



Die Klagen der Deutschen Umwelthilfe gegen BMW und Mercedes-Benz

1. CO₂-Emissionen im Straßenverkehr – Status quo

Der Verkehrssektor hat einen sehr hohen Anteil an den Treibhausgasemissionen – in der EU ist der Straßenverkehr beispielsweise für [gut ein Viertel](#) des gesamten CO₂-Austoßes verantwortlich. Während die CO₂-Gesamtemissionen in der EU im Vergleich zu 1990 sinken, sind die Emissionen des Straßenverkehrs [seit 1990 um über 25 Prozent](#) gestiegen. Der Großteil dieser Emissionen entfällt mit [etwa 60 Prozent](#) auf den Pkw-Verkehr. Dadurch macht der Pkw-Verkehr die in anderen Sektoren erzielten CO₂-Einsparungen zunichte und bremst insgesamt die Dekarbonisierung in Europa. In Deutschland konnten die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors zwischen 1990 und 2019 [nur um 0,1 Prozent reduziert](#) werden. Zwar gab es durch die Corona-Pandemie einen temporären Einbruch der Emissionen im Verkehrssektor, jedoch muss damit gerechnet werden, dass die Emissionen wieder deutlich steigen, sobald [sich zum Beispiel der Reiseverkehr von der Pandemie erholt](#). Bereits 2021 lagen die [Verkehrsemissionen in Deutschland](#) wieder höher als in 2020 und überschritten dabei auch die nach dem Klimaschutzgesetz erlaubte Gesamtmenge.

Auch auf globaler Ebene hat der Pkw-Verkehr einen großen Anteil an den CO₂-Gesamtemissionen. Für 2019 lassen sich [ihm ca. 7,42 Prozent der globalen Emissionen](#) zurechnen, was insgesamt jährliche Emissionen von 3,2 Milliarden Tonnen (3,2 Gt) CO₂ bedeutet. Das ist fast genauso viel, wie der gesamte Treibhausgasausstoß aller EU-Staaten, der in 2019 [3,6 Gt CO₂-Äquivalente betrug](#). Dadurch muss der Pkw-Verkehr eine zentrale Rolle in dem Bemühen spielen, die Erderhitzung auf 1,5°C zu begrenzen. Denn nach den neuesten Berechnungen [des Weltklimarats IPCC](#) dürfen ab 01.01.2020 weltweit insgesamt nur noch 400 Gt CO₂ emittiert werden, damit zumindest eine Wahrscheinlichkeit von 67 Prozent besteht, diese 1,5°C-Grenze nicht zu überschreiten.

Vor diesem Hintergrund tragen auch Unternehmen, die durch ihr Geschäftsmodell die Erderhitzung mitverursachen, eine große Verantwortung, einen angemessenen Beitrag zur Klimaneutralität zu leisten. Dass es sich bei dem Ziel der Klimaneutralität für viele Konzerne nach wie vor nur um einen Marketingtrick und Greenwashing handelt, zeigt ein aktueller [Bericht](#) des New Climate Institute.

2. Die Verantwortung von BMW und Mercedes-Benz

Die beiden Automobilkonzerne BMW und Mercedes-Benz gehören – zusammen mit VW – zu den größten deutschen Autoherstellern. In den zehn Jahren zwischen 2010 und 2020 haben sie weltweit gemeinsam über 40 Millionen Pkw verkauft. Dabei hat die BMW Group im Segment der Automobile in diesem Zeitraum einen Umsatz von [849 Milliarden Euro](#) und die Mercedes-Benz Group im gleichen Zeitraum und Segment einen Umsatz von [973 Milliarden Euro](#) erzielt. Durch ihre Geschäftstätigkeit sind BMW und Mercedes-Benz verantwortlich für Treibhausgasemissionen auf unterschiedlichen Ebenen: Unmittelbare Emissionen entstehen sowohl bei der Produktion von Fahrzeugen – sogenannte Scope-1-Emissionen – als auch durch die Bereitstellung von Energie, welche die Autokonzerne benötigen und die von Energieerzeugern bezogen wird – sogenannte Scope-2-Emissionen. Unter Scope-3-Emissionen werden alle Emissionen verstanden, die vor (z.B. durch Lieferketten) oder nach der direkten unternehmerischen Tätigkeit (z.B. durch die Nutzung der Fahrzeuge) entstehen.

Die Scope-3-Emissionen und hier insbesondere die Emissionen, die in der Nutzungsphase der Pkw entstehen, machen dabei den Großteil der Gesamtemissionen aus, für die die Automobilkonzerne Verantwortung tragen. Bei einer Lebensfahrleistung eines Pkw von 200.000 Kilometern entfallen [etwa 75 Prozent](#)

[der Gesamtemissionen](#) der Konzerne auf die Nutzungsphase der Fahrzeuge. Allein die Nutzungsemissionen der im Jahr 2019 von BMW und Mercedes-Benz weltweit verkauften Pkw belaufen sich nach Berechnungen der DUH auf 155 Millionen Tonnen CO₂, wenn man eine durchschnittliche Lebenslaufleistung von 200.000 Kilometern zugrunde legt. Das entspricht mehr als dem Doppelten der [gesamten CO₂-Emissionen Österreichs](#) in 2019.

Im Fall der Automobilkonzerne BMW und Mercedes-Benz ist die Verantwortung zum Klimaschutz deshalb auf zwei Ebenen zu verorten. Erstens: Keine Pkw mit Verbrennungsmotor mehr nach einem der Treibhausgas-Neutralität widersprechenden Datum zu vertreiben. Zweitens: Keine Pkw mit Verbrennungsmotor nach Ausschöpfung eines den Herstellern zur Verfügung stehenden CO₂-Budgets mehr zu vertreiben. Dieses Restbudget kann auf der Basis des globalen CO₂-Restbudgets, das vom Weltklimarat vorgestellt wurde, bestimmt werden – siehe dazu Abschnitt 2.2.

Die typische Nutzungsdauer von neuen und mit einem Verbrennungsmotor ausgestatteten Pkw liegt laut einer [Studie](#) bei über 14 Jahren und ist in vielen Fällen sogar deutlich länger. Jeder nach 2030 verkaufte neue Verbrenner-Pkw ist also mit dem Ziel der THG-Neutralität in 2045 inkompatibel. Darüber hinaus sprengen die CO₂-Emissionen, für die die Unternehmen durch den Verkauf von Pkw mit Verbrennungsmotoren Verantwortung tragen, sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene jegliche CO₂-Budgets, die den Unternehmen zuzugestehen sind.

Zwar heben die Hersteller selber mit großen Worten ihre gesellschaftliche Verantwortung hervor und betonen, dass sie diese bereits jetzt wahrnehmen. So gibt beispielsweise [BMW](#) an, bereits „hier und heute Verantwortung [zu übernehmen] und [...] diese Themen ins Zentrum unserer Ausrichtung [zu rücken].“ Und auch [Mercedes-Benz](#) rühmt sich, dass „für uns [...] das Pariser Klimaschutzabkommen mehr als eine Verpflichtung [ist] – es ist eine Überzeugung.“ Weil aber weder [BMW](#) noch [Mercedes-Benz](#) ein Ausstiegsdatum für Pkw mit Verbrennungsmotoren benannt haben, werden diese Verlautbarungen als leere Floskeln entlarvt. Durch ihre Entscheidungen, auch nach 2030 Verbrenner-Pkw zu verkaufen, tragen BMW und Mercedes-Benz Verantwortung für eine [Klimaerhitzung](#), über die bekannt ist, dass sie im Laufe des 21. Jahrhunderts sowohl 1,5°C als auch 2°C überschreiten wird, wenn nicht in den kommenden Jahrzehnten drastische Reduktionen der CO₂- und anderer THG-Emissionen unternommen werden.

2.1. Ein Verbrenner-Ausstieg spätestens 2030 ist sowohl nötig als auch möglich

Das Bundes-Klimaschutzgesetz legt fest, dass Deutschland 2045 die Treibhausgasneutralität erreichen soll. Das ist – gemessen an dem im Gesetz dargelegten Reduktionspfad – weit davon entfernt, für die Einhaltung der 1,5°C-Grenze ausreichend zu sein. Doch selbst wenn man diesem zu laschen Standard folgt, sind BMW und Mercedes-Benz nicht auf dem Kurs, einen ausreichenden Beitrag zu einer Treibhausgasneutralität 2045 in Deutschland aber auch global zu leisten. Mit jedem nach 2030 verkauften Verbrenner-Pkw wird riskiert, dass diese Treibhausgasneutralität verunmöglicht wird. Denn die Hersteller haben es schlichtweg nicht in der Hand, ob und wie lange ihre klimaschädlichen Produkte noch betrieben werden. Mit dem Verkauf der Verbrenner-Pkw ist zunächst davon auszugehen, dass sie so lange betrieben werden, wie sie betrieben werden können. Durch ihre durchschnittliche Nutzungsdauer von über 14 Jahren und der notwendigen Treibhausgasneutralität spätestens 2045, ist das Jahr 2030 ein sehr plausibel zu begründendes und wichtiges Datum für einen globalen Verbrenner-Ausstieg, wenngleich ein [früherer Ausstieg](#) aus dieser Technologie, z.B. in Deutschland, wichtig wäre. Dadurch jedoch, dass BMW und Mercedes-Benz sich noch nicht mal auf [einen Verbrennerausstieg bis spätestens 2030 festlegen](#), nehmen sie bewusst in

Kauf, eine Gefahrenquelle für die Gesundheit der Menschen und den Erhalt einer für die Menschen lebensfähigen Umwelt – wortwörtlich – in den Verkehr zu bringen. Vor dem Hintergrund des wegweisenden [Klimaurteils des Bundesverfassungsgerichts aus dem April 2021](#) wird zusätzlich deutlich, dass mit jedem nach dem Jahr 2030 verkauften Verbrenner-Pkw für die Bundesrepublik Deutschland die Notwendigkeit steigt, drastischere Klimaschutzmaßnahmen zu erlassen – um so die Emissionen, die durch den Verkauf der Verbrenner-Pkw entstehen, an anderer Stelle einzusparen, obwohl gerade diese Emissionen leicht vermeidbar wären.

Dass es möglich ist, [zeigen andere Autohersteller](#): Zum Beispiel haben Volvo und Ford angekündigt, ab 2030 ausschließlich batterieelektrische Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. Alfa Romeo hat diesen Schritt bereits für 2027 angekündigt und auch Opel will ab 2028 zumindest in Europa vollständig auf elektrische Fahrzeuge umgestiegen sein. Demgegenüber sind die Ankündigungen von [BMW](#) und [Mercedes-Benz](#), die bis 2030 lediglich 50 Prozent elektrische Fahrzeuge vorsehen bei weitem nicht ausreichend.

2.2. Die Restbudgets der Hersteller sind dramatisch klein

Ein CO₂-Restbudget ist eine vom IPCC genutzte Methode, um darzustellen, wie viel CO₂ noch emittiert werden kann, um eine bestimmte Temperaturschwelle mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit nicht zu überschreiten. Beispielsweise beträgt das globale CO₂-Budget, um eine 1,5°C-Erwärmung mit 67-prozentiger Wahrscheinlichkeit nicht zu überschreiten, ab 01.01.2020 400 Gt CO₂.

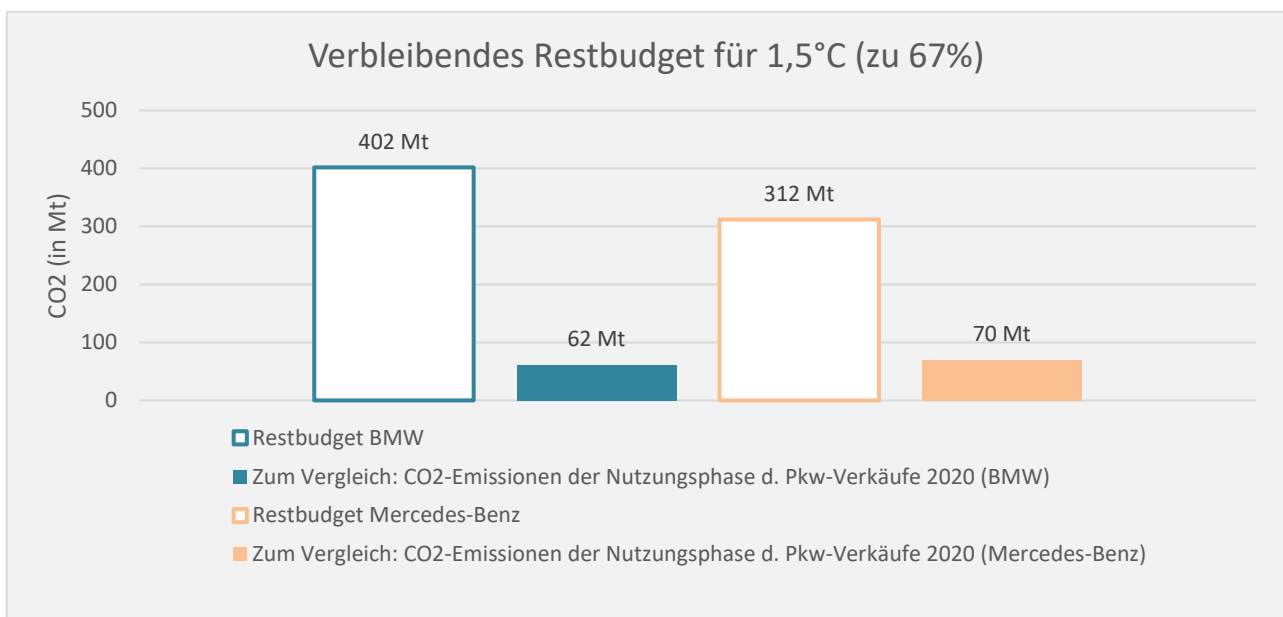
Wenn man den Anteil des Pkw-Verkehrs an den CO₂-Gesamtemissionen und den Marktanteil des jeweiligen Herstellers zu Grunde legt, ist es möglich, den Automobilherstellern ein CO₂-Restbudget zuzuweisen. Sowohl BMW als auch Mercedes-Benz haben 2019, also vor der Corona-Pandemie, global jeweils deutlich über 2 Millionen Pkw abgesetzt und auch unter Pandemie-Bedingungen im Jahr 2020 konnten sie einen Absatz von über 2 Millionen Pkw halten. BMW verkaufte dabei etwa 2,32 Millionen und Mercedes-Benz 2,08 Millionen Neufahrzeuge. Allein die Emissionen, die in der Nutzungsphase der in 2020 von BMW und Mercedes-Benz verkauften Pkw entstehen, betragen bei einer Lebenslaufleistung von 200.000 Kilometern 61,6 bzw. 70,4 Millionen Tonnen CO₂.¹ Laut der [International Energy Agency \(IEA\)](#) hat der Pkw-Verkehr 2019 global 3,2 Gt CO₂ emittiert, was bei globalen Gesamtemissionen von [43,1 Gt CO₂](#) im selben Jahr einem Anteil von 7,42 Prozent entspricht. Wenn man diesen Anteil auf das globale Restbudget für 1,5°C zu 67%-prozentiger Wahrscheinlichkeit anrechnet, ergibt sich für den Pkw-Verkehr ein Restbudget von 26,7 Gt CO₂ ab dem 01.01.2021. Dieses Restbudget ist noch großzügig bemessen, weil der Pkw-Verkehr im Gegensatz zu anderen Sektoren deutlich einfacher zu dekarbonisieren ist und man ihm bei einer ganzheitlichen Betrachtung der Sektoren eigentlich einen kleineren Anteil am Restbudget zuweisen müsste.

Am globalen Gesamtabsatz von 88 Millionen verkaufter Pkw hat BMW einen Marktanteil von 2,88 Prozent, Mercedes-Benz von 2,71 Prozent. Dieser Marktanteil kann sodann herangezogen werden, um ein

¹ Die Emissionen der Pkw in der Nutzungsphase können den jeweiligen Geschäftsberichten von [BMW](#) und [Mercedes-Benz](#) entnommen werden. Da BMW als Lebensfahrleistung ihrer Pkw zu niedrige 150.000 km annimmt, wird diese vorliegend auf 200.000 km korrigiert.

herstellerspezifisches Restbudget zu berechnen. Diese Rechnung lässt sich beliebig für jede Budgetangabe, die der IPCC ausgibt, anstellen und zeigt: Beide Hersteller haben für sämtliche Temperaturziele bereits ein dramatisch kleines CO₂-Restbudget!

Hinzu kommt, dass bereits verkaufte Pkw, deren Nutzung auch nach 2021 stattfindet, dieses Restbudget noch einmal beträchtlich verkleinern. Legt man eine Gesamtfahrleistung von 200.000 Kilometern zugrunde, die sich gleichmäßig auf 14,2 Jahre Laufzeit verteilt, reduziert sich das Restbudget von BMW um 488 Millionen Tonnen CO₂ (488 Mt) auf verbleibende 402 Mt CO₂ und das von Mercedes-Benz um 517 Millionen Tonnen CO₂ (517 Mt) auf verbleibende 312 Mt CO₂. Bei gleichbleibenden Emissionen in der Nutzungsphase der Neuverkäufe der Hersteller, hätte das zur Folge, dass das globale Restbudget (für 1,5°C zu 67 Prozent) von BMW schon 2027 und das von Mercedes-Benz sogar bereits 2026 vollständig aufgebraucht wäre.



3. Autokonzerne tragen zu drohenden Freiheitsbeschränkungen bei

Mit den Klagen gegen die Unternehmen BMW und Mercedes-Benz will die Deutsche Umwelthilfe erreichen, dass die Unternehmen *erstens* spätestens ab Ende 2030 weltweit keine Pkw mit Verbrennungsmotor mehr in den Verkehr bringen, um so die Treibhausgasneutralität ab 2045 nicht zu gefährden und *zweitens* sicherstellen, dass die Unternehmen durch den Verkauf von Verbrenner-Pkw ihre CO₂-Restbudgets nicht überziehen. Mit einer [ähnlichen Klage](#) unternimmt momentan außerdem Greenpeace den Versuch, Volkswagen auf einen Verbrennerausstieg bis 2030 zu verpflichten. Das Bundesverfassungsgericht hatte in seiner Entscheidung zum Klimaschutzgesetz [im April 2021 festgestellt](#), dass die Maßnahmen zur Einsparung von CO₂ in späteren Jahren umso drastischer ausfallen müssten, je weniger CO₂ in den Jahren davor an CO₂ eingespart wird. Von den potenziell notwendigen Grundrechtseingriffen, falls nicht ausreichend CO₂ eingespart wird, wären praktisch alle Freiheiten betroffen, weil nahezu jeder Bereich des Lebens mit der Emission von Treibhausgasen verbunden ist. Über die unzureichenden Ambitionen zur Klimaneutralität der Unternehmen kann deswegen nicht hinweggesehen werden. Das liegt wie gezeigt wurde daran, dass ein direkter Zusammenhang zwischen den von den Unternehmen verursachten CO₂-

Emissionen, der Aufzehrung des deutschen und globalen CO₂-Budgets sowie der Notwendigkeit zur Erreichung radikaler Maßnahmen zur CO₂-Reduktion besteht. Die beklagten Unternehmen tragen dadurch ursächlich zu den drohenden Freiheitsbeschränkungen bei.

4. Fazit

In der Klimakrise müssen auch die Unternehmen Verantwortung übernehmen und einen Beitrag zur Treibhausgasneutralität und der Erreichung der Temperaturziele leisten, die sich aus dem Pariser Klimaabkommen ergeben. Die größten deutschen Automobilhersteller werden dieser Verantwortung jedoch nicht gerecht und verweigern sich der Notwendigkeit, spätestens ab 2030 – eigentlich sogar noch früher – keine neuen Pkw mit Verbrennungsmotor mehr in den Verkehr zu bringen. Durch die Treibhausgasemissionen, die mit den von ihnen verkauften Verbrenner-Pkw auch noch weit nach 2045 entstehen werden, sind sie Teil des Problems der Klimakrise. Darüber hinaus hat das Bundesverfassungsgericht in seinem Klimaurteil im April 2021 klargemacht, dass die Bundesrepublik Deutschland zu drastischen Grundrechtseingriffen gezwungen sein würde, sollte es nicht gelingen, diese Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Dass BMW und Mercedes-Benz auch nach 2030 noch Verbrenner-Pkw verkaufen wollen und zusätzlich das ihnen zustehende CO₂-Budget bereits in absehbarer Zeit aufgebraucht haben werden, vergrößert diese Gefahr weitreichender Grundrechtseingriffe. Aus diesen Gründen verklagt die Deutsche Umwelthilfe BMW und Mercedes-Benz. Sie will dadurch erreichen, dass die Hersteller verpflichtet werden, nach 2030 keine Verbrenner-Pkw mehr in den Umlauf zu bringen und dass sie darüber hinaus ihr CO₂-Restbudget nicht durch die von ihnen verursachten CO₂-Emissionen überschreiten.

Stand: 06.04.2022



Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 0 77 32 9995-0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Ansprechpartner

Dorothee Saar
Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 077 32 9995-72
E-Mail: saar@duh.de

Christoph Störmer
Referent Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867-752
E-Mail: stoermer@duh.de

www.duh.de info@duh.de [umwelthilfe](https://twitter.com/umwelthilfe) [umwelthilfe](https://facebook.com/umwelthilfe)

Wir halten Sie auf dem Laufenden: www.duh.de/newsletter-abo

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Sie ist mit dem DZI-Spendensiegel ausgezeichnet. Testamentarische Zuwendungen sind von der Erbschafts- und Schenkungssteuer befreit.

Wir machen uns seit über 40 Jahren stark für den Klimaschutz und kämpfen für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende – damit Natur und Mensch eine Zukunft haben. Herzlichen Dank! www.duh.de/spenden