

Elektromobilität:

Das größte Arbeitsplatz- und Geldvernichtungsprogramm aller Zeiten!

17. Februar 2020

Deutschlands Automobilkonzerne und Zulieferer entlassen Zehntausende Mitarbeiter, setzen Milliarden auf die Hochrisiko-Wette Elektromobilität. Warnungen vor dem größten Arbeitsplatz- und Geldvernichtungsprogramm aller Zeiten werden leichtfertig in den Wind geschlagen.



Hochrisiko-Wette: Politik und deutsche Automobilkonzerne setzen alles auf die Karte E-Auto – mit voraussichtlich fatalen Folgen für Arbeitsplätze und Wohlstand

Es war eine Meldung, die in der vergangenen Woche die Börsen schockte:

Daimler musste seinen Aktionären einen dramatischen Gewinneinbruch erklären. Nur noch 2,4 Milliarden Euro Gewinn konnte der Stuttgarter Konzern 2019 erwirtschaften – ein Drittel der Summe aus dem bereits als schwach geltenden Vorjahr. Mindestens 10.000 Beschäftigte, wahrscheinlich eher 15.000, werden ihren Arbeitsplatz in den kommenden Jahren »beim Daimler« verlieren.

Auch die an satte Dividenden gewöhnten Aktionäre müssen bluten.

Die Stuttgarter wie auch andere europäische Autobauer müssen Milliarden in das Abenteuer Elektromobilität investieren. Sie werden zu dem Kurswechsel politisch gezwungen, weil die EU-Kommission ab 2021 irrsinnige Grenzwerte für den Flottenausstoß von Kohlenstoffdioxid (CO₂) vorgegeben hat. Derweil wird den Autofahrern die Elektromobilität von Politik und Mainstream-Medien als »goldene Zukunft« angepriesen.

Es sind bei Lichte betrachtet Traamtänzereien um das goldene Klima-Kalb:

► Trotz massiver staatlicher Subventionen wie der jetzt auf bis zu 6.000 Euro aufgestockten Kaufprämie fristen E-Autos bis heute ein Nischendasein im unteren einstelligen Prozentbereich der Zulassungszahlen. Das von der Bundesregierung ausgerufenen Ziel von einer Million Elektroautos in Deutschland bis zum Jahr 2020 wurde längst kleinlaut zurückgenommen.

Bis Mitte 2019 gab es etwa 220.000 E-Autos in Deutschland.

Hier drängt sich die Frage auf:

► Wie kann es sich bei der Elektromobilität um eine »Zukunftstechnologie« handeln, wenn diese Technologie trotz jahrelanger Subventionen und medialer Bewerbung aus eigener Kraft keinen Durchbruch am Markt erzielt? Vor allem die durch die Bauart bedingte geringere Reichweite und hohe Anschaffungskosten sowie ein absehbar schlechter Wiederverkaufswert schrecken Autokäufer ungeachtet aller Prämienanreize zulasten der Steuerzahler ab.

Hinzu kommt:

► Der Bau der Batterien stellt die mit Abstand energieintensivste Phase in der Produktionskette eines Elektroautos dar. Bezüglich des genauen Energie- und Rohstoffinputs herrscht weitgehend Unklarheit, weil die Hersteller keine genauen Angaben darüber machen, wie viel Energie, Rohstoffe und Emissionen während des Produktionsprozesses anfallen. **Es ist deshalb auch gar nicht möglich, eine exakte Ökobilanz für den gesamten Lebenszyklus eines E-Fahrzeugs im Vergleich zu einem fossil betriebenen Auto aufzustellen.**

Laut Studien weisen E-Autos allenfalls nach 50.000 bis 100.000 Kilometern eine geringfügig bessere Ökobilanz auf als vergleichbare Benzin- oder Dieselfahrzeuge.

► Ein flächendeckendes Netz von Ladestationen fehlt ebenso wie ein zu Ende gedachtes Entsorgungskonzept für den hochgiftigen Batteriemüll. Müssen E-Auto-Käufer demnächst saftige Entsorgungsgebühren zahlen?

Bei alledem ist ein wichtiger gesellschaftlicher Faktor in der E-Auto-Rechnung noch gar nicht berücksichtigt:

Jeder fünfte bis siebte Arbeitsplatz hängt in Deutschland mittelbar oder unmittelbar am Auto.

Experten befürchten, dass Massenarbeitslosigkeit in dieser Schlüsselindustrie zu schweren politischen Verwerfungen führen wird!