

den 22.Jan.2020

VOLKSWAGEN AG
Vorstandsvorsitzenden Herrn Dr. Herbert Diess
Berliner Ring 2

38440 Wolfsburg

KLIMAWANDEL – UMWELTSCHUTZ

Sehr geehrter Herr Dr. Diess,

auf der IAA Frankfurt 2019 haben Sie das **E-Auto VW – ID 3** vorgestellt als

„erstes bilanziell CO 2 – neutral produziertes Fahrzeug der Welt“.

Die CO 2 – neutrale Herstellung eines E-Autos oder eines sonstigen Produktes sind eine Hypothese und ein „frommer Wunsch“ - aber weder derzeit noch künftig Realität! Unter Technikern ist dies unzweifelhaft.

Der laufende Betrieb (Strom-Tanken, Reparatur, Wartung etc.) wird die nächsten 10-15 Jahre auch nicht CO 2 (GRÜN) sein, da die erforderlichen Sekundärkapazitäten im entsprechenden Zeitrahmen nicht erstellt werden können. Es ist allerdings voraussehbar, dass allein der Strompreis (ohne Nebenkosten) für das „Tanken“ eines E-Autos im Jahre 2030 bei mindestens 1,00 Euro/kWh liegen wird.

Der ADAC (Motorwelt 9/2019) stellt in einer Graphik dar, dass die **„Treibhausgas-Bilanz der Antriebsarten über den Lebenszyklus beweist: Elektroautos sind erst mit regenerativ erzeugtem Strom klimafreundlich.**

Wenn Sie allerdings mit Ihrem „Werbeslogan“ eine **„zugesicherte Eigenschaft“** postulieren, sollte sich jeder Käufer eines VW-E-Autos dies durch eine rechtsverbindliche Konzernerklärung bestätigen lassen. Damit wäre der Gefahr eines neuen „Skandals“ mit erheblichem Kostenaufwand vorgebeugt.

Sie haben in der Sendung am 18.12.2019 „Maischberger Die Woche“ erklärt:

„Ich bin mir sicher, dass unsere Ingenieure nicht betrügen“

Daher sollte eine solche **VW-Erklärung für alle ab 2020 neu auf den Markt kommenden E-Autos (einschließlich Diesel und Benziner) selbstverständlicher Bestandteil eines künftigen Kaufvertrages werden.**

In der gleichen Sendung bei Maischberger haben Sie dargelegt, dass Sie

„den letzten Diesel aber erst 2040 vom Band rollen sehen“.

Es wäre für künftige Käuferentscheidungen - auch wegen der Glaubwürdigkeit - dringend erforderlich, wenn Sie (der VW-Konzern) der **deutschen und internationalen Öffentlichkeit erklären, welche Konzernprodukte mit welchen Schadstoffbelastungen in welchen Ländern gefertigt bzw. vertrieben werden sollen.**

Ihre zeitliche Einschätzung zur Zukunft des Verbrennungsmotors bestätigt eine Notiz der Fa. Borgwagner (US-Automobilzulieferer) vom 17.05.2019 VDI:
„Es gibt Milliarden Menschen in weniger entwickelten Regionen wie Indien, China, Russland oder Afrika, die teilweise nicht mal Zugang zu Elektrizität haben, geschweige denn zu einer Ladeinfrastruktur. Dort ist der Verbrennungsantrieb alternativlos, daher wird es ihn weltweit gesehen noch lange geben und schätzt 2100 den letzten Turbolader zu bauen.“

Verinnerlicht man nun einmal Ihre (VW) Zeiträume - **2040** - und die der Fa. Borgwagner - **2100** - (andere Unternehmen argumentieren ähnlich) so wird dies die Jugend verständlicherweise nicht gutheißen und eine **Veröffentlichung der Schadstoffbelastungen der VW-Produkte wird für deren Kaufentscheidung substantiell werden.**

Im ZDF-Interview bei Markus Lanz am 18.06.2019 haben Sie Herr Dr. Diess eine lobenswerte Erklärung in der Dieselfaffäre abgegeben:

„Das, was wir gemacht haben, war Betrug, ja.“

Der Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung Dez. 2019 ist nun auch der Einschätzung von Herrn Pötsch (VW-Aufsichtsrat) zu entnehmen, dass:

„die Autoindustrie, insbesondere wir hier in Wolfsburg, zweifellos unseren Beitrag geleistet haben zur Beschädigung des Diesels. Bei der Manipulation von VW-Motoren handele sich um den größtmöglichen Schadensfall“.

Diese beiden Erklärungen sind ja doch schon rechtlich bindende, unzweifelhafte Einlassungen. Der BGH wird sie zu würdigen wissen.

Nachdem VW für rund weltweit 11 Mio. Dieselaautos ca. 30 Mrd. € an „Rechtskosten verbucht“ hat, sollten aber auch die nachstehenden **Absprachen/Bußgelder** nicht unerwähnt bleiben:

Der „**Spiegel**“ hatte berichtet, dass sich die „fünf führenden deutschen Automarken – VW, Audi, Porsche, BMW und Mercedes – **seit den 90er-Jahren in geheimen Zirkeln auf die Technik ihrer Fahrzeuge, über Kosten, Zulieferer, Märkte und Strategien geeinigt hätten**“.

Der Artikel „Das Auto Syndikat“ vom 27.07.2017 (Frank Dohmen/Dietmar Hawranek) beschreibt die Absprachen detailliert.

Die Beteiligten haben gegenüber der EU-Kommission und dem Bundeskartellamt das Kartell eingeräumt und die Ermittlungen laufen noch (dpa 14.12.2019). In einem Schriftsatz vom 06.07.2016 erstattete Volkswagen eine Art Selbstanzeige „wegen Beteiligung an mutmaßlichen Kartellverstößen“.

Ein in der deutschen Nachkriegsindustrie-Geschichte unglaublicher Vorgang! – Für mich liegt der Verdacht nahe, dass auch „die Preispolitik“ und die Preise der „stofflichen Versorgung“ (Benzin/Diesel/Super) in den „Zirkeln“ abgeglichen wurden.

Die beteiligten deutschen Autobauer haben mit ihren Machenschaften **weltweit extrem die Umwelt geschädigt und die Kunden getäuscht.**

dpa 03.12.2019

VW und Audi rufen zehntausende Dieselfahrzeuge zurück.

„KBA ordnet den Rückruf von 65.000 VW- und Audi-Dieselfahrzeugen an. Grund sei eine unzulässige Abschalteneinrichtung, die in den Euro-4-Dieseln mit Drei-Liter-Motor verbaut sei. Autos, die zwischen 2003 und 2009 in „Deutschland zugelassen wurden.“

Autobild.de 12.12.2019

Das KBA zieht mehrere Hundert **widerrechtlich verkaufte Vorserien-Volkswagen aus dem Verkehr**. Bereits Ende 2018 hatte VW eingeräumt, von 2006 bis 2018 Fahrzeuge verkauft zu haben, die nicht dem Serienstand entsprechen. Weltweit waren rund 6700 Fahrzeuge betroffen.

Wie ist so etwas möglich mit einem Qualitätsmanagement-System und wo ist die Kontrolle?

dpa vom 21.11.2019

Kartellabsprachen beim Stahlpreis lt. Bundeskartellamt seit 2004 beim Einkauf von sogenanntem Langstahl. VW musste mit 48,7 Mio. Euro den größten Anteil bezahlen.

In **Kanada** klagte die Regierung VW im Dez. wegen Verstößen gegen Umwelt- und Importgesetze an, die Verbraucher erhielten mehr als 2 Mrd. kanadische Dollar (1,36 Mrd. Euro).

In **Australien** wurden gegen VW Strafen von 125 Mio. austr. Dollar (77,5 Mio. Euro) verhängt. Hier hatte es auch Sammelklagen gegeben.

In den **Niederlanden** beteiligen sich 100.000 Menschen an einer Klage gegen VW sowie die Töchter Audi, SEAT und Skoda.

In **Großbritannien** gibt es ebenfalls ein Sammelverfahren mit rund 100.000 Beteiligten.

28.12.2019 „**VW entschädigt österreichische Polizei, aber nicht deutsche Kunden**“

Österreichische Importeur Porsche Austria GmbH hat sich mit der Republik Österreich auf eine Entschädigung geeinigt für die Wertminderung von etwa 2100 Dieselfahrzeugen im Fuhrpark der österreichischen Polizei

Der **milliardenschwere Anlegerprozess** in Braunschweig ist auch noch aktuell.

Der Presse vom **02.01.2020** ist zu entnehmen, dass VW im Musterprozess um Entschädigungen für Hunderttausende Dieselfahrer nun doch Verhandlungen über einen Vergleich aufnehmen will.

„Ein Schelm, wer Böses dabei denkt“. – Herr Pötsch erklärt eine

- „**Manipulation von VW-Motoren**“
- **Der österreichische Importeur für Porsche einigt sich mit der Republik Österreich wegen Wertminderung an Dieselfahrzeugen.**
- **Es folgt die Bekanntgabe von Verhandlungen bezüglich eines Vergleiches für deutsche Kläger im Musterprozess.**

Last, but not least = Am 05. Mai 2020 verhandelt der BGH in der Sache VW.

Es wird um die Klärung der Haftung von VW gehen.

Definitiv muss es so deutlich gesagt werden: Hinter dem jetzigen Sinneswandel von VW steckt keine Einsicht, sondern **knallhartes Kalkül**.

Die Kommentare vom 03.01.2020

von Stefan Menzel - „VW will mit seiner Taktik das Kostenrisiko in Deutschland minimieren“ und des Jura-Professors Herrn Michael Heese, Regensburg - verdeutlichen dies ungeschönt.

Sollte VW nicht alle Dieselfahrer in Deutschland (400.000 in Musterfeststellungsklage + 2 Mio. Dieselfahrer die bis zum Herbst 2015 ebenfalls Autos mit manipulierten Wolfsburger Dieselmotoren gekauft haben) in gleicher Art und Weise entschädigen, werden die Kunden die Konsequenzen ziehen.

VW droht die nächste Glaubwürdigkeitskrise!

In meinem Schreiben vom 03. Mai 2019 hatte ich meine Gedanken dargelegt zu der von Ihnen in den VDI-Nachrichten vom 22.03.2019 postulierten Behauptung, dass „**die von der EU geforderten CO2-Reduktionen von 37,5 % bis 2030 nur durch die E-Mobilität zu schaffen sind**“.

Ihre Einlassung Herr Dr. Diess bedarf doch noch einiger Bemerkungen. Sie waren in der Zeit **von 1996 bis 2014 bei BMW** in verschiedenen leitenden Funktionen tätig.

Vor mehr als **30 Jahren belegten bereits SHELL** – Geheimdokumente Details über den Treibhauseffekt (nachlesbar: www.climatefiles.com).

Der Ölriese **EXXON** beschrieb bereits **1982** wie stark die Erderwärmung 2019 ausfällt. (Spiegel.de)

Der Klimawandel ist seit 1979 bekannt.

In einem Aufsatz in der „ZEIT vom 13.02.2019 beschreibt Claus Leggewie die Geschichte des Klimawandels von der ersten Weltklimakonferenz am 12.02.1979 in Genf bis zur COP 24 in Katowice“.

Betrachtet man Ihre beruflichen Funktionen in der Automobilindustrie und berücksichtigt die Tatsache, dass

BMW bereits im Jahr 2000 auf der EXPO das Auto Hydrogen 7 mit einem Wasserstoffverbrennungsmotor ausgestellt hat, reibt sich der Bürger verwundert die Augen und fragt sich: Was ist heute trotz bekannter technologischer Weiterentwicklung nicht möglich, was es bereits vor 20 Jahren gab?! – Zum Verständnis: Beim Wasserstoffverbrennungsmotor wird Wasserstoff direkt in den Brennraum injiziert, sobald der Zündschlüssel das Signal gibt. Ein solcher Motor hat den Vorteil, dass er Ventile, Pumpen und andere klassische Teile/Komponenten enthält mit entsprechender Verarbeitungstiefe und Wertschöpfung.

Die Emissionen reduzieren sich drastisch!!!

Andere technische Möglichkeiten, die die Umwelt hätten entlasten können, wurden bei VW auch nicht verfolgt. Von 2002 bis 2013 tüftelte VW an der Realisierung des **1-Liter-Autos**, vorgestellt u.a. IAA 2009, Genfer Salon 2013.

Aufgrund der früheren technischen Möglichkeiten ist es doch sehr befremdlich, dass Sie Herr Dr. Diess eine „**Technologie-Offenheit**“ noch immer verneinen und als einzigen Heilsbringer die E-Mobilität sehen.

Auf die Inhalte meines Schreibens vom 03. Mai 2019 (Seiten 5 – 7) und meine übersandte Ausarbeitung

„Gedanken-Anregungen zu Diesel-/E-Mobilität vs. Brennstoffzelle“

darf ich verweisen. In kürzester Zeit hat sich auf dem Sektor Brennstoffzelle technisch extrem viel bewegt und dies dürfte auch Ihnen bekannt sein.

Beginnen möchte ich allerdings mit einem Vorgang aus der Vergangenheit. Sicherlich kennen Sie den Experten Herrn Prof. Dr. Thomas von Unwerth. Ein ausführliches Porträt ist nachlesbar in den VDI-Nachrichten (21.06.2019) unter dem Titel „**Dauerbrenner Brennstoffzelle**“.

Im Netz sind unter seiner Vita folgende **VW-Tätigkeitsfelder** zu finden:

2002 - 2010 Entwicklungsing. für Brennstoffzellen bei der Volkswagen AG

2004 - 2006 VW Projektleiter Brennstoffzellen APU Systeme

2006 - 2010 Projektleiter Volkswagen – Brennstoffzellenfahrzeuge in China
(Shanghai Volkswagen)

Der Passat sollte mit „großzügiger Förderung der Chinesen zu den Olympischen Sommerspielen in Peking (2008!) mit einer Brennstoffzelle rollen“.

Seit Juli 2010 hat Herr Prof. Dr. Unwerth den Lehrstuhl Alternative Fahrzeugantriebe der TU Chemnitz inne und ist Leiter des Innovationsclusters für Brennstoffzellen und Wasserstoff „HZwo“

Er befasst sich an der TU Chemnitz mit Mobilitätsforschung.

Unter „MDR Wissen“ sind im Netz technische Expertisen zu lesen, wobei ich einen Artikel explizit hervorhebe und empfehle:

„Elektroantrieb kann Brennstoffzelle nicht das Wasser reichen“

In meinem Schreiben vom 03. Mai 2019 hatte ich auf Blatt 8 geschrieben: „, die **schwedische Klimaaktivistin wurde am 03. Jan. 2003** geboren“.

VW hat bereits seit 2002 an Brennstoffzellenantrieben geforscht, das Ergebnis für den Klimawandel – Umweltschutz heute = NULL!

Welche Schäden durch das Inverkehrbringen von VW-Autos dadurch in der BRD und weltweit entstanden sind, sollte doch einmal durch ein höchstes deutsches Gericht geklärt werden.

Die Brennstoffzellen-Technologie bzw. der Wasserstoffverbrennungsmotor lieferten bereits damals Möglichkeiten für eine Dekarbonisierung und erst recht heute sind dafür geeignet.

Eine VDI/VDE-Studie (14.06.2019) kritisiert entschieden die Bevorzugung der von Ihnen präferierten Batteriefahrzeuge.

Der portugiesische Weltkonzern-Chef Carlos Tavares hat in einem Interview (06.11.2019) mit dem FOCUS Klartext geredet und übt deutliche Kritik an der E-Mobilität.

Für die Modellvarianten VW-ID 3 hatte der ADAC im Oktober 2019 einmal Fahrzeugmassen **ohne Li-Akku** von ca. 1400 – 1450 kg errechnet. Hinzu kommt das Gewicht für den Akku. Je größer die Batterien, desto schwerer ist sie. Rund 500 kg soll der größte Akku wiegen mit Auswirkungen auf die Zuladung. In Summe kommt man auf ein Gesamtgewicht mit Fahrer (ca. 80 kg) von ca. 1800 kg und mehr. Das ist **eine völlig inakzeptable zu bewegend Masse** für ein Fahrzeug, das im urbanen Bereich, auf „Kurzstrecken“ genutzt werden und ca. 30.000 € kosten soll.

Welche Zielgruppen sollen es bei der derzeitigen Auto-Marktsättigung kaufen?

Lithium ist kein Energieträger für eine „Personen- oder Sachbeförderung“ von A nach B mittels Autobatterien!

Li gehört zu den natürlichen Rohstoffen, die **Reserven sind endlich**.

Die globale Förderung liegt zu 80 % in den Händen von lediglich drei Unternehmen - ein **monopolartiger Zustand**.

Li zählt zu den „**nicht nachwachsenden Rohstoffen**“.

Li soll nach einigen Prognosen schon **ab 2050 knapp werden**.

Im „Li-Dreieck“ (Bolivien, Argentinien, Chile) wird es aus riesigen Salzseen gewonnen mit einem aufwendigen Verfahren, bei dem der **Grundwasserspiegel gefährlich sinkt und der Wasserverbrauch exorbitant hoch ist**. In unberührten Landschaften entstehen für **Tiere/Pflanzen und Menschen massive Umweltprobleme**.

„**Zur Gewinnung des Lithiums für eine 64-kWh-Elektroauto-Batterie werden nach den gängigen Berechnungsmethoden 3.840 Liter Wasser benötigt.**“

Li gilt für die „Batterieproduktion in Sachen Energiedichte nicht als makellos“. Sie verfügen über eine vergleichsweise geringe Lebensdauer, bedingen lange Ladezeiten und ermöglichen begrenzte Reichweiten.

„Ob in Südamerika, Afrika oder Australien - **die Lithiumgewinnung wird niemals nachhaltig und ohne Umweltschäden zu bewerkstelligen sein.**“

Die Li-Gewinnung auf anderen Erdteilen kann man nur als die „**Neue industrielle Ausbeutung**“ bezeichnen

Damit Deutschland und Europa nicht zu den Klimasündern zählt, wird der Kauf eines E-Autos mit horrenden Prämien bezuschusst.

Doch was hierzulande als Umweltbonus zur Rettung der Welt verkauft wird, führt 11460 km entfernt in der Atacama-Wüste zu irreparablen Umweltschäden - sog. „Kollateralschäden“

Hauptsache unsere CO₂-Bilanz wird erfüllt, andere Völker/Kontinente haben das Nachsehen/die Umweltzerstörungen und wir eine „reine Weste“ mit E-Autos.

Jeder, der sich ein E-(ID)-Auto kaufen will, sollte sich das Video „Tatort-Erde-Chile“ anschauen! „Wegen eurer E-Autos geht uns das Trinkwasser aus“.

Die gesamte deutsche Automobilindustrie muss sich insbesondere von der Jugend die Frage gefallen lassen, warum sie sich mit der Produktion von E-Autos an der Ausbeutung von Bodenschätzen anderer Völker beteiligt, obwohl es nicht zwingend wäre und es heutzutage technisch bessere Lösungen gibt.

In Österreich und Portugal gibt es Li-Vorkommen.

An der „deutsch-tschechischen Grenze lagern große Li-Vorkommen - geschätzte 500.000 Tonnen Lithiumcarbonat auf der deutschen Seite, noch einmal doppelt so viel auf tschechischer Seite.“

Für einen „umweltschonenden Abbau“ muss allerdings noch eine Machbarkeitsstudie abgewartet werden und welche Folgen für **unsere „saubere Umwelt und die Menschen“** entstehen können.

Es ist ein Hoffnungsschimmer, dass Boliviens Regierung zum Wohle der Menschen das Joint Ventures mit der deutschen Firma ACI Systems (Baden-Württ.) annulliert und damit den Abbau gestoppt hat. (Text vom 04.11.2019)

„Geplant war von 2022 an eine Förderung von 30.000 bis 40.000 Tonnen Lithiumhydroxid im Jahr mit Investitionen von 300 – 400 Mio. Euro. Damit ließen sich Hunderttausende E-Autos mit Lithium-Batterien ausstatten.“

Diese Summe könnte die Fa. ACI aber auch in die Förderung der bekannten deutschen Vorkommen investieren, den Abbau nach deutschen Umweltstandards durchführen und neue Arbeitsplätze schaffen. Warum tut sie es nicht?

Unter dem Artikel „**Lithium Abbau in Südamerika – Kehrseite der Energiewende**“ vom 30.04.2019 ist folgendes zu lesen:

„Einer, der sich schon früh mit den Schattenseiten der Batterieproduktion beschäftigt hat, ist Matthias Buchert vom ÖKO-Institut. In einem Bericht für die Denkfabrik AGORA Energiewende plädiert der promovierte Chemiker für ökologische Standards bei der Lithiumförderung.“

Die Automobilindustrie ist hier in der Verantwortung“.

Wie derzeit Lithium in Südamerika gefördert wird, zerstört es die Lebensgrundlagen der indigenen Bevölkerung.

Ist der deutsche Erfinder- und Ingenieurgeist so minimalistisch geworden, dass er nichts Besseres zustande bringt?

Sie werden mir recht geben Herr Dr. Diess, dass Ihre Einlassungen:

**„erstes bilanziell CO₂ – neutral produziertes Fahrzeug der Welt“
„den letzten Diesel aber erst 2040 vom Band rollen sehen“
„die von der EU geforderten CO₂-Reduktionen von 37,5 %
bis 2030 nur durch die E-Mobilität zu schaffen sind“**

nicht dem weltweiten Streben nach Klimawandel – Umweltschutz gerecht werden und auch nicht den technologischen Sachstand berücksichtigen.

Auf der IAA 2019 wurde klar, dass sich auch **Zulieferer auf den Brennstoffzellenantrieb fokussieren.**

„Der Bosch-Stack kommt“ versicherte Bosch-Chef Volkmar Denner. Bosch will als „Alternative zur E-Mobilität stärker auf die Brennstoffzelle setzen und die Kosten senken“.

„CONTI Chef Elmar Degenhart warnt davor, jetzt alles auf die Elektromobilität zu setzen. Er plädiert für **Technologieoffenheit**. Auch bei Continental spielt die Brennstoffzelle eine Rolle. „Man habe gezeigt, dass bei einem heutigen Brennstoffzellen-PKW allein bis zu 10 % an Wasserstoff eingespart werden könne.“

„BMW Chef Oliver Zipse will sich auf die Antriebsform der Zukunft nicht festlegen“. Studie: „Hydrogen Next“ auf der Basis des X 5

Daimler chauffierte auf der IAA Gäste mit einem GLC T-Cell über das Messegelände. „Die Brennstoffzelle bleibt technisch im Rennen“ laut Daimler Chef Ola Källenius.

Nur Sie Herr Dr. Diess lehnen die Technologieoffenheit ab mit der erstaunlichen Frage:

„Fragen Sie mal die anderen Hersteller, wo sie den Wasserstoff herbekommen“.

Herr Dr. Diess, Sie müssen sich im Umkehrschluss folgende Fragen stellen und gefallen lassen:

a) Woher sollen **umweltfreundlich** für die nächsten 30 Jahre die Rohstoffe Lithium, Kobalt etc. für die Batterien kommen?

b) Wie sollen die defekten/verbrauchten Batterien **umweltfreundlich** genutzt/recycelt werden?

c) Woher soll für die nächsten 30 Jahre der **grüne Strom kostengünstig** kommen, der für E-Autos, Digitalisierung, Industrie + Gewerbe, öffentliche Gebäude, private Haushalte, Wärme usw. usw. kommen???

Anmerkung: Die **deutsche Chemieindustrie** hat errechnet, sie benötige **jährlich mehr als 600 TWh Strom aus erneuerbaren Quellen**, um klimaneutral zu werden.

Unter umweltfreundlich ist „bilanziell CO 2 – neutral“ zu verstehen, wie von Ihnen (VW) für den ID 3 proklamiert!

Eine Antwort auf diese Fragen erwartet von Ihnen Herr Dr. Diess die Öffentlichkeit. - Antworten sollten bezogen auf einen Zeithorizont auch ehrlich und realistisch sein; 30 Jahre bedeuten das Jahr 2050 und Spekulationen dienen nicht mehr den Menschen und der Umwelt.

Im Übrigen warnen einige Studien vor **hoher Strahlenbelastung** in Elektroautos. Das Bundesamt für Strahlenschutz verneint zwar diese Gefahr mit den Einschränkungen, dass **bei Kindern womöglich selbst schwache Magnetfelder krebserregend wirken könnten und grundsätzlich keine Langzeitstudien vorliegen.** – Im Ganzen eine sehr unklare Sache!

Was ist denn ein E-Auto für ein unausgeglichenes Produkt, wenn die Magnetfelder bei Kindern möglicherweise Krebs auslösen kann? Warnhinweise auf Kinderspielzeug sind verpflichtend, aber diese möglichen Gefahren nicht??? **Oder erhält jedes E-Auto einen Aufkleber: „Magnetfelder können der Kindesgesundheit schaden.“** (Anm.: bei Zigaretten gibt es dies ja bereits) Jahrzehnte wurde gestritten über die Strahlenbelastung von Reaktoren, soll sich dies jetzt wiederholen?

Die Bedeutung der Brennstoffzelle für die Mobilität und andere Technologien ist mittlerweile weltweit anerkannt und wird in Kenntnis einer „**Technologieoffenheit**“ eingesetzt. Beispielhaft seien erwähnt:

Handelsblatt 21.05.2019

In China steht die Brennstoffzelle vor dem Durchbruch. Derzeit stehen dort mehrere Dutzend Auto-Modelle vor der Zulassung. Die chinesische Stadt Zhengzhou testet den Einsatz einer Flotte von Wasserstoff-Bussen des Herstellers Yutong. In Peking sind tausende E-Busse unterwegs, viele mit Wasserstoff betrieben. China plant den Bau von vier Wasserstoffkorridoren und Wasserstofftankstellen an wichtigen Autobahnen.

FOCUS 23/2019

Der französische Industriegase-Gigant Air Liquide baut derzeit mit einem Partner in China ein Wasserstoffnetz auf.

VDI 20.12.2019

Bedeutende Anzeichen, „dass sich die Brennstoffzellentechnik weltweit verstärkt, kommen aus China. 2020 läuft dort die Subventionierung der E-Mobilität aus und die Regierung liebäugelt mit Wasserstoffantrieben.

Japan hat bekannt gegeben, dass das Land bis 2040 vollständig auf erneuerbare Energien umsteigen will und dabei vor allem auf Wasserstoff als Energiespeicher setzt.

Selbst die Politik hat zwischenzeitlich die Bedeutung und industrielle Nutzung von Wasserstoff für die Mobilität und den Klimawandel erkannt.

So wurden laut Pressemitteilung vom 10.09.2019 des BMVI **neun Wasserstoffregionen für Deutschland** bekannt gegeben.

Das BMVI führt hierzu aus:

- „Wir wollen lieber heute als morgen klimafreundlich unterwegs sein.
- Wasserstoff-Mobilität erfüllt genau das: Tanken in 3 Minuten mit einer Reichweite von 500 – 700 km.
- Wichtig ist jetzt, dass ausreichend Tankstellen verfügbar sind ... und das bald bundesweit grüner Wasserstoff im Tank ist.“

Nach den Plänen der Bundesregierung (05.11.2019) soll **„Wasserstoff Schlüsselrohstoff werden“**.

Herr Scheuer erklärt: „Jetzt muss die Automobilindustrie bezahlbare Fahrzeuge auf den Markt bringen und den Menschen zeigen, dass die Technik zuverlässig funktioniert.“ **Er sieht die „Autoindustrie in der Pflicht“**.

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Bundestag, der Grünen-Politiker Herr Cem Özdemir äußert sich wie folgt:

„Verkehrswende heißt nicht, dass wir 47 Millionen fossile Verbrenner durch 47 Millionen Elektromobile ersetzen“.

Eine vernünftige, zukunftsweisende Aussage eines Grünen Politikers im Gegensatz zu den Interview-Einlassungen am 07.05.2019 von Herrn Habeck, als dieser Ihnen Herr Dr. Diess erklärte, dass „aus pragmatischen Gründen die elektrische Mobilität sich **weltweit** als die Zukunftsform durchsetzen wird – zumindest für die **nächsten Jahrzehnte**“. (Anm.: s. auch mein Schreiben vom 25.06.2019). Welch erstaunlicher Weitblick eines Politikers, der sich offensichtlich wenig oder gar nicht mit der Materie befasst hat.

-Brennstoffzellenfahrzeuge erzielen **leichter** und kosteneffizienter **große Reichweiten**.

-Ihre **Betankungszeiten** sind mit dem heutigen Standard für Benzin/Diesel vergleichbar.

-Wesentlich **höhere Nutzlasten** sind möglich.

-Vorhandene **Tankstrukturen können genutzt** werden, da sich bestehende Tankstellen erweitern lassen.

Am 22.11.2019 beschloss die Bundesregierung einen „Milliardenplan für E-Auto-Infrastruktur. Nach dem Plan soll innerhalb der nächsten **zehn Jahre** die Ladeinfrastruktur für bis zu **zehn Millionen E-Autos** geschaffen werden. Der Aufbau dieser neuen Versorgungsinfrastruktur macht Investitionen im **mehrstelligen Milliardenbereich** notwendig“.

Man muss sich diese Planung einmal bildlich vorstellen.

Eine Wasserstofftankstelle kostet derzeit ca. 1,0 – 1,5 Mio. Euro. Wenn eine solche Tankstelle in eine bestehende Struktur integriert werden kann, werden sich die Kosten weiter verringern. Unter Berücksichtigung von 1000 entsprechenden Tankstellen für eine flächendeckende Versorgung müsste ein Betrag von ca. 1,5 Mrd. Euro aufgebracht werden.

Nun sollen mehrstellige Milliarden für die E-Versorgungsinfrastruktur ausgegeben werden, von der keiner gewährleisten kann, dass der „Strom grün“ ist. Für diese Art der Steuerverschwendung zugunsten der Automobilindustrie wird sich auch bestimmt der Bundesrechnungshof interessieren.

In Europa gibt es bekanntlich das „Europäische Verbundsystem (EV) für die Stromversorgung. Die Erzeugungsarten für Strom sind: Atom/Kohle/Braunkohle/Gas/Wasser/Wind/Solar/Biomasse. Der Strom wird ins allgemeine Netz eingespeist und diesem entnommen und kein Mensch kann zum Zeitpunkt der Entnahme sagen wie „grün“ er ist. Alle „Erzeugungsarten“ bedingen zwangsläufig einen CO₂-Fußabdruck.

Die Warnungen zu der künftigen Strom-Versorgungssicherheit in Deutschland sind nicht zu überhören. Fachkundige schlagen Alarm! Der aktuelle Artikel des Physik-Professors Dr. Sigismund Kobe vom 21.01.2020

„Deutsche Energiewende wird wie Seifenblase platzen“

beschreibt dies ausführlich, unbestreitbar und sollte gelesen werden.

Insofern sollten auch Sie Herr Dr. Diess sich bereits jetzt darüber Gedanken machen, wie Massen von VW E-Autos langfristig gefertigt werden sollen und wer sie kaufen wird. - Denn ohne zuverlässige Stromversorgung keine kontinuierliche Produktion und keine Möglichkeiten der Kunden ihre Batterien zu laden.

Zu den wissenschaftlichen Ausführungen von Prof. Dr. Kobe passt folgende Erklärung in **FOCUS Online vom 28.11.2019:**

Ab 2021 könnte Strom für Elektroautos rationiert werden. „Die Stromnetzbetreiber aus Deutschland, Österreich, Schweiz und Tschechien wollen ab 2021 den Ladestrom an privaten Ladestationen beschränken, damit es zu Spitzenzeiten nicht zur Überlastung der Verteilnetze kommt.“

Eine Horrorverstellung für jeden, der auf Mobilität angewiesen ist und ein E-Auto fährt.

Das Laden an öffentlichen Ladepunkten wird künftig teuer!

Die Fa. Ionity legt dafür die aktuellsten Zahlen vor. An ihren Schnellladesäulen wird ab 01.02.2020 eine **Kilowattsunde 0,79 Euro kosten mit der Begründung: „Wir liefern 100 Prozent Grünstrom an allen Stationen“.**

Es ist vorstellbar, dass es an dieser Einlassung noch rechtliche Auseinandersetzungen geben wird, wenn man die Aussage als **„Grünstrom-Garantieerklärung“** werten wird.

Ionity ist ein Joint Venture hinter dem u.a. BMW, Daimler und der Volkswagen Konzern stehen und die dieses „Preismodell als fair und transparent“ eingestuft haben.

Die Ladestationen sind vandalismusgefährdet und weisen erhebliche Sicherheitslücken im Sinne des Datenschutzes auf.

Auch der Strombedarf eines privaten Haushalts wächst durch das Laden der Batterie für das E-Auto drastisch. **Wer 20.000 km oder mehr pro Jahr mit einem E-Auto zurücklegt, verdoppelt damit in etwa den Strombedarf eines 3-Personen-Haushalts.** - Das sollte VW künftigen E-Auto-Käufern klipp und klar sagen!

Herr Dr. Diess – Ihren Ausführungen zufolge am 16.01.2020 vor den VW - Führungskräften in Berlin wollen Sie Volkswagen zu einem **„softwaregetriebenen Autokonzern“** umgestalten, weil **„die Zukunft im Umbau zu einem digitalen Tech-Konzern liege“.**

Gleichzeitig betonen Sie weiter, dass die „Brennstoffzelle auf absehbare Zeit keine Alternative für PKW-Motoren sei“ und betonen, dass Volkswagen nicht das gleiche Schicksal wie der finnische Mobilfunkriese Nokia erleiden möge.

Mit Ihrer Behauptung, die Brennstoffzelle sei keine Alternative für PKW-Motoren, können Sie keinen Menschen mehr ernsthaft überzeugen.

Ich habe bereits auf die früheren Aktivitäten bei BMW (während Ihrer Tätigkeit) als auch die ehemaligen von VW (Herrn Prof. Dr. Unwerth) hingewiesen.

SpringerProfessional vom 19.11.2019 führt aus:

„Die Brennstoffzellen-Technik ist sowohl im Bereich PKW als auch für Nutzfahrzeuge serienreif. Das betonten gleich mehrere Referenten auf der ATZlive-Veranstaltung Electrified Mobility.“

Im nachfolgenden möchte ich Ihnen die Alternativen der Brennstoffzelle einmal aufzeigen und hoffe sehr, dass diese bei VW bekannt sind.

08.07.2015 FAZ

Energiepark Mainz stellt Wasserstoff mit Elektrolyse her.

Die **erste internationale „Hydrogen Rallye“** fand im Herbst 2017 statt. Sechs Teams legten insgesamt 11.000 zurück und machten 54 Tank-Stopps an verschiedenen Wasserstoffstationen.

06.04.2018 Shell.de

Wasserstoff-Fahrzeuge touren durch Europa. Ein Team hat eine 24 Stunden-Spritztour vom holländischen Startort aus über Deutschland, Dänemark, Schweden und Norwegen gemacht, um schließlich genau einen Tag später wieder am Start und Zielort anzukommen.

24.05.2019

Im mitteldeutschen Chemiedreieck gibt es mehrere Projekte, die sich mit einem systemischen Ansatz für die Nutzung von Wasserstoff auszeichnen.

Untersucht wird das Zusammenspiel von Erzeugung, Transport und Speicherung, sowie ein dezentrales Tankstellenkonzept:

„Die erste Zapfstelle für Wasserstoff ist gerade in Halle/Saale in Betrieb gegangen.“

Gebaut wurde diese Zapfstelle von H 2 Mobility Deutschland – Gesellschafter: Air Liquide, Daimler, Linde, OMV, Shell, Total.

Assoziierte Partner der H 2 Mob.: BMW, Honda, Hyundai, Toyota und Volkswagen!

26.06.2019

Erste **niederländische Wasserstofftaxiflotte fährt in den Haag.**

Insgesamt 35 mit Brennstoffzellenantrieb ausgestattete Toyota Mirai Taxis wurden am 24. Juni 2019 an „Noot Personenvervoer“ ausgeliefert.

06.09.2019

„**Zentrum Wasserstoff Bayern**“ in Nürnberg gegründet. Partner des H 2 B sind zunächst 16 Unternehmen, darunter Audi, BMW Bosch usw.

26.07.2019 (NL)

Qbuzz, der **ÖPNV-Betreiber in den niederländischen** Provinzen Groningen und Drente hat 20 Brennstoffzellenbusse beim belgischen Hersteller Van Hool bestellt. Außerdem wurde ein Auftrag für eine Wasserstoff-Tankstelle vergeben. In Groningen baut Shell eine Wasserstofftankstelle und liefert den Wasserstoff.

03.09.2019

Der **italienische IVECO-Mutterkonzern CNH Industrial** engagiert sich beim US-Start-up Nikola. Damit forciert der ital. Nutzfahrzeug- und Landmaschinenkonzern seine Pläne für den Brennstoffzellen- sowie Batterieantrieb.

IVECO will mit Nikola Brennstoffzellen-Truck in Serie auf den Markt bringen.

20.09.2019 VDI

Anfang August eröffnete der **Strom- und Gasnetzbetreiber Schleswig-Holstein Netz (SH Netz) in Brunsbüttel** die erste Anlage im Bundesland zur Einspeisung von Wasserstoff, erzeugt aus Windstrom ins Erdgasnetz.

Angeschlossen: eine Wasserstofftankstelle

11.10.2019 VDI

RWE treibt Projekte voran, um durch Elektrolyse mit erneuerbarem Strom grünen Wasserstoff herzustellen.

General-Anzeiger 30.11.2019

RVK baut Wasserstofftankstelle in Meckenheim.

Zusätzlich zu den bereits in Hürth und am Flughafen Köln/Bonn bestehenden Wasserstofftankstellen sei nun die Nutzung auf dem RVK-Gelände in Meckenheim vorgesehen.

FAZ 02.12.2019

Energierévolution in Schottland

„In Zukunft will die schottische Stadt Aberdeen Wasserstoff in rauen Mengen produzieren und nach Deutschland verkaufen.“

In der Stadt fahren seit **fünf Jahren zehn mit Wasserstoff** angetriebene Busse. Die Technik der Wasserstoff-Tankstelle hat eine Tochtergesellschaft des Linde-Konzerns geliefert.

11.12.2019 der aktionär.de

Es wird berichtet, dass die Fa. **Powercell Schweden ein Projekt „Autostack Industrie“** bearbeitet mit folgendem Ziel:

„Unsere Aufgabe ist es, eine gemeinsame Brennstoffzellen-Stack-Plattform für die vier Automobilhersteller zu entwerfen und zu entwickeln, die in Serie gehen kann. Die Produktion soll nach 2022 beginnen.“

Partner des hochspannenden Projektes sind u.a.:

AUDI – BMW – DAIMLER – **VOLKSWAGEN** – FORD

Das Projekt wird vom Bund mit 60 Millionen Euro mitfinanziert.

Einem Kommentar von Ihnen Herr **Dr. Diess vom 05.05.2017** im Rahmen des Jahresgespräches 2017 auf Anfrage der Automobilwoche ist zu entnehmen:

„Wir stufen die Brennstoffzelle als sehr relevant ein.“

Am **16.01.2020** haben Sie vor den VW-Führungskräften in Berlin erklärt, dass die **„Brennstoffzelle auf absehbare Zeit keine Alternative für PKW-Motoren sei“**.

Nunmehr wird bekannt, dass **Volkswagen/AUDI am „gemeinsamen Brennstoffzellen-Stack-Plattform“ Projekt** beteiligt ist, welches 2022 in Serie gehen soll.

Sehr geehrter Herr Dr. Diess: Was gilt denn nun von Ihren Einlassungen und warum beteiligt sich VW an dem Projekt, wenn die Brennstoffzelle doch keine Alternative ist?

12.12.2019 Chemnitz

Das Autohaus Chemnitz übergab am Mittwoch das erste Wasserstoffauto Toyota Mirai an das Brennstoffzellen-Netzwerk HZwo.

Herr Dr. Thomas von Unwerth (siehe Hinweise Seite 6 – zu VW) Professor an der TU Chemnitz äußerte sich wie folgt:

**„Wenn VW nicht in die Pötte kommt,
bauen wir das Auto ab 2025 vielleicht selbst.“**

18.12.2019

Die Ruhrbahn (Essen/Mülheim) will ihre Fahrzeugflotte nach und nach gegen Wasserstoffbusse austauschen und setzt dabei auf die Wasserstoff-Technologie.

18.12.2019 (Umfrage der DENA)

Umfrage zu alternativen Antrieben: Wasserstoff überholt Elektro

18.12.2019 FOCUS online

Die deutsche Automobilindustrie wird wohl bei Ausschluss von Huawei beim Ausbau des deutschen 5G-Netzes große Probleme bekommen.

„Der chinesische Botschafter in Berlin drohte damit, dass Peking ein De-facto-Verbot für Verkäufe deutscher Autohersteller verhängen könnte.“

19.12.2019

Französische Stadt Pau nimmt Wasserstoff-Schnellbus in Betrieb, Platz für 125 Passagiere. Hersteller der Busse: Van Hool, Belgien; Brennstoffzellen: Ballard Power, Canada.

Reichweite mit einer Tankfüllung (174 kg Wasserstoff) über 300 km

20.12.2019

Kopenhagen erteilt sieben Industriepartnern eine Finanzierung in Höhe von 34,6 Mio. DKK für ein Projekt, bei dem Offshore-Windkraft zur Erzeugung von erneuerbarem Wasserstoff für den Straßenverkehr genutzt wird.

Weiterhin wurde der Auftrag zur Lieferung einer H2 Station-Tanklösung für eine Taxiflotte in Kopenhagen erteilt. – Acht Wasserstoff-Tankstellen sind in Dänemark in Betrieb, gemessen an der Bevölkerung das dichteste Netz in Europa.

20.12.2019 FOCUS online

In einem Beitrag von G. Steingart ist zu lesen:

„Die Staatsregierung in Peking schlägt in der Mobilitätsentwicklung eine neue Richtung ein. 2020 läuft die Subventionierung der Elektromobilität aus. Die Regierung will künftig „technologieoffen“ arbeiten. „China Daily“ berichtet von der neuen Vorliebe der KP für den Wasserstoff-Antrieb, was die deutschen Autobauer verunsichert. 40 % aller Volkswagen weltweit werden in China verkauft.“

24.12.2019 Clean Energie

Green H 2 Norway wird in Norwegen Produktionsanlagen für erneuerbaren Wasserstoff errichten, um Hyundai-LKW, die ab 2020 in Norwegen erwartet werden, mit Wasserstoff zu versorgen. Die Standorte für die Produktion von erneuerbarem Wasserstoff können auch für eine Reihe anderer Anwendungen wie Busse, Autos, Fähren und Schnellfähren genutzt werden.

24.12.2019

Im Jahre 2020 will Hyundai die ersten von 50 Brennstoffzellen-LKW in die Schweiz liefern.

05.01.2020

Wuppertal setzt ab Febr. Brennstoffzellenbusse (10 Linienbusse) mit grünem Wasserstoff im Linienverkehr ein.

Wuppertal wird auch in die Elektrolyse zur Erzeugung von grünem Wasserstoff investieren und es wird eine neue Betankungsanlage installiert.

Herr Dr. Diess, erinnern Sie sich an die „Wutrede“ von Greta Thunberg und den Satz „**Wie könnt Ihr es wagen! Was erlaubt Ihr euch?**“ – Sie sollten ihre Worte einmal nachlesen und verinnerlichen und sich dann fragen:

Wer und warum – insbesondere von der Jugend – sollte sich ein E-Auto kaufen, wenn es Brennstoffzellenfahrzeuge gibt, die Sie vehement verneinen.

Im Namen und als VW-Vorstandsvorsitzender reden Sie von Klimawandel und Umweltschutz, die Fahrzeuge des VW-Konzerns sind es aber nicht. Wozu braucht der Mensch zur Beförderung von A nach B solche Autos:

Modell	PS	CO2-Ausstoß g/km
Audi S 8	571	260
Audi R 8 V 10	540	294
Macan Turbo	440	224
Panamera Turbo	550	243

Die Liste ließe sich beliebig fortsetzen. Im gleichen Rahmen sind die **übergewichtigen E-Autos des VW-Konzerns** zu nennen.

Eine Zumutung für all diejenigen, denen man predigt Ressourcen zu sparen und ihre Lebensgewohnheiten zu ändern.

Auch Ihre Äußerungen, dass es bei VW zur Wandlung in einen „digitalen Tech-Konzern“ kommen müsse, sind doch sehr überzogen und nicht geheuer.

Welcher Kunde braucht denn ein „**Smartphone auf vier Rädern**“ und ein voll digitalisiertes Fahrzeug? Digitalkonzerne sammeln Daten und wollen/werden diese zu Geld machen. Insofern macht die Automobilindustrie zu Lasten des Klimas ein neues „Geschäftsmodell“ mit E-Autos auf. **Alle Software-Leistungen werden etwas kosten! Im FOCUS 48/2019 bekennt Herr Osterloh (VW-Aufsichtsrat) dies freimütig: „In der neuen Einheit liegen Milliarden vergraben“.**

Unter dem 30.10.2018 steht der Hinweis, dass „**VW mit zwei Firmen aus Israel selbst fahrende Elektroautos entwickeln will**“ – man kann nur konstatieren: Überwachung pur ruft mit Sicherheit noch den Datenschutz auf den Plan.

Die heute bestehenden Mobilfunklöcher, die nicht vorhandene 5G-Technik (Dauer 5-8 Jahre!?), die Unsicherheit der komplexen Datennetzstruktur und Betriebssysteme (technische Pannen, Hackerangriffe), Datenmissbrauch und fehlendes IT Personal sind nicht hilfreich für Ihre Einschätzungen.

FAZIT

VW und die deutsche Autoindustrie haben es seit mindestens zwei Jahrzehnten nicht geschafft, ein preisgünstiges, alltagsfähiges Auto mit Brennstoffzelle/Wasserstoff auf den Markt zu bringen.

VW und die deutsche Autoindustrie haben es allerdings seit den 90er Jahren – mehr als zwei Jahrzehnte – geschafft, sich in „geheimen Zirkeln auf die Technik ihrer Fahrzeuge, über Kosten, Zulieferer, Märkte und Strategien“ zu einigen.

Immer mehr Länder in Europa, Bundesländer in Deutschland, Gasversorger und Netzbetreiber, Energiewirtschaft, Industriebereiche entdecken Wasserstoff und seine vielfältigen Verwendungsmöglichkeiten/Einsatzbereiche.

Brennstoffzellenfahrzeuge bieten für Deutschland und Europa das Potential, einen hohen Anteil der Wertschöpfung darzustellen; diese Meinung vertritt auch aktuell die EU-Kommission.

Es wäre traurig für die Mitarbeiter von VW und unsäglich für den weltweiten Klimaschutz, wenn VW ein ähnliches Schicksal wie NOKIA erleidet.

Bedenken Sie, die Jugend sind die zukünftigen Käufer aller Produkte und sie werden bestimmte Auswüchse nicht mehr akzeptieren.

Mit freundlichen Grüßen vom Niederrhein

