


MIT VOLLGAS IN DIE KLIMAKRISE

WIE DIE AUTOINDUSTRIE
DIE ERDERHITZUNG ANTREIBT



#ClimateEmergency

GREENPEACE



“RIGHT NOW, WE ARE FACING A
MAN-MADE DISASTER OF GLOBAL SCALE.
OUR GREATEST THREAT IN THOUSANDS OF YEARS.

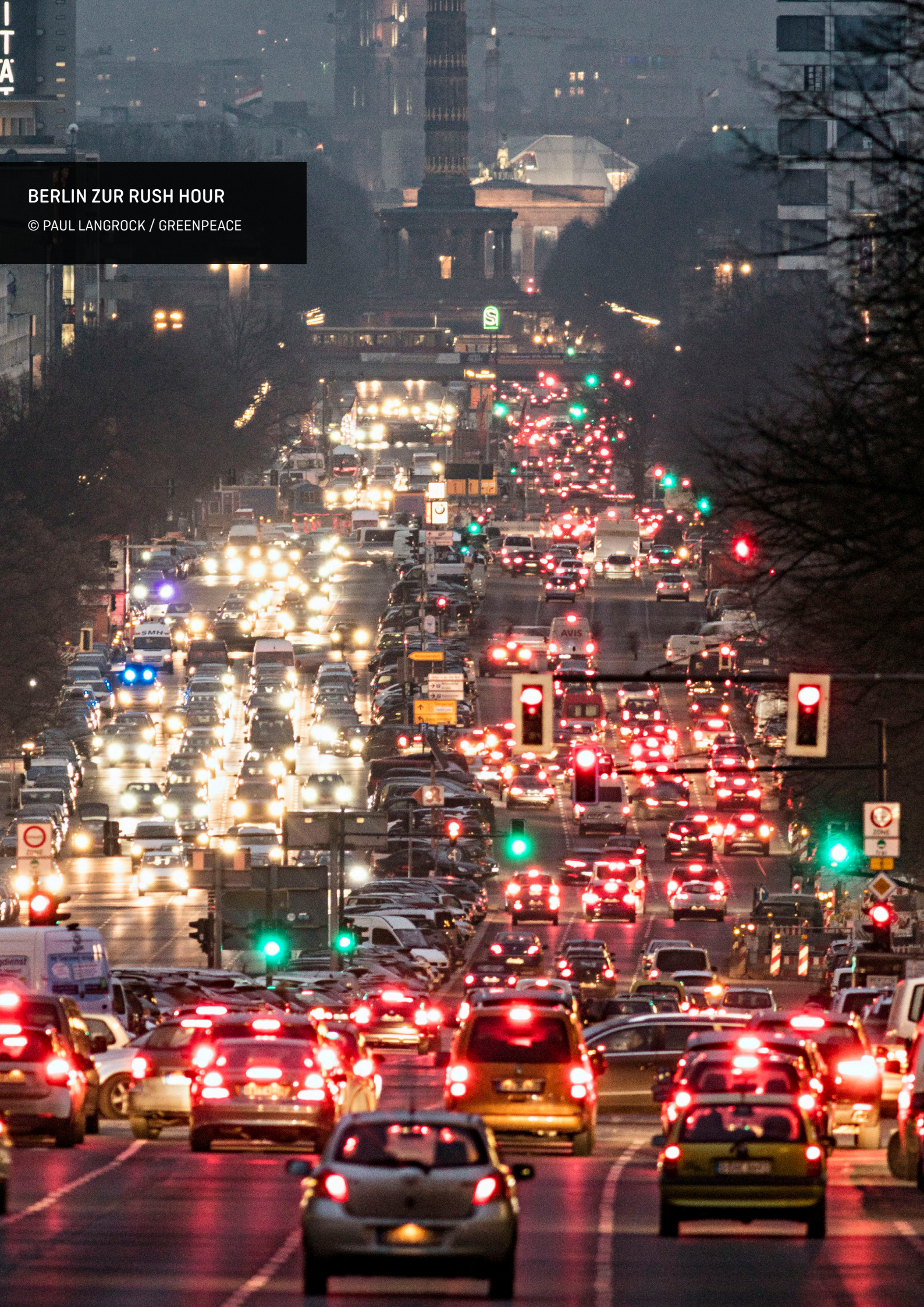
CLIMATE CHANGE.

IF WE DON'T TAKE ACTION THE COLLAPSE OF OUR
CIVILISATIONS AND THE EXTINCTION OF MUCH OF
THE NATURAL WORLD IS ON THE HORIZON.”

—Sir David Attenborough, COP24, December 2018

BERLIN ZUR RUSH HOUR

© PAUL LANGROCK / GREENPEACE



MIT VOLLGAS IN DIE KLIMAKRISE: WIE DIE AUTOINDUSTRIE DIE ERDERHITZUNG ANTREIBT

Greenpeace ist eine internationale Umweltorganisation, die mit direkten gewaltfreien Aktionen für den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen von Mensch und Natur und Gerechtigkeit für alle Lebewesen kämpft.

Kontaktadressen:

Südkorea: press.kr@greenpeace.org

Deutschland: presse@greenpeace.de

Autor*innen: Benjamin Stephan, Insung Lee, Jiseok Kim

Editor: Caroline Roberts

Design: Jayne Worth

Veröffentlicht im September 2019

von Greenpeace Ostasien und Greenpeace Deutschland

Greenpeace East Asia, Seoul office

6F Cheongryong bldg 257

Hangang-daero, Yongsan-gu

Seoul, South Korea (04322)

Greenpeace Deutschland e.V.

Hongkongstr. 10

20457 Hamburg

Übersetzung der Zusammenfassung aus dem englischen Original „Crashing the climate: How the car industry is driving the climate crisis“: Übersetzungsbüro Veronika Neuhold, Wien

ZUSAMMENFASSUNG

Bereits seit einigen Jahrzehnten behaupten die Autohersteller, die massive Bedrohung durch den Klimawandel zu verstehen. Sie haben viele alternative umweltfreundlichere Fahrzeuge auf Automessen vorgestellt und sind in den Medien sehr positiv aufgenommen worden. Ihre Werbung betont ihre große Sorge um Wohlbefinden und Sicherheit, besonders wenn es um unsere Kinder geht. Ihre Geschäftsentscheidungen erzählen jedoch eine ganz andere Geschichte.

Dieser Report untersucht die Klimaauswirkungen der weltweit zwölf größten Autohersteller und liefert neue Berechnungen, die den CO₂-Fußabdruck zeigen, für den diese Hersteller 2017 und 2018 verantwortlich waren¹. Er zeigt auf, dass sie wiederholt nicht angemessen auf die Klimakatastrophe reagiert haben und dass in fünf großen Märkten – den USA, der EU, China, Japan und Südkorea – keine Fortschritte erzielt wurden. Und er nennt unsere Forderungen an die Autoindustrie: diese muss sich radikal verändern oder sie wird bald Geschichte sein.

Es ist fast vier Jahre her, seit das Übereinkommen von Paris unterzeichnet wurde. Mit ihm wird die Notwendigkeit des Übergangs zu einem klimafreundlichen Verkehrssystem eine wichtige Priorität. Die Autohersteller müssen dringend weg von Diesel und Benzinern, inklusive Hybriden; Verkäufe von neuen Autos mit Verbrennungsmotor müssen bis 2028 eingestellt werden.² Dies wird auch andere Vorteile mit sich bringen, wie z. B. weniger Verkehrsüberlastung und verbesserte Luftqualität. Aber die Untätigkeit der Autoindustrie raubt uns diese grünere, saubere und überlebensfähigere Zukunft³.

Der notwendige Wandel kann nicht über Nacht stattfinden. Aber wir brauchen eine feste Zusage der größten Akteure der Autoindustrie, Verbrennungsmotoren durch die Umsetzung eines Aktionsplans mit einem konkreten Zeitrahmen auslaufen zu lassen. Die Autohersteller weigern sich fortwährend, diesen Schritt zu unternehmen. Sie lobbyieren gegen eine solide klimabezogene Regulierung des Verkehrs, steigern die Produktion von emissionsfreien Fahrzeugen nicht stark genug und fördern kontinuierlich die individuelle Nutzung und den Besitz von Autos. Deshalb ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Politik weltweit Vorschriften erlässt, die eine schnelle Abschaffung von Diesel- und Benzinfahrzeugen sicherstellen und der Öffentlichkeit alternative Verkehrsmittel anbieten.

Wie dieser Bericht zeigt, sind Verbesserungen beim Treibstoffverbrauch und eine Weiterentwicklung von Hybridfahrzeugen keine ausreichenden Lösungen mehr zur Bewältigung der Klimakrise. Stattdessen verzögern diese Maßnahmen die grundlegenden Veränderungen, die notwendig sind. Und der aktuelle Anstieg der SUV-Verkäufe stellt eine weitere ernsthafte Bedrohung für unser Klima dar.

Wie Autohersteller ihr Geschäftsmodell transformieren wird immer mehr zur zentralen Frage. Sollten sich die Autounternehmen nicht grundlegend verändern und diversifizieren, werden sie bald Geschichte sein. Diejenigen, die in Zukunft überleben werden, sind diejenigen, die kleinere, leichtere und energieeffizientere Elektrofahrzeuge herstellen. Diese Fahrzeuge werden so konzipiert und vermarktet, dass die individuelle Nutzung und der Besitz von Autos reduziert werden, und sie werden in intelligente Netze eingebunden, die zu 100 % mit erneuerbarer Energie betrieben werden. Greenpeace hat die Autounternehmen seit Anfang der 1990er Jahre aufgefordert, angemessene Maßnahmen gegen den Klimawandel zu ergreifen⁴. In diesem Report zeigen wir, dass die Autoindustrie trotz anhaltender Warnungen und wachsender wissenschaftlicher Erkenntnisse über das Ausmaß der Klimakrise immer noch zu wenig tut. Der Wandel muss jetzt beginnen – bevor es zu spät ist.

¹ Der jährliche CO₂-Fußabdruck eines Autoherstellers ist die Summe der Treibhausgas-Lebenszyklusemissionen der Autos, die er in einem bestimmten Jahr verkauft. Die Lebenszyklusemissionen umfassen Produktions-, Verbrauchs-, Kraftstoffbereitstellungs- und Recyclingemissionen.

² Details siehe Seite 5.

³ Freedom to Breathe: Rethinking urban transport, Greenpeace, 2018 https://storage.googleapis.com/planet4-international-stateless/2018/01/1b96c158-air_pollution-transport_report-2018.pdf

⁴ Aktion bei einer Automesse, Greenpeace-Archive, 12. September 1991 <https://media.greenpeace.org/archive/Action-at-Car-Show-in-Frankfurt-27MZI-F3EBRY.html>

DIE WICHTIGSTEN ERGEBNISSE

- **Der CO₂-Fußabdruck der Autoindustrie im Jahr 2018 entspricht 9 % der gesamten jährlichen globalen Treibhausgasemissionen.**
Insgesamt sind die zwölf in diesem Report analysierten Autohersteller⁵ für 4,3 Gigatonnen (Gt) CO₂-Äquivalente (CO₂e) verantwortlich. Hochgerechnet ist die gesamte Autoindustrie mit den 86 Millionen verkauften Autos im Jahr 2018⁶ insgesamt für einen CO₂-Fußabdruck von 4,8 Gt CO₂e verantwortlich, was 9 % der globalen Treibhausgas-Emissionen entspricht.⁷ Zum Vergleich: Dies ist mehr als die jährlichen Treibhausgas-Emissionen der gesamten EU (4,1 Gt CO₂e).⁸ (Siehe Kapitel 3.)
- **Die fünf größten Emittenten, VW (582 Mio. Tonnen CO₂e), Renault Nissan (577 Mio. Tonnen CO₂e), Toyota (562 Mio. Tonnen CO₂e), General Motors (530 Mio. Tonnen CO₂e) und Hyundai-Kia (401 Mio. Tonnen CO₂e), waren für 55 % des CO₂-Fußabdrucks der gesamten Autoindustrie verantwortlich. (Siehe Kapitel 3.)**
 - **Volkswagen war 2017 und 2018 der größte Klimasünder unter den Autoherstellern.** Der CO₂-Fußabdruck von VW lag 2018 bei 582 Mio. Tonnen CO₂e und damit über den jährlichen Treibhausgas-Emissionen von Australien (535 Mio. Tonnen CO₂e).⁹
 - **Die deutschen Hersteller VW, Daimler und BMW hatten zusammen einen CO₂-Fußabdruck von 878 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente.** Das ist mehr als die gesamten Treibhausgas-Emissionen von Deutschland (866 Mio. Tonnen CO₂e).¹⁰
 - **Ford, General Motors und Fiat Chrysler Automobiles hatten den größten CO₂-Fußabdruck pro Fahrzeug.** Dies ist keine Überraschung, da insbesondere im US-Vertrieb die Umsätze von großen SUV und Pickups dominiert wurden.
 - **Der Plan von Hyundai-Kia, den Anteil der SUV in seinem Produktportfolio aggressiv zu erhöhen, wird unweigerlich zu höheren Treibhausgas-Emissionen führen.** Hyundai-Kia hat in keinem Markt einen vollständigen oder teilweisen Ausstiegsplan für Verbrennungsmotoren angekündigt. (Siehe Kapitel 4.)

⁵ Der berechnete CO₂-Fußabdruck bezieht sich nur auf die Autosparten der Konzerne. Einige der Unternehmen haben Tochterunternehmen, die z.B. Busse und Lkw produzieren (z.B. VW und Daimler). Diese wurden in dieser Analyse nicht berücksichtigt.

⁶ Der globale Automarkt bleibt auch 2018 stabil, da die anhaltende Nachfrage nach SUV den Absatzzrückgang bei Kompaktwagen und Vans (MPV) kompensiert, JATO, 21. Februar 2019 <https://www.jato.com/global-car-market-remains-stable-during-2018-as-continuous-demand-for-suvs-offsets-decline-in-sales-of-compact-cars-and-mpvs/>

⁷ Emissions Gap Report 2018, UNEP, veröffentlicht am 5. Dezember 2018, <https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/12/UNEP-1.pdf>

⁸ Global Annex-I map, UNFCCC 2019, https://di.unfccc.int/global_map

⁹ Ibid

¹⁰ Klimabilanz 2018: 4,5 Prozent weniger Treibhausgasemissionen, Umweltbundesamt, 2019, <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimabilanz-2018-45-prozent-weniger>

TABELLE 1: CO₂-FUSSABDRÜCKE DER AUTOHERSTELLER IM JAHR 2018

AUTOHERSTELLER	TREIBHAUSGAS-EMISIONEN IN MIO. TONNEN	VERKAUFTE FAHRZEUGE IN MIO	DURCHSCHNITTLICHE TREIBHAUSGAS-EMISIONEN IN TONNEN WÄHREND DER LEBENSDAUER EINES FAHRZEUGS
VW Group	582	10.8	53.8
Renault-Nissan Allianz	577	10.3	55.7
Toyota	562	10.4	53.8
General Motors	530	8.6	61.3
Hyundai-Kia	401	7.4	54.0
Ford Motor Corp	346	5.6	61.4
Fiat Chrysler Automobiles	305	4.8	63.1
Honda	283	5.2	54.1
PSA Group (einschl. Opel)	201	4.1	49.2
Suzuki	164	3.3	49.6
Daimler AG	161	2.7	58.7
BMW AG	136	2.5	54.4

- **Es ist notwendig, die Verfügbarkeit der Emissionsdaten der Autohersteller zu verbessern.** Die Autohersteller und eine Reihe von Regierungen müssen ihre Transparenz bei den Flottenemissionsdaten verbessern. Und vergleichbare Informationen über die Produktionsemissionen sind nahezu nicht vorhanden. Detaillierte Daten sollten der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden, damit die Fortschritte leichter verfolgt und genauere Bewertungen der zukünftigen Verkehrsemissionen vorgenommen werden können. Der Mangel an Transparenz in der Autoindustrie stellt eine erhebliche Bedrohung für unser Klima und die langfristige Nachhaltigkeit dar. (Siehe Kapitel 3 und 7.)
- **Die Autohersteller ändern sich nicht und es mangelt an Investitionen in wirkliche Lösungen.** Von den zwölf bewerteten Herstellern hat sich nur einer einen Zeitrahmen für das weltweite Auslaufen von Verbrennungsmotoren gesetzt. Alle zwölf Unternehmen haben entweder keine oder nur unzureichende Pläne für eine Umstellung, die mit dem 1,5 °C-Ziel vereinbar ist. (Siehe Kapitel 4.)
- **Die Abweichungen zwischen offiziellen Testergebnissen und CO₂-Emissionen auf der Straße verzerren die Realität und bedrohen das Klima.** Offizielle Testergebnisse, die den Kraftstoffverbrauch und den CO₂-Ausstoß eines Autos deutlich unterschätzen, schaden dem Klima und täuschen Kund*innen, die am Ende mehr für Diesel und Benzin ausgeben. Die vermeintliche Reduzierung der CO₂-Emissionen sieht weit weniger beeindruckend aus, wenn die realen Emissionen im Verkehr berücksichtigt werden. Es bleibt abzuwarten, ob das neue Messverfahren WLTP die notwendigen Verbesserungen bringen wird. (Siehe Kapitel 4 und 5.)

- **Die Fortschritte beim Treibstoffverbrauch sind ins Stocken geraten oder haben sich sogar umgekehrt.** Die Verbesserungen der durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Neuwagen, die in den USA, der EU, China, Japan und Südkorea verkauft werden und die über 70 % des gesamten Weltmarktes ausmachen, sind ins Stocken geraten oder haben sich sogar umgekehrt. Dies zeigt, dass die Verbrennungsmotor-Technologie auslaufen muss, da sie die notwendigen Emissionsminderungen nicht erreichen kann. (Siehe Kapitel 5.)
- **Hybridfahrzeuge und Plug-in-Hybridfahrzeuge sind keine Lösungen.** Hybridfahrzeuge mit Verbrennungsmotor, sowohl herkömmliche als auch Plug-in-Hybride, blockieren den schnellen Einsatz echter Alternativen. Herkömmliche Hybride mit Verbrennungsmotor sind immer auf ihren Verbrennungsmotor angewiesen und können daher die notwendigen Emissionsminderungen nicht erreichen. Plug-in-Hybride verursachen, wenn sie nicht optimal genutzt werden – also mit einem hohen Anteil kurzer vollelektrischer Fahrten – ebenfalls erhebliche CO₂-Emissionen. Vor allem in Europa sind die Abweichungen zwischen den realen Emissionen im Verkehr und den Emissionen im Testbetrieb bei Plug-in-Hybriden deutlich größer als bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. (Siehe Kapitel 5.)
- **SUV machen den schwierigen Wandel unmöglich.** Der Absatz von Geländewagen (SUV) ist in Europa in den letzten zehn Jahren um mehr als das Vierfache gestiegen, von 8 % im Jahr 2008 auf 32 % im Jahr 2018. In den USA haben SUV 69 % Marktanteil erreicht. Aufgrund ihres höheren Gewichts und ihrer weniger aerodynamischen Karosserie sind die CO₂-Emissionen bei SUV deutlich höher als bei ähnlichen Nicht-SUV-Fahrzeugen. Der Anstieg des Absatzes von SUV ist einer der Hauptgründe, warum der Fortschritt bei der Reduzierung der CO₂-Emissionen ins Stocken geraten ist. (Siehe Kapitel 6.)
- **Die Autounternehmen müssen Verbrennungsmotoren dringend auslaufen lassen und die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, damit die Produktion von immer mehr Autos innovativen Geschäftsmodellen und Mobilitätslösungen weicht.** Der Klimawandel und die rasanten Innovationen im Verkehrssektor bedeuten, dass wir in Zukunft mit weniger Autos auskommen. Um zu überleben, müssen die Autohersteller Alternativen zur ständig steigenden Autoproduktion finden. Anstatt den Kauf und die individuelle Nutzung von Autos kontinuierlich zu fördern, müssen sie innovative Mobilitätslösungen entwickeln und anbieten, die dazu beitragen, den Besitz von Autos zu reduzieren. Dazu gehören z. B. Carsharing und Ridepooling (Fahrgemeinschaften) zur Ergänzung des öffentlichen Verkehrs. (Siehe Kapitel 7.)

WARUM FORDERT GREENPEACE VON DEN AUTOHERSTELLERN DEN AUSSTIEG AUS VERBRENNUNGSMOTOREN BIS SPÄTESTENS 2028?

Eine von Greenpeace beauftragte Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) über den Pkw-Verkehr kam zu dem Schluss, dass Diesel- und Benzinfahrzeuge in Europa schnell auslaufen müssen, um die globale Erwärmung mit einer Wahrscheinlichkeit von 66 % unter 1,5 °C zu halten; Verkäufe von Neuwagen müssen bis 2025 eingestellt und Hybridfahrzeuge bis 2028 auslaufen. Eine vergleichbare globale Modellierung zur Dekarbonisierung des Pkw-Verkehrs gibt es noch nicht, aber das europäische Ausstiegsdatum bietet den Autokonzernen eine gute Handlungsanleitung.

Die Autohersteller müssen substantiell und global handeln. Es reicht nicht aus, nur den Verkauf von Dieselfahrzeugen einzustellen oder Verbrennungsmotoren nur in einzelnen Regionen auslaufen zu lassen. Es ist auch nicht akzeptabel, schadstoffreiche Autos, die in einem Markt auslaufen, noch auf anderen Märkten anzubieten. Das DLR-Zieldatum für Europa muss von der Autoindustrie weltweit angewendet werden, wobei Verbrennungsmotoren, einschließlich Hybridfahrzeugen, spätestens 2028 auslaufen müssen.

GREENPEACE-FORDERUNGEN AN DIE AUTOINDUSTRIE

ZIEL: ANPASSUNG DES GESCHÄFTSMODELLS DER AUTOINDUSTRIE AN DAS 1,5 °C-ZIEL

NOTWENDIGE SCHRITTE

Priorität 1. Ausstieg aus allen Verbrennungsmotoren, einschließlich konventioneller Hybride, wobei Verkäufe von Neuwagen spätestens 2028 eingestellt werden.

- A. Offenlegung einer detaillierten jährlichen Berichterstattung über Treibhausgasemissionen; diese umfasst markenbezogene CO₂-Flottenemissionen bei weltweiten und regionalen Autoverkäufen, produktbezogene Ökobilanzdaten jedes Modells und die Emissionen entlang der Lieferkette auf den Websites der Unternehmen in einem öffentlich zugänglichen Format.
- B. Festlegung eines konzernweiten Ziels, Diesel- und Benzinfahrzeuge, einschließlich Hybridfahrzeugen, in allen Märkten auslaufen zu lassen. Festlegung einer klaren Strategie und eines konkreten Fahrplans für die Umstellung auf 100 % Elektrofahrzeuge mit Batterie- und Brennstoffzellenantrieb.
- C. Zusammenarbeit mit Arbeitnehmer*innen, Gewerkschaften und anderen relevanten Dritten, um die Auswirkungen der Umstellung auf die Arbeitskräfte zu minimieren, einschließlich der Bereitstellung notwendiger Umschulungs- und Umschichtungspakete.
- D. Einsatz für regionale, nationale und globale politische Maßnahmen, die mit dem 1,5 °C-Ziel des Übereinkommens von Paris übereinstimmen, wie die Stärkung der CO₂-Regulierung, von Ausstiegsplänen der Regierung für Verbrennungsmotoren und der Beschaffung von erneuerbaren Energien.

Priorität 2. Nachhaltige Herstellung kleiner und energieeffizienter Elektrofahrzeuge

- A. Bevorzugung der Herstellung kleiner und leichter Elektrofahrzeuge.
- B. Implementierung von Standards, die die sozialen und ökologischen Auswirkungen von Elektrofahrzeugen und der Herstellung von Elektrofahrzeugbatterien minimieren.
 - Einsatz für ein Stromnetz, das mit erneuerbarer Energie versorgt wird (Ladung und Herstellung von Elektrofahrzeugen).
 - Beschaffung von 100 % erneuerbarem Strom in allen Produktionsstätten und in allen Regionen.
 - Zusammenarbeit mit der Lieferkette, damit diese auf 100 % erneuerbare Energien umstellt und die Treibhausgasemissionen reduziert.
 - Festlegung von Beschaffungsstandards für Batterien, damit die Ressourcen umweltgerecht, effizient und unter Beachtung der Menschenrechte genutzt werden können.
 - Schaffung transparenter Lieferketten und Einführung von bestmöglichen Sozial- und Umweltstandards bei der Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen für Batterien.
 - Verstärkte Investitionen in Forschung und Entwicklung im Bereich der Batterietechnologie, um nachhaltige Alternativen zu den derzeit verwendeten Materialien wie Kobalt und Lithium zu finden.
 - Erhöhung der Haltbarkeit, Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit, Energieeffizienz, Wiederverwendung und Recyclingfähigkeit von Batterien, um den Einsatz von neuen Rohstoffen zu minimieren.

Priorität 3. Ende der Produktion von immer mehr Autos zugunsten innovativer Mobilitätslösungen

- A. Förderung alternativer Geschäftsmodelle, die dazu führen, dass die individuelle Nutzung und der Besitz von Autos reduziert werden.
- B. Investitionen in Mobilitätslösungen, die das Verkehrswachstum reduzieren können.
- C. Bereitstellung von Dienstleistungen, die den öffentlichen Verkehr ergänzen, wie z. B. Carsharing oder Fahrgemeinschaften.



#ClimateEmergency

GREENPEACE