Hier diskutiert Jens Berger insbesondere über die Probleme bei Volkswagen. Das wohl größte Problem, mit dem sich deutsche Automobilhersteller derzeit konfrontiert sehen würden, sei die Elektromobilität. Ein weiteres Kernproblem seien die steigenden Kosten. Durch die Russlandsanktionen seien die Energiekosten massiv gestiegen. Zudem fehle den Kunden auf dem heimischen Markt schlicht das nötige Geld. Gerade für VW komme verschärfend hinzu, dass auch viele traditionelle Absatzmärkte im Ausland schwächeln würden. Die Politik interveniere jedoch wieder einmal genau auf der falschen Seite: Steuervorteile von mehr als 600 Millionen Euro als Subventionen an Unternehmen, die vom Steuerzahler bezahlt würden. Wir danken für die interessanten E-Mails. Es folgt nun eine Auswahl der Leserbriefe. **Christian Reimann** hat sie für Sie zusammengestellt.

---

1. Leserbrief

Lieber Herr Berger,

“Elektromobilität”, es wäre zum Lachen, wenn es nicht so sehr zum Weinen ist. Die ICE-Trasse Hannover Würzburg, wie sie vor 40 Jahren war, wünsche ich mir schon lange durch ganz Europa. Braucht man dazu neue Technik? Nein, die gab es schon vor 40 Jahren. Damit ist auch schon, vorweg, der ganze Wahnsinn dieser “Klimaretter” entlarvt. Denen geht es nicht um Umweltschutz, sondern um neue Produktion und Rohstoffe, kurz, weitere Ankurbelung des umweltzerstörenden Spätkapitalismus.

Und der Nahverkehr? Fragt mal die Ossies, in der ehem. DDR und in ganz Osteuropa. Da gab es Trolleybusse, Stadtbusse mit elektrischer Oberleitung (und die gibt es heute noch). Wer es ganz individuell haben will, ein paar Photovoltaikscheiben auf dem Dach und unten ein umgebauter Fiat-600 mit Elektromotor und Bleiakkus, das habe ich schon vor 30 Jahren gesehen. Geht ganz ohne Lithium (ein brennender Lithium-Tesla-Akku kann 60.000 Menschen töten).

VW hat vor langer seit das 3-Liter-Auto gebaut, aber das wollte keiner. Statt dessen will heute jeder einen dicken, spritfressenden SUV, der weder im Gelände was taugt, noch auf langer Strecke bequem ist. Und das dann noch elektrisch. Die spinnen doch, die Römer, pardon, die Deutschen. Im Jahr 2000 habe ich mir einen Audi A6 Avant gekauft. Der hatte gerade den Design-Preis bekommen. Und ist heute noch schön, fährt ein Freund von mir. Der aktuelle Audi (alle anderen Marken auch) sieht aus wie eine Kampfmaschine aus dem Film Starwars. Wer kauft so was? Da schweigt des Sängers Höflichkeit, die psychologische Analysen überlasse ich Interessierten. Wenn man ganz brav und höflich sein will,

beschränkt man sich auf das Zitat von Obelix, s.o..

Zur Ehrenrettung der VW-Manager: Der Kunde ist bekloppt, Politik und Medien sind es, da wäre es doch vermessen, von Industriemanagern etwas anderes zu erwarten.

Viele Grüße,
Rolf Henze

---

2. Leserbrief

Bester Jens,

einige kurze Anmerkungen:

- Nicht nur der Automobilsektor hat seine internationale Wettbewerbsfähigkeit wegen der völlig irrationalen Ampel-„Zeitenwende“ bei der Energiepolitik eingebüßt, das gilt zugleich für den Maschinenbau, die Chemie- (Beispiel BASF) und Teile der Elektroindustrie mitsamt ihren mittelständischen Zulieferern. Das meint Habeck mit „erfolgreicher Modernisierung“. Erinnert sei auch an seine aparte Definition von „Insolvenz“!

- Nicht nur die Infrastruktur im Inland bei E-Ladestationen ist unzureichend. Deutsche fahren sehr gerne ins Ausland! Dort ist der Zustand noch trostloser und es kommt beim E-Autofreund große Freude auf, wenn er stundenlang „warten“ oder gar abgeschleppt werden muss, da die E- Batterien seiner „Kiste“ nicht die versprochene Reichweite von 400 km halten, sondern überraschend schneller erschöpft sind.

- Ein Bekannter von mir hat sich einen Tesla- Hybrid zugelegt vor zwei Jahren. Jetzt fängt er an zu jammern: sein Arbeitgeber habe ihm bisher an der Firmen- Zapfsäule einen Zuschuss gewährt, der jetzt wegen Sparmaßnahmen entfällt, so dass für ihn jetzt die „Tankkosten“ teurer werden als bei einem Diesel pro gefahrenem Kilometer. Verkaufen kann er die „Kiste“ auch nicht, da sich die Händler immer heftiger, wegen der Marktentwicklung, weigern einen gebrauchten E- PkW in Zahlung und auf Halde zu nehmen oder nur zu stark reduzierten Preisen. Und er fürchtet, dass er über kurz oder lang seine E- Batterien austauschen muss, was dann richtig ins „Geld“ gehen wird: zwischen 10.000 bis 20.000 Euro. Das spricht sich allmählich herum!

- Ich bin überzeugt, dass sich auch die anderen EU- Mitgliedsstaaten und deren Bürger nicht länger von der deutsch-grünen Ideologie einer Klimarettung gängeln lassen, die ihnen vorschreiben will, dass sie bis zum EU-Datum 2030 auf Verbrenner gefälligst umzusteigen haben. Und die Länder der sg. Dritten Welt schon gar nicht! Aber schon gar nicht auf teure deutsche E- Kisten. Wenn schon, dann auf chinesische! Gute Nacht, deutscher E-Auto-Export! Die Kumpels dort können einem nur leid tun. Vielleicht wachen sie aber noch vor den nächsten Wahlen auf. Denn auch sie können begreifen: Nur die dümmsten Kälber, wählen ihre Metzger selber!

Mit freundlichen Grüßen
Reinhold Lang

---

3. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Berger,

Sie haben die Brandursachen zum Nachteil des Autolandes Deutschland beschrieben. Und was passiert im Verlaufe dieses Brandes oder spätestens danach mit den Beschäftigen?

Es könnte sein, dass es in der Automobilindustrie auch in Deutschland zunehmend starke Verteilungskämpfe zwischen den Produktionsstandorten um die gut bezahlten Arbeitsplätze geben wird. Auch, beziehungsweise im Besonderem innerhalb des Volkswagenkonzernes könnte oder wird das der Fall sein. Und dann wird sich für die Belegschaften mit den vielen tausend Beschäftigten herausstellen, ob die bisherige betriebliche Mitbestimmung ausreichend ist und ob die Gewerkschaften die nötige Kraft haben die Interessen der zunehmend unruhig werdenden Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu verteidigen.

Sollte das nicht der Fall sein, dann soll niemand der verantwortlichen Arbeitnehmervertreter sagen, er hätte von Alternativen zur Mitbestimmung aus Richtung der alternativen Wirtschaftspolitik, vor allem von Professor Heinz-Josef Bontrup, („Wir leben nur in einer halben Demokratie“), nie etwas gehört. Wenn es sich weiter so verschärft, dann wird es den Interessenvertretern der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer früher oder später auf die Füße fallen, dass es ihnen bislang nicht ausreichend gelungen ist mehr Balance zwischen Arbeit und Kapital erreicht zu haben. Und was folgt am Ende?

Hoffentlich nicht die von Tucholsky beschriebene „Bürgerliche Wohltätigkeit“ für

weitere Millionen von Menschen, nämlich: Morgens gibt es Haferschleim und abends Gerstensuppe.

Mit freundlichen Grüßen
Oliver Schmidt

---

4. Leserbrief

Hallo Herr Berger,

ist nicht ein wichtiger Faktor bei den unrentablen E-Autos deutscher Hersteller die Fertigungstiefe? Die Batterie macht einen großen Teil der Wertschöpfung aus. Es werden oft 30 – 40% als Anteil an den gesamten Herstellungskosten angegeben. Wenn das zugekauft werden muss, dann geht ein substantieller Teil des Gewinns in fremde Hände. Bei einem konventionellen Benzintank dürfte der Anteil vernachlässigbar sein. Motorenwerke für Verbrenner hingegen sind lupenreine Effizienzmonster, die direkt von den Verbesserungen bei Software und im Maschinenbau profitieren. Hier gehen die Produktivitätsgewinne also direkt in die Taschen der Hersteller (und manchmal sogar in die der Angestellten). Das gilt nicht in gleichem Maß für Elektromotoren, die vergleichsweise einfach aufgebaut sind.

Nicht zuletzt dürfte auch das Geschäft mit Ersatzteilen unter Druck geraten. Beim E-Auto ist auch hier wieder der ganz große Brocken die Batterie. Es gibt dramatisch weniger Verschleißteile, die man auf Gewinn optimieren kann. Ein banales, aber sprechendes Beispiel sind die Ablass-Schrauben an der Ölwanne. Früher waren das massive Stahlschrauben, die noch einwandfrei waren, als der Rest des Autos schon lange in Grund und Boden gerostet war. Heute sind das Wegwerfartikel, die bei oft nur einmal verwendet werden dürfen. Das Originalteil kostet dann aber auch gerne mal 20 Euro oder mehr.

Interessant wäre auch mal eine Untersuchung zum Verschleiß der Reifen. Angeblich ist die Feinstaubbelastung durch Abrief der Reifen bei E-Autos 2000x höher als bei Verbrennern. Ich habe das nicht nachgeprüft. Aber es liegt nahe, dass die Kombination aus hohem Gewicht und sehr starker Beschleunigung Gift für die Reifen ist. Auch hier profitiert nicht der Autohersteller.

Mit besten Grüßen,
Peter Klein

---

5. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Berger,

Sie schreiben “Zur Erinnerung – die diesbezügliche DIN-Norm sieht für Haushaltsanschlüsse eine Leistung von 14,5 bzw. 34kW vor”.

Die Zahl ist richtig, hinterlässt aber einen falschen, viel zu positiven Eindruck, da der Gleichzeitigkeitsfaktor ignoriert wird.
Für 100 Wohnungen sind es dadurch nicht etwa 1.450 bzw. 3.400 kW, sondern es wurde und wird nur mit einer Leistung von 108 bzw. 205 kW für ein Gebäude geplant.

Für die Energieversorger gibt es m.W. keine DIN-Norm, es ist aber davon auszugehen, das alle bisher verlegten Leitungen entsprechend angepasst für einem noch niedrigeren Gleichzeitigkeitsfaktor ausgelegt sind und deshalb auf absehbare Zeit nicht einmal ansatzweise in der Lage sein werden, den benötigten Strom für die Ladesäulen und den propagierten Wärmepumpen (22 kW/Stück) zu den Verbrauchern in die Wohngebiete zu transportieren.

Mit freundlichem Gruß
Thomas Paulsen

---

6. Leserbrief

Nun ja, Herr Berger, wann immer die Politik sich in die Wirtschaft einmischt, wird es zu meist NIX !! Und vielleicht bietet sich eines Tages ja doch die Möglichkeit, Politiker durch Mafiosi zu ersetzen, da wäre mehr Spaß garantiert.

Bescheidene Frage Herr Berger, haben Sie sich mal damit beschäftigt wie viel Geld diese E-Kisten bei einem Unfall kosten? Was passiert mit den alten Batterien? Und was machen wir mit dem ganzen Kobold ? Wo wird das abgebaut respektive entsorgt ?

Eben telefonierte ich mit meiner Bekannten aus Niederbayern, die kürzlich eine Landmaschinenausstellung besuchte. Da wurde ein E-Traktor vorgestellt seine Batterien wiegen 5 Tonnen.

Geld wird noch immer mit Verbrenner verdient. Woher sollen denn die ganzen Steuereinnahmen kommen, wenn diese Kisten weiterhin von der Steuer befreit bleiben. Fragen Sie doch mal bei Rheinmetall nach, wann es einen Elektropanzer gibt ?

Ich werde weiterhin meinen alten Verbrenner fahren, vielleicht werde ich dann eines Tages zum Nazi hochstilisiert.

Da fällt mir ein wie man zu mehr Steuereinnahmen kommen könnte. Einführung einer Atemsteuer. Jeder Mensch macht pro Tag 23.000 Atemzüge x 1095 Euro pro Atemzug das gibt genügend Kleingeld. Und vielleicht kommt eines Tag mal einer von diesen sogenannten Volksvertretern auf die glorreiche Idee, daß 80 Millionen Menschen in Höhlen leben sollten.

Zugegeben meine Meinung ist blanker Zynismus, sonst hält man es nicht aus im besten Deutschland aller Zeiten. Alle Probleme beseitigt auf einen Schlag der 3 Weltkrieg

Beste Grüße
Helmut Lang

---

7. Leserbrief

Moin,

zu Punkt 1 zur Elektromobilität muß man feststellen, daß diese eine Totgeburt ist, was sich mit einem Verschieben oder Verlängern der Umsetzung nicht ändern läßt. Es stellen sich nicht nur Fragen in Bezug auf die Umsetzung bei den Autobauern oder dem politischen Aufbau der notwendigen Infrastruktur, sondern an der allgemeinen Praxistauglichkeit. E-Autos sind nicht nur deutlich gefährlicher, wenn sie Feuer fangen, sondern gerade bei tiefen Temperaturen unpraktikabel, was an der verwendeten Lithium-Akkutechnologie liegt. Gerade bei Temperaturen unter Null sinkt nicht nur die Reichweite, sondern die Akkus nehmen sogar Schaden, wenn man sie lädt. Auch altern sie mit der Zeit, und der Austausch eines Akku-Packs, der nach einigen Jahren immer kommen wird, weil Akkus nun mal altern, kommt einem wirtschaftlichen Totalschaden gleich.

Das Vorhaben der EU, bis 2035 nur noch “klimaneutrale” KFZ auf den Straßen zulassen zu wollen, wird dazu führen, daß die individuelle Mobilität aus der Bevölkerung radiert wird; dazu passen auch Pläne, die Abgasnormen so eng zu fassen, auf daß ein jeder Verbrenner im Grunde keine Zulassung mehr erhält. Gleichzeitig wird die einzige Alternative, der

öffentliche Nah- & Fernverkehr, sehenden Auges und das über Jahrzehnte vor die Wand gefahren. Hinzu kommt, daß sogar im Gespräch ist, Autos ab einem bestimmten Alter zwangsverschrotten zu lassen, was nichts anderes als eine Enteignung darstellt. Dies und gleichzeitig das künstliche Hochtreiben der Energiekosten kann nichts anderes als eine politisch gewollte Deindustrialisierung bedeuten, sonst täten die politisch Verantwortlichen ganz anders agieren.

Was die Absatzmärkte betrifft, so handelt VW als DAX-Konzern nur logisch gemäß den “Marktvorgaben”, wenn sie eine Querfinanzierung innerhalb der Firma ablehnen. So hat auch ein anderer DAX-Konzern kund getan, daß es die Gewinne der einen Sparte nicht dazu verwenden will, um eine schwächelnde andere Sparte auszugleichen, sondern diese in positive Bilanzen zu bringen vorhat. Es ist klar, was damit gemeint ist: Kosten sparen, primär durch Personalabbau, mitunter Schließung nicht-profitabler Sparten.

Seit “Corona” und im direkten Anschluß durch die Wegsprengung von Nord Stream sind so viele Firmen pleite gegangen, daß bereits davon gesprochen wird, daß Deutschland auf das Niveau eines Entwicklungslandes hinabfallen wird. Da wird auch kein Halt vor den großen Automobilkonzernen gemacht. Dessen Eigentümer wie Quandt & Klatten, etwa bei BMW, wird eine Konzernschließung oder eine Abwanderung ins Ausland aber garantiert nicht in den Ruin treiben. Dafür wurden die Dividenden & Konzerngewinne bereits in andere lukrative Aktienpakete investiert — eine Möglichkeit, die der nun arbeitslose Hilfsarbeiter nicht hat.

Mit freundlichen Grüßen,

Michael Schauberger

Moin,

RT DE: China-Strafzölle tragen zur VW-Misere bei

> “Die Strafzölle, die die EU auf aus China importierte Elektroautos erhebt, sollen den europäischen Markt vor chinesischer Produktion schützen, die nach Meinung der EU “zu billig” herstelle. Eines der Opfer heißt allerdings VW.
>
> […]
>
> Nach den jetzigen Plänen würde dieses Fahrzeug mit einem Einfuhrzoll von 21,3 Prozent belegt werden, die zusätzlich zu den normalen 10 Prozent Zoll auf

> Fahrzeuge kämen. Der Preis von dann 52.000 Euro für das Fahrzeug, so erklärte der Vorstandsvorsitzende von Seat und Cupra, Wayne Griffiths, gegenüber Reuters, sei auf dem Markt aber nicht durchsetzbar.”

Wir halten an dieser Stelle fest, daß es die EU ist, welche die deutsche Wirtschaft schädigt. Wenn die EU aber angeblich von Deutschland dominiert würde, wieso schädigt sie dann ihren größten Geldspender? Sie schwächt sich doch dann damit insgesamt selbst.

Dazu paßt auch ins Bild, daß die EU Vorgaben in Bezug auf sinnwidrige “CO2-Ziele” macht, gegen deren Verstöße die Automobilhersteller sogar Strafen zahen müßten. So heißt es weiter im Artikel:

> “Aber da sind die EU-Vorgaben über die CO2-Ziele, die die Autohersteller erreichen müssen. Die meisten produzieren ihre E-Autos auf Halde, weil das immer noch billiger kommt, als Strafen wegen Nichteinhaltung der Ziele zahlen zu müssen.”

So sind die Autohersteller regelrecht gezwungen, in Ermangelung alternativer und wirtschaftlich rentabler Technologien E-Autos herzustellen, können dies in China auch kostengünstig (und mit weniger Umweltauflagen, das aber nur am Rande) tun, aber der Import wird quasi von der eigenen Regierung verunmöglicht. Bezeichnend auch an dieser Stelle:

> “Dabei wurden die ursprünglich vorgesehenen 38,1 Prozent wegen Protesten von BMW (das seinen elektrischen Mini in China produziert) und Seat bereits auf besagte 21,3 Prozent verringert, was aber immer noch deutlich mehr ist als die 9 Prozent, die Tesla der EU-Kommission für seine China-Importe abringen konnte.”

Wahnsinn: Die EU hat quasi für jede Firma unterschiedliche “Strafzölle”!

Der Artikel schließt damit:

> “Was die EU also letztlich mit ihrer “Klimaschutzpolitik” erreicht, ist, die Automobilproduktion in Europa zu zerschießen, was auf der einen Seite in

> Europa – nicht nur in Deutschland – unzählige Arbeitsplätze kosten wird, und auf der anderen Seite einen gigantischen Markt gewissermaßen freiräumt. Die Wirkung der Schutzzölle auf chinesische Fahrzeuge könnte also letztlich auf eine ähnliche Weise Europa schaden, wie dies schon mit den Russlandsanktionen gelungen ist.”

Die Frage ist: Warum schädigt man sich selbst vorsätzlich? Hat dies etwa damit zu tun?

bmz.de/de/agenda-2030/sdg-13

Dort wird auch unumwunden zugegeben, daß die “Anti-Corona-Maßnahmen” die Wirtschaft schädigten. Das bedeutet im Umkehrschluß, daß man all diese widerrechtlichen Maßnahmen mit Vorsatz durchgeführt hatte.

Mit freundlichen Grüßen,
Michael Schauberger

Anmerkung zur Korrespondenz mit den NachDenkSeiten

Die NachDenkSeiten freuen sich über Ihre Zuschriften, am besten in einer angemessenen Länge und mit einem eindeutigen Betreff.

Es gibt die folgenden E-Mail-Adressen:

- leserbriefe(at)nachdenkseiten.de für Kommentare zum Inhalt von Beiträgen.
- hinweise(at)nachdenkseiten.de wenn Sie Links zu Beiträgen in anderen Medien haben.
- videohinweise(at)nachdenkseiten.de für die Verlinkung von interessanten Videos.
- redaktion(at)nachdenkseiten.de für Organisatorisches und Fragen an die Redaktion.

Weitere Details zu diesem Thema finden Sie in unserer „Gebrauchsanleitung“.