wird schnell deutlich: Alternativen zum Auto tragen nicht nur zum Klimaschutz bei und machen unabhängig von Ölimporten, sie schonen auch den Geldbeutel. Wer sich einen neuen Diesel oder Benziner kauft, macht heute mehr denn je ein schlechtes Geschäft. Mit Nahverkehrs-Abos und Bahnfahrten sind selbst vierköpfige Familien günstiger mobil als mit einem neuen Benziner oder Diesel. Das ist umso erstaunlicher, als die Kosten für Autobesitzer nicht die tatsächlichen Kosten widerspiegeln. Jedes Auto wird in Deutschland mit tausenden Euro von der Allgemeinheit subventioniert – Jahr für Jahr.³

Wer dennoch nicht auf einen Neuwagen verzichten kann oder will, hat mit dem Kauf eines Elektroautos eine deutlich günstigere und klimaschonende Alternative zum ölverbrennenden Pkw. Das war sogar schon vor der Spritpreis-Rallye so: In seiner letzten Vergleichsrechnung hat der ADAC im Oktober 2021 festgestellt, dass E-Autos dank Förderung sowie vergleichsweise geringer Betriebs- und Reparaturkosten in Deutschland in zwei von drei Fällen günstiger sind als ähnlich ausgestattete Benziner, Diesel oder Plug-in-Hybride.⁴ Mit den steigenden Spritpreisen geht die Schere bei den Gesamtkosten sogar noch weiter auseinander.

Neuer Diesel-SUV im Vergleich am teuersten

Für unseren Kostenvergleich haben wir für ein Golf- und ein Tiguan-Modell – Platz eins und drei der 2021 meistverkauften Automodelle in Deutschland⁵ – die ADAC-Werte mit den zusätzlichen Kosten für die gestiegenen Kraftstoff-Preise angepasst sowie realistische Verbrauchswerte angenommen.⁶ Dabei haben wir einen Super-Preis von 2,00 Euro und einen Diesel-Preis von 1,84 Euro angenommen – Werte, die über den Tankstellenpreisen vor Putins Überfall auf die Ukraine, aber deutlich unter den aktuellen Preisen liegen. Der mittel- und langfristige Rohöl- und Tankstellenpreis ist von vielen Faktoren abhängig – etwa davon, ob andere erdölexportierende Länder ihre Fördermengen erhöhen. Entsprechend gibt es derzeit viele verschiedene Prognosen zur weiteren Entwicklung.⁷ Rohstoffanalysten gehen davon aus, dass die Preise perspektivisch zwar sinken werden, dass das Meiden russischen Öls am Weltmarkt und die geplanten Importverbote hierzulande jedoch insgesamt zu einer Angebotsverknappung führen und die Preise damit auch mittelfristig nicht wieder das Vorkrisenniveau erreichen.^{8/9}

Klar ist: Selbst unter Berücksichtigung des Entlastungspaketes der Bundesregierung rechnet sich der Neukauf eines Verbrenners nicht. Im Vergleich zu einem elektrisch angetriebenen ID.3 ergeben sich für einen mit Diesel betriebenen Tiguan etwa monatliche Mehrkosten von 288 Euro, ohne die staatlichen Subventionen sind es sogar mehr als 300 Euro (siehe Tabelle). Können Elektroauto-Besitzer:innen auf überschüssi-

gen Solarstrom aus der eigenen Photovoltaik-Anlage zurückgreifen, wird das Einsparpotenzial gegenüber Benzinern und Dieseln sogar noch größer: zum Beispiel um etwa 30 Euro, wenn die Hälfte des geladenen Stroms vom eigenen Hausdach kommt.

Der Vergleich von Verbrenner-Autos mit anderen Verkehrsträgern fällt noch deutlicher aus: Ein Single-Haushalt kann mit dem Verzicht auf die Anschaffung eines neuen Verbrenners und dem Umstieg auf Rad und Bahn bis zu 680 Euro monatlich sparen, bei einem Zwei-Personen-Haushalt sind es immerhin noch fast 500 Euro. Selbst die Anschaffung einer Bahn-card 100, die es erlaubt, das gesamte DB-Netz und viele ÖPNV-Verbindungen zu nutzen, rechnet sich im Vergleich mit einem neuen Diesel oder Benzinern: Ein Single-Haushalt spart mehr als 500 Euro pro Monat, ein Zwei-Personen-Haushalt noch rund 190 Euro.

Auch vierköpfige Familien mit jungen Kindern sind in unserem Vergleich am günstigsten mit Rad und Bahn unterwegs, da Kinder unter sechs Jahren in der Regel kostenfrei in öffentlichen Verkehrsmitteln mitfahren und bis 14 Jahre ermäßigte Preise zahlen. Lediglich für vierköpfige Familien mit älteren Kindern ist das Elektroauto die günstigere Wahl im Vergleich mit dem ÖPNV und der Bahn. Wer nicht vollständig auf das Auto verzichten will oder kann, findet in der Kombination aus Rad, Bahn und gelegentlichem Carsharing eine weitere Mobilitätsoption, die in drei von vier betrachteten Fällen günstiger ist als Benzinern oder Diesel.

Tabelle: Mobilitätsoptionen im Vergleich*

[Werte in Klammern: mit den auf 3 Monate begrenzten Entlastungsmaßnahmen der Bundesregierung]

	 Kompakter Benzinern, 15.000 km/a	 Kompaktes Diesel-SUV, 15.000 km/a	 Kompaktes Elektroauto, 15.000 km/a	 Nahverkehrs-Abo, Fahrten ab 10 km mit der Bahn (mit BC 50)	 Rad im Nahbereich, Fahrten ab 10 km per Bahn (mit BC 50)	 Bahncard 100	 Rad im Nahbereich, Fahrten ab 10 km per Bahn (mit BC 50) Carsharing
Single-Haushalt	796 € (763 €)	883 € (868 €)	580 €	247 € (175 €)	205 €	345 €	487 €
2-Personen-Haushalt	796 € (763 €)	883 € (868 €)	580 €	494 € (351 €)	409 €	691 €	664 €
Familie mit zwei Kindern unter 14 Jahren	796 € (763 €)	883 € (868 €)	580 €	616 € (441 €)	529 €	691 €	768 €
Familie mit zwei Kindern über 14 Jahren	796 € (763 €)	883 € (868 €)	580 €	879 € (673 €)	790 €	1381 €	897 €

* Kosten pro Monat, jeweils inkl. aller anfallenden Kosten (bspw. Autowaschen, Fahrradversicherung etc.) und ohne Ausnutzung von Einsparmöglichkeiten (bspw. Bahntickets nur mit Flex-, nicht Sparpreis); siehe auch Kasten „So haben wir gerechnet“

Gesamtkosten für Autos halbieren sich nach vier Jahren

Die in der vorliegenden Betrachtung genannten Kosten beziehen sich auf Neuwagen. Vergleichbar detaillierte Zahlen zu den Gesamtkosten von Gebrauchtwagen liegen nicht vor, sie lassen sich nur grob abschätzen. Eine Studie von Element Energy im Auftrag des Verbraucherzentrale Bundesverbands etwa rechnet für den Zeitraum der zweiten Haltedauer bei Verbrennern (4–9 Jahre altes Auto) mit monatlich etwa halb so hohen Kosten wie bei einem Neuwagen, die Kosten gebrauchter E-Autos sinken im Vergleich zum Neuwagen um gut 40 Prozent. Allerdings wird in der Rechnung von einem Benzin- und Dieselpreis ausgegangen, der in den nächsten Jahren nur moderat steigt.¹⁰

Aber selbst bei einer angenommenen Halbierung der monatlichen Kosten für Diesel und Benzin und einer 40-prozentigen Abnahme der Kosten für E-Autos bleiben Rad und Bahn die günstigste Wahl für Single-Haushalte und liegen bei den Gesamtkosten für Zwei-Personen-Haushalte gleichauf mit einem gebrauchten E-Auto. Familien fahren in jedem Szenario mit dem E-Auto günstiger als mit Benzin oder Diesel.

Soziale Aspekte: Einkommen, Familien und Öffentlicher Verkehr

Wie die obige Tabelle zeigt, fällt der Kostenvergleich für verschiedene Haushalte sehr unterschiedlich aus - und Haushalte mit niedrigem Einkommen fallen bei der Betrachtung komplett durchs Raster. Laut Statistischem Bundesamt geben Haushalte der niedrigsten erfassten Einkommensklasse (weniger als 1100 Euro) monatlich rund 40 Euro für Mobilität aus.¹¹ Mit diesen verfügbaren Mitteln ist keine der dargestellten Mobilitätsoptionen bezahlbar bzw. sind die zugrundeliegenden durchschnittlich von mobilen Personen in Deutschland zurückgelegten Wege nicht zu machen. Mobilität ist in Deutschland teurer als gemeinhin angenommen – und für viele Menschen schlicht unbezahlbar. Dies hat Auswirkungen auf die gesellschaftliche Teilhabe und ist sozial ungerecht.

Problematisch sind die hohen Grundkosten – und dies nicht nur beim Auto: Der ÖPNV wird dann zu einer ökonomischen Option, wenn das Monatsticket bezahlbar ist. Rabatte auf reguläre Ticketpreise gewährt die Deutsche Bahn unter anderem mit einer Bahncard 25 bzw. 50. Diese kostet aber zunächst hohe Beträge extra – 56,90 bzw. 234 Euro. Menschen, die sich solche Abos und Rabattkarten nicht leisten können, sehen sich sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr hohen Preisen für Einzelfahrten gegenüber. Dieser Missstand führt überdies dazu, dass diejenigen, die nicht gänzlich auf ein eigenes Auto verzichten können, auch nicht immer ausreichende finanzielle Anreize haben, dies zumindest für einzelne Fahrten zu tun. Denn: Zu den bereits getätigten Grundkosten für ihr Auto kommen dann noch vergleichsweise hohe Kosten für Einzelfahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinzu.

Insbesondere für Familien mit Kindern ist die Bilanz der öffentlichen Verkehrsmittel weniger positiv als für kinderlose Erwachsene. Denn während Kinder unter 6 Jahren bundesweit

nahezu einheitlich kostenfrei im ÖPNV fahren dürfen¹², fallen die Ermäßigungen für die Altersgruppe von 6 bis 14 Jahren regional sehr unterschiedlich aus. So können Berliner Schüler:innen bis zum vollendeten 14. Lebensjahr kostenlos Bus und Bahn fahren¹³, in München hingegen müssen sie 41,10€ für eine Monatskarte im Stadtgebiet zahlen¹⁴ und in Hamburg sogar 52,40€¹⁵. Weitere Vergünstigungen hängen häufig von der Entfernung zwischen Wohnort und der nächstgelegenen Schule ab oder von speziellen Kostenmodellen, die mit einzelnen Schulen vereinbart werden. In Köln gibt es sogar drei solcher Modelle mit je unterschiedlichen Tarifen.¹⁶ Weitere Faktoren können das Alter des Kindes, die Anzahl zahlender Geschwister oder der Schultyp sein. Derzeit hängt die Entlastung von Familien bei der Finanzierung autofreier Mobilität also stark vom Ermessen der Kommunen und Verkehrsbetriebe ab.

So haben wir gerechnet

Kosten der Pkw-Haltung

Für die Berechnung der Kosten von Pkw haben wir aus den ADAC-Veröffentlichungen „Kostenvergleich e-Fahrzeuge + Plug-in-Hybride gegen Benzin und Diesel“¹⁷ sowie „ADAC Autokosten Herbst/Winter 2021/22“¹⁸ die aggregierten Kilometerkosten für einen VW Golf 2.0 TSI Style DSG (140 kW), einen VW Tiguan 2.0 TDI SCR Life 4Motion DSG (147 kW) sowie einen VW ID.3 Pro Performance mit 58-kWh-Batterie (150 kW) als Grundlage genommen. Den WLTP-Verbrauch haben wir mit dem Faktor 1.14 korrigiert, um so den tatsächlichen Verbrauch abzubilden.¹⁹ Zudem haben wir die Mehrkosten addiert, die sich aus den Differenzen zwischen den vom ADAC verwendeten Spritpreisen und einem aktuellen, moderat erhöhten Benzin- und Dieselpreis (2,00€ bzw. 1,84€) ergeben. Um die Wirkung des Entlastungspakets darzustellen, haben wir von diesen Spritpreisen die Differenz durch die verringerte Energiesteuer sowie die darauf erhobene Mehrwertsteuer abgezogen. Damit ergeben sich Benzin- und Dieselpreise von 1,65€ bzw. 1,67€.

Kosten der Fahrradhaltung

Für die Unterhaltskosten eines Fahrrads haben wir eine Nutzungsdauer von sieben Jahren vorausgesetzt, die der Staat für die steuerliche Absetzung für Abnutzung von Anlagegütern annimmt.²⁰ Bei einem durchschnittlichen Kaufpreis eines Fahrrads von 1.279€ im Jahr 2020²¹ sowie 50€ Anschaffungskosten für ein Fahrradschloss²² entstehen so Fixkosten in Höhe von 189,86€ pro Jahr. Dazu kommen Kosten für Fahrradhelm und Diebstahlversicherung, die sich jährlich auf 24€ respektive 120€ belaufen sowie Wartungskosten von 125€ pro Jahr.²³ Diese Nebenkosten sind sehr großzügig bemessen und übersteigen die Kosten vieler Nutzer:innen. Umgelegt auf den Monat ergeben sich so 38,24€ für die Haltung eines Fahrrads.

Kosten der ÖPNV- und Bahn-Nutzung

Zur Ermittlung der monatlich zurückgelegten Kilometer haben wir die durchschnittliche Wegeanzahl und -länge mobiler Personen in Deutschland mithilfe von „Mobilität in Tabellen“²⁴ ermittelt (z. B. 2,25 Wege zwischen 50 und 100 km pro Monat, mittlere Länge 69 km). Für die Bahnfahrten haben wir einen

durchschnittlichen Kilometerpreis anhand beispielhafter Zugverbindungen ermittelt (regulärer Flexpreis für Erwachsene ca. 24 Cent pro Kilometer). Für Kinder sind es ca. 12 Cent außerhalb des Fernverkehrs, den sie in Begleitung Erwachsener kostenlos nutzen können. Ab 100 km Weglänge sind wir von Fernverkehrsverbindungen ausgegangen, bei kürzeren Wegen vom Regionalverkehr. Im Falle des Besitzes einer Bahn-card haben wir die Kosten entsprechend reduziert und dafür die Anschaffungskosten der Bahn-card auf eine monatliche Pauschale heruntergerechnet. Ein Monatsticket für den innerstädtischen öffentlichen Verkehr kostet laut eines Vergleichs von 21 deutschen Städten des ADAC im Durchschnitt 80,60€ monatlich.²⁵ Die Kosten für Kindertickets schwanken stark und hängen oftmals von schulbezogenen Regelungen ab.

Daher haben wir in Anlehnung an die Preise im Regionalverkehr mit 50% des Erwachsenentarifs, also 40,30€, gerechnet. Um die Wirkung des Entlastungspakets darzustellen, haben wir die durchschnittlichen Preise für ÖPNV-Tickets sowohl für Erwachsene als auch für Kinder durch den angekündigten Tarif von 9 Euro pro Monat ersetzt.

Kosten des Carsharings

Für die Berechnung der Carsharing-Kosten haben wir die Kosten des Anbieters Flinkster zugrunde gelegt.²⁶ Dabei sind wir von zwei Leihen pro Monat ausgegangen: eine eintägige Leihe mit zwei Wegen je 70 km und eine zweitägige Leihe mit zwei Wegen je 240 km. Die absolvierten Wege haben wir bei der Berechnung der Bahnkilometer entsprechend abgezogen.

Greenpeace-Forderungen

Der Report hat gezeigt, dass für viele Nutzergruppen bereits heute eine Mobilität abseits des Verbrenner-Autos finanziell attraktiv ist. Dennoch ergibt sich politischer Handlungsbedarf, um die Verkehrswende für alle Bürger:innen zum Vorteil werden zu lassen.

Greenpeace fordert:

- ein Verbot von Neuzulassungen für Pkw mit Verbrennungsmotor in Deutschland ab 2025 als Einstieg in den Ausstieg aus der fossilen Abhängigkeit des Verkehrs von Erdöl. Der Umstieg auf friedliche und klimaschonende Alternativen ist sowohl für die Gesellschaft als auch für jede:n Einzelne:n bei einer Gesamtbetrachtung mit geringeren Kosten verbunden.
- eine Mobilitätsgarantie für ganz Deutschland. Auch in Kleinstädten und auf dem Land braucht es einen attraktiven öffentlichen Verkehr, der eine praktikable Alternative zum eigenen Auto darstellt. Daher braucht es bundesweite Mindeststandards für den ÖPNV. Alle Bürger:innen sollten garantiert einen ausreichend frequenten und zuverlässigen Nahverkehr zur Verfügung gestellt bekommen.
- Der öffentliche Verkehr muss – neben einem guten Angebot – auch eine preisliche Attraktivität haben. Die Wirkung der kurzfristigen Senkung der Tarife durch das „9 für 90“-Ticket sollte wissenschaftlich begleitet werden und positive Effekte verstetigt. Langfristig braucht es gesetzliche Rahmenbedingungen, die neue Finanzierungsmodelle für den ÖPNV erlauben, um ein für alle bezahlbares und qualitativ hochwertiges Angebot zu garantieren.
- Zwingend ist es, den öffentlichen Nah- und Fernverkehr für Familien mit Kindern kostengünstiger zu machen. Dies kann geschehen durch die Anhebung der Altersgrenze für die Kostenfreiheit bei Kindern, mindestens aber deutlich günstigere und einheitliche Tickets für Kinder und Jugendliche sowie die Schaffung von günstigeren Familientickets.
- Die flächendeckende schnelle Einführung von Sozialtickets zu für die Nutzergruppe vertretbaren Kosten. Viele Sozialtickets sind noch immer zu teuer und werden auch nicht überall angeboten. Für den Nahverkehr braucht es kostenlose Tickets für Kinder und Jugendliche.
- Um den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr sowie den Rad- und Fußverkehr zu erleichtern, bietet sich die Einführung einer Autoabschaffprämie an. Damit könnte der Staat allen, die autofrei leben wollen und ihr privates Auto abschaffen, einen direkten Geldbetrag oder einen Zuschuss für ein Abo des öffentlichen Verkehr oder den Kauf eines Fahrrades zahlen.

Quellenangaben

- 1 <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/entlastungspaket-energiepreise-koalition-101.html>
- 2 https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugzulassungen/2022/pm01_2022_n_12_21_pm_komplett.html?snn=3662144&fromStatistic=3536106&yearFilter=2021&monthFilter=12_Dezember
- 3 <https://taz.de/Studie-ueber-teure-Autos/!5827537/>
- 4 <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/autokosten/elektroauto-kostenvergleich/>
- 5 <https://www.automobil-industrie.vogel.de/das-waren-die-zehn-pkw-bestseller-in-deutschland-im-jahr-2021-a-1086269>
- 6 Der ADAC geht in dem Kostenvergleich von Verbrauchswerten auf WLTP-Basis aus. Recherchen des ICCT belegen jedoch, dass reale Verbrauchswerte 14 Prozent höher liegen. https://theicct.org/sites/default/files/publications/On-the-way-to-real-world-WLTP_May2020.pdf
- 7 <https://oilprice.com/Energy/Crude-Oil/No-One-Really-Knows-Whats-Next-For-Russian-Oil.html>
- 8 <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/energie/benzin-und-diesel-spritpreise-schon-bei-ueber-zwei-euro-je-liter-ein-ende-des-anstiegs-ist-nicht-in-sicht/28138464.html>
- 9 <https://markets.businessinsider.com/news/commodities/oil-price-outlook-russia-ukraine-conflict-energy-commodities-inflation-morgan-stanley-2022-3>
- 10 https://www.vzvb.de/sites/default/files/2021-08/Germany%20TCO%20Report_Final%20Report.pdf
- 11 https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/07/PD21_N045_639.html
- 12 <https://www.adac.de/reise-freizeit/ratgeber/tests/oePNV-preisvergleich/>
- 13 <https://www.berlin.de/familie/de/informationen/fahrten-und-reisen-mit-den-oeffentlichen-verkehrsmitteln-234>
- 14 <https://www.mvv-muenchen.de/tickets/zeitkarten-abos/ausbildungstarif/index.html>
- 15 <https://www.hvv.de/de/schule>
- 16 https://www.kvb.koeln/tickets/welches_ticket/junge_fahrgaeste/schueler/schuelerticket.html
- 17 https://assets.adac.de/image/upload/v1617875633/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/E-AutosVergleich_zh4t1e.pdf
- 18 https://assets.adac.de/image/upload/v1618309743/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/autokostenuebersicht_whgbcz.pdf
- 19 https://theicct.org/sites/default/files/publications/On-the-way-to-real-world-WLTP_May2020.pdf
- 20 https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Steuern/Steuerverwaltung/Steuerrecht/Betriebspruefung/AfA_Tabellen/afa_tabellen.html
- 21 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1107744/umfrage/durchschnittspreise-verkaufter-fahrraeder-in-deutschland/>
- 22 <https://www.radfahren.de/service/kosten-fahrrad-service-werkstatt-wartung-pflege/>
- 23 <https://www.radfahren.de/service/kosten-fahrrad-service-werkstatt-wartung-pflege/>
- 24 <https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de/mit/login.html?brd>
- 25 <https://www.adac.de/reise-freizeit/ratgeber/tests/oePNV-preisvergleich/>
- 26 <https://anmeldung.flinkster.de/preisrechner>

➔ Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace ist eine internationale Umweltorganisation, die mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen kämpft. Unser Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik und Wirtschaft. Mehr als 630.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt, der Völkerverständigung und des Friedens.