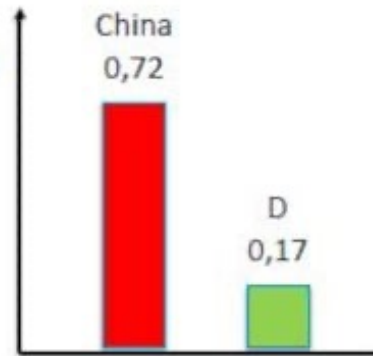


Eine Verlagerung der Industrie entspricht nicht der UN A2030/SDGs/ESG Bedingungen

weder ökologisch noch sozial,
nicht den Anforderungen des EU Marktes
noch der CO2 Reduzierung

Produktion in Deutschland (D) bei geringster CO₂-Emission

CO₂ / BIP in
Gt / Billionen USD



Eine Deindustrialisierung von
Deutschland (D) wäre extrem
klimaschädlich!

Beispiel: Jede Produktionsverlagerung
(derzeit Chemie, Stahl, Automobile u. a.)
von D nach China
erhöht die CO₂-Emissionen
um mehr als **Faktor 4!**

CO₂-Emission in Gt CO₂ / Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Billionen USD:

2020: China: 10,7/14,9 = 0,72; Deutschland (D): 0,64/3,8 = 0,17

Quellen: The World Bank (2021) und Global Carbon Atlas (2021)

Hamburg Industrieproduktion und der nötige CO₂-Emissions-Einsatz aus einer Verfahrenstechnik-Studie der HAW Hamburg. China steht immer noch schlecht da, vor allem wegen des massiven Einsatzes fossiler Rohstoffe

Denn unterm Strich ist die grüne Politik der EU mit dem Verbrennerverbot ab spätestens 2035 ein Geschenk für die Chinesen, die dank billiger Energie - ohne jeglichen mit der EU vergleichbaren Klimaschutz - **sowie niedrigen Löhnen** und einem gerade für die Emobilität wichtigen Rohstoff-Schatz erheblich günstiger und zum Teil auch effizienter produzieren können als VW und Co. **Es droht eine brutale Preisschlacht**

Die Folge: Eine brutale Preisschlacht droht, bei dem die europäischen Hersteller und vor **allem VW aufgrund der Arbeitnehmerstärke sowie der damit verbundenen hohen Lohnkosten mit stumpfen Waffen kämpfen** und letztendlich mit dem Rücken zur Wand stehen. **EU-Politik ist ein Geschenk für China**

Zwar werden sich die verlockenden chinesischen Preise aufgrund der Homologation sowie der technischen Vorgaben in Europa und vor allem in Deutschland nicht halten lassen. Aber selbst wenn der Preis um sechstausend oder siebentausend Euro steigt, ist das Auto immer noch eine knackige Kampfansage an die D-Derivate des VW-Konzerns. Selbst die koreanischen Hersteller Kia und Hyundai werden sich brutal strecken müssen. Quelle: Großangriff am Automarkt: China-Hersteller will BYD Volkswagen vernichten

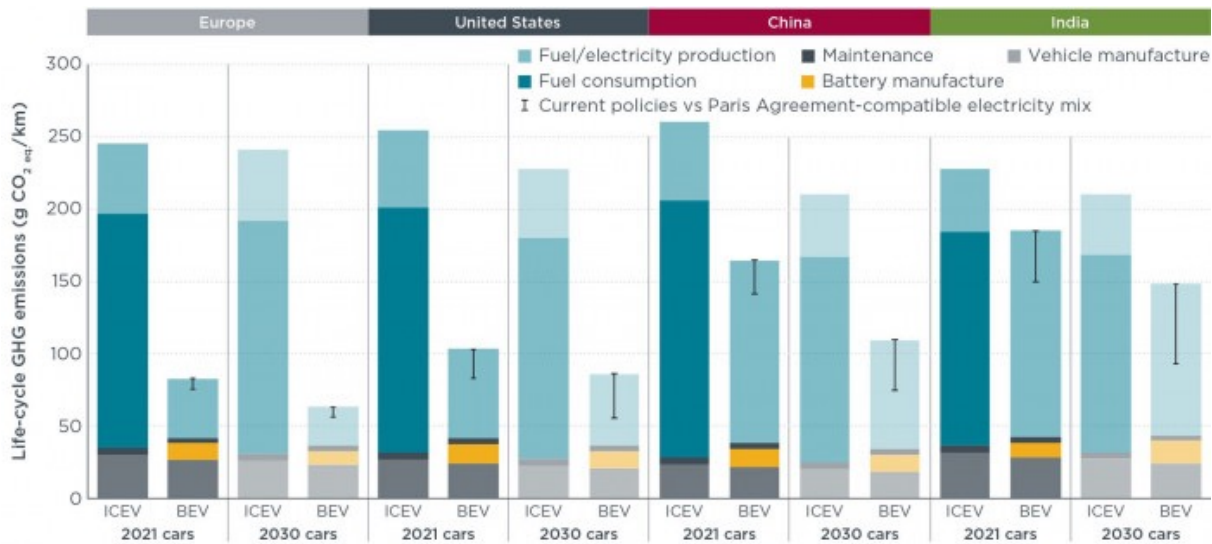


Figure ES.1. Life-cycle GHG emissions of average medium-size gasoline internal combustion engine (ICEVs) and battery electric vehicles (BEVs) registered in Europe, the United States, China, and India in 2021 and projected to be registered in 2030. The error bars indicate the difference between the development of the electricity mix according to stated policies (the higher values) and what is required to align with the Paris Agreement.

Studie: Deutschland kann Vorreiter für klimafreundliche E-Auto-Batterien werden

Schon mit dem heutigen Strommix sind Elektroautos in allen vier untersuchten Märkten deutlich klimafreundlicher als Verbrenner. Das gilt am meisten für Europa: Dort emittiert ein mittelgroßes Elektroauto über seine gesamte Betriebszeit zwischen 66 bis 69 Prozent weniger schädliche Gase als ein Verbrenner. In den USA sind es 60 bis 68 Prozent.

Auch mit viel Kohlestrom sind Elektroautos sauberer

Selbst in Indien und China, wo noch sehr viele Kohlekraftwerke im Einsatz seien, gebe es Vorteile, [sagte Peter Mock](#), ICCT-Geschäftsführer für Europa. Allerdings fallen die deutlich geringer aus als in Europa und den USA: In China sind es 37 bis 45 Prozent weniger Emissionen, in Indien 19 bis 34 Prozent.

Neben der Energieeffizienz sei es entscheidend, die für die Batterieproduktion erforderliche Energie soweit wie möglich aus erneuerbaren Quellen wie Windkraft und Solarenergie zu decken. Hier habe Deutschland mit seinem Strommix bereits heute einen Vorteil. Im Vergleich zu China, dem aktuell wichtigsten Batteriestandort, fielen in Deutschland etwa 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen pro Kilowattstunde an. **Durch einen schnellen Ausbau der erneuerbaren Energien ließe sich die Bilanz in Deutschland kontinuierlich verbessern.**

Elektroautos sind auch mit heutigem Strommix sauberer

Nur mit Elektroautos und erneuerbaren Energien ist das Pariser Klimaziel zu schaffen.

GH: diese Formel, diese Werte gelten für alle Produkte (DPS21JH) wie sie heute bereits hergestellt werden und wie diese gemäß den neuen Anforderungen entstehen. Dabei gilt, wie für das E Auto, dass es selbst noch nicht serienreif und die erforderliche Infrastruktur und die Circular Ökonomie nicht entwickelt ist.

> Folglich darf und muss diese auch als Grundlage für die Entwicklung aller Industriebranchen gelten und zwar im Interesse der Beschlüsse von Paris.

