

# Die Merkel-Regierung will den Wohlstand in Deutschland und die Umwelt in Südamerika für Elektroautos zerstören

3. Februar 2020 <https://www.pravda-tv.com/2020/02/die-merkel-regierung-will-den-wohlstand-in-deutschland-und-die-umwelt-in-suedamerika-fuer-elektroautos-zerstoeren/>



Lithium wird das „weiße Gold“ genannt. Der wertvolle, weil seltene Rohstoff, wird für die Herstellung von Batterien und Akkus für Handys, Tablets und Computer benötigt. Auch in Batterien von Elektro-Autos wird das seltene Metall eingesetzt.

Wie wir wissen, soll der weltweite Verkauf von Elektro-Autos vorangetrieben und die Nutzung von Autos mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren gedrosselt und irgendwann mutmaßlich verboten werden.

Doch bereits jetzt zeichnet sich bei Lithium eine wachsende Knappheit ab – mit möglichen Folgen für die Versorgung von Herstellern und Kunden, auch in Deutschland – zumal der Wirtschaftsgigant China versucht, weltweit Zugriff auf immer größere Vorkommen zu erhalten, um die eigene Industrie besser gegen Preisschwankungen abzusichern.

Das sogenannte Dreiländereck Chile, Argentinien und Bolivien wird bereits heute für den Lithiumabbau ausgebeutet. Am Salzsee von Uyuni im bolivianischen Hochland gibt es die wohl größten Lithium-Reserven der Welt. Aber auch Peru hat große Vorkommen des seltenen Metalls.

Die Ausbeutung des Rohstoffs schafft Umweltprobleme ungeahnten Ausmaßes. In Bolivien hatte sich Indien die Ausbeutung von Lithium gesichert. Vor den Indern waren 2016 bereits die Chinesen da. Dann kamen die Deutschen.

Im bolivianischen Hochland sollen nun drei Batterie-Fabriken gebaut werden. Die schwäbische Firma ACI Systems Alemania hat mit dem bolivianischen Staatskonzern Yacimientos de Litio Bolivianos ein Joint Venture. Der Produktionsbeginn ist für 2021 geplant. Die Förderung soll 70 Jahre laufen.

Das chilenische Lithium liegt in der Atacama-Wüste. Es wird bereits in großen Mengen gefördert, Chile ist der zweitgrößte Produzent der Welt. Dabei werden all die Probleme deutlich, die der Abbau des Rohstoffs mit sich bringt. Denn die Bevölkerung Chiles wird kaum vom Lithium-Abbau profitieren. Zudem ist ein Kampf um Wasserrechte in der Wüste entbrannt, denn um Lithium zu gewinnen, werden riesige Mengen Wasser benötigt.

In der Atacama Wüste pumpt man Wasser aus dem Untergrund an die Oberfläche und leitet es in Verdunstungsbecken. Hat das Lithiumchlorid dort die nötige Konzentration erreicht, wird die Lösung in eine Aufbereitungsanlage geleitet, wo Bor und Magnesium herausgefiltert werden. Dann wird die Lösung mit Natriumcarbonat behandelt. Das ausgefällte Lithiumkarbonat wird gefiltert und getrocknet.

Bei diesem Prozess braucht man insgesamt zwei Millionen Liter Wasser für die Herstellung von einer Tonne Lithiumsalz. Das hat in der Atacama Wüste bereits zum Absinken des Grundwasserspiegels geführt. Flussläufe trocknen aus, die zumeist indigene Bevölkerung hat kaum noch Wasser zum Leben.

Außerdem sterben die Johannisbrotbäume, Wüstenbäume die normalerweise sehr wenig Wasser brauchen. Ihr Vertrocknen deutet auf das massive Absinken des Wasserspiegels hin.

Die Aussicht auf den erweiterten Lithium-Abbau beunruhigt die indigene Bevölkerung. Denn Chiles Indigene haben kaum formelle Eigentumsrechte an ihrem angestammten Land. Zudem hat niemand die Einheimischen gefragt, ob sie mit dem Lithium-Abbau einverstanden sind.

Niemand hat mit ihnen über die Auswirkungen gesprochen, die der Abbau auf die Wasserquellen in der Region haben wird und jetzt schon hat. Nicht nur das Abpumpen hat Folgen für das Grundwasser und die Wasserversorgung in der Region.

Der Einsatz von Chemikalien zur Gewinnung des Lithiums verursacht Umweltverschmutzungen ungeahnten Ausmaßes ([Von wegen umweltfreundliche Elektroautos! Brandgefährlicher Sondermüll – Tesla](#)).

## **Die Merkel-Regierung will den Wohlstand in Deutschland zerstören**

Die Zahl der Woche lautet: 19.

19, das ist die Zahl der Neuzulassungen des ersten vollelektrischen Mercedes (das Modell "EQC") in Deutschland – und zwar verteilt auf einen ganzen Monat, nämlich den November 2019. Wie viele dieser 19 Neuzulassungen Vorführwagen bei den Händlern sind, sprich: wie viele Fahrzeuge wirklich an zahlende Endkunden gingen, ist bislang nicht bekannt.

[https://www.focus.de/auto/elektroauto/news/trotz-langer-entwicklungszeit-zuletzt-nur-19-stueck-zugelassen-mercedes-neuer-elektro-suv-ist-ein-flop\\_id\\_11512055.html](https://www.focus.de/auto/elektroauto/news/trotz-langer-entwicklungszeit-zuletzt-nur-19-stueck-zugelassen-mercedes-neuer-elektro-suv-ist-ein-flop_id_11512055.html)

19 Neuzulassungen in ganz Deutschland – und das für ein Modell, das der "Beginn einer Elektro-Offensive" dieses Unternehmens auf dem Markt sein soll und das auch entsprechend intensiv beworben wird.

Es hat also irgendwie den Anschein, als wollten die störrischen Kunden einfach nicht die von Merkel & Co. gepriesenen Vorteile der Elektromobilität erkennen. Stattdessen halten sie sich an solch lachhaften "Kleinigkeiten" wie dem zumeist lachhaft hohen Preis von Elektrofahrzeugen, ihrer meist lachhaft geringen realen Reichweite sowie ihrer ebenso lachhaft langen Ladedauer auf.

Doch im Ernst: Welche Nachteile auch mit einem so hochpreisigen Fahrzeug wie dem genannten Mercedes im Alltag verbunden sein können, kann man anschaulich diesem (leider hinter einer Bezahlschranke verborgenen) Alltags-Test entnehmen:

<https://www.welt.de/wirtschaft/plus204498308/Elektroauto-Mercedes-EQC-zerstoert-Glauben-an-deutsche-Antwort-auf-Tesla.html>

Da wagt es doch der Autor dieses Tests, Nando Sommerfeldt, glatt, mit seiner fünfköpfigen Familie bei nahezu vollgeladenem Fahrzeug-Akku eine Autobahnfahrt über eine Entfernung von sage und schreibe 180 Kilometern anzutreten – also weniger als von Stuttgart nach München beispielsweise. Ich zitiere wörtlich aus Herrn Sommerfeldts Bericht:

“Die anfänglichen Versuche, mit Tempo 150 zu fahren, breche ich nach wenigen Minuten ab. Denn dabei sinkt die Reichweite so rapide, dass wir niemals am Ziel ankommen würden. Für jeden tatsächlich gefahrenen Kilometer verliert das Auto mindestens zwei Kilometer an Reichweite. Die „Parität“ erreiche ich bei etwa 105 km/h.”

Das hört sich eher nach Abenteuerurlaub an als nach einem entspannten Familienausflug. Diese Art von Abenteuerurlaub muss einem im Fall des getesteten Fahrzeugs allerdings mindestens 91.000 Euro wert sein.

Das also soll die Zukunft des Autofahrens sein?

Ganz gewiss nicht. Die Käufer in Deutschland haben zu Elektroautos dementsprechend auch eine ganz klare Meinung: Von ca. 3,6 Millionen Neuzulassungen im Zeitraum Januar bis November 2019 entfielen gerade einmal 57.533 auf reine E-Autos. Das sind also lediglich 1,6%.

Oder anders ausgedrückt: 98,4% der Käufer in Deutschland haben zur Elektromobilität offenbar eine ganz andere Meinung als die Phantasten der Merkel-Regierung ([„Heuchelei der Bundesregierung“: Nur 2,6 Prozent Elektroautos unter den Regierungs-Pkw](#)).

Und diese Meinung hängt beileibe nicht nur an den bereits genannten Problemen, also am viel zu hohen Preis der meisten dieser Fahrzeuge, an der zu geringen Reichweite, der zu langen Ladedauer und der löchrigen Lade-Infrastruktur.

Beispielsweise ist die Gewinnung der Rohstoffe (also etwa “Kobold”, wie die grüne Universalgelehrte Baerbock zu wissen glaubt) alles andere als ein Zuckerschlecken für die beteiligten Arbeiter, welche zudem häufig Kinder sind.

Auch die Bewohner der betroffenen Rohstoffgewinnungs-Regionen leiden zum Teil enorm und sehen ihre Lebensgrundlagen zunehmend zerstört, wie beispielsweise beim Abbau von Lithium im Dreiländereck zwischen Chile, Bolivien und Argentinien – die Lektüre des im folgenden verlinkten Beitrags sollte gerade den selbsternannten “Grünen” zu denken geben, denn häufig tun diese so, als falle das Elektroauto irgendwie vom Himmel, ohne vorher für irgendeine Form der Umweltzerstörung verantwortlich zu sein.

[https://www.deutschlandfunk.de/lithium-abbau-in-suedamerika-kehrseite-der-energiewende.724.de.html?dram:article\\_id=447604](https://www.deutschlandfunk.de/lithium-abbau-in-suedamerika-kehrseite-der-energiewende.724.de.html?dram:article_id=447604)

Hat man die Rohstoffe dann irgendwie beisammen, folgt die Produktion der Akkus – ein Produktionsvorgang, der selbst einen außerordentlich hohen Energiebedarf hat. Wird diese Energie aus fossilen Brennstoffen gewonnen (was weltweit betrachtet nicht abnehmend, sondern aufgrund hunderter neuer Kohlekraftwerke zunehmend der Fall ist!), entsteht ein riesiger CO<sub>2</sub>-Nachteil für das Elektrofahrzeug gegenüber seinen Brüdern mit Verbrennungsmotor, bevor es auch nur den ersten Meter zurückgelegt hat.

<https://www.zeit.de/news/2019-09/17/haben-e-autos-eine-bessere-oekobilanz-als-benziner-und-diesel>

Und wie viele Jahre ein solches Elektromobil dann seinem Besitzer halbwegs zuverlässige Dienste leisten kann, ist ebenfalls völlig unsicher. Die Hersteller geben in der Regel eine Garantie von acht Jahren auf die Akkus – und diese Frist dürfte ihren Grund haben: Mit einer längeren Lebensdauer sollte besser kein Käufer kalkulieren.

Im Falle eines dann eintretenden Defekts am Akku kann man in Anbetracht der immensen Kosten für ein entsprechendes Ersatzteil getrost von einem wirtschaftlichen Totalschaden des gesamten Fahrzeugs ausgehen.

Ein Totalschaden, der natürlich entsorgt werden muss – was dann hoffentlich schneller funktioniert als nach dem Brand eines verunfallten Tesla in Österreich, bei dem sich wochenlang niemand in der Lage sah, die übriggebliebene Batterie fachgerecht zu entsorgen ([Freie Energie: Das Wasserauto und der tote Erfinder \(Videos\)](#)).

<https://www.handelsblatt.com/auto/nachrichten/elektroauto-ausgebrannter-tesla-in-oesterreich-wird-zum-hochgefaehrlichen-sondermuell/25232168.html>

Und wie Millionen der angestrebten Elektrofahrzeuge in Deutschland in Anbetracht der von Merkel und Co. zerstörten Verlässlichkeit der deutschen Energieversorgung in den sonnen- und nicht selten auch windlosen Nächten geladen werden sollen, ohne bösen Atom- oder Kohlestrom aus dem Ausland zu importieren, bleibt ebenfalls ein Rätsel ([Im Klimawahn: Steuerzahler müssen für E-Autos noch mehr bluten, die niemand kaufen will](#)).

Mit anderen Worten: Die gesamte Elektromobilität ist von vorne bis hinten vollkommen unausgegoren, und die potentiellen Käufer spüren das und wenden sich ab.

Nur die Merkel-Regierung, angetrieben vom künftigen Wunschpartner der Merkelisten, nämlich den ökosozialistischen “Grünen”, spürt es nicht – oder will es nicht spüren.

Ein klarer Beleg für die ideologische Verbohrtheit dieser “Regierung” und der sie beeinflussenden “Grünen” ist übrigens auch ihre Verweigerungshaltung gegenüber synthetischen Kraftstoffen: Ließe man diese – wie mittlerweile in vielen anderen Ländern üblich – auch in Deutschland zu, würden sich die CO2-Emissionen z.B. eines Diesel-Pkw sofort und ohne irgendeinen technischen Umbau um sage und schreibe 65% (oder mehr!) reduzieren, begleitet von weiteren Vorteilen bei Feinstaub und Stickoxiden.

<https://www.welt.de/politik/deutschland/plus204694472/Alternative-zum-E-Auto-Warum-Bund-und-Laender-Oeko-Sprit-fuer-Dieselfahrzeuge-ausbremsen.html>

Aber auch diese – praktische wie zugleich günstige! – Lösung will die Merkel-Regierung dem deutschen Autofahrer (und auch dem durch Deutschlands Bürger zu “rettenden” Weltklima) vorenthalten. Er soll stattdessen gezwungen werden, den wahnwitzigen Irrweg der Elektromobilität mitzugehen, ob er will oder nicht ([Naturzerstörung: Widerstand gegen Lithium für Elektroauto-Autobatterien wächst](#))

Dabei wäre die Sache so einfach, jedenfalls dann, wenn man sich im Kanzleramt endlich für Vernunft statt für Ideologie entscheiden würde: Man lasse einfach die hochqualifizierten Ingenieure unserer Automobilindustrie ihren Job technologieoffen machen, ohne ihnen hirnverbrannte, rein grün-ideologisch bedingte Vorgaben ins Lastenheft zu schreiben.

Dann und nur dann werden sie – wie bereits in den vergangenen Jahrzehnten – die besten technischen Lösungen finden.