

Die Volkswagen AG marschiert in die Bedeutungslosigkeit

[NAEB-Mitglied werden und NAEB-Rundbrief per E-Mail empfangen \[2\]](#)

NAEB 2419 am 16. September 2024

Sinnfreie Grenzwerte von Stickstoff- und Kohlenstoffdioxid zerstören die deutsche und europäische Automobilindustrie. Vorstände und Gewerkschaften zeigen keine Gegenwehr.

Prof. Dr. Ing. Hans-Günter Appel, Pressesprecher von NAEB e.V. Stromverbraucherschutz, erinnert sich: "Nach dem Studium war ich im Volkswagenwerk als Werkstoffingenieur tätig. Die Aufgabe war, den Käfer besser und billiger zu machen. Das gelang. Es gab Lohnerhöhungen von 10 Prozent im Jahr bei gleichbleibenden oder sinkenden Preisen. Erreicht wurde dies durch zunehmende Automatisierung, die auf einer sicheren und preiswerten Stromversorgung mit heimischer Kohle basierte.



Die technischen Qualitäten des deutschen Automobilbaus werden durch ideologische Dogmen zerstört. [1]

Der Vorsitzende von Volkswagen war damals Heinrich Nordhoff, der das Werk nach dem Krieg ab 1948 aufgebaut hat. Er war ein hervorragender selbstbewusster Wirtschaftsführer, ohne dass er vor Politikern buckelte. In einer Betriebsversammlung erinnerte er an die Antwort des schwedischen Reichskanzlers [Graf Axel Gustavson von Oxenstierna](#) [3] (1583 - 1654), an seinen Sohn, der sich über sinnfreie politische Entscheidungen beklagt hatte: „Nescis, mi fili, quantilla prudentia mundus regatur - **Du ahnst nicht, mein Sohn, mit wie wenig Verstand die Welt regiert wird.**“ Dies war seine Kritik an einseitigen Steuern, die den Absatz des „Bulli“ stark beeinträchtigten. In einer Versammlung leitender Angestellter berichtete er von seiner Reise zur Industriemesse in Posen über die staatliche Bevormundung in Polen. Seine Erkenntnis war: **"Jeder Pfennig, der an den Staat fließt, schränkt unsere Freiheit ein. Geben Sie dem Staat nur das unbedingt Erforderliche."**

Im Laufe der weiteren politischen Entwicklung wurde Volkswagen privatisiert. Niedersachsen erhielt einen Anteil von 20 Prozent an dem Werk. Damit stieg der politische Einfluss auf die Werksführung. Hinzu kam das Erstarken der Gewerkschaften. Politiker und Gewerkschaften erreichten im Aufsichtsrat die Mehrheit und bestimmen damit über den Vorstand. Der Vorstand kann sich nur halten, wenn er politische Entscheidungen mitträgt. Ähnliche politische Einflüsse gab und gibt es auch bei den meisten Konzernen in Europa."

Sinnfreie Stickoxid-Grenzwerte

Nur so wird es verständlich, dass der von der EU festgesetzte sinnfrei niedrige Stickoxid-Grenzwert von $40 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ Luft durch die Autohersteller unbeanstandet blieb. 1 NO_2 -Molekül auf 50 Millionen Luftmoleküle liegt an der Nachweisgrenze! Erste gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Stickoxide liegen um den Faktor 1000 höher. Warum der damalige Vorstandsvorsitzende diesen sinnfreien Grenzwert akzeptierte, bleibt Spekulation. Es war kein Dienst an der Gesundheit von Menschen, sondern ein Schlag gegen die sparsamen deutschen Dieselmotoren, die in den USA immer stärker nachgefragt wurden. Es mag sein, dass Herrn Winterkorn von seinen Motorenentwicklern versichert wurde, der Grenzwert könne eingehalten werden. Damit sah er die Chance, den Absatz von Dieselfahrzeugen gegenüber der Konkurrenz noch zu vergrößern. Ob ihm auch klar mitgeteilt wurde, dass der Grenzwert nur im Test eingehalten wird, bleibt offen. Denn für die freie Fahrt brauchte man höhere Motortemperaturen zur Kraftstoffeinsparung, die zwangsläufig mehr Stickoxide bringen.

Die Aufdeckung dieser Manipulation hat VW bis heute viele Milliarden Euro gekostet, obwohl kein Mensch dadurch gesundheitlich beeinträchtigt wurde. Der Absatz von Dieselfahrzeugen brach in Europa und in den USA ein. Der EU-Grenzwert blieb außer Frage und wurde einige Jahre lang mit Fahreinschränkungen durchgesetzt. Heute sind Stickoxide kaum noch ein Thema. Profiteure wie die Deutsche Umwelthilfe haben offensichtlich mit Abmahnungen genug daran verdient. Der Grenzwert wird nun mit „Adblue“, einer Harnstofflösung, die dem Kraftstoff beigemischt wird, eingehalten. Adblue und höherer Treibstoffverbrauch erhöhen die Fahrkosten.

Dekarbonisierung bringt Wohlstandsverlust

Auch der nächste Schritt zum Niedergang europäischer Fahrzeugindustrie kommt von der EU. Die CO₂-Emissionen aus dem Verbrennen von Kohle, Erdöl und Erdgas sollen zu einem kritischen Anstieg der Erdtemperatur führen. Doch dafür gibt es bis heute keinen Beweis. Dagegen haben viele namhafte Physiker nachgewiesen, dass eine Erhöhung des CO₂-Gehaltes in der Luft zu keiner weiteren Erhöhung der Erdtemperatur führen kann. Trotzdem hämmern fast alle Medien den Menschen ständig ein, CO₂ sei ein Klimakiller. Es ist erklärte Politik der EU, die CO₂-Emissionen aus Kohlenwasserstoffbrennstoffen in den nächsten Jahrzehnten gänzlich zu stoppen. So soll das Weltklima gerettet werden. Dabei ist der Einfluss von CO₂ auf das Klima im Vergleich zu wechselnden Sonnenaktivitäten vernachlässigbar.

Das CO₂ in den Abgasen der Verbrennungsmotoren wird als maßgebender Anteil der klimaschädlichen Emissionen angesehen und soll verboten werden. Fahrzeuge sollen in ferner Zukunft nur noch elektrisch oder mit grünem Wasserstoff angetrieben werden. Dazu werden erlaubte CO₂-Emissionen im Abgas Jahr für Jahr reduziert. Inzwischen sind sie so gering, dass ein Mittelklassewagen mit Verbrennungsmotor keine ausreichende Leistung mehr hat.

Die erlaubten Emissionen werden für den Flottendurchschnitt berechnet. Das ist der Mittelwert aller Typen eines Herstellers. Batterieautos gelten als emissionsfrei, obwohl sie mit Strom fahren, der vorwiegend aus Kraftwerken mit Kohlenwasserstoffbrennstoffen stammt. Diese E-Autos drücken den Flottendurchschnitt. Das ist der Grund, warum alle Hersteller sehr schnell Elektroautos gebaut haben. Tesla, ein US-Hersteller von E-Autos verdient ausschließlich Geld durch den Verkauf seiner Emissionsrechte an andere Autofirmen.

Schwächen von Elektroautos

Autofahrer in Europa haben die Schwächen von E-Autos schnell erkannt. Zum Laden wird preiswerter Strom mit hohen Leistungen gebraucht. Das ist in der BRD mit ihrer Energiewende jedoch Wunschdenken. Jede Fakepower-Anlage für Windstrom oder Solarstrom erhöht die Stromkosten und senkt die Verfügbarkeit. Strom gibt es nur, wenn die Sonne scheint und Wind weht. Dann kann es allerdings Überschuss geben, der unter Zuzahlung exportiert werden muss. Die Batterie soll in Zukunft nur dann geladen werden, wenn genügend grüner Strom verfügbar ist: eine abschreckende Idee. Darüber hinaus braucht das Laden viel Zeit. Selbst mit einer hohen Ladeleistung von 100 Kilowatt (kW) muss man fast eine Stunde warten, um dann 400 Kilometer fahren zu können. Das Tanken mit Treibstoff für die gleiche Fahrstrecke dauert dagegen nur eine Minute.

So ist es verständlich, dass immer mehr der produzierten E-Autos auf Halde landen. Es finden sich keine Käufer. Sie wollen Autos, die bezahlbar und jederzeit fahrbereit sind. Anders als der Dieselantrieb mit seinem hohen Wirkungsgrad verfehlen E-Autos diese Anforderungen. Verbrennungsmotoren werden noch viele Jahrzehnte Fahrzeuge und Flugzeuge, Schiffe, Baumaschinen und viele andere Aggregate antreiben. Die Verbrennungsmotoren sollten weiterentwickelt werden. Ein Verbot führt zu einem erheblichen Wohlstandsverlust.

Das „Heizungsgesetz“ verhindert den Kauf von E-Autos zusätzlich. Es fordert unter Strafandrohung den Einbau emissionsfreier Heizungen, die mindestens so viel kosten wie ein Mittelklassewagen. Das Geld fehlt dann zum Autokauf.

Mit der Ablehnung von E-Autos durch immer mehr Autokäufer verfehlt VW im kommenden Jahr den geforderten Flottendurchschnitt, der dann um weitere 15 Prozent abgesenkt wird. Es drohen Strafzahlungen in Milliardenhöhe, die der finanziell angeschlagene Konzern nur kurzzeitig stemmen kann. Der Absturz von VW in die Bedeutungslosigkeit ist eingeleitet. Dabei ist es kein Trost, dass es den übrigen Autoherstellern in Europa ähnlich geht. Eine Umkehr ist nur möglich, wenn die Energiewende beendet wird und die Energieversorgung marktwirtschaftlich mit Kohle, Erdgas und Erdöl gesichert wird. Vorrang sollten dabei die heimischen Rohstoffe haben: Braunkohle zur Verstromung, Erdgas und Erdöl aus Schiefergestein zum Heizen, für Treibstoffe und die chemische Industrie. Steinkohle für die Kraftwerke muss importiert werden. Sie ist preiswert auf dem Weltmarkt erhältlich.

China hat eine sichere und preiswerte Stromversorgung

Autoexperten und Politiker verweisen immer wieder auf den hohen Anteil an E-Autos in China und behaupten, die BRD und Europa hätten die Entwicklung verschlafen. China ist jedoch anders aufgebaut. Strom kostet nur ein Drittel der deutschen Preise und ist sicher aus regelbaren Kraftwerken verfügbar. Jede große Stadt hat ihr Kohle- oder Kernkraftwerk. Die Versorgung mit Strom geschieht auf kurzen Wegen ohne größere Leitungsverluste. Die zahlreichen Windstromanlagen dienen vor allem dazu, den regelbaren Strom aus den Wasserkraftwerken der großen Stauseen zu strecken, ohne das Stromnetz durch Überproduktion zu stören. Damit steht mehr Regelenergie zur Verfügung. Die Windstromanlagen in China sollen keine Kohle- und Gaskraftwerke ersetzen, sondern zur besseren Nutzung der Wasserkraft beitragen.

Gewerkschaften und Vorstände versagen

Doch Gewerkschaften und Vorstände stützen die Energiepolitik der Ampelregierung weiterhin. Das ist unverständlich. Denn damit ebnen sie den Weg der BRD in die Bedeutungslosigkeit. Gemeinsam müssten sie von der Ampelregierung eine marktorientierte Energiepolitik ohne ideologische Vorbehalte fordern. Bis dahin gilt wohl weiterhin die von Herrn Nordhoff zitierte Erkenntnis: „Du ahnst nicht, mein Sohn, mit wie wenig Verstand die Welt regiert wird.“ So werden die Menschen für sinnfreie Staatsausgaben, die die Freiheit aller einschränken, wohl weiterhin zur Kasse gebeten werden.

Die Forderungen des Stromverbraucherschutzes NAEB

1. Klimawandel hinnehmen: EE-Strom aus Sonne, Wind und Biogas samt EEG beenden
2. Nord-Stream reparieren, weiterhin Erdgas statt Wasserstoff (H₂) nutzen
3. Weiterhin Kohlestrom nutzen, Kraftwerke reaktivieren, keine CO₂-Langzeitspeicherung
4. CO₂-Abgabe beenden, Klimaschutzgesetz aussetzen, Klimafonds und Transformationsfonds auflösen
5. kein Heizungsverbot, kein Wärmepumpenzwang, Wärmeschutzverordnung von 1995
6. E-Autos und Bio-Fuels stoppen

Diese sechs Aktionen gegen Ampel und CDU/CSU per AfD durchsetzen

Prof. Dr.-Ing. Hans-Günter Appell

Pressesprecher NAEB e.V. Stromverbraucherschutz

www.NAEB.de und www.NAEB.tv

[1] Bildquelle: StockKosh-business-and-technology-13806_odometer-meter-measuring-instrument

[2] <https://www.naeb.info/Beitritt.htm>

[3] <https://www.zitate.eu/autor/graf-axel-gustavson-von-oxenstierna-zitate/40830>

Vereinsinformation

Elektrischer Strom ist nach den Personalkosten von Unternehmen ein ebenfalls großer Kostenbestandteil der deutschen Volkswirtschaft. Das EEG-Gesetz zur Einspeisung erneuerbarer Energien hat die direkten und indirekten Stromkosten wesentlich erhöht. Strom aus Windenergie oder Voltaik ins Strom-Netz einzuspeisen, ist physikalisch und wirtschaftlich unsinnig. Die Netzstabilität leidet dramatisch, und eine finanzielle Umverteilung auf Kosten von Stromkunden findet zugunsten der Renditen für Investitionen in Windkraftwerke und Voltaik statt. NAEB e.V. klärt über die per Gesetz geschaffenen Strukturen auf.

Vereinskontakt

Heinrich Duepmann
NAEB Stromverbraucherschutz e.V.
Georg-Büchner-Weg 3
33335 Gütersloh
Fon 0171 336 4683
info at NAEB.info
www.NAEB.info

Pressekontakt

Hans Kolpak
NAEB Stromverbraucherschutz e.V.
Georg-Büchner-Weg 3
33335 Gütersloh
Fon 0171 336 4683
Hans.Kolpak at NAEB.info
www.NAEB.tv

