# China treibt VW zur E-Mobilität

von Fred Schmid c/o Institut für sozial-ökologische Wirtschaftsforschung e.V.

„Eines ist klar: Es gibt kein Entrinnen mehr. Peking packt VW, Daimler & Co. am Schlafittchen und schreibt so Industriegeschichte“, stellt Frank Sieren, einer der führenden China-Spezialisten im Handelsblatt (7.11.16) fest. Der Grund für seine seine Prognose: Ende Oktober stellte das Pekinger Ministerium für Industrie- und Informationstechnologie einen Gesetzentwurf ins Netz, der eine feste Elektroquote bei der Neuzulassung von PKWs vorsieht (vgl. SZ, 19.11.16). Acht Prozent bereits für das Jahr 2018, 12 Prozent 2020, dann jährlich steigend um jeweils zwei Prozentpunkte. Bei der europäischen Autoindustrie herrschte das blanke Entsetzen, als deutlich wurde, die Chinesen machen Ernst mit der E-Mobilität. Vor allem mit dem frühen Einsatz der Elektroquote hatte niemand gerechnet

Die chinesischen Pläne zur schrittweisen Umstellung der Autoindustrie vom Verbrennungsmotor zum Elektroantrieb dürften den so genannten „Zukunftspakt“, wie er jetzt vom VW-Vorstand – Konzernvorstand Matthias Müller [3] und Markenvorstand Herbert Diess [4] und Betriebsratschef Bernd Osterloh [5] vorgestellt wurde, entscheidend mit voran getrieben haben. Denn für VW geht es um nicht weniger als um den größten Absatzmarkt des Konzens.

Während die USA für den Absatz der Stamm-Marke nur noch eine geringe Rolle spielt, setzt VW in China jedes zweite Auto ab; beim Gesamtkonzern sind es 40 Prozent des Absatzes. Fünfzig Prozent des Gewinns wird in China eingefahren Da steht für den führenden europäischen Autobauer einiges auf dem Spiel. Denn bislang hat dieser die Entwicklung des Elektroautos schlicht verschnarcht. Unter den drei größeren E-Autoherstellern der Welt ist kein europäischer. Weltmarktführer ist inzwischen ein chinesischer mit dem visionären Namen "Build Your Dreams" (BYD [6] Auto Company Limited) [1]; es folgen Nissan und Tesla Motors [7] (USA).

Autoforscher Ferdinand Dudenhöffer [8] vom Center Automotive Research (CAR) der Uni-Duisburg-Essen: „Erst mit Tesla haben die deutschen Autohersteller verstanden, dass es richtige Elektroautos gibt“ (zit. nach HB, 22.11.16). Tesla hat für sein noch nicht gebautes „Model 3 [9]“ bereits 400.000 Vorbestellungen. Der Autoprofessor weiter: „Ich bin überzeugt, dass China in der Elektromobilität das Musterland der Welt wird“.

Das zentrale Element bei Elektromobilität ist die Batterie: BYD war ursprünglich ein Batterie-Unternehmen! VW hat auf diesem Gebiet kaum Erfahrungen. Japanische Autobauer wie etwa Samsung bauen längst große Batteriefabriken in Osteuropa. VW plant bislang nur eine Pilotanlage in Salzgitter (WiWo, 25.11.16). Dabei trägt die Batterie am meisten zur Wertschöpfung des Elektro-Autos bei.

## ► Kapital-Verbrechen

VW hat sich bisher kaum mit der Batterie-Entwicklung beschäftigt.Das Top-Management hat den Elektro-Trend arrogant ignoriert. Denn die Geschäfte liefen ja prächtig, mit zweistelligen Milliardengewinnen und Milliarden-Dividenden-Zahlungen an die Großaktionäre, an die Porsche- und Piech-Clans und an die Scheich-Dynastie von Katar und das Land Niedersachsen. Noch 2015, im Jahr des Auffliegens des Software-Schwindels, wurden 5,37 Milliarden Euro an die Aktionäre ausgeschüttet. Wenige Wochen später holte der Diesel-Betrug (hier [10] und hier [11] und hier [12]) die deutsche Vorzeigemarke ein. Das strahlende VW-Image mutierte zum dreckbespritzten und kriminellen Auto-Logo

Statt Selbstkritik für Versäumnisse und Betrügereien der vergangenen Jahre zu üben, reagierte Konzernchef Müller jetzt mit Publikumsbeschimpfung. Die deutschen VW-Dieselfahrer hätten keinen Anspruch auf eine Entschädigung und die Verbraucher seien selbst schuld an der Elektro-Misere. NRW-Verbraucherschutzminister Johannes Remmel [13] (Grüne): „Die Aussagen von Herrn Müller zeigen die ganze Problematik, wie die alte und neue VW-Führung mit dem Abgasskandal umgeht. Erst werden Technologieentwicklungen wie E-Mobilität verschlafen, dann wird geschummelt, dann vertuscht, und zum Schluss werden die heimischen Verbraucher auch noch beschimpft“ (zit. nach HB, 22.11.16).

Die VW-Granden versuchen jetzt mit einer Vorwärtsstrategie aus der Misere heraus und wieder in die Offensive zu kommen. „Transform 2025+“ nennt sich der Zukunftspakt, der mit dem Betriebsrat abgeschlossen und am 22. November 2016 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde [14]. Der Zeitpunkt für die Vorstandspläne ist geschickt gewählt. Denn der Belegschaft sitzt seit dem Auffliegen der Software-Betrügerei und der Abgas-Manipulation die Angst im Nacken: Angst um den Arbeitsplatz, um die Zukunft ihres Werkes, Angst um die Berufs-Zukunft. Das macht sie druckempfindlich und zu Zugeständnissen bereit, kalkuliert der Vorstand.

Angesprochen auf die Finanzierung der Entschädigungszahlungen in zweistelliger Milliardenhöhe, sagte VW-Markenvorstand Diess schon vor einigen Monaten: „Das müssen wir erst erarbeiten“. Inzwischen meldet das Handelsblatt

(18.11.16): „Allein die Kosten für den Dieselskandal werden sich nach Einschätzung von Experten auf 30 Milliarden Euro summieren“. 18,2 Milliarden Euro sind bereits zurückgestellt. Der Großteil davon bei der Kernmarke. Und „erarbeitet“ wird von der Manager-Elite rein gar nichts. Im Gegenteil: Die Vorstands-Pfründe wurden nicht angetastet. Ex-VW-Chef Martin Winterkorn [15], der sich erst als Ahnungsloser gab, aber von den Manipulationen wusste, wie sich herausstellte, ging mit den vollen Gehaltsansprüchen aus seinem Vertrag und insgesamt 28,6 Millionen Euro Pensionsansprüchen (daraus 1,33 Millionen jährliche Pension) in den Ruhestand.

Bestraft wurde für Lug und Trug bei der Software keiner der verantwortlichen Manager. Für das größte Kapital-Verbrechen der Wirtschaftsgeschichte wurde von den Oberen niemand zur Rechenschaft gezogen – die Belegschaft aber in Haftung genommen. Sie muss für die Betrügereien des Vorstands bluten. Und nicht zu wenig. Allein die feststehenden 15,3 Milliarden Dollar, die an Schadensersatzzahlungen für Kunden und Umweltstellen in den USA fällig werden, entsprechen dem Jahresgehalt von etwa 225.000 VW-Werkern. Anders gerechnet: Für dieses Geld hätten die 30.000 Arbeitsplätze, die dem Umbau des Konzerns zum Opfer fallen, knapp acht Jahre lang finanziert werden können.

### ► VW 4.0

Aber auch die jetzige Hauruck-Aktion „Elektromobilität“ erfolgt auf dem Rücken der Belegschaft. 30.000 Arbeitsplätze, 23.000 in Deutschland und 7.000 im Ausland, stehen im Feuer. Der Abbau soll sozialverträglich, also ohne betriebsbedingte Kündigungen erfolgen, aber futsch sind sie dennoch, futsch für die Kinder, für die künftige Generation. Bei einer Stammbelegschaft von 200.000 (Kernmarke) sind das 15 Prozent, jeder siebte Beschäftigte, der über die Klinge springen muss.

Der Zukunftsplan „Transform 2025 Plus“ umfasst drei Abschnitte:

- Im erstem sollen die Kosten jährlich um 3,7 Milliarden gesenkt und die Ertragsstärke verbessert werden – von jetzt knapp zwei Prozent Umsatzrendite auf vier Prozent. Dem dient in erster Linie der Abbau der 30.000 Arbeitsplätze bis 2025. Immer wenn den Managern nichts mehr einfällt, streichen sie Stellen

- In einem zweiten Schritt will sich VW bis 2025 an die Spitze der Elektromobilität setzen. Herbert Diess, Chef der VW-Hausmarke: „Spätestens 2025 wollen wir Weltmarktführer bei der E-Mobilität sein“.

- Im dritten Abschnitt geht es um die Digitalisierung beim autonomen Fahren, aber auch um die Computersteuerung von vernetzten Maschinen und Automaten in den Werken: VW 4.0.

Das bedeutet aber auch, dass der Arbeitsplatzabbau auch nach 2020 rasant weitergehen dürfte.Der jetzt anlaufende Stellenabbau dient primär der Kostensenkung zur Finanzierung des Umbaus. Im Folgenden kommen die Beschäftigten von zwei Seiten unter Druck: Einmal durch die VW-Fabrik 4.0 mit immensen Rationalisierungspotentialen in neuen Dimensionen. Zum anderen durch die Elektromobilität: Sie erfordert eine wesentlich geringere Wertschöpfung, da der Elektromotor weniger komplex als der Verbrennungsmotor ist und kein Getriebe erforderlich ist. VW-Konzernchef Matthias Müller [3] im FAZ-Gespräch: „Mit dem Wegfall von Motor und Getriebe liegt die Wertschöpfung bei 70 Prozent verglichen mit heute. Nehmen wir dann noch die Digitalisierung dazu, dann sinkt die Zahl (der Beschäftigten) weiter. Das zeigt: Vor der Industrie liegt ein gewaltiger Transformationsprozess“ (FAZ, 19.11.16).

Zusätzlich zur Rosskur zu Lasten der Belegschaft, soll für den angestrebten Turnaround der Staat in die Pflicht genommen werden. Es werde ein steiniger Weg in die Zukunft. „Wir werden hier auch die Unterstützung der Politik brauchen, um eine Zellfertigung erfolgreich aufzubauen“, erklärt Betriebsratschef Osterloh (zit. nach FAZ, 19.11.16). Hätte man in der Vergangenheit die Spitzengewinne nicht großteils an die Aktionäre ausgeschüttet, sondern in die Batterie-Entwicklung investiert, könnte VW heute auf diesem Gebiet an der Weltspitze stehen.

**Fred Schmid**

[1] BYD Company Profile: Founded in 1995, BYD is a listed company on Hong Kong Stock Exchange and Shenzhen Stock Exchange. We principally engaged in IT industry mainly related to rechargeable battery business, handset and computer components and assembly services, as well as automobile business including traditional fuel-powered vehicles and new energy vehicles while taking advantage of our technical superiority to actively develop other new energy products such as solar farm, energy storage station, electric vehicles, LED, electric forklift, etc... Currently, BYD has nearly 180,000 employees and 22 industrial parks in global with an area nearly 17,000,000 square meters. > http://www.byd.com/ [16] .

---

► **Quelle:** Erstveröffentlicht am 28.10.2016 bei isw-München >Artikel [17].

### ► Mehr Informationen und Fragen zur isw:

**isw – Institut für sozial-ökologische Wirtschaftsforschung e.V.**

Johann-von-Werth-Straße 3

80639 München

Fon 089 – 13 00 41
Fax 089 – 16 89 415

isw_muenchen@t-online.de

**www.isw-muenchen.de [18] / https://www.facebook.com/iswmuenchen [19]**

[20]

---

## ► Infos über Institut für sozial-ökologische Wirtschaftsforschung e.V. :

Im Juni 1990 haben kritische Wirtschafts- und SozialwissenschaftlerInnen zusammen mit GewerkschafterInnen in München das isw – Institut für sozial-ökologische Wirtschaftsforschung e.V. gegründet. Seitdem haben wir fast zweihundert Studien und Berichte veröffentlicht.

Das isw versteht sich als Wirtschaftsforschungs-Institut, das alternativ zum neoliberalen Mainstream Analysen, Argumente und Fakten für die wissenschaftliche und soziale Auseinandersetzung anbietet. Unsere Themen und Forschungen beziehen sich deshalb in besonderem Maß auf die "Bedürfnisse" von Gewerkschaften und von sozialen, ökologischen und Friedensbewegungen. Unser Anspruch ist, Wissenschaft in verständlicher Form darzustellen und anschaulich aufzubereiten. Deshalb sind isw-Ausarbeitungen auch besonders geeignet für Unterricht und Schulungsarbeit und als Grundlage für Referate und Diskussionen. Die Mehrheit unserer LeserInnen, AbonnentInnen und Förder-Mitglieder sind Menschen, die sich in Bewegungen und Gewerkschaften engagieren.

- Im Zentrum unserer wissenschaftlichen Analysen und Forschungsarbeit stehen Fragen und Probleme der Globalisierung, der Bewegung des transnationalen Kapitals, der Rolle und Wirkungen der Multis und transnationalen Institutionen (IWF, WTO, OECD, G7, etc).
- Einen weiteren Arbeitsschwerpunkt bilden Verteilungsfragen: Einkommens- und Vermögensverteilung, Interdependenz von privatem / gesellschaftlichem Reichtum und Armut.
- Im Rahmen der Friedensforschung befassen wir uns mit Aspekten der Rüstungsökonomie (z.B. Konzentration in der Rüstungsindustrie), der Militärstrategie und Auswirkungen von Rüstung und Krieg.
- Im ökologischen Bereich konzentrieren wir uns auf Fragen der Energiewirtschaft und -konzerne.
- Schließlich beschäftigen wir uns kontinuierlich mit Untersuchungen zur Entwicklung der Sozialsysteme, der Konjunktur- und zyklischen Entwicklung der Weltwirtschaft.

Auf Veranstaltungen und jährlich stattfindenden isw-Foren werden Erfahrungen ausgetauscht, Gegenstrategien diskutiert und Alternativen erarbeitet. Wir freuen uns über Vorschläge und Anregungen, aber auch über solidarische Kritik.

## ► Unterstützung

**isw braucht Fördermitglieder, Spenden und AbonnentInnen**

Das isw kann inzwischen auf 25 Jahre intensiver Publikations-, Vortrags- und Seminararbeit zurückblicken. Ohne die Unterstützung unserer Fördermitglieder, ohne zusätzliche Spenden und ohne AbonnentInnen hätten wir dies nicht schaffen können.

Ein alternatives Projekt wie das isw ist auf aktive Mitarbeit und auf finanzielle Unterstützung angewiesen. Die materielle Grundlage unserer Arbeit schaffen unsere Leserinnen und Leser. Weder Parteien noch Verbände noch Stiftungen alimentieren uns. Unsere Publikationen finanzieren wir, neben der Selbstausbeutung der Autorinnen und Autoren und der zahlreichen Aktiven im Institut, aus den Beiträgen der rund 1.500 FörderInnen und AbonnentInnen. Jeder Euro, jedes zusätzliche Fördermitglied, jedes zusätzliche Abonnement ist von Bedeutung.

- Spenden für isw [21]
- isw-Fördermitglied werden. [22]
- isw-AbonnentIn werden. [23]

---

## ► Bild- u. Grafikquellen:

**1. Volkswagen China.** Während die USA für den Absatz der Stamm-Marke nur noch eine geringe Rolle spielt, setzt VW in China jedes zweite Auto ab; beim Gesamtkonzern sind es 40 Prozent des Absatzes. Fünfzig Prozent des Gewinns wird in China eingefahren. **Foto:** keso s. **Quelle:** Flickr [24]. **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung - Nicht-kommerziell - Keine Bearbeitung 2.0 Generic (CC BY-NC-ND 2.0 [25]).

**2.** Der **BYD e6** ist ein Elektroauto des chinesischen HerstellersBYD Auto [6], einer Tochtergesellschaft des BYD [26]-Konzerns. Das Fahrzeug wird seit 2010 vor allem in Taxiflotten eingesetzt, seit Ende 2013 auch in Westeuropa. In China wird es auch als Einsatzwagen der Polizei verwendet. Besonderheiten sind die vom Hersteller angegebene Reichweite von bis zu 400 km (keine Normangabe; mit 80 kWh Akku), eine garantierte Zyklenfestigkeit von 4000 Ladezyklen und eine Ladung des Akkus innerhalb von zwei Stunden. **Foto:** Alberto Martinez, Madrid. **Quelle:** Flickr [27]. **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung - Nicht-kommerziell - Keine Bearbeitung 2.0 Generic (CC BY-NC-ND 2.0 [25]).

**3. Tesla Motors, Inc.** ist ein US-amerikanisches Unternehmen, das 2003 mit dem Ziel gegründet wurde, Elektroautos für ein breites Publikum zu bauen. Namenspatron von Tesla Motors ist der Physiker und Erfinder Nikola Tesla [28], der zahlreiche Neuerungen auf dem Gebiet der Elektrotechnik prägte. Das **Tesla Model 3** ist eine Limousine mit elektrischem Antrieb von Tesla Motors [7], die als Prototyp am 31. März 2016 vorgestellt wurde. Mit einem Preis ab US$ 35.000 ist er wesentlich billiger als die älteren Tesla-Modelle. Das Design ist an das Model S [29] bzw. an klassische Limousinen angelehnt, die Länge soll BMW 3er oder Mercedes-Benz C-Klasse entsprechen. **Foto:** Steve Jurvetson. **Quelle:** . **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung 2.0 Generic CC BY 2.0 [30]).

**4. VW-EMBLEM:** Das strahlende VW-Image mutierte zum dreckbespritzten und kriminellen Auto-Logo.**Foto:** Jeremy Brooks. **Quelle:** Flickr [31]. Verbreitung mit CC-Lizenz Namensnennung-Nicht kommerziell 2.0 Generic CC BY-NC 2.0 [32]).

**5. VW-Skandal:** Der Streit um die Millionen-Boni für die superreiche Vorstandselite bei Volkswagen zeigt exemplarisch, wie die Führung des Autokonzerns auf den Abgasbetrug und die damit verbunden massiven Verluste und zu erwartenden Strafzahlungen reagiert: Nicht der Vorstand und die Kapitaleigner, sondern die Beschäftigten und ihre Familien sollen für die Krise bezahlen. Diese schamlose Vorgehensweise stinkt mindestens ebenso zum Himmel wie die manipulierten Dieseldreckwerte. **Grafik:** Wilfried Kahrs (WiKa) / QPress.de .

**6. Matthias Müller** (* 9. Juni 1953 in Limbach-Oberfrohna) ist ein deutscher Manager. Müller ist Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG, Vorstandsmitglied der Porsche-Holding sowie Aufsichtsratsvorsitzender bei Audi. Im Juli 2010 wurde er mit Wirkung zum 1. Oktober 2010 zum Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG ernannt. Im März 2015 erhielt er zusätzlich einen Sitz im Vorstand des Mutterkonzerns Volkswagen mit dem Zuständigkeitsbereich „Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG“. Nach dem Rücktritt von Martin Winterkorn im September 2015 im Zuge des Abgasskandals wurde Matthias Müller am 25. September 2015 neuer Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG. Wenige Wochen später wurde er auch zum Aufsichtsratsvorsitzenden der Audi AG gewählt.

**Foto:** Volkswagen AG. **Quelle:** Wikimedia Commons [33]. Diese Datei ist unter derCreative-Commons [34]-Lizenz „Namensnennung 3.0 nicht portiert“ [35] lizenziert. Diese Datei, die ursprünglich auf **mynewsdesk.com [36]** veröffentlicht wurde, wurde am 13. August 2016 vom Administrator oder vertrauenswürdigen Benutzer**Thuresson [37]** geprüft, welcher bestätigt, dass die Datei am angegebenen Tag unter der genannten Lizenz verfügbar war.

---

**Quell-URL:** https://kritisches-netzwerk.de/forum/china-treibt-volkswagen-zur-e-mobilitaet

**Links**
[1] https://kritisches-netzwerk.de/user/login?destination=comment/reply/5990%23comment-form
[2] https://kritisches-netzwerk.de/forum/china-treibt-volkswagen-zur-e-mobilitaet
[3] https://de.wikipedia.org/wiki/Matthias_M%C3%BCller_(Manager)
[4] https://de.wikipedia.org/wiki/Herbert_Diess
[5] https://de.wikipedia.org/wiki/Bernd_Osterloh
[6] https://de.wikipedia.org/wiki/BYD_Auto
[7] https://de.wikipedia.org/wiki/Tesla_Motors
[8] https://de.wikipedia.org/wiki/Ferdinand_Dudenh%C3%B6ffer
[9] https://de.wikipedia.org/wiki/Tesla_Model_3
[10] http://www.kritisches-netzwerk.de/forum/volkswagen-leugnet-abgasbetrug-europa-auch-audi-luegt-und-betruegt
[11] http://kritisches-netzwerk.de/forum/die-schamlosen-vw-vorstand-kassiert-63-millionen-euro
[12] http://www.kritisches-netzwerk.de/forum/volkswagen-erst-skrupellos-betrogen-dann-schamlos-abkassieren
[13] https://de.wikipedia.org/wiki/Johannes_Remmel
[14] https://www.volkswagen-media-services.com/detailpage/-/detail/TRANSFORM-2025-Volkswagen-prsentiert-Strategie-fr-das-nchste-Jahrzehnt/view/4257463/6e1e015af7bda8f2a4b42b43d2dcc9b5?p_p_auth=P41vOG3d
[15] https://de.wikipedia.org/wiki/Martin_Winterkorn
[16] http://www.byd.com/
[17] https://isw-muenchen.de/2016/11/china-treibt-vw-zur-e-mobilitaet/
[18] http://www.isw-muenchen.de
[19] https://www.facebook.com/iswmuenchen
[20] http://www.isw-muenchen.de/
[21] http://isw-muenchen.de/spenden-fuer-isw/

[22] http://isw-muenchen.de/foerdermitglied/
[23] http://isw-muenchen.de/abos/
[24] https://www.flickr.com/photos/keso/364465523/
[25] https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/deed.de
[26] https://de.wikipedia.org/wiki/BYD
[27] https://www.flickr.com/photos/albertma/4631070045/
[28] https://de.wikipedia.org/wiki/Nikola_Tesla
[29] https://de.wikipedia.org/wiki/Tesla_Model_S
[30] https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.de
[31] https://www.flickr.com/photos/jeremybrooks/644115648/
[32] https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0/deed.de
[33] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Matthias_M%C3%BCller_2016-06-17_001.jpg?uselang=de#/media/File:Matthias_M%C3%BCller_2016-06-17_001.jpg
[34] https://en.wikipedia.org/wiki/de:Creative_Commons
[35] https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/deed.de
[36] http://www.mynewsdesk.com/se/volkswagen/images/matthias-muller-579392
[37] https://commons.wikimedia.org/wiki/User:Thuresson
[38] https://kritisches-netzwerk.de/tags/abgasaffare
[39] https://kritisches-netzwerk.de/tags/abgasmanipulation
[40] https://kritisches-netzwerk.de/tags/abgasskandal
[41] https://kritisches-netzwerk.de/tags/abgaswerte
[42] https://kritisches-netzwerk.de/tags/arbeitsplatze
[43] https://kritisches-netzwerk.de/tags/arbeitsplatzabbau
[44] https://kritisches-netzwerk.de/tags/autobauer
[45] https://kritisches-netzwerk.de/tags/autoindustrie
[46] https://kritisches-netzwerk.de/tags/automobilindustrie
[47] https://kritisches-netzwerk.de/tags/batterie-entwicklung
[48] https://kritisches-netzwerk.de/tags/batteriezellen
[49] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bernd-osterloh
[50] https://kritisches-netzwerk.de/tags/betriebsbedingte-kundigungen
[51] https://kritisches-netzwerk.de/tags/build-your-dreams
[52] https://kritisches-netzwerk.de/tags/byd
[53] https://kritisches-netzwerk.de/tags/byd-auto-company-limited
[54] https://kritisches-netzwerk.de/tags/center-automotive-research
[55] https://kritisches-netzwerk.de/tags/china
[56] https://kritisches-netzwerk.de/tags/dieselgate
[57] https://kritisches-netzwerk.de/tags/dieselskandal
[58] https://kritisches-netzwerk.de/tags/digitalisierung
[59] https://kritisches-netzwerk.de/tags/e-autohersteller
[60] https://kritisches-netzwerk.de/tags/e-mobilitat
[61] https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektro-trend
[62] https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektroantrieb
[63] https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektroautos
[64] https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektromobilitat
[65] https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektromotor
[66] https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektroquote
[67] https://kritisches-netzwerk.de/tags/emissionsgate
[68] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ferdinand-dudenhoffer
[69] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ferdinand-piech
[70] https://kritisches-netzwerk.de/tags/frank-sieren
[71] https://kritisches-netzwerk.de/tags/fred-schmid
[72] https://kritisches-netzwerk.de/tags/herbert-diess
[73] https://kritisches-netzwerk.de/tags/institut-fur-sozial-okologische-wirtschaftsforschung-ev
[74] https://kritisches-netzwerk.de/tags/johannes-remmel
[75] https://kritisches-netzwerk.de/tags/kapitalverbrechen
[76] https://kritisches-netzwerk.de/tags/katar
[77] https://kritisches-netzwerk.de/tags/kernmarke
[78] https://kritisches-netzwerk.de/tags/lithium-akkumulator
[79] https://kritisches-netzwerk.de/tags/martin-winterkorn
[80] https://kritisches-netzwerk.de/tags/matthias-muller
[81] https://kritisches-netzwerk.de/tags/nissan
[82] https://kritisches-netzwerk.de/tags/porsche
[83] https://kritisches-netzwerk.de/tags/rosskur
[84] https://kritisches-netzwerk.de/tags/samsung
[85] https://kritisches-netzwerk.de/tags/stellenabbau
[86] https://kritisches-netzwerk.de/tags/tesla
[87] https://kritisches-netzwerk.de/tags/tesla-model-3
[88] https://kritisches-netzwerk.de/tags/tesla-motors

[89] https://kritisches-netzwerk.de/tags/transform
[90] https://kritisches-netzwerk.de/tags/transform-2025
[91] https://kritisches-netzwerk.de/tags/transformationsprozess
[92] https://kritisches-netzwerk.de/tags/turnaround
[93] https://kritisches-netzwerk.de/tags/verbrennungsmotor
[94] https://kritisches-netzwerk.de/tags/volkswagen
[95] https://kritisches-netzwerk.de/tags/vw
[96] https://kritisches-netzwerk.de/tags/vw-40
[97] https://kritisches-netzwerk.de/tags/vw-fabrik-40
[98] https://kritisches-netzwerk.de/tags/vw-vorstand
[99] https://kritisches-netzwerk.de/tags/weltmarktfuhrer
[100] https://kritisches-netzwerk.de/tags/wertschopfung
[101] https://kritisches-netzwerk.de/tags/zellfertigung
[102] https://kritisches-netzwerk.de/tags/zukunftspakt