

Der Marsch von Volkswagen in die Bedeutungslosigkeit

geschrieben von Admin | 17. September 2024

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

Prof. Dr. Ing. Hans-Günter Appel
Pressesprecher NAEB e.V. Stromverbraucherschutz

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.

Der Vorsitzende von Volkswagen war damals Heinrich Nordhoff, der das Werk nach dem Krieg ab 1948 aufgebaut hat. Er war ein hervorragender selbstbewusster Wirtschaftsführer, der nicht vor Politikern buckelte. In einer Betriebsversammlung erinnerte er an die Antwort des schwedischen Reichskanzlers Oxenstierna vor 400 Jahren an seinen Sohn, der sich über unsinnige politische Entscheidungen beklagt hatte: **„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.**

Mit 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 Erstarren 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.

Unsinnige Stickoxid-Grenzwerte

Nur so wird es verständlich, dass der von der EU festgesetzte unsinnig niedrige Stickoxid-Grenzwert von $40 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ Luft (1 NO_2 -Molekül auf 50 Millionen Luftmoleküle! Das liegt an der Nachweisgrenze.) durch die

Autohersteller nicht beanstandet wurde. Erste gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Stickoxide liegen um den Faktor 1000 höher. Warum der damalige Vorstandsvorsitzende diesen unsinnigen Grenzwert akzeptierte, bleibt Spekulation. Er diente nicht der Gesundheit der Menschen, sondern war 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 wurde aber nicht infrage gestellt, sondern einige Jahre mit Fahreinschränkungen durchgesetzt. Heute sind Stickoxide kaum noch ein Thema. Die Profiteure, wie die Deutsche Umwelthilfe, haben offensichtlich mit Abmahnungen genug daran verdient. Der Grenzwert wird nun mit „add blue“, einer Harnstofflösung, die dem Kraftstoff beigemischt wird, eingehalten. Add blue und höherer Treibstoffverbrauch erhöhen die Fahrkosten.

Dekarbonisierung bringt Wohlstandsverlust

Auch der nächste Schritt zum Niedergang der europäischen 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 uns fast alle Medien ständig ein, CO₂ sei ein Klimakiller. Es ist erklärte Politik der EU, die CO₂-Emissionen aus fossilen Brennstoffen 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 ein 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 die erlaubten CO₂-Emissionen im Abgas Jahr für Jahr reduziert. Inzwischen sind sie so gering, dass ein Mittelklassewagen mit Verbrennungs-Motor keine ausreichende Leistung mehr hat.

Die erlaubten Emissionen werden für den Flottendurchschnitt berechnet.

Das ist der Mittelwert aller Typen eines Herstellers. Batterie-Autos gelten als emissionsfrei, obwohl sie mit Strom fahren, der vorwiegend aus Kraftwerken mit fossilen Brennstoffen stammt. Diese E-Autos drücken den Flottendurchschnitt. Das ist der Grund, warum alle Hersteller sehr schnell Elektroautos gebaut haben. (Der US-Hersteller von E-Autos, Tesla, verdient ausschließlich Geld durch den Verkauf seiner Emissionsrechte an andere Autofirmen.)

Schwächen der Elektro-Autos

Die Autofahrer in Europa haben die Schwächen der E-Autos schnell erkannt. Zum Laden wird preiswerter Strom mit hohen Leistungen gebraucht. Das ist jedoch Wunschdenken in Deutschland mit seiner Energiewende. Jede Fakepower-Anlage (Wind- und Solarstrom) erhöht die Stromkosten und senkt die Verfügbarkeit. Strom gibt es nur, wenn die Sonne scheint und der Wind weht. Dann kann es allerdings Überschuss geben, der unter Zuzahlung entsorgt 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 weiter zu kommen. 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. E-Autos erfüllen diese Forderungen nicht. Wohl aber der Dieselantrieb mit seinem hohen Wirkungsgrad. Wir werden noch viele Jahrzehnte mit Verbrennungsmotoren Fahrzeuge, Flugzeuge, Schiffe, Baumaschinen und viele andere Aggregate antreiben. Die Verbrennungsmotoren sollten weiter entwickelt werden. Ein Verbot führt zu einem erheblichen Wohlstandsverlust.

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

Mit der Ablehnung von E-Autos durch immer mehr Autokäufer kann VW im kommenden Jahr den geforderten Flottendurchschnitt nicht erreichen, 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 zu haben.

China hat sichere und preiswerte Stromversorgung

Autoexperten und Politiker verweisen immer wieder auf den hohen Anteil an E-Autos in China und behaupten, Deutschland 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 und stören das Stromnetz durch Überproduktion nicht. 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 ebnet sie den Weg Deutschlands in die Bedeutungslosigkeit. Gemeinsam müssten sie von der Ampelregierung eine marktorientierte Energiepolitik ohne ideologische Vorbehalte fordern. Bis dahin gilt wohl weiter die von Herrn Nordhoff wiedergegebene Erkenntnis:

„Du ahnst nicht, mein Sohn, mit wie wenig Verstand die Welt regiert wird.“

So werden wir für unsinnige Staatsausgaben, die unsere Freiheit einschränken, wohl weiterhin zur Kasse gebeten.