

VW VOR GERICHT

Abstreiten, anzweifeln, ablenken



GREENPEACE

Inhalt

S. 3 1. Einleitung

S. 4 2. Sechs Nebelkerzen

S. 4 2.1 VW ist doch schon auf 1,5-Grad-Kurs

S. 5 2.2 Das sind gar nicht VWs Emissionen

S. 5 2.3 Vom Klimawandel weiß VW erst seit kurzem

S. 5 2.4 Der Einfluss von VWs Emissionen auf das Klima ist völlig unklar

S. 6 2.5 Dürren gab es immer schon

S. 7 2.6 Es gibt doch auch klimafreundliche Verbrenner

S. 8 Quellenangaben

➔ Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace arbeitet international und kämpft mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen. 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.

1.

Einleitung

In der öffentlichen Wahrnehmung hat sich Europas größter Autobauer Volkswagen in den vergangenen Jahren zum Klimaschützer entwickelt. Mit Forderungen etwa nach einer höheren CO₂-Bepreisung, der Abschaffung des Dieselpri-
vilegs oder der viel beworbenen Elektrostrategie präsentiert sich der Konzern gern als ökologischer Vorreiter.

Ganz anders tritt Volkswagen im Rechtsstreit mit einem Bio-Bauern auf. Dieser hat den Konzern verklagt, weil er keine 1,5°C kompatible Unternehmensstrategie hat, so die Klima-
krise befeuert und in Folge seine Rechte zu verletzt – z. B. weil sein Hof unter klimabedingten Dürreschäden leidet. In den Erwidierungen auf die Klageschrift versuchen die An-
wälte des Konzerns, Zweifel am Zusammenhang zwischen VWs Treibhausgasemissionen und den spür- und messbaren Auswirkungen auf das Klima zu säen. Sie stellen zentrale Erkenntnisse der Klimawissenschaft als unsicher dar und betonen zugleich, Volkswagen handle im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen.

In zwei Schriftsätzen von insgesamt mehr als 250 Seiten stellt Volkswagen mit seinen Anwälten dabei höchst fragwürdige Behauptungen auf und bedient sich Argumenten von Klima-
Skeptiker:innen, um zu relativieren und Zweifel zu streuen.

2.

Sechs Nebelkerzen

2.1 VW ist doch schon auf 1,5-Grad-Kurs

In ihrer Klageerwiderung an das Gericht versuchen die Anwälte von Volkswagen den Konzern als verantwortungsvollen Vorreiter beim Klimaschutz darzustellen. Die Klage laufe schon deshalb ins Leere, so die Argumentation, weil der Konzern bereits auf einem mit dem Pariser Klimaabkommen vereinbarten Kurs sei: „Die unabhängige Science Based Target Initiative (SBTi) hat die Ziele der Beklagten gerade erneut überprüft und bestätigt, dass der Konzern mit seinem selbst gesetzten Klimaziel die Anforderungen des Pariser Abkommens zur Begrenzung der Erderwärmung erfüllt.“

Zudem fordere VW „seit langem eine schnelle und deutliche Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor“ und sei „mit der eingeleiteten tiefgreifenden Transformation ein Vorreiter für die Treibhausgasneutralität des Verkehrssektors.“

So kommuniziert VW öffentlich dazu

Auch in der öffentlichen Kommunikation streicht Volkswagen die Zertifizierung der Science Based Targets Initiative gern hervor. Im April 2022 jubelte VWs Pressestelle: „Unabhängige Initiative bestätigt nach wissenschaftlicher Berechnung: Pläne des Volkswagen Konzerns zur Senkung der Scope 1- und Scope 2-Emissionen sind auf Ziel abgestimmt, die Erderwärmung auf 1,5-Grad zu begrenzen.“¹ Mit überraschenden Forderungen an die Politik – wie etwa einer Abschaffung des Diesel-Privilegs und der Erhöhung der Dienstwagen-Steuerung² – erweckt VW zudem den Eindruck, tatsächlich Vorreiter einer Antriebs- und Verkehrswende zu sein.

Das steckt wirklich dahinter

Was VW in seiner externen Kommunikation verschweigt: Die von SBTi als 1,5-Grad-kompatibel bewerteten Scope-1- und Scope-2-Emissionen machen weniger als 2 Prozent des eigenen CO₂-Fußabdrucks aus. Der Löwenanteil von über 98 Prozent entsteht aus Scope 3, insbesondere der Nutzung der Autos. Hierfür gibt es keine Zertifizierung. Im Gegenteil: Eine unabhängige Untersuchung durch das New Climate Institute kommt zum Schluss, dass VW gerade nicht auf 1,5-Grad-Kurs ist.³

Auch die öffentlichen Äußerungen in Richtung Politik zeichnen ein unvollständiges Bild des Konzern-Engagements in Sachen Klima. Tatsächlich lässt Volkswagen den Auto-Lobbyverband VDA, dessen größtes Mitglied VW ist, ohne Einspruch regelmäßig klimafeindliche Positionen beziehen⁴ – oder handelt hinter den Kulissen selbst weiter als Bremser. So etwa zuletzt bei der Revision der CO₂-Vorgaben für Neuwagen durch die EU: Im Konsultationsprozess warnte die Lobbyabteilung des Konzerns davor, das bisherige, sehr schwache Reduktions-Zwischenziel für 2025 zu verschärfen.⁵

Parallel lobbyierte Volkswagen in Brüssel gegen eine strenge Ausgestaltung der Schadstoffnorm Euro 7. Eine ambitionierte Regelung könnte die Abgasreinigung von Verbrennern stark verteuern und damit den Umstieg von Benzinern und Dieseln auf klimafreundlichere Elektroautos beschleunigen.⁶

2.2 Das sind gar nicht VWs Emissionen

Betrachtet man ein komplettes Autoleben, entsteht der Löwenanteil der CO₂-Emissionen bei Verbrenner-Fahrzeugen während der Nutzung – durch den Verbrauch von Benzin und Diesel im Betrieb der Fahrzeuge. Doch diese Emissionen, genau wie die in der Vorkette (etwa bei der Produktion von Zuliefererteilen), habe Volkswagen gar nicht zu vertreten, argumentieren die Anwälte des Konzerns. An mehreren Stellen schreiben sie Sätze wie: „Die der Beklagten zugeschriebenen CO₂-Emissionen entstehen zudem zu etwa 99 Prozent nicht in ihrer Sphäre, sondern durch eine eigenverantwortliche und eigennützige Verwendung der Fahrzeuge durch die Nutzerinnen und Nutzer.“ Nicht der Konzern, sondern die Autofahrer:innen sind nach VW-Lesart verantwortlich für das Gros der Emissionen.

So kommuniziert VW öffentlich dazu

Öffentlich hat sich VW mehrfach zum gesamten Umfang der Emissionen bekannt – inklusive Vorkette und Nutzungsphase. So äußerte sich der damalige VW-Chefstrategie Michael Jost am 29.03.2019 gegenüber der „Wirtschaftswoche“ eindeutig: „Wir haben ausgerechnet, welchen Anteil wir als Konzern am globalen CO₂-Ausstoß haben. Es sind rund ein Prozent bei den Pkws und etwa 1 Prozent bei den Lkws.“⁷ Der kürzlich ausgeschiedene VW-Vorstandsvorsitzende Herbert Diess hatte die Zahl wenige Tage zuvor in der Sendung ‚Hart aber fair‘ ebenfalls genannt.⁸

Das steckt wirklich dahinter

Die Emissionen, die sich VW nicht zurechnen lassen will, entstehen dadurch, dass die Produkte des Konzerns gemäß ihrer Bestimmung benutzt werden. Ein Verbrenner-Fahrzeug, das nicht gefahren wird, hat für die allermeisten Besitzer keinen Wert. Will man die Klimawirkung von Produkten betrachten, muss man sich daher ihre gesamte Lebenszyklus-Bilanz anschauen, nicht nur die Emissionen der Produktion. Nach VWs Logik müsste ein E-Autohersteller mit eigener Batteriezellproduktion Verantwortung für deutlich mehr Emissionen je Auto übernehmen als ein Hersteller von Diesel und Benzinern – obwohl seine E-Autos während der Nutzungsphase im Vergleich zu den Verbrennern massiv CO₂ einsparen.

2.3 Vom Klimawandel weiß VW erst seit kurzem

Es ist eine bekannte Strategie von Profiteuren klimaschädlichen Wirtschaftens: die Relativierung der Klimaforschung mit Verweis auf bestehende Lücken. VWs Anwälte schreiben: „In diesem Forschungsfeld gab es gerade in den letzten Jahren einen erheblichen Kenntniszuwachs. So hat der IPCC die Anthropogenität des Klimawandels erstmals im 6. Sachstandsbericht vom 09.08.2021 als „eindeutig“ bezeichnet.“ Dass die Klimakatastrophe menschengemacht ist, wäre demzufolge – so muss man den Satz wohl verstehen – erst seit einem Jahr wirklich klar.

Die „wissenschaftliche Aufarbeitung und Durchdringung des Klimawandels“ nehme stetig zu, so die Konzern-Anwälte, und sei nicht mit dem Kenntnisstand von 1970 oder 1980 zu vergleichen.

So kommuniziert VW öffentlich dazu

VW hat sich erst in den vergangenen Jahren offensiv zum Klimawandel geäußert. 2018 stellte sich der Autobauer hinter das 2015 ratifizierte Pariser Klimaabkommen und begründete damit eine Neuausrichtung seiner Strategie.⁹ Heute beansprucht der Konzern für sich eine Vorreiterrolle in der Autobranche.¹⁰ Er sieht sich selbst bereits „auf dem Weg zur Klimaneutralität“. ¹¹ Seit 1995 erwähnt Volkswagen das Thema CO₂-Emissionen und Klimawandel in öffentlichen Papieren, etwa in seinen Umweltberichten. Man nehme „die Diskussion über mögliche Klimaeinflüsse durch den Verkehr aber dennoch sehr ernst“ und forsche „intensiv“ an einem 3-Liter-Fahrzeug, heißt es dort etwa.¹²

Das steckt wirklich dahinter

Von Greenpeace ausgewertete interne Dokumente aus dem VW-Archiv belegen: Spätestens seit 1983 war der komplette VW-Vorstand über Forschung zum menschengemachten Klimawandel und drohende Folgen im Bilde. Der damalige Entwicklungsvorstand Ernst Fiala schickte zwei US-Studien an seine Vorstandskollegen und schrieb dazu, diese ließen „weitreichende Konsequenzen im Zusammenhang mit Klimaveränderungen befürchten“.

Die Studien wiederum prognostizierten „dramatische Veränderungen“ bei Niederschlägen und Stürmen und einen Anstieg des globalen durchschnittlichen Meeresspiegels. Infolgedessen würden „landwirtschaftliche Bedingungen erheblich verändert, Umwelt- und Wirtschaftssysteme möglicherweise gestört, und politische Institutionen belastet.“

Ein Jahr später, 1984, warnte der EG-Kommissar Karl-Heinz Narjes (CDU) in einem persönlichen Gespräch die VW-Forschungsabteilung sowie den Vorstandsvorsitzenden vor einer „Zunahme der Versteppung in Europa“. Dennoch wandte sich VW in den folgenden Jahren und Jahrzehnten gegen eine ambitionierte CO₂-Gesetzgebung.¹³

2.4 Der Einfluss von VWs Emissionen auf das Klima ist völlig unklar

Um die Auswirkungen der eigenen CO₂-Emissionen kleinzureden, bedient sich VW immer wieder der Argumente von Klimawandel-Skeptiker:innen. So verweist VW mehrfach auf die Komplexität der Materie und bringt natürliche Ursachen für Klimaveränderungen ins Spiel, um den Einfluss des menschengemachten Anteils zu relativieren.

VW schreibt beispielsweise: „Das Klima beruht auf einem komplexen und hochdynamischen System, das durch zahlreiche interne und externe sowie chaotische Faktoren beeinflusst wird, die sich wechselseitig verstärken und relativieren (bei-

spielsweise Temperaturveränderungen durch Vulkanismus, Sonnenflecken, Aerosol-, Albedo-, Wasserdampf- und Wolkenrückkopplungen, Vernichtung sog. CO₂-Senken durch Rodung von Wäldern).“

An anderer Stelle behauptet der Autobauer: „Zudem ist die natürliche Klimavariabilität nicht genau von exogenen Klimantrieben wie anthropogenen CO₂-Emissionen zu trennen. Da exogene und natürliche Einflüsse gleichzeitig auftreten und sich überlagern, ist es nicht möglich, den anteiligen Beitrag der jeweiligen Einflüsse zu bestimmen.“

Auch einen Klassiker der Klimaskeptiker:innen-Argumentation lässt VW nicht aus und geht auf die Unzuverlässigkeit von Wettervorhersagen ein: „Trotz größter Anstrengungen gelingt es weiterhin nicht, das Wetter für mehr als 14 Tage zuverlässig vorherzusagen.“ Weder ließen sich Extremwetterereignisse länger im Voraus prognostizieren, noch ihre Ursachen eindeutig zuordnen.¹⁴

Aufgrund der behaupteten Unsicherheiten der Klimaforschung seien die Auswirkungen der eigenen CO₂-Emissionen nicht bestimmbar, so VW. Die Anwälte des Autobauers schreiben: „Tatsächlich lässt sich angesichts der beschriebenen Unsicherheiten hinsichtlich der Zusammenhänge des Klimawandels nicht substantiiert darlegen, dass eine Reduktion von 1 Prozent der weltweiten Emissionen zu einer greifbaren, auch zeitlich eingrenzenden Entlastung der Rechtsgüter des Klägers führt.“

So kommuniziert VW öffentlich dazu

Öffentlich zeichnet Volkswagen ein völlig anderes Bild: Auf der Automesse IAA erklärte der inzwischen entlassene ehemalige VW-Chef Herbert Diess im September 2021, der Klimawandel sei „die größte Herausforderung für die kommenden Jahre“, man befinde sich in einer „dramatischen Situation“.¹⁵

„Der Klimawandel ist real“, schreibt Volkswagen außerdem auf seiner Website volkswagen-planet-better.com. Dort führt VW aus: „Der Weltklimarat (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) hat Tausende wissenschaftlicher Veröffentlichungen analysiert. Nahezu alle Autoren bestätigen: Der derzeitige Klimawandel ist menschengemacht.“

Formulierungen wie „angeblich“, „natürliche Variabilität“ oder „erhebliche Unsicherheiten“, wie sie die Anwälte von VW bemühen, um Zweifel zu etablieren, sucht man in der öffentlichen Kommunikation des Konzerns vergeblich.

Das steckt wirklich dahinter

Die Aussagen von Volkswagen zu den Ursachen des Klimawandels sind irreführend und teilweise schlicht falsch. So etwa die Behauptung, der anthropogene Beitrag zur Klimaerwärmung ließe sich nicht klar bestimmen.

Der IPCC schreibt etwa in seinem letzten Sachstandsbericht: „This Report reaffirms with high confidence the AR5 finding that there is a near-linear relationship between cumulative anthropogenic CO₂ emissions and the global warming they

cause.“ Die auf der Seite folgende Abbildung 10 trägt die Überschrift „Every tonne of CO₂ emissions adds to global warming“.¹⁶

2.5 Dürren gab es immer schon

Um sich der Verantwortung für die teils bereits eingetretenen, teils erwarteten Schäden des Klägers zu entziehen, streiten die Anwälte von Volkswagen eine Kausalbeziehung zwischen den beobachteten Veränderungen und den von VW verantworteten CO₂-Emissionen ab und schrecken sogar nicht davor zurück, die Ergebnisse wissenschaftlicher Studien grob falsch wiederzugeben.

Sie schreiben etwa: „Der Kläger versteht als abzuwehrende Beeinträchtigungen diejenigen Folgen, die gerade der Klimawandel bei ihm angeblich hervorruft oder in Zukunft hervorgerufen sollte. [...] Dürreperioden und mangelnde Bodenfeuchte gab es auch zu vorindustriellen Zeiten. Gleiches gilt für Extremniederschlagsereignisse, Bodenerosionen, Hitzewellen, Borkenkäferbefall, Sturmschäden usw. Die vom Kläger gerügten und befürchteten Veränderungen liegen daher nicht im Auftreten dieser Phänomene an sich, sondern ausschließlich in der Zunahme der Häufigkeit und Intensität dieser Phänomene, die der Kläger auf den Klimawandel zurückführen möchte.“

Und: „Eine Dürre stellt einen im Einzelfall näher zu bestimmenden extremen, über einen längeren Zeitraum andauernden Zustand dar, bei dem wenig Wasser verfügbar ist. Auch Dürren unterliegen einer natürlichen Variabilität etwa aufgrund wechselnder Niederschläge, Windgeschwindigkeiten oder Temperaturen.“

Insbesondere, so argumentiert VW, sei eine Zuordnung einzelner Extremwetterereignisse zum Klimawandel gar nicht möglich. Die Wirkungszusammenhänge des Klimawandels „global und erst recht im lokalen Maßstab“ unterlägen „weiterhin erheblichen Unsicherheiten“ und liefen auf „eine Diskussion von allenfalls Wahrscheinlichkeiten“ hinaus.

Als vermeintlichen Beweis zitiert Volkswagen eine Studie, in der es um die Zuordenbarkeit von Dürren zum Klimawandel geht: „Es ist zudem wissenschaftlicher Kenntnisstand, dass sich gerade einzelne Dürren oftmals nicht dem Klimawandel zuordnen lassen (Clarke et al., Extreme weather impacts of climate change: An attribution perspective, Environmental Research Climate 1, 2022, S. 1, 9 f.).“

So kommuniziert VW öffentlich dazu

Auch hier zeichnet Volkswagen in der Öffentlichkeit ein anderes Bild. Auf seiner Website volkswagen-planet-better.com schreibt der Konzern, der menschengemachte Klimawandel habe „schwerwiegende Auswirkungen auf die Natur im Ganzen und damit auf das Leben der Menschheit. Deutliche Anzeichen sind immer häufiger auftretende Extremwetterereignisse wie Stürme, Dürren oder Überschwemmungen.“¹⁷

Ähnlich hatte sich der ehemalige Vorstandsvorsitzende Herbert Diess auf der Hauptversammlung des Konzerns 2021 geäußert. Unter dem Eindruck der Flutkatastrophe im Ahrtal hatte Diess geäußert: „Klimaforscher sagen es seit langem voraus: Der Klimawandel verschärft die Wetterextreme. Pro Grad Erwärmung kann die Luft 7 Prozent mehr Wasserdampf aufnehmen. Starkregen, der sich über Nacht in Flutwellen verwandelt und ganze Straßenzüge wegrißt, kann eine der Folgen sein.“¹⁸

Das steckt wirklich dahinter

VWs Anwälte versuchen gezielt, bestehende Restunsicherheiten in der Forschung zu nutzen, um Zweifel an den kausalen Ketten des Klimawandels und seiner Folgen zu etablieren. Die Behauptung, der Einfluss anthropogener CO₂-Emissionen ließe sich nicht von natürlicher Klimavariabilität trennen, ist zudem schlicht falsch.

Insbesondere versuchen die Anwälte, die Attributionsforschung zu diskreditieren. Die Forschung ist entgegen der Darstellung von VW sehr wohl in der Lage, einzelne Ereignisse zu analysieren und kann bei einigen untersuchten Ereignissen bereits beim heutigen Niveau der Erwärmung zeigen, dass diese Ereignisse ohne anthropogenen Klimawandel nie aufgetreten wären.

Die Passage in der Studie, auf die sich VW bezieht, ist zudem aus dem Zusammenhang gerissen. Die Aussage bezieht sich allein auf Ostafrika; sie ist weder als globale Aussage noch als Aussage für Europa zu verstehen ist. Im Gegenteil: Im Artikel folgen weitere, detaillierte Ausführungen zu Dürren in Europa, für die eine Verstärkung durch den Klimawandel belegt wurde. Das verschweigt Volkswagen.

2.6 Es gibt doch auch klimafreundliche Verbrenner

Der Kläger fordert Volkswagen auf, nach 2029 keine neuen Autos mit Verbrennungsmotor mehr in Umlauf zu bringen. Nur durch eine zügige Elektrifizierung der gesamten Neuwagenflotte kann sichergestellt werden, dass Volkswagen weiter im Einklang mit den Pariser Klimazielen wirtschaftet. In der Klageerwiderung pochen VWs Anwälte jedoch auf Technologieoffenheit: „Möglich und der Beklagten zu überlassen wäre, beispielsweise einen geringeren Anteil an E-Fahrzeugen und dafür im Übrigen emissionsärmere oder mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in den Verkehr zu bringen oder bringen zu lassen. Auch auf diese Weise könnte ein von dem Kläger zugestandenes CO₂-Budget eingehalten werden.“

Außerdem gebe es ja auch noch die Möglichkeit, CO₂-Emissionen auszugleichen, anstatt sie einzusparen. Der Kläger habe keinen Anspruch darauf, „dass die Beklagte bereits die Emissionen unterlässt oder begrenzt, solange es die Möglichkeiten gibt, CO₂-Emissionen zu kompensieren oder zu speichern.“

So kommuniziert VW öffentlich dazu

Öffentlich hat sich VW mehrfach zur Elektromobilität als einziger verfügbarer Möglichkeit zur Reduzierung von CO₂-Emissionen im Pkw-Verkehr bekannt. So sagte der im August ausgeschiedene VW-Vorstandsvorsitzende Herbert Diess noch auf der Hauptversammlung 2021: „Für den Straßenverkehr gilt: Nur mit Elektromobilität können wir die CO₂-Emissionen in den nächsten 10 Jahren signifikant senken.“¹⁹

Auf seiner eigenen Website skizziert Volkswagen ebenso deutlich die Defizite von E-Fuels: Sie hätten „mit 10 bis 15 Prozent derzeit den schlechtesten Wirkungsgrad aller Antriebstechnologien“, „interessant“ seien sie „vor allem für den Flug- und Schiffsverkehr“.²⁰

Das steckt wirklich dahinter

Es ist auch Volkswagen klar, dass E-Fuels im Pkw auf absehbare Zeit keine relevante Rolle spielen werden. Porsche ist zwar in Chile an einer Anlage zur Herstellung von E-Fuels beteiligt.²¹ Aber selbst die für 2026 in Aussicht gestellten 550 Millionen Liter des synthetischen Kraftstoffs reichen bestenfalls für den Bestand an Porsche 911 auf den Straßen der Welt.

Auch die behauptete Möglichkeit, emissionsärmere Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zu entwickeln, ist sehr begrenzt und kontrastiert zudem mit der Wirklichkeit: Die Motoren sind weitestgehend ausentwickelt, zudem verfolgt der Konzern seit einigen Jahren eine „SUV-Offensive“.²²

Der Verweis auf die Möglichkeit, CO₂ zu kompensieren oder zu speichern, soll den Richter:innen abermals Sand in die Augen streuen. Dass die Kompensation von Emissionen unsicher und oftmals schlicht ein Bluff ist, hat Greenpeace 2020 am von VW zur Kompensation genutzten Projekt Katingan Mentaya gezeigt.²³ In der Folge beendete Volkswagen die Kooperation.²⁴

Die Abscheidung und Speicherung von CO₂ durch Verpressung im Boden (CCS – Carbon Capture and Storage) ist eine umstrittene Risikotechnologie. Sie birgt große Umweltrisiken und die dauerhafte Gefahr, dass die Emissionen im Laufe der Zeit doch noch austreten und in die Atmosphäre gelangen. Die Expert:innen, die den Einsatz von CCS als Maßnahme überhaupt in Erwägung ziehen, beschränken diesen deshalb in der Regel auf Bereiche, wo technische Alternativen nicht zur Verfügung stehen – also gerade nicht der Autoverkehr.²⁵

Quellenangaben

- 1 <https://www.volkswagenag.com/de/news/2022/04/targeting-1-5-degrees--science-based-targets-initiative--sbti--c.html>
- 2 <https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/schreiben-an-neue-bundesregierung-vw-fordert-tempolimits-und-die-erhoehung-der-dienstwagensteuer-fuer-verbrenner/27723350.html>
- 3 <https://newclimate.org/resources/publications/corporate-climate-responsibility-monitor-2022>
- 4 <https://www.euractiv.de/section/finanzen-und-wirtschaft/news/deutsche-autoindustrie-kritisiert-eu-verbot-fuer-benzin-und-dieselfahrzeuge-ab-2035/>
- 5 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12655-revision-of-the-co2-emission-standards-for-cars-and-vans-/public-consultation_de
- 6 <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/schadstoffnorm-euro-7-die-letzte-schlacht-um-die-autoabgase-a-806fa6b0-f5ad-4897-96ba-7e90f9f8c579>
- 7 <https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/volkswagen-konzern-vw-weltweit-fuer-zwei-prozent-der-co2-emissionen-verantwortlich/24155948.html>
- 8 <https://www.youtube.com/watch?v=Gqt6AnWReV4>
- 9 <https://www.volkswagenag.com/de/news/stories/2021/02/how-volkswagen-is-becoming-a-climate-neutral-company.html>
- 10 <https://www.volkswagen-planet-better.com/de/mission.html>
- 11 <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/stories/vorreiter-des-klimafreundlichen-autobaus-6428>
- 12 https://web.archive.org/web/20160321051229/http://www.volkswagen.de/content/medialib/vwd4/de/Volkswagen/Nachhaltigkeit/service/download/umweltberichte/umweltbericht_1995deutsch28mb/_jcr_content/renditions/rendition.file/umweltberichte_par_0016_file.pdf
- 13 <https://www.greenpeace.de/infomaterial/WaswussteVW.pdf>
- 14 <https://www.klimafakten.de/behauptungen/behauptung-wissenschaftler-koennen-ja-nicht-mal-das-wetter-vier-wochen-halbwegs>
- 15 <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/iaa-mobility-dramatische-situation-vw-chef-diess-praesentiert-sich-als-vorkaempfer-fuer-die-umwelt/27589038.html>
- 16 https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_SPM.pdf – Seite 28
- 17 <https://www.volkswagen-planet-better.com/de/mission.html>
- 18 <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/publikationen/reden/hauptversammlung-2021-rede-dr-herbert-diess-vorstandsvorsitzender-volkswagen-ag-753>
- 19 <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/publikationen/reden/hauptversammlung-2021-rede-dr-herbert-diess-vorstandsvorsitzender-volkswagen-ag-753>
- 20 <https://www.volkswagen.de/de/elektrofahrzeuge/elektromobilitaet-erleben/elektroauto-technologie/e-fuels-sollen-effizienter-und-guenstiger-werden.html>
- 21 <https://newsroom.porsche.com/de/2021/unternehmen/porsche-baubeginn-kommerzielle-anlage-herstellung-co2-neutrale-kraftstoffe-chile-25681.html>
- 22 <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/vw-steigert-gewinn-suv-offensive-ein-voller-erfolg-16543779.html>
- 23 https://www.greenpeace.de/publikationen/s03221_gp_suv_id4_studie_09_2020_dt_fly_04.pdf
- 24 <https://www.greenpeace.de/klimaschutz/mobilitaet/luftschloss-gruen>
- 25 <https://www.umweltbundesamt.de/themen/wasser/gewaesser/grundwasser/nutzung-belastungen/carbon-capture-storage#klimapolitische-einordnung-von-ccs>