

VWs Größenwahn

Wie Volkswagens SUV-Strategie
den Klimaschutz untergräbt



- 3 **Volkswagens Drang zur Größe**
- 5 **Mehr SUV, höherer CO₂-Ausstoß**
- 6 **E-SUV sind die falsche Antwort**
- 8 **Mehr SUV, höherer Rohstoffverbrauch**
- 10 **Widerspruch zu Klimazielen**
- 11 **Greenpeace-Forderungen**

Autor:innen

Merle Groneweg

Benjamin Gehrs

Volkswagens Drang zur Größe

Rund 36.000 Fahrzeuge produziert der Volkswagen-Konzern – und zwar pro Arbeitstag.¹ Zu der Konzerngesellschaft mit Sitz in Wolfsburg gehören zwölf Fahrzeugmarken, die 2019 fast 11 Millionen Fahrzeuge produziert und verkauft haben.² Selbst im von der Pandemie geprägten Jahr 2020 lieferte der Konzern 9,3 Millionen Fahrzeuge aus. Damit verursacht die Volkswagen AG mindestens 1 Prozent der globalen CO₂-Emissionen.³ Zugleich rühmt sich das Unternehmen dafür, sich „als erster Autokonzern“ zu den Pariser Klimazielen bekannt zu haben.⁴ VW sei „auf dem Weg zum klimaneutralen Tech-Konzern“, heißt es in einem Brief an die Aktionäre. Das Auto würde „seine negativen Eigenschaften“ verlieren: „Es wird sauberer, sicherer, leiser und voll vernetzt.“⁵

Von einem klimaneutralen Konzern, der ‚saubere‘ Autos verkauft, ist die Volkswagen AG jedoch noch weit entfernt. Zwar hat die Hausmarke VW beispielsweise mit dem ID.3 ein vielfach beachtetes E-Auto auf den Markt gebracht, von dem 2020 rund 64.000 Stück abgesetzt wurden. Der Anteil der elektrifizierten Fahrzeuge am Modellportfolio soll steigen; die Rede ist von einer „Elektro-Offensive“. Weniger offensiv kommuniziert der Konzern seine bereits 2015 angekündigte „SUV-Offensive“, obwohl Volkswagen beinahe im Monatstakt neue SUV-Modelle entwickelt. Mit dieser Strategie liegt die Konzerngesellschaft ganz im Trend der deutschen Automobilbauer. 13,3 Millionen Pkw produzierten diese 2020 weltweit, darunter 5,2 Millionen Geländewagen oder SUV – also mehr als ein Drittel aller produzierten Fahrzeuge.⁶

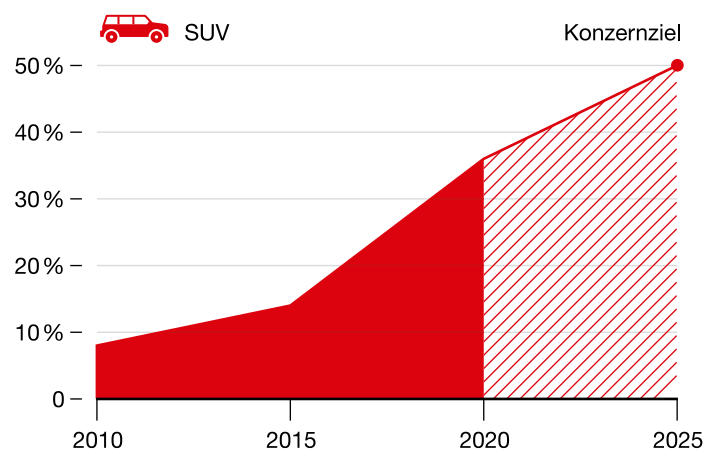
Die SUV-Offensive spiegelt sich auch in den Zulassungszahlen wider: 2019 haben SUV erstmals den langjährigen Spitzenreiter, die Kompaktklasse, bei den Neuzulassungen in Deutschland abgelöst. Auch 2020 verzeichnete das Segment der SUV laut Kraftfahrtbundesamt die meisten Neuzulassungen, nämlich 21,3 Prozent. Gemeinsam mit dem Segment der Geländewagen (10,5 Prozent), das im Wesentlichen auch SUV umfasst, macht diese Fahrzeuggattung damit inzwischen rund ein Drittel aller Neuzulassungen aus. Kleinwagen kommen dagegen nur auf einen Neuzulassungs-Anteil von 15,1 Prozent.⁷ Doch die Autos werden nicht nur immer größer, sondern haben auch eine immer größere Motorleistung. Laut einer Studie des CAR-Instituts an der Universität Duisburg-Essen hatten die 2020 neu zugelassenen Pkw im Schnitt 158 PS – fünf PS mehr als im Vorjahr. Treiber dieses „Wettrüstens“ ist auch hier der Trend zu SUV und Plug-In-Hybrid-Antrieben. „Mit 172 PS liegt die durchschnittliche PS-Zahl bei den SUV um neun Prozent oder 14 PS über dem Durchschnitts-Neuwagen“, erklärte der Studienleiter.⁸

Mit den schweren, großen und PS-starken Premiumautos macht die Autoindustrie gute Geschäfte. Je teurer das Auto, umso größer in der Regel auch die Gewinnmarge. Das weiß auch der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, Herbert Diess. „SUV sind der Motor für Wachstum und Profitabilität“, sagte er 2017, damals noch in Funktion als Volkswagen-Markenchef.⁹ Allein die Marke Volkswagen sollte bis zum Jahr 2020 insgesamt 20 verschiedene SUV-Modelle im Programm haben und diese 40 Prozent aller abgesetzten Fahrzeuge ausmachen. 2020 schließlich verkündete der Konzern,

dass der SUV-Anteil an den weltweit verkauften Fahrzeugen im Jahr 2025 bei mehr als 50 Prozent liegen soll.¹⁰ Ein vergleichbarer Ehrgeiz für Entwicklung und Verkauf von E-Autos lässt sich nicht erkennen. Stattdessen stellten Konzernvertreter sogar einen vermeintlichen Zusammenhang zwischen E-Autos und SUV her: „Mit den SUV verdienen wir das Geld, das wir für die Wende zur Elektromobilität benötigen“, sagte Diess 2017.¹¹ Selbst wenn diese Logik betriebswirtschaftlich Sinn ergeben mag, ist sie in Bezug auf die Klimakrise und Volkswagens diesbezüglicher Verantwortung zynisch: Die durch die Antriebswende möglichen Fortschritte bei der CO₂-Einsparung werden durch die SUV-Offensive gleich wieder zunichte gemacht. Anstatt frühzeitig in zukunftsfähige Geschäftsmodelle zu investieren und diese bewusst zu bewerben, will der Konzern auch in den nächsten Jahren noch Millionen der schweren Spritschlucker produzieren. Die ökologischen Kosten sind dabei nicht eingepreist. Zeitgleich werden die Auswirkungen der globalen Erderhitzung vom Schmelzen der Gletscher über das Auftauen von Permafrostböden hin zu extremen Wetterereignissen wie Dürre, Stürme und Fluten immer spürbarer.

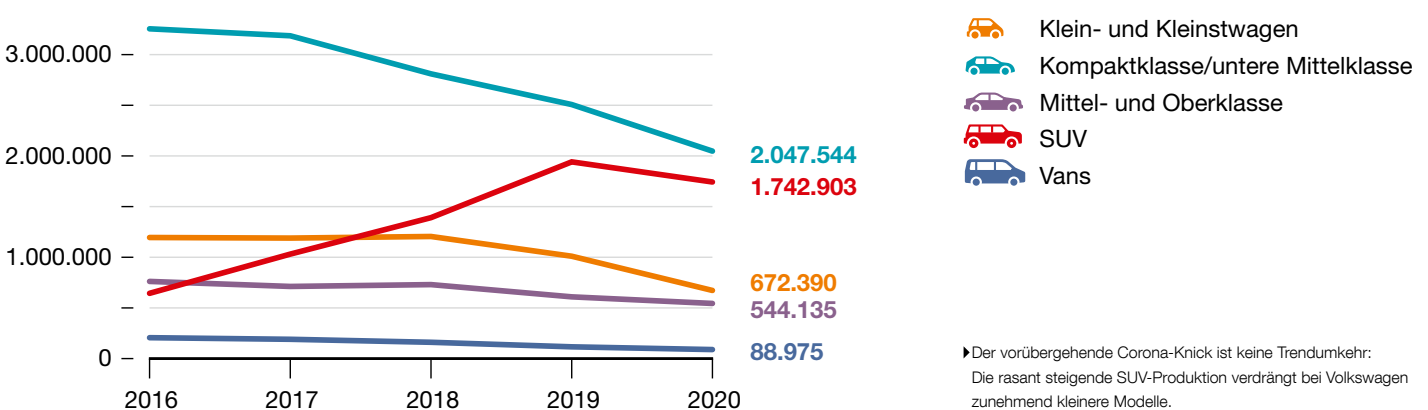
Um die für den Temperaturanstieg kritische Grenze von 1,5-Grad nicht zu überschreiten, dürfen bereits ab 2025 in Deutschland und ab 2028 in Europa keine neuen Verbrenner mehr verkauft werden. Gleichzeitig muss der Ressourceneinsatz auch in der Autoindustrie sinken. Volkswagen hingegen setzt sich zum Ziel, schon in vier Jahren jedes zweite Auto als SUV zu verkaufen. Dabei haben SUV laut

Befuernder Trend



► Schon in vier Jahren soll jeder zweite produzierte Pkw von Volkswagen ein klimaschädlicher SUV sein.

Immer auf die Kleinen



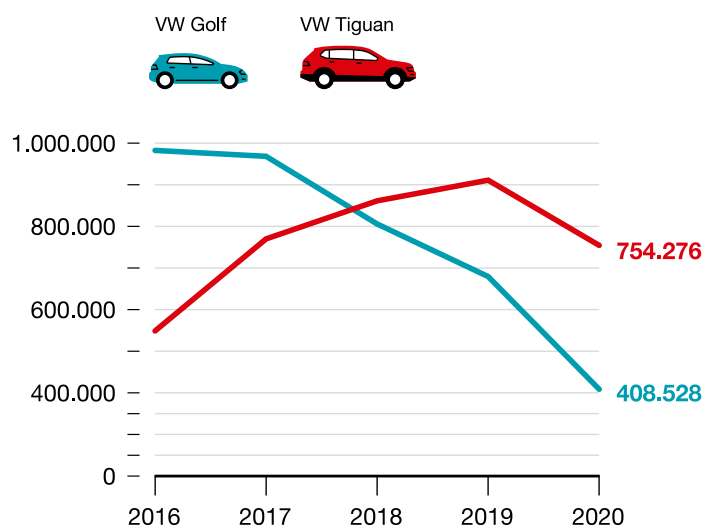
Grafik: 2 – Quelle: Eigene Auswertung, Datenbasis: Geschäftsberichte der Volkswagen AG

Internationaler Energieagentur (IEA) seit 2010 direkt nach dem Energiesektor am meisten zum Anstieg der globalen CO₂-Emissionen beigetragen.¹² Dieser Anstieg ist weder mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens vereinbar noch mit Volkswagens Versprechen, zu einem „klimaneutralen Tech-Konzern“ zu werden. Indes berichtet die Unternehmensgruppe stolz, dass bereits im Jahr 2019 der fünfmillionste Tiguan in Wolfsburg vom Band gerollt ist.¹³ Tatsächlich setzt die Volkswagen AG massiv auf Entwicklung und Verkauf von SUV. Von den 2020 produzierten 8,7 Millionen Pkw aller Marken des Konzerns waren 3,1 Millionen SUV – das sind knapp 36 Prozent. Auch die zwei meistverkauften SUV in Deutschland, der Tiguan und der T-Roc, werden von Volkswagen Pkw hergestellt. Die Marke Volkswagen Pkw produziert mit Abstand am meisten Fahrzeuge des Konzerns; mehr als fünf Millionen waren es allein 2020.

Volkswagens SUV-Strategie verschiebt den Modellmix im Konzern. Die wachsende Zahl an SUV-Modellen lässt deren Verkaufsanteil seit Jahren steigen – auf Kosten der Verkaufszahlen anderer Segmente. Besonders deutlich wird es am folgenden Beispiel: 2016 wurden insgesamt fast 550.000 VW Tiguan und mehr als 980.000 VW Golf verkauft. Bereits vier Jahre später sind diese Zahlen förmlich auf den Kopf gestellt: 2020 waren es bereits mehr als 750.000 VW Tiguan und nur noch knapp 409.000 VW Golf.

Die SUV-Offensive mag dem Konzern kurzfristig höhere Profite sichern. Mittel- und langfristig gefährdet der Fokus auf nicht nachhaltige Modelle die Geschäftsgrundlage des Konzerns. Sie verursacht steigende Treibhausgasemissionen und einen gigantischen Rohstoffverbrauch, statt einen Beitrag zum immer dringlicheren Klima- und Umweltschutz zu leisten.

Abgehängt



▶ 2018 produzierte VW erstmals mehr von seinem SUV Tiguan ab als vom langjährige Bestseller Golf. Auch im Coronajahr 2020 wächst der Abstand weiter.

Grafik: 3 – Quelle: Eigene Auswertung, Datenbasis: Geschäftsberichte der Volkswagen AG

Mehr SUV, höherer CO₂-Ausstoß

Um die Effizienz von Autos zu verbessern, haben Designer:innen und Ingenieur:innen rund ein Jahrhundert lang die grundlegenden Eigenschaften von Fahrzeugen optimiert: Sie glätteten die Karosserien, entwickelten Leichtbaumaterialien, minimierten Reibungsverluste und feilten im Windkanal kontinuierlich an der Form der Modelle. Das führte vielfach zu Kraftstoffeinsparungen – oder zumindest zu einem konstanten Verbrauchsniveau – bei gleichzeitiger Verbesserung der Sicherheit und der Fahreigenschaften. Insbesondere ein windschlüpfiges Design galt lange Zeit als Ausweis automobiler Ingenieurskunst.¹⁴

Der SUV-Trend der vergangenen zwanzig Jahre hat diese Entwicklung nicht nur gebremst, sondern umgekehrt: SUV sind breiter, höher und schwerer als vergleichbare Nicht-SUV-Modelle. Entsprechend verbrauchen sie deutlich mehr Kraftstoff und stoßen mehr CO₂ aus.

Vergleicht man SUV-Modelle des Volkswagen-Konzerns mit ähnlichen Nicht-SUV-Modellen, ergeben sich Mehrverbräuche von 20 bis 25 Prozent im normierten Testzyklus NEFZ. Ein durchschnittlicher, in Europa verkaufter VW Tiguan etwa benötigt auf

dem Prüfstand ein Viertel mehr Kraftstoff als ein VW Golf. Selbst ein Familienauto wie der Sharan mit hohem Dach, bis zu sieben Sitzen und großem Kofferraum ist im Vergleich zum SUV sparsam: Ein in Europa verkaufter Touareg verbrennt im Schnitt rund 20 Prozent mehr Sprit – und setzt entsprechend mehr klimaschädliches CO₂ frei (siehe Tabelle 1).

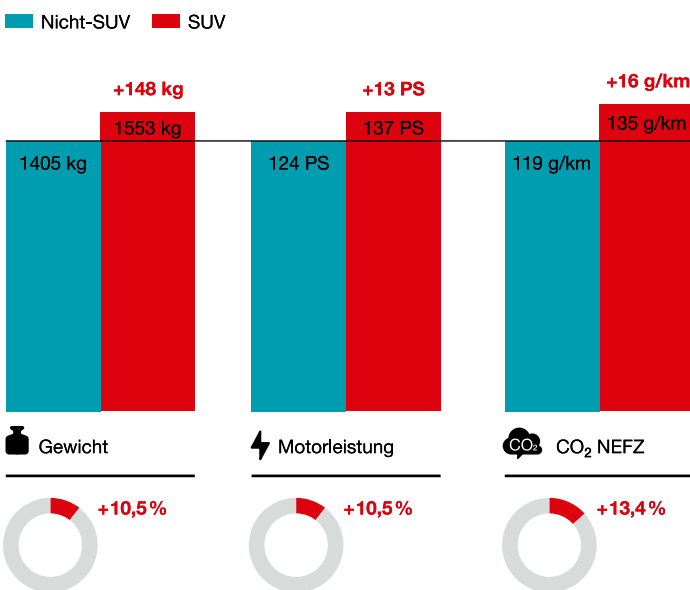
Autotests unter realitätsnahen Bedingungen belegen sogar noch größere Unterschiede bei Verbrauch und CO₂-Ausstoß: So emittiert ein VW Tiguan 2.0 TDI 4Motion DSG im ADAC EcoTest schon mit gleich starker Motorisierung (150 PS) 25 Prozent mehr CO₂ als ein VW Golf 2.0 TDI DSG (Tiguan: 189 g CO₂/km, Golf: 151 g CO₂/km). Mit der stärkeren Motorvariante (200 PS) sind es 40 Prozent Unterschied (211 g CO₂/km).¹⁵

Die Autobauer wissen selbst am besten, dass SUV Spritschlucker sind. Um die geplante Elektrifizierungsstrategie zu rechtfertigen, hatte VW-Konzernchef Herbert Diess 2017 – damals noch als Vorsitzender des Markenvorstands VW Pkw – die verbleibenden Potenziale von Verbrennern skizziert. Dabei bezifferte er den Mehrverbrauch von SUV auf 25 bis 50 Prozent: „Eine fünfsitzige Limousine mit

Tabelle 1: Vergleich maßgeblicher Kennzahlen neu zugelassener Pkw in Europa (2019)

Modell	Ø Gewicht	Ø Motorleistung	Ø CO ₂ NEFZ
VW Golf	1386 kg	120 PS (88 kW)	110 g/km
VW Tiguan	1653 kg	139 PS (102 kW)	139 g/km
Modell	Ø Gewicht	Ø Motorleistung	Ø CO ₂ NEFZ
Audi A3	1369 kg	114 PS (84 kW)	118 g/km
Audi Q3	1641 kg	138 PS (102 kW)	142 g/km
Modell	Ø Gewicht	Ø Motorleistung	Ø CO ₂ NEFZ
VW Sharan	1841 kg	121 PS (89 kW)	146 g/km
VW Touareg	2079 kg	236 PS (173 kW)	174 g/km

Schwerer, stärker, schmutziger



► Im Durchschnitt wiegen SUV-Modelle von VW deutlich mehr als vergleichbare nicht-SUV-Modelle, verfügen über einen mächtigeren Motor und stoßen mehr CO₂ aus.

Grafik: 4 – Quelle: Greenpeace Investigativ, Datenbasis EEA

Benzinmotor können wir im Idealfall auf rund 95 Gramm bringen, einen kompakten SUV auf 120 bis 140 Gramm.¹⁶

Schuld am gesteigerten Spritdurst der Stadtgeländewagen ist die Missachtung physikalischer Kräfte. Da ist zunächst die Form: SUV haben aufgrund ihrer Bauart eine größere Stirnfläche (Querschnitt des Autos aus Fahrtrichtung betrachtet) als Nicht-SUV. Die Stirnfläche des Golf misst 2,21 Quadratmeter, die des Tiguan 2,54 Quadratmeter. Zudem ist der Luftwiderstandsbeiwert von SUV meist schlechter als der herkömmlicher Autos. Heißt: Ihre Form ist wenig windschlüpfig. So beträgt besagter Koeffizient, der sogenannte c_w-Wert, beim Golf 0,28, beim Tiguan 0,32.

Die schlechten Aerodynamik-Eigenschaften haben zur Folge, dass der auf einen SUV wirkende Luftwiderstand größer ist als bei einem Nicht-SUV. Entsprechend braucht ein SUV deutlich mehr Antriebsenergie. Der Luftwiderstand steigt zudem im Quadrat mit der Fahrgeschwindigkeit, die ungünstige Form macht sich insbesondere auf Autobahnen bemerkbar. Um ihren Kunden dennoch Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung wie im Nicht-SUV bieten zu können, bauen die Hersteller leistungsstärkere Motoren ein – die wiederum mehr verbrauchen. Auch die voluminöse Karosserie ist

Schuld am Mehrverbrauch. Sie erhöht das Gewicht und damit den Rollwiderstand. Mehr Gewicht an einer Stelle macht wiederum schwerere Teile – etwa stärkere Federn, breitere Reifen, einen größeren Tank – an anderer Stelle nötig.

Die sich gegenseitig verstärkenden Spiralen aus mehr Gewicht, mehr Motorleistung und mehr Verbrauch lassen sich gut anhand der europäischen Zulassungsdaten nachvollziehen: Ein durchschnittlicher SUV von VW wiegt rund 150 Kilogramm mehr als ein Nicht-SUV, sein Motor ist 13 PS stärker und stößt auf dem Prüfstand zusätzliche 16 Gramm CO₂ pro Kilometer aus (siehe Grafik 4).

Damit die CO₂-Bilanz auf dem Papier dennoch stimmt, nutzt VW wie andere Autobauer Schlupflöcher, etwa in der europäischen Gesetzgebung. So verändert etwa das höhere Gewicht der Stadtgeländewagen das individuelle CO₂-Ziel der Hersteller, es wird weniger anspruchsvoll.¹⁷ Außerdem setzen die Autohersteller zunehmend auf die Plug-in-Hybrid-Technik (PHEV), um SUV sparsam erscheinen zu lassen: Von aktuell 135 PHEV-Modellen auf dem deutschen Markt sind rund die Hälfte SUV (66).¹⁸

Der 4,88 Meter lange und mit 462 PS Systemleistung wie ein Sportwagen motorisierte VW Touareg R etwa begnügt sich laut VW-Prospekt mit weniger als 3 Litern Benzin – der Riesen-SUV erscheint fast als Klimaretter. Das Problem dabei: In der Realität übersteigen die Spritverbräuche von PHEV die fabelhaften Laborwerte um ein Vielfaches. Eine Datenauswertung des Fraunhofer-ISI-Instituts und des ICCT von über 100.000 PHEV kam 2020 zu dem Ergebnis, dass der reale Kraftstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen zwei- bis viermal höher sind als im Testzyklus.¹⁹

Bei über 30 Prozent aller produzierten Autos lag der SUV-Anteil des Volkswagen-Konzerns zuletzt. Legt man diesen Wert zugrunde und überträgt den Mehrverbrauch von SUV in Europa auf den globalen Absatz, dann hat die SUV-Offensive dazu geführt, dass die pro Jahr von VW produzierten Stadtgeländewagen allein während ihrer Nutzungsphase zusätzliche Emissionen von rund 18,7 Millionen Tonnen CO₂ generieren (siehe Kasten „So haben wir gerechnet“). Das entspricht den jährlichen Treibhausgasemissionen von Kroatien.²⁰

E-SUV sind die falsche Antwort

Das beginnende Elektrozeitalter wird die Probleme der SUV-Manie nicht lösen. VWs Elektro-SUV ID.4 benötigt für eine Reichweite von 345 km eine Batterie mit einer Kapazität von 55 Kilowattstunden (kWh).²¹ Das kompakte Pendant ID.3 fährt mit einer 48-kWh-Batterie weiter – bis zu 351 Kilometer.²² Nimmt man für die Batterieproduktion einen durchschnittlichen Treibhausgas-Ausstoß von 86 Kilogramm CO₂e/kWh an²³, werden allein durch die zusätzlich benötigten 7 kWh der Batterie des ID.4 mehr als 600 Kilogramm CO₂e in die Atmosphäre geblasen – pro produziertem Auto. Der Mehrverbrauch in der Nutzungsphase beträgt – ähnlich wie bei Verbrennern – im NEFZ rund 20 Prozent. Den Wert des ID.3 gibt VW mit 13,1 kWh an, den eines vergleichbar ausgestatteten ID.4

mit 15,5 kWh. Selbst wenn der Betrieb des SUV mit Ökostrom erfolgt, führt sein Effizienznachteil dazu, dass die insgesamt benötigte Menge an sauberem Strom und damit einhergehend die nötige Ausbaugeschwindigkeit von Wind- und Solarenergie steigt. SUV legen mit ihrer Ineffizienz die Latte für die Energiewende unnötig hoch und stehen so dem Ziel einer schnellen Anpassung auf eine klimaneutrale Energieversorgung im Weg.

So haben wir gerechnet:

Um den zusätzlichen CO₂-Fußabdruck der SUV des Volkswagen-Konzerns während der Nutzungsphase zu ermitteln, haben wir zunächst die produzierte Menge von SUV im Vor-Corona-Jahr 2019 gemäß Geschäftsbericht ermittelt. Dann haben wir die Differenz des CO₂-Ausstoßes pro km nach NEFZ zu Nicht-SUV aus den europäischen Zulassungsdaten 2019 mit einer durchschnittlichen Lebenslaufleistung von 200.000 km multipliziert. Da die NEFZ-Werte allerdings nur die Tank-to-Wheel-Emissionen und darüber hinaus nicht den tatsächlichen Verbrauch auf der Straße abbilden, haben wir das Ergebnis mit zwei Korrekturfaktoren multipliziert. Nach Berechnungen des ICCT liegt die Abweichung vom Prüfstand zur Straße bei Volkswagen durchschnittlich bei 35 Prozent. Zudem betragen die Well-to-Tank-Emissionen – also die bereits vor der Tanksäule anfallenden Emissionen durch Förderung, Verarbeitung und Transport – etwa 25 Prozent der Tank-to-Wheel Emissionen. Damit ergibt sich folgende Formel:

Anzahl produzierter SUV x CO₂-Differenz SUV/Nicht-SUV in g/km nach NEFZ x Lebenslaufleistung x NEFZ-Korrekturfaktor x Well-to-tank-Korrekturfaktor

$$\begin{aligned} &= 3.455.000 \times 16 \times 200.000 \times 1,35 \times 1,25 \\ &= \mathbf{18.657.000 \text{ Tonnen CO}_2} \end{aligned}$$

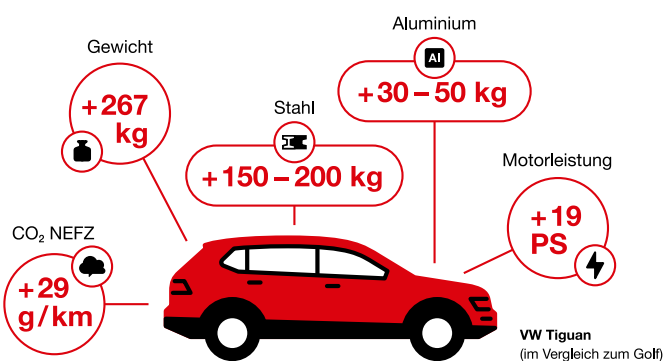
Mehr SUV, höherer Rohstoffverbrauch

Tabelle 2: Vergleich wichtiger Volumenmodelle von VW im Kompakt- und SUV-Segment

Modell	Aluminium	Stahl	Gesamtverkäufe 2016–2020
VW Golf	~ 100 – 120 Kilogramm	~ 700 – 750 Kilogramm	3.844.410
VW Tiguan	~ 150 Kilogramm	~ 900 Kilogramm	3.845.090

Quelle: Eigene Recherchen

Hochgebockter Ressourcenverbrauch



►Der Tiguan SUV schneidet in allen fünf Bereichen schlechter ab als der Golf.

Grafik: 5 – Quelle: Eigene Recherchen; Greenpeace Investigativ, Datenbasis: EEA

Die SUV-Offensive von Volkswagen verursacht einen gigantischen CO₂-Fußabdruck in der Produktion und Nutzungsphase der Pkw. Doch die gesamte Automobilität basiert auf der Verbrennung von fossilen Energieträgern und auf dem Abbau zahlreicher Rohstoffe. In jedem Pkw stecken mehrere Hundert Kilogramm Stahl und Aluminium, die vor allem für die Karosserie, aber auch in anderen Fahrzeugteilen verarbeitet werden. Die beiden Metalle machen den größten Anteil des Volumens an den so genannten Konstruktionswerkstoffen aus und verursachen ca. 60 Prozent der CO₂-Emissionen entlang der gesamten Produktion und Lieferkette eines Autos.²⁴ Denn die Herstellung von Stahl und Aluminium aus den Erzen Eisen und Bauxit ist äußerst energieintensiv: Die Stahlproduktion hat von 1900 bis 2015 schätzungsweise 9 Prozent aller

globalen Treibhausgasemissionen in diesem Zeitraum verursacht.²⁵ Der Aluminiumsektor ist für rund 2 Prozent aller Treibhausgasemissionen verantwortlich.²⁶

Bei ca 1,8 Tonnen CO₂, die für die Produktion jeder Tonne Stahl ausgestoßen werden, verwundert es nicht, dass Volkswagen den „Karosseriestahl“ zu den Bauteilen beziehungsweise Prozessen mit dem größten CO₂-Fußabdruck zählt.²⁷ Im Nachhaltigkeitsbericht 2020 spricht der Konzern von der Notwendigkeit, den Einsatz von Aluminium zu reduzieren. Die Volkswagen AG bezeichnet „die weitere Präzisierung von Zielen und Indikatoren sowie die Realisierung von zirkulären Geschäftsmodellen für die wichtigsten Komponenten und Materialien wie Batterien, Stahl, Aluminium oder Kunststoffe“ als zentral, um die Kreislaufwirtschaft-Strategie des Konzerns umzusetzen. Doch wie genau diese Strategie aussieht, bleibt unklar: Statt konkrete Ziele und messbare Indikatoren zu nennen, wird lediglich auf einzelne Modellprojekte und beispielhafte Recyclingprozesse verwiesen.²⁸ Während BMW in Verfahren zur CO₂-freien Stahlherstellung investiert und Reduktionsziele bis 2030 formuliert,²⁹ spricht der Volkswagen Konzern bisher lediglich vom „engen Austausch“ mit großen Stahlherstellern, um klimafreundlichere Produktion „voranzutreiben“.³⁰ Neben den dringend nötigen Investitionen in die Forschung und Entwicklung von klimaschonender Metallproduktion ist es wichtig, die Sammel- und Recyclingquoten insbesondere von Batterierohstoffen zu erhöhen und die Autoproduktion in die Kreislaufwirtschaft überzuführen. Doch Autohersteller dürfen Recycling nicht als Freifahrtschein für die Produktion von SUV verstehen: Unter anderem durch den langjährigen Einsatz der Rohstoffe in Autos und anderen Produkten sind der Sammlung und damit dem Recycling einiger Rohstoffe Grenzen gesetzt. Das gilt auch für Maßnahmen der Materialsubstitution und -effizienz, die nichtsdestotrotz beim Produktdesign an erster Stelle berücksichtigt werden sollten. Doch wie das International Resource Panel aufgezeigt hat, liegt auch hier das größte Einsparpotential darin, kleinere Autos zu bauen, die gemeinsam genutzt werden.³¹

Statt ernsthafte Bemühungen für die Reduktion des Rohstoffverbrauchs zu unternehmen und verbindliche Ziele festzulegen, treibt

Volkswagen die Produktion von SUV voran – und damit den Mehrbedarf an Rohstoffen in schwindelnde Höhen. Denn je größer das Auto, desto höher sind Energie- und Materialverbrauch. So stecken in einem VW Tiguan schätzungsweise 900 Kilogramm Stahl und ca. 150 Kilogramm Aluminium. Hingegen benötigt der VW Golf nur 700 bis 750 Kilogramm Stahl und 100 bis 120 Kilogramm Aluminium. Schaut man sich die Entwicklung der Gesamtverkäufe allein dieser beiden Autos an, wird das Ausmaß des höheren Rohstoffverbrauchs durch SUV deutlich. Seit 2018 produziert Volkswagen mehr Tiguans als Golfs. Rechnet man damit, dass in jedem VW Tiguan mindestens 30 Kilogramm mehr Aluminium und mindestens 150 Kilogramm mehr Stahl als in einem VW Golf stecken, dann bedeutet die gesteigerte SUV-Produktion einen erheblichen Mehrbedarf dieser Metalle. Allein in den vergangenen fünf Jahren wurden für die Produktion von VW Tiguan mindestens 115.350 Tonnen mehr Aluminium und 576.000 Tonnen mehr Stahl benötigt als für die Produktion von VW Golf. Bei der Produktion von einer Tonne Stahl werden ca. 1,8 Tonnen CO₂ ausgestoßen. Der Mehrverbrauch an Stahl durch den VW Tiguan im Vergleich zum VW Golf hat also allein in den vergangenen fünf Jahren zusätzlich eine Million Tonnen CO₂ verursacht. Bei der äußerst energieintensiven Aluminiumproduktion fallen sogar mindestens 16 Tonnen CO₂e pro produzierter Tonne Aluminium an. Der Mehrverbrauch an Aluminium von VW Tiguan im Vergleich zum VW Golf hat damit in den vergangenen fünf Jahren mindestens 1,8 Millionen Tonnen zusätzliche CO₂e generiert.

Während sich die Treibhausgasemissionen in der Aluminium- und Stahlproduktion vergleichsweise gut quantifizieren lassen, ist dies für andere Umweltbelastungen sowie Menschenrechtsverletzungen nicht der Fall. Mehr als 90 Prozent des Bauxits, das für die Herstellung von Aluminium nach Deutschland importiert wird, kommt aus dem westafrikanischen Staat Guinea. Im Zusammenhang mit dem Abbau sind Landraub, höherer Wasser- und Flächenverbrauch sowie Umweltzerstörung dokumentiert.³² Auch das für die Stahlherstellung nötige Eisenerz steht in Verbindung zu Umweltkatastrophen wie dem Dambruch im brasilianischen Brumadinho, bei dem 2019 mindestens 259 Menschen das Leben verloren. Doch in einem Auto stecken nicht nur Aluminium und Stahl, sondern auch zahlreiche weitere Metalle. Das Schwermetall Zink wird für den Korrosionsschutz verwendet, Blei für Akkumulatoren, Platin und Palladium für Katalysatoren. Und weil Kupfer nicht nur in Kabeln und dem Antriebsstrang, sondern auch im Elektromotor und in den Elektroden für Lithium-Ionen-Akkus steckt, wird sich sein Verbrauch durch die Antriebswende wahrscheinlich stark erhöhen. Das gilt auch für Metalle wie Lithium, Kobalt, Graphit, Mangan und Nickel. Während der exakte Rohstoffverbrauch je nach Hersteller und Variante des Akkus variiert und weiterhin viel geforscht wird, ist auch hier klar: Je größer der Akku, desto mehr Rohstoffe werden für die – sehr energieintensive – Batteriezellenfertigung benötigt. Dass der VW-Konzern auch im anbrechenden Elektrozeitalter auf E-SUV und Plug-In-Hybride setzt, ist ökologisch entsprechend kritisch zu sehen. Nach dem Kompaktwagen ID.3 folgte 2020 mit dem ID.4 sogleich ein E-SUV.

Mit dem ID.5 und dem ID.6 bringt VW in diesem Jahr zwei weitere elektrische SUV auf den Markt. Auch Porsche, Audi und Skoda setzen auf E-SUV.

Elektroautos sind ein wichtiger Teil der Lösung für mehr Klimaschutz im Verkehr. Das gilt jedoch vor allem dann, wenn sie einerseits nicht eins zu eins Verbrenner ersetzen und andererseits nicht als mehrere Tonnen schwere SUV, sondern als kleine Fahrzeuge auf den Markt kommen und möglichst geteilt werden. So bergen Elektroautos trotz der bestehenden Herausforderungen, die es bei Batterien noch gibt, großes Potenzial für eine CO₂-freie Mobilität. Ökologisch betrachtet schlägt das Elektroauto den Verbrenner schon heute deutlich. Während fossile Treibstoffe wie Diesel und Benzin bei ihrer Verbrennung CO₂ verursachen und nicht wiederverwendet werden können, lässt sich der Großteil der Rohstoffe von Batterien recyceln. Bei der Batterieforschung und -entwicklung wird es, anders als bei der Auslauftechnologie Verbrennungsmotor, noch große Fortschritte geben. Zum Beispiel wird die Energiedichte besser und Batterien dadurch voraussichtlich leichter. Nur dürfen diese Fortschritte nicht durch die hohe Ineffizienz von SUV, die für die gleiche Reichweite wie Nicht-SUV größere Batterien brauchen, zunichte gemacht werden.

Während der Volkswagen-Konzern nur unzulänglich über seine Aktivitäten bezüglich verantwortungsbewusstem Rohstoffbezug informiert und keine klaren Strategien für eine Reduktion des Verbrauchs definiert, setzt er auf die Produktion immer mehr und immer größerer Autos. So ist durch alle Segmente eine regelrechte SUVisierung zu beobachten: Die meisten Modelle werden größer, schwerer und PS-stärker, wie auch ein Vergleich des Golf 1 und Golf 8 zeigt. Dadurch werden mögliche Einsparungen im Verbrauch von primären Rohstoffen, die durch Materialeffizienz und Recycling erzielt werden können, direkt wieder aufgeessen. Stattdessen muss der Verbrauch von Metallen absolut reduziert werden – ein Ziel, das nur erreicht werden kann, indem deutlich kleinere Autos gebaut werden und indem Autohersteller ihr Geschäftsmodell weg von Stückzahl und hin zu Mobilitätsdienstleistung entwickeln. Um die Treibhausgasemissionen der Produktion von insbesondere Aluminium und Stahl zu reduzieren, muss die Dekarbonisierung ihrer Energiequellen („grüner Stahl“) vorangetrieben und massiv in die Forschung und Entwicklung energieeffizienterer Technologien investiert werden. Ebenso gilt es, die schrottbasierte Recyclingproduktion auszuweiten und höhere Sammlungsquoten zu erreichen. Recyclingfähigkeit und Materialeffizienz müssen bereits beim Produktdesign berücksichtigt werden. Vor allem aber muss der Verbrauch dieser Metalle absolut reduziert werden – und das geht nur, indem deutlich weniger und kleinere Autos gebaut werden.

Widerspruch zu Klimazielen

Produktion und Nutzung von Autos, insbesondere von Autos mit Verbrennungsmotor, schaden Klima, Umwelt, Menschenrechten und Gesundheit auf vielfältige Weise. Das Ziel von Volkswagen, jedes Jahr immer mehr und immer größere Autos zu verkaufen, widerspricht der Notwendigkeit den Ausstoß an Treibhausgasen und den Verbrauch von Rohstoffen zu senken. Dabei bezeichnet die Volkswagen AG die Klimakrise als „eine der zentralen Herausforderungen der Menschheit“ und bekennt sich in seinem jüngsten Nachhaltigkeitsbericht zum 2-Grad-Ziel des Pariser Klimaabkommens.³³ Doch im Gegensatz zu anderen Autoherstellern, die bereits verkündet haben, ab einem bestimmten Datum keine Pkw mit Verbrennungsmotoren mehr zu bauen, nennt die Volkswagen AG kein solches Ziel. Stattdessen will der Konzern noch im Jahr 2026 eine neue Verbrennerplattform an den Start bringen, darauf Millionen weiterer Verbrenner produzieren und diese noch bis mindestens 2040 verkaufen. Auch will VW den SUV-Anteil an den weltweit verkauften Fahrzeugen auf mehr als 50 Prozent erhöhen.

Dabei sieht selbst die Internationale Energieagentur inzwischen vor, dass zum Einhalten der 1,5-Grad-Grenze weltweit ab 2035 keine Autos mit Verbrennungsmotoren mehr zugelassen werden dürfen.³⁴ Für die Einhaltung der 1,5-Grad-Grenze dürfte VW in Europa bereits ab dem Jahr 2028 keine neuen Verbrenner mehr verkaufen.³⁵ Ein Szenario, das das Wuppertal Institut im Auftrag von Greenpeace entwickelt hat, zeigt auf, wie der Verkehrssektor in Deutschland bis 2035 CO₂-frei werden und damit zur Erreichung der im Pariser Klimaschutzabkommen vereinbarten 1,5-Grad-Grenze beitragen kann.³⁶ Dazu zählt an vorderster Stelle die Reduzierung der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden und der Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor in Deutschland im Jahr 2025. Auf dem Weg dorthin können unter anderem Kfz-Steuern auf Basis von CO₂-Emissionen und Schadstoffklassen sowie ambitionierte CO₂-Flottengrenzwerte wirksame Maßnahmen sein. Damit könnten auch Anreize und Planungssicherheit sowie ein level-playing-field, also faire Wettbewerbsbedingungen, für die Autohersteller geschaffen werden. Doch zusammen mit Industrieverbänden laufen diese lieber Sturm gegen die Ausarbeitung von neuen Euro-7-Abgasnormen durch die EU-Kommission.³⁷

Inzwischen fordert sogar auch der Nachhaltigkeitsbeirat von VW, die Strategie an 1,5 Grad auszurichten und ein Datum für den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor festzulegen.³⁸ Aber die Konzernchefs setzen lieber auf SUV, obwohl diese Autos die Erfolge aus Antriebs- und Energiewende auffressen. Für die entsprechende Nachfrage nach den überdimensionierten, klimaschädlichen SUV wird gesorgt, indem der Konzern Millionen ins Marketing steckt.

Greenpeace-Forderungen

SUV sind deutlich breiter, höher und schwerer als vergleichbare Nicht-SUV. Größere Autos mit mehr Leistung benötigen mehr Kraftstoff und Rohstoffe und stoßen mehr CO₂ aus. Da SUV im Schnitt also deutlich mehr CO₂ verursachen als die vergleichbaren Modelle anderer Klassen, unterlaufen sie mögliche Klimaschutzfortschritte im Verkehr. VWs SUV-Strategie steht daher im Widerspruch zum Pariser Klimaschutzabkommen und einem verantwortungsvollen Umgang mit Rohstoffen. Auch ökonomisch hat sich VW mit ihnen die Gefahr hoher Strafzahlungen eingebrockt.³⁹ Der Autokonzern sollte die Produktion von SUV einstellen und sich auf die Entwicklung leichter und rein batteriebetriebener Autos konzentrieren. Außerdem sollte die Politik der Industrie einen Rahmen setzen, der die Verkehrswende hin zu klimafreundlichen Verkehrsmitteln beschleunigt, Fehlentwicklungen wie SUV verhindert und besonders klimaschädliche Autos unattraktiv macht.

Raus aus Diesel und Benzin: VW muss die für 2026 geplante Verbrennerplattform stoppen und darf ab 2025 in Deutschland und ab 2028 in Europa keine Verbrenner mehr verkaufen.

Neue Modellpolitik: VW muss die Produktion von SUV stoppen und sich auf kleine, verbrauchsarme und ressourcenschonende Modelle konzentrieren.

Rohstoffwende einleiten: VW muss den absoluten Rohstoffverbrauch senken. Dafür muss der Konzern den Einsatz von recycelten Materialien erhöhen und zu einem Mobilitätsdienstleister werden.

Menschenrechte und Umwelt schützen: VW muss seine Sorgfaltspflicht wahrnehmen und die Wertschöpfungskette auf menschenrechtliche und ökologische Risiken überprüfen.

SUV höher besteuern: Der Neukauf (Zulassungssteuer) und die Nutzung (Kfz-Steuer) von Autos müssen stärker nach CO₂-Ausstoß, Stromverbrauch und Gewicht besteuert werden. Für ein solches Bonus-Malus-System hat Greenpeace bereits einen konkreten Vorschlag vorgelegt. Außerdem dürfen SUV und Geländewagen nicht mehr als Dienstwagen zugelassen werden (ausgenommen Geländewagen in der Forst- und Landwirtschaft).

Fußnoten

- 1 Volkswagen Aktiengesellschaft (2021): Nachhaltigkeitsbericht 2020, S. 11.
- 2 VW Geschäftsbericht 2019, S. 2. Die Volkswagen AG mit Sitz in Wolfsburg ist die Konzern-Muttergesellschaft der Fahrzeugmarken Audi, Bentley, Bugatti, Ducati, Lamborghini, MAN, Porsche, Scania, Seat, Škoda, Volkswagen und Volkswagen Nutzfahrzeuge.
- 3 Volkswagen Aktiengesellschaft (2021): Nachhaltigkeitsbericht 2020, S. 45. Die VW AG schreibt selbst, dass ihre „Produkte (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) über ihren gesamten Lebenszyklus gerechnet für ungefähr 1 % der gesamten auf der Welt entstehenden CO₂-Emissionen verantwortlich“ sind. Das heißt, dass Lkw von MAN beispielsweise nicht mit eingerechnet sind.
- 4 VW Geschäftsbericht 2019, S. 7.
- 5 VW Geschäftsbericht 2019, S. 9.
- 6 Verband der Automobilindustrie (2021): Automobilproduktion. <https://www.vda.de/de/services/zahlen-und-daten/jahreszahlen/automobilproduktion.html>
- 7 Kraftfahrtbundesamt (2021): Jahresbilanz – Neuzulassungen. https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/jahresbilanz/jahresbilanz_inhalt.html
- 8 Spiegel (2020): Deutsche Autofahrer stellen PS-Rekord bei Neuzulassungen auf. <https://www.spiegel.de/auto/deutsche-autofahrer-stellen-ps-rekord-bei-neuzulassungen-auf-a-742a5bf1-30c5-4eca-8a96-9918b23ccf57>
- 9 Wirtschaftswoche (2017): Die neue Nummer eins in der Autowelt. <https://www.wiwo.de/unternehmen/industrie/unaufhaltsamer-aufstieg-der-suv-die-neue-nummer-eins-in-der-autowelt/20798810.html>
- 10 Handelsblatt (2021): Volkswagen will seine SUV-Flotte stark ausbauen. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/autobauer-volkswagen-will-seine-suv-flotte-stark-ausbauen/25382942.html?ticket=ST-6083254-yhLiZvTFtGjdsUTQzMa2>
- 11 Wirtschaftswoche (2017): Die neue Nummer eins in der Autowelt. <https://www.wiwo.de/unternehmen/industrie/unaufhaltsamer-aufstieg-der-suv-die-neue-nummer-eins-in-der-autowelt/20798810.html>
- 12 International Energy Agency (2019): Growing preference for SUVs challenges emissions reductions in passenger car market. <https://www.iea.org/commentaries/growing-preference-for-suvs-challenges-emissions-reductions-in-passenger-car-market>
- 13 VW Geschäftsbericht 2019, S. 24.
- 14 Süddeutsche Zeitung (2012): „Alles sollte möglichst glatt sein“. <https://www.sueddeutsche.de/auto/aerodynamik-im-automobilbau-alles-sollte-moeglichst-glatt-sein-1.1534391-0#seite-2>
- 15 ADAC (2021): Autotest VW Tiguan 2.0 TDI SCR R-Line 4MOTION DSG. https://www.adac.de/_ext/itr/tests/Autotest/AT6078_VW_Tiguan_2_0_TDI_SCR_R_Line_4MOTION_DSG/VW_Tiguan_2_0_TDI_SCR_R_Line_4MOTION_DSG.pdf
- 16 VW Pressemitteilung (2017): Dr. Herbert Diess Jahresabschlussgespräch 30.11.2017. <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/dr-herbert-diess-jahresabschlussgesprach-30-punkt-11-punkt-2017-640>
- 17 Greenpeace (2021): Das Märchen vom Klimafortschritt, S. 9 https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/s03481_gp_co2-schlupfloecher_studie_3_2021_0.pdf
- 18 ADAC (2021): Plug-in-Hybrid: Modelle, Verbrauch, Technik, Kosten, Ökobilanz. [https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/auto/plug-in-hybrid/\(eigene_Auswertung\)](https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/auto/plug-in-hybrid/(eigene_Auswertung))
- 19 Fraunhofer ISI, ICCT (2020): Real-world usage of plug-in hybrid electric vehicles, S. 3 https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/cce/2020/PHEV_ICCT_FraunhoferISI_white_paper.pdf
- 20 UNFCCC (2021): Global Annex-I map. https://di.unfccc.int/global_map
- 21 VW (2021): ID.4 Ausstattungsvergleich. https://www.volkswagen.de/idhub/content/dam/onehub_master/pc/models/id-4/comparison-table/VW-ID4-Ausstattungsvergleich.pdf
- 22 VW (2021): ID.3 Ausstattungsvergleich. https://www.volkswagen.de/idhub/content/dam/onehub_master/pc/models/id-3/VW-ID3-Ausstattungsvergleich.pdf
- 23 Transport & Environment (2020): How clean are electric cars?, S. 11 <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/downloads/T%26E%E2%80%99s%20EV%20life%20cycle%20analysis%20LCA.pdf>
- 24 Daimler AG (2019): Spurwechsel: Nachhaltigkeitsbericht 2019, S. 13. <https://www.daimler.com/dokumente/nachhaltigkeit/sonstiges/daimler-nachhaltigkeitsbericht-2019.pdf>
- 25 Nature communications (2021): Efficiency stagnation in global steel production urges joint supply- and demand-side mitigation efforts. <https://www.nature.com/articles/s41467-021-22245-6>
- 26 International Aluminium Institute (2021): Aluminium Sector Greenhouse Gas Pathways to 2050. https://www.world-aluminium.org/media/finder_public/2021/03/16/iai_ghg_pathways_position_paper.pdf S. 3.
- 27 Volkswagen Aktiengesellschaft (2021): Nachhaltigkeitsbericht 2020, S. 50.
- 28 Volkswagen Aktiengesellschaft (2021): Nachhaltigkeitsbericht 2020, S. 55-6. Außerdem: Volkswagen Aktiengesellschaft (2021): Lieferkette. <https://www.volkswagenag.com/de/sustainability/environment/supply-chain.html>
- 29 Handelsblatt (2021): BMW will CO₂-Ausstoß bei Stahlproduktion für seine Autos senken. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/autobauer-bmw-will-co2-ausstoss-bei-stahlproduktion-fuer-seine-autos-senken/26999122.html?ticket=ST-5760743-YmPqNxxicq4XAUfoU0fw-ap4>
- 30 Volkswagen Aktiengesellschaft (2021): Nachhaltigkeitsbericht 2020, S. 49.
- 31 International Resource Panel (2020): Resource Efficiency and Climate Change. Material Efficiency Strategies for a Low-Carbon Future. <https://www.resourcepanel.org/reports/resource-efficiency-and-climate-change>
- 32 PowerShift (2019): Landraub für deutsche Autos. Wie ein Bergbaukonzern beim Bauxit-Abbau in Guinea Menschenrechte verletzt. <https://power-shift.de/wp-content/uploads/2020/02/Landraub-f%C3%BCr-deutsche-Autos-web-18022020.pdf>
- 33 Volkswagen Aktiengesellschaft (2021): Nachhaltigkeitsbericht 2020, S. 45.
- 34 IEA (2021): Net Zero by 2050 – a roadmap for the global energy sector. <https://www.iea.org/reports/net-zero-by-2050>
- 35 Greenpeace (2018): Ten years left to say goodbye to petrol, diesel and conventional hybrid cars <https://www.greenpeace.org/au-unit/issues/climate-energy/1575/ten-years-goodbye-petrol-diesel-engine-cars/>
- 36 Greenpeace (2017): Verkehrswende für Deutschland. Der Weg zu CO₂-freier Mobilität bis 2035. <https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/20170830-greenpeace-kursbuch-mobilitaet-langfassung.pdf.pdf>
- 37 Spiegel (2021): Die letzte Schlacht um die Autoabgase, <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/schadstoffnorm-euro-7-die-letzte-schlacht-um-die-autoabgase-a-806fa6b0-f5ad-4897-96ba-7e90f9f8c579>
- 38 Volkswagen Group News (2021): Volkswagen Board discusses decarbonization plan with independent Sustainability Council, <https://www.volkswagen-newsroom.com/en/press-releases/volkswagen-board-discusses-decarbonization-plan-with-independent-sustainability-council-7084>
- 39 Automobilwoche (2018): Gut für Umsatz, schlecht für CO₂-Bilanz: Volkswagen rechnet bis 2025 mit 50 Prozent SUV-Anteil. <https://www.automobilwoche.de/article/20181025/NACHRICHTEN/181029952/gut-fuer-umsatz-schlecht-fuer-co-bilanz-volkswagen-rechnet-bis-mit-50-prozent-suv-anteil>

Greenpeace ist international, überparteilich und völlig unabhängig von Politik, und Wirtschaft. Mit gewaltfreien Aktionen kämpft Greenpeace für den Schutz der Lebensgrundlagen. Mehr als 600.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt, der Völkerverständigung und des Friedens.