

SUV: Ein brandheißes Klimaproblem

Auswertung europäischer PKW-Zulassungsdaten



- 3 **Einleitung**
- 5 **Newcomer SUV**
- 6 **Ein dickes Problem**
 - 6 **Zu groß**
 - 6 **Zu schwer**
 - 6 **Zu stark motorisiert**
 - 6 **Zu hoher Verbrauch**
- 7 **Sonderfarbe Grün: die Tricks der Autokonzerne**
- 7 **CO₂-Strafzahlungen: ein hausgemachtes Problem**
- 10 **Greenpeace-Forderungen**

Autoren

Adrian Kaul

Benjamin Gehrs

Benjamin Stephan

In dieser Datenanalyse hat Greenpeace die Zulassungsdaten der Europäischen Umweltbehörde EEA¹ für die Jahre 2012 bis 2019 ausgewertet. Anhand der Ergebnisse lassen sich die Folgen der SUV-Strategie deutscher Autohersteller nachzeichnen. Im Kern sind das:

- Würden die drei großen deutschen Hersteller VW, Daimler und BMW statt SUV die vergleichbaren nicht-SUV-Modelle ihres Sortiments verkaufen, kämen sie ihrem CO₂-Flottenziel im Schnitt 4,5g näher.
- Würden die drei großen deutschen Hersteller VW, Daimler und BMW statt SUV die vergleichbaren nicht-SUV-Modelle ihres Sortiments verkaufen, könnten sie potentielle Strafzahlungen in Höhe von insgesamt 1,5 Milliarden Euro vermeiden.
- Der ungebrochene Trend zu mehr SUV lässt den europäischen CO₂-Flottenausstoß weiter steigen.

Einleitung

Ein Fünftel der deutschen Treibhausgasemissionen im vergangenen Jahr stammte aus dem Verkehr. Es ist der einzige Sektor, in dem die Emissionen seit 1990 nicht gesunken sind. Anteilig steigen sie sogar seit Jahren. Auch in Europa, wo der Verkehr zuletzt bereits ein Viertel der Gesamtemissionen verursacht. Einer der Gründe für diese fatale Entwicklung sind Sports Utility Vehicle (SUV) und Geländewagen². Der Absatz dieser großen, schweren und stark motorisierten Fahrzeuge steigt seit etwa zehn Jahren kontinuierlich. Da diese Fahrzeugklasse im Schnitt deutlich mehr CO₂ verursacht, als die vergleichbaren Modelle anderer Klassen, unterlaufen sie mögliche Klimaschutzfortschritte im Verkehr. Weltweit sind SUV inzwischen die zweitgrößte CO₂-Quelle, berechnet die Internationale Energieagentur (IEA), nur die Energieerzeugung verursacht noch mehr Treibhausgase.³ An diesem für das Klima verheerenden „SUV-Wahnsinn“⁴ verdienen die Autohersteller bislang üppig. Die überdurchschnittlichen Preise der Stadtgeländewagen versprechen den Konzernen hohe Renditen.⁵

Die weitere Verschärfung der europäischen CO₂-Flottengrenzwerte entwickelt sich für Hersteller mit einem hohen Anteil spritschluckender SUV zunehmend zu einem ökonomischen Risiko. Nachdem die EU beschlossen hatte, die durchschnittlichen Flottenemissionen bis zum Jahr 2020 von 130 g/km CO₂ auf 95 g zu senken, steht nun eine weitere Reduktion an. Bis 2030 soll er – mindestens – um weitere 37,5 Prozent sinken (Siehe Grafik 1). Verfehlen die Hersteller ihr Ziel, drohen Strafzahlungen: 95 Euro pro Gramm pro verkauftem Auto. Diese Strafen addieren sich auf gewaltige Summen. Berater von PA Consulting schätzen die 2021 fällig werdenden Strafzahlungen für die VW AG auf bis zu 4,5 Milliarden Euro, für Daimler auf bis zu einer Milliarde Euro und für BMW auf bis zu 754 Millionen Euro.⁶

Dieses Problem der deutschen Autokonzerne ist hausgemacht: Statt im absehbaren Umstieg auf CO₂-freie, batterieelektrische Antriebe einen Spitzenplatz zu ergattern, haben Ingenieure manipulierte Software entwickelt, um schmutzige Dieselmotoren sauber erscheinen zu lassen und so wertvolle Jahre verloren. Mit Werbe milliarden schaffen die Konzerne eine Nachfrage nach überdimensionierten, klimaschädlichen SUV. Um Strafzahlungen zu entgehen und die nötige Modernisierung zu bremsen, mobilisiert die Autoindustrie ihren ganzen Lobbyeinfluss. Noch im März wendet der Branchenverband VDA sich vehement gegen weitere Anstrengungen im Klimaschutz. Die vereinbarten Flottengrenzwerte seien doch schon „äußerst ambitioniert“, eine weitere Erhöhung nicht angebracht⁷.

Inzwischen schürt der Verband die falsche Hoffnung, die Klimaziele im Verkehr seien durch den Einsatz strombasierter Kraftstoffe und grünem Wasserstoffs für Pkw zu erreichen⁸, obwohl solche grünen E-Fuels nur eine sehr begrenzte Rolle in der Verkehrswende spielen können⁹.

Da in den Daten der Europäischen Umweltbehörde EEA annähernd jede Neuzulassung als eigene Datenzeile mit Informationen u. a. zu Modell, Antriebstyp, Motorleistung, Gewicht und Emissionswerten im Datensatz auftaucht, ist für die Auswertung eine vorherige Aufarbeitung des Datensatzes notwendig. Der aufbereitete Datensatz und eine Dokumentation des methodischen Vorgehens sind auf GitHub dokumentiert.¹⁰

Entwicklung der CO₂-Flottenemissionen 2012–2030



Grafik: 1 – Quelle: Greenpeace Investigativ, Datenbasis: EEA

Newcomer SUV

Der Aufstieg des SUV hat seinen Ursprung im angloamerikanischen Raum. Den britischen Range Rover gibt es seit 1970, der US-amerikanische Jeep Cherokee war ab 1974 das erste Auto, das unter der Bezeichnung „Sports Utility Vehicle“ vermarktet wurde.¹¹ Die deutschen Hersteller sind vergleichsweise spät in das Geschäft mit den SUV eingestiegen, auch weil es noch bis Anfang der 2000er Jahre dauerte, bis dieses Fahrzeugsegment auch hierzulande starken Zuspruch fand.¹²

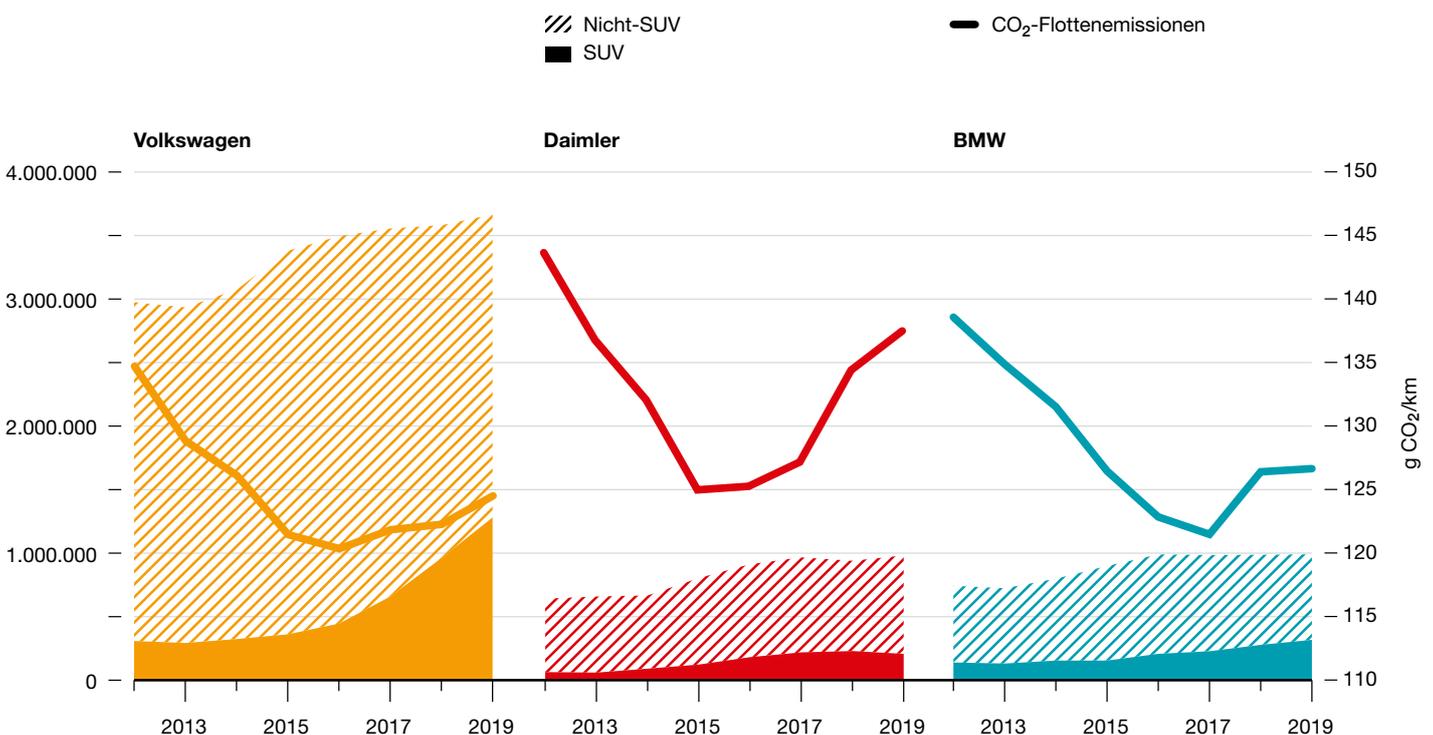
Mercedes war mit der M-Klasse ab 1998 im SUV-Segment vertreten, BMW mit dem X5 ein Jahr später. VW hatte ab 2002 mit dem Touareg ein SUV in seiner Modellpalette, Audi mit dem Q7 ab 2005. Die Aufzählung zeigt: Die ersten SUV deutscher Hersteller waren Modelle im Bereich der oberen Mittel- und der Oberklasse. Inzwischen haben die Autohersteller aber auch nahezu alle weiteren Segmente bis hin zum Kleinwagen und Cabrio mit SUV-Modellen bestückt.

Insbesondere in den vergangenen zehn Jahren hat sich der Trend zum SUV deutlich verstärkt. Lag ihr Anteil an den gesamten Neuzulassungen 2010 europaweit noch bei 11,4 Prozent, waren es im vergangenen Jahr 38,4 Prozent.¹³ Entsprechend machen die SUV-Verkäufe auch bei den deutschen Herstellern inzwischen teils mehr als ein Drittel aller Pkw-Verkäufe aus. Bei VW waren es im vergangenen Jahr fast 1,28 Millionen SUV in Europa. Dem standen nur noch rund 2,39 Millionen nicht-SUV gegenüber – Tendenz sinkend (siehe Grafik 2). Der kompakte SUV Tiguan entwickelte sich 2019 zum meistverkauften Auto der Marke.¹⁴

Bei BMW sieht die Entwicklung ähnlich aus: Die Verkäufe von nicht-SUV in Europa sanken seit 2016 kontinuierlich auf zuletzt rund 673.000, während die SUV-Verkäufe auf 317.000 zunahmen (siehe Grafik 2). Lediglich bei Daimler ist die Entwicklung nicht so dynamisch: nicht-SUV konnten im vergangenen Jahr auf gut 774.000 zulegen, SUV machten mit rund 207.000 Verkäufen nur gut ein Fünftel der gesamten Verkäufe aus (siehe Grafik 2).

Die Entwicklung der SUV-Verkäufe bei VW, Daimler und BMW

2013–2019



Ein dickes Problem

SUV sind umstritten, da sie eine Reihe von Probleme verursachen: höherer Ressourcenverbrauch bei der Herstellung, größerer Flächenverbrauch, höhere Sicherheitsrisiken für andere Verkehrsteilnehmer, um nur einige zu nennen.¹⁵ Hier beschränken wir uns auf die Probleme, die zu höheren CO₂-Emissionen von SUV führen und sie zu Klimakillern machen.

Zu groß

SUV sind in der Regel breiter und höher als vergleichbare nicht-SUV-Modelle. Die daraus resultierende größere Stirnfläche (Querschnitt des Autos aus Fahrtrichtung betrachtet) führt zu einem größeren Luftwiderstand und in Folge zu einem höheren Spritverbrauch und höheren CO₂-Emissionen.

Zu schwer

Das Plus an Größe erhöht auch das Gewicht von SUV im Vergleich zu nicht-SUV. Ein VW Golf VIII 1.0 TSI wiegt 1255 kg, während ein VW Tiguan II 1.5 TSI 1520 kg auf die Waage bringt. Der Tiguan ist eines der SUV-Pendants zum Golf. Auch bei der Gesamtflotte der Volkswagen AG wird dieser Gewichtsunterschied deutlich: Wogen alle 2019 zugelassenen SUV-Modelle im Schnitt 1553 kg, so brachten es die nicht-SUV-Modelle nur auf 1405 kg – ein Unterschied von 148 kg. Bei den beiden anderen großen deutschen Herstellern ist der Unterschied noch deutlicher: Die SUV-Modelle Daimlers brachten es auf 1797 kg während die nicht-SUV-Modelle im Schnitt nur 1540 kg wogen – ein Plus von 257 kg. Die SUV-Modelle BMWs wogen 2019 im Schnitt 1761 kg. Bei den nicht-SUV Modellen war es lediglich 1547 kg – ein Unterschied von 214 kg.

Zu stark motorisiert

Um den Kund*innen bei höherem Gewicht und größerem Luftwiderstand ähnliche Beschleunigungswerte und Höchstgeschwindigkeiten zu bieten, ist bei SUV eine stärkere Motorisierung nötig. Auch dies lässt sich aus den Zulassungsdaten herauslesen. Die SUV-Modelle der Volkswagen AG hatten 2019 eine Leistung von durchschnittlich 137 PS (101 kW), während dies bei den nicht-SUV Modellen lediglich 124 PS (91 kW) waren. Daimlers SUV-Modelle hatten 2019 eine Motorleistung von durchschnittlich 171 PS (126 kW) während dies bei den nicht-SUV Modellen nur 139 PS (102 kW) waren. Die SUV von BMW hatten im Schnitt 156 PS (115 kW) während die nicht-SUV-Modelle lediglich eine Motorleistung von durchschnittlich 136 PS (100 kW) hatten.

Zu hoher Verbrauch

Das Resultat von größer, schwerer, stärker motorisiert, ist ein höherer Verbrauch, der mit höheren CO₂-Emissionen einhergeht. Dies wird zum einen deutlich, wenn man vergleichbare Einzelmodelle eines Herstellers einander gegenüber stellt. Der BMW X5 xDrive 25d emittiert laut Herstellerangaben 147 g CO₂ pro km. Das vergleichbare Kombimodell BMW 520d emittiert laut Hersteller 120 g CO₂ pro km. Auch im Flottendurchschnitt zeigt sich ein ähnliches Bild. BMWs SUV-Modelle emittierten nach Herstellerangaben 2019 im Schnitt 139 g CO₂ pro km, während dies bei den nicht-SUV-Modellen BMWs nur 121 g CO₂ pro km waren. Daimlers SUV-Modelle emittierten 2019 durchschnittlich 167 g CO₂ pro km, während dies bei den nicht-SUV-Modellen 128 g CO₂ pro km waren. Die SUV der VW AG emittierten durchschnittlich 135 g CO₂ pro km, während dies bei ihren nicht-SUV-Modellen lediglich 119 g waren.

Tabelle 1: Wichtige Kennzahlen der 2019 in der EU verkauften SUV und nicht-SUV deutscher Hersteller im Vergleich

	Ø Gewicht	Ø Motorisierung	Ø CO ₂
Volkswagen AG – nicht-SUV	1405 kg	124 PS (91 kW)	119 g/km
Volkswagen AG – SUV	1553 kg	137 PS (101 kW)	135 g/km
Daimler – nicht-SUV	1540 kg	139 PS (102 kW)	130 g/km
Daimler – SUV	1797 kg	171 PS (126 kW)	167 g/km
BMW – nicht-SUV	1547 kg	136 PS (100 kW)	121 g/km
BMW – SUV	1761 kg	156 PS (115 kW)	139 g/km

Sonderfarbe Grün: die Tricks der Autokonzerne

Damit der Trend zu schweren SUV den Flottenverbrauch nicht immer weiter nach oben treibt, nutzen die Autobauer vor allem Hybrid-Antriebe. Eine Greenpeace-Auswertung hat ergeben, dass von 88 auf dem deutschen Markt verfügbaren Plug-in-Hybrid-Modellen (PHEV) 40 SUV sind.¹⁶ Der Vorteil dieser Fokussierung der Konzerne auf das SUV-Segment liegt auf der Hand: Modelle, die mit herkömmlichen Antrieb besonders viel CO₂ in die Luft blasen, erscheinen mit einem Plug-in-Hybridantrieb plötzlich als wundersame Sprit-sparer – zumindest auf dem Papier. So verbraucht der fast fünf Meter lange BMW X5 xDrive45e gemäß dem Prüfzyklus NEFZ lediglich 1,7 Liter Benzin auf 100 Kilometer – nicht einmal halb so viel wie der Kleinwagen VW Up (4,3 Liter). In der Realität werden die Fabel-Verbräuche wie der des X5 allerdings fast nie erreicht. Im ADAC Ecotest etwa kommt der SUV auf 5,3 Liter Benzin auf 100 Kilometer. Wird der Plug-in-X5 nicht geladen und ausschließlich mit leerer Batterie gefahren, steigt der Verbrauch laut ADAC sogar auf 10,7 Liter – ein Plus von über 500 Prozent.¹⁷

Dass die Normverbräuche bei Plug-in-Hybriden nichts mit der Realität zu tun haben, hat erst vor wenigen Wochen eine umfassende Analyse von Fraunhofer ISI und ICCT bestätigt. Mit Nutzungsdaten von über 100.000 Fahrzeugen konnten die Forscher nachweisen, dass die tatsächlichen Verbräuche von Plug-in-Hybriden im Mittel zwei- bis viermal so hoch sind wie vom Hersteller angegeben.¹⁸

Bei der Berechnung des Flottendurchschnitts auf EU-Ebene nutzen Plug-in-Hybride den Herstellern gleich doppelt: Zunächst drückt der niedrige Papier-Wert den Durchschnittsverbrauch. Darüber hinaus werden Plug-in-Hybride auch noch durch sogenannte „Super-Credits“ begünstigt. Bei der Berechnung des Flottendurchschnitts zählen Plug-in-Hybride genau wie E-Autos in diesem Jahr doppelt. 2021 zählen sie jeweils 1,67-fach, 2022 1,33-fach.¹⁹ Als PHEV verwandeln sich SUV daher von einer Belastung für die Flottenverbräuche der Hersteller zu einem Teil der Lösung – obwohl sie in der Realität weiter große Mengen CO₂ freisetzen.

CO₂-Strafzahlungen: ein hausgemachtes Problem

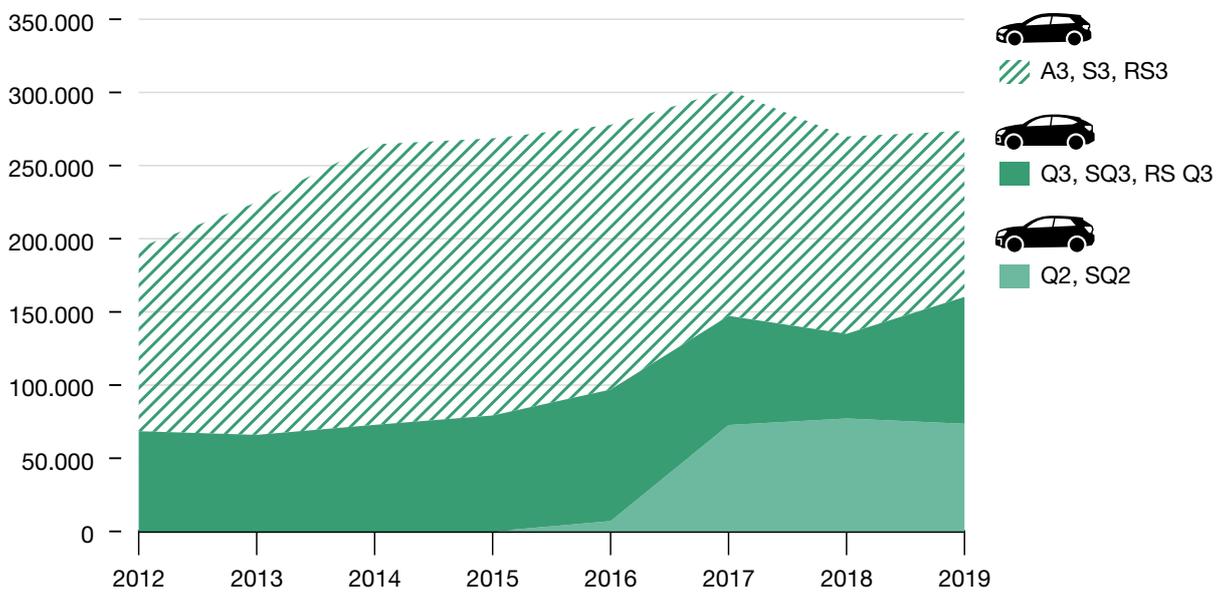
Mit der Zunahme ihrer SUV-Verkäufe ist nicht nur der CO₂-Fußabdruck der Autokonzerne größer geworden. Den Herstellern fällt es auch zunehmend schwer, die CO₂-Flottengrenzwerte der EU zu erreichen – obwohl sie zahlreiche Schlupflöcher und Schwachstellen in das System hineinlobbyiert haben. Mit den SUV-Verkäufen haben die deutschen Hersteller nur in Teilen zusätzliche Marktanteile hinzugewonnen. Wie die Verkaufszahlen prominenter Modelle der deutschen Hersteller und ihren korrespondierenden SUV-Modellen zeigt, ging der SUV-Boom zu Lasten eigener spritsparender und deshalb CO₂-ärmerer Modelle (siehe Grafiken 3–6). Die drohenden Milliardenstrafen sind die Folge einer verfehlten Modellpolitik und des verzögerten Umstiegs auf batterieelektrische Antriebe. Im jüngsten Market Monitor, der die Pkw-Neuzulassungen in Europa von Januar bis einschließlich Oktober 2020 berücksichtigt, identifiziert der International Council on Clean Transportation (ICCT) bei der Volkswagen AG eine Lücke von 8 g CO₂ zur Erreichung ihres Flottengrenzwerts. Bei Daimler beträgt die Lücke aktuell 10 g, bei BMW 1 g.²⁰ Bleibt diese Lücke zum Jahresende bestehen, summieren sich die daraus abzuleitenden Strafzahlungen gerechnet auf die Gesamtzahl der von den Herstellern bis zum Jahresende 2020 in Europa verkauften Pkw,²¹ auf etwa 2 Milliarden Euro bei Volkswagen, 680 Millionen Euro bei Daimler und 70 Millionen Euro bei BMW. Volkswagen-Chef Herbert Diess schätzt die Situation seines Konzerns etwas optimistischer und sieht seinen Konzern nur „ein Gramm oder so“ vom Erreichen des Grenzwertes entfernt.²²

Aber wie viel näher wären die deutschen Hersteller der Erreichung ihres Flottengrenzwerts, wenn sie auf den Verkauf von SUV verzichten und stattdessen im gleichen Umfang zusätzliche nicht-

SUV-Modelle verkaufen würden? Ausgehend von den Zulassungen 2019 und deren durchschnittlichen Flottenverbrauchs, lässt sich dies abschätzen. Der durchschnittliche Flottengrenzwert in Europa liegt seit 2020 bei 95 g. Insbesondere auf Druck der deutschen Autoindustrie hat die EU in der Vergangenheit einen Gewichtungsfaktor eingeführt, der schweren Fahrzeuge einen laxeren Grenzwert sichert. Ausgehend vom durchschnittlichen Gewicht aller ihrer Neuzulassungen 2019 in Europa, müsste Daimler 2020 lediglich einen durchschnittlichen Flottengrenzwert von 102,2 g erreichen, BMW sogar nur 102,8 g und auch die Volkswagen AG wäre bei 97,6 g aus dem Schneider.

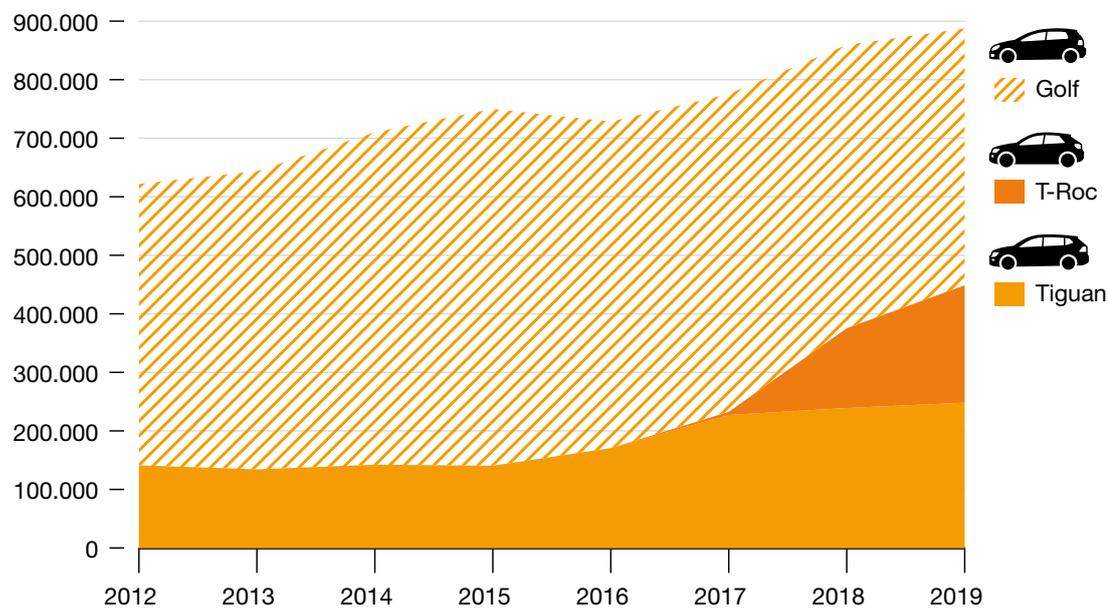
Gehen wir nun davon aus, dass die Volkswagen AG in Zukunft auf den Verkauf von SUV verzichten würde und in Europa zwar in gleichem Umfang Fahrzeuge verkaufen würde wie 2019, diese aber das durchschnittliche Gewicht und die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der nicht-SUV-Verkäufe hätten, wäre die Lücke zur Erreichung des Flottengrenzwerts für die Volkswagen AG insgesamt 4,0 g kleiner – obwohl das Ziel auf Grund des niedrigeren Gewichts ambitionierter ausfallen würde als die zuvor genannten. Da pro Gramm Zielverfehlung je verkauftem Auto 95 Euro Strafe fällig werden, ergäbe dies unter Berücksichtigung des für 2020 erwarteten niedrigeren Pkw-Absatzes vermiedene Strafzahlungen von einer Milliarde Euro. Daimler wäre 6,0 g näher an seinem Ziel und würde 400 Millionen Euro an Strafe vermeiden. BMW könnte seine Lücke um 3,6 g verringern und sein Ziel somit übererfüllen, da der Konzern laut ICCT aktuell nur 1 g hinter seinem Flottengrenzwert zurückliegt. BMW könnte so Strafzahlungen in Höhe von 70 Millionen Euro vermeiden.

Verkaufszahlen ausgewählter Audi-Modelle in der EU



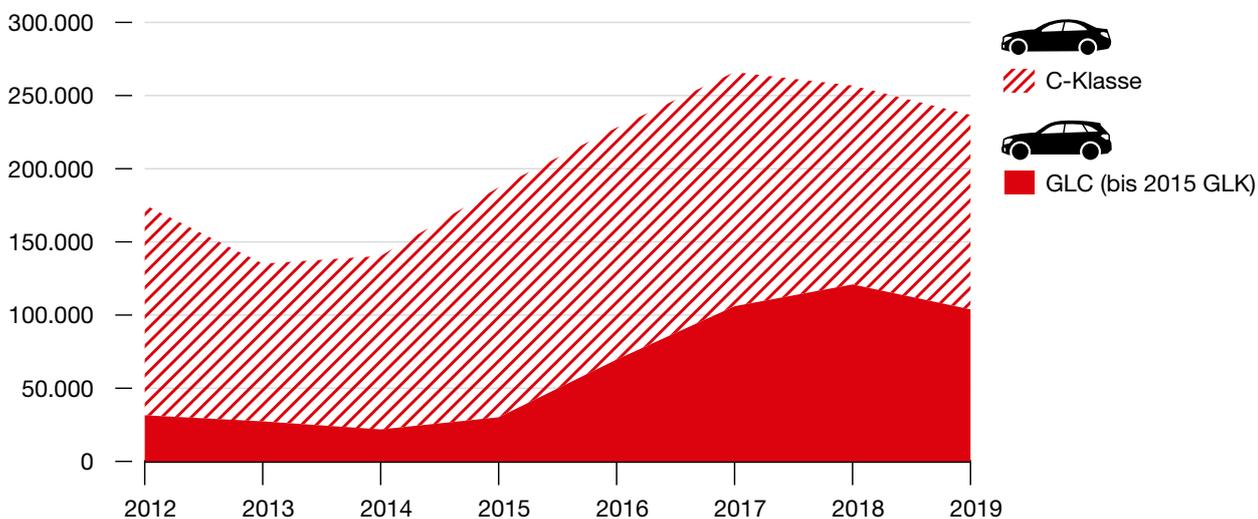
Grafik: 3 – Quelle: Greenpeace Investigativ, Datenbasis: EEA

Verkaufszahlen ausgewählter VW-Modelle in der EU



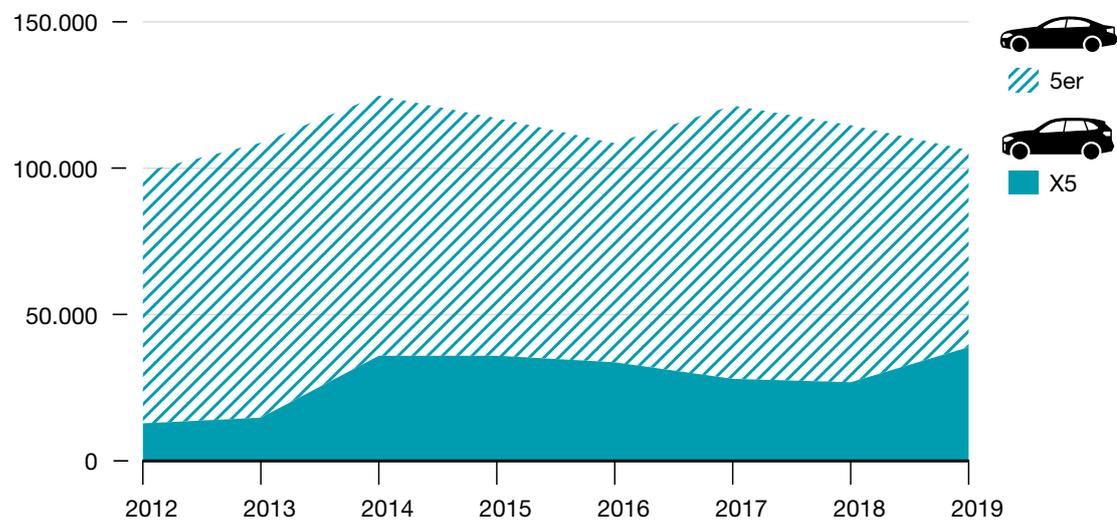
Grafik: 4 – Quelle: Greenpeace Investigativ, Datenbasis: EEA

Verkaufszahlen ausgewählter Mercedes-Modelle in der EU



Grafik: 5 – Quelle: Greenpeace Investigativ, Datenbasis: EEA

Verkaufszahlen ausgewählter BMW-Modelle in der EU



Grafik: 6 – Quelle: Greenpeace Investigativ, Datenbasis: EEA

Greenpeace-Forderungen

Zu groß, zu schwer, zu klimaschädlich: SUV stehen im Widerspruch zum Pariser Klimaschutzabkommen. In Zeiten der Klimakrise und einer zunehmenden Debatte um lebenswerte Städte haben sie keinen Platz. Auch ökonomisch haben sich die Hersteller mit ihnen die Gefahr hoher Strafzahlungen eingebrockt. Die Autokonzerne müssen die Produktion von SUV einstellen und sich auf die Entwicklung leichter und emissionsfreier Autos konzentrieren. Außerdem muss 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: Ab 2025 dürfen nur noch Pkws ohne Verbrennungsmotor zugelassen werden.

SUV höher besteuern: Der Neukauf (Zulassungssteuer) und die Nutzung (Kfz-Steuer) von Autos müssen stärker nach CO₂-Ausstoß und Gewicht besteuert werden. Für ein solches Bonus-Malus-System hat Greenpeace bereits einen konkreten Vorschlag vorgelegt.²³

Dienstwagen: SUV und Geländewagen dürfen nicht mehr als Dienstwagen zugelassen werden (ausgenommen Geländewagen in der Forst- und Landwirtschaft).

Keine SUV in Innenstädten: Städte müssen die Möglichkeit bekommen, SUV und andere besonders klimaschädliche Fahrzeuge aus ihren Innenstädten zu verbannen.

Kein Geld für Gestern: Die Autoindustrie steckt mitten im Umbruch. Milliarden schwere Staatshilfen sind im Gespräch, um die Industrie bei diesem Transformationsprozess zu unterstützen. Es darf kein Steuergeld an Unternehmen fließen, die weiter klimaschädliche Fahrzeuge wie SUV bauen wollen.

Fußnoten

- 1 EEA Monitoring of CO2 emissions from passenger cars – Regulation (EU) 2019/631 <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/co2-cars-emission-18>
- 2 Die Unterscheidung zwischen SUV und Geländewagen sind nicht überall gleich und teilweise von Modell zu Modell widersprüchlich. Deshalb umfasst in diesem Papier die Bezeichnung SUV alle Geländewagen und SUV Modelle.
- 3 <https://www.iea.org/commentaries/growing-preference-for-suvs-challenges-emissions-reductions-in-passenger-car-market>
- 4 Titelgeschichte des Handelsblatt, 6. September 2019, <https://www.handelsblatt.com/technik/thespark/klimaziele-der-suv-wahnsinn-warum-die-autoindustrie-sehenden-auges-in-eine-falle-tappt/24976708.html?ticket=ST-7471456-7xqYcfxlhVyoJXboADC-ap3>.
- 5 <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verkehr-suv-trend-laesst-durchschnittspreis-fuer-neuwagen-steigen-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-200105-99-351331>
- 6 https://www2.paconsulting.com/rs/526-HZE-833/images/PA-CO2-Report-2019_2020.pdf
- 7 <https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/20200304-europa-braucht-balance-zwischen-klimaschutz-und-wettbewerbsfaehigkeit.html>
- 8 <https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/201022-Die-Automobilindustrie-ist-bereit.html>
- 9 <https://www.greenpeace.de/presse/publikationen/der-beitrag-von-synthetischen-kraftstoffen-zur-verkehrswende>
- 10 <https://github.com/gpinvestigativ/EEA-CO2-emissions-passenger-cars>
- 11 <https://taz.de/Die-Geschichte-des-SUV/!5623860/>
- 12 <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/suv-boom-hochraedrig-durch-den-grossstadtdschungel-a-242399.html>
- 13 <https://www.firmenauto.de/pkw-neuzulassungen-suv-boom-in-europa-11165614.html>
- 14 <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/welterfolg-tiguan-sechs-millionen-marke-geknackt-5964>
- 15 Greenpeace (2019) Ein dickes Problem: Wie SUVs und Geländewagen das Klima und die Städte ruinieren. https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/s02571_gp_report_suv_09_2019_es.pdf
- 16 https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/i04691_mobilitat_flyer_plug-in-hybride_2020_v6_002_0.pdf
- 17 https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/i04691_mobilitat_flyer_plug-in-hybride_2020_v6_002_0.pdf
- 18 https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/cce/2020/PHEV_ICCT_FraunhoferISI_Policy_Brief_DE.pdf
- 19 https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars_de
- 20 ICCT (2020) Market monitor: European passenger car registrations, January –b October 2020 <https://theicct.org/publications/market-monitor-eu-nov2020>
- 21 Bei Volkswagen liegen die Verkäufe in 2020 bisher 25 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Bei Daimler sind es 27 Prozent und bei BMW 22 Prozent weniger (siehe ICCT 2020).
- 22 Financial Times (2020) VW within '1 gramme' of compliance with EU carbon targets <https://www.ft.com/content/b8751714-fe99-4cd6-9935-2fb4ad9929f4>
- 23 https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/20200603_foes_zulassungssteuer_klimaschutz.pdf

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.