Die Mitteilung des Tesla-Chefs Elon Musk, er wolle „in der Nähe von Berlin“ eine neue Tesla-Fabrik errichten und „Tausende neue Arbeitsplätze“ schaffen, wird von so gut wie allen Seiten des politischen Spektrums gelobt: Der CDU-Bundeswirtschaftsminister, der SPD-Ministerpräsident von Brandenburg, die Grüne Berliner Verkehrssenatorin – alle sind begeistert. Es gehe schließlich nicht nur um neue Jobs, sondern vor allem um einen Beitrag für eine „klimafreundliche Mobilität“. Das ist Augenwischerei, Wunschdenken und in weiten Teilen barer Unsinn. Von **Winfried Wolf**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/191114_Tesla_und_Elon_Musk_in_der_brandenburgischen_Provinz_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Es handelt sich bei dem Vorhaben von Tesla erstens um eine Investition, mit der eher Luxusmobilität für eine gut betuchte, westliche Gruppe optimiert und gesteigert werden soll. Zweitens handelt es sich um eine Investition im Rahmen des allgemeinen Hypes um Elektro-Pkw-Mobilität, die ablenkt von den eigentlichen Aufgaben einer Mobilitäts- und Transportorganisation, die den Anforderungen des Klimawandels gerecht wird. Drittens sind die wenigen tausend neuen Jobs in der möglichen neuen Tesla-Fabrik ab dem Jahr 2022 in ein Verhältnis zu setzen zu den mehreren zehntausend Jobs in der Autoindustrie, die aktuell vor dem Abbau stehen, und zu den mehreren Tausend Jobs im Bereich der erneuerbaren Energien, so der Windkraft-Industrie, die aktuell konkret abgebaut werden. Doch der Reihe nach.

Bitte die Relationen wahren – der Mini-E-Auto-Markt

Der Markt für Elektroautos ist ein kleiner, gemessen am gesamten Automarkt. Das Drama der immer neu gesteigerten Automotorisierung wird mit den folgenden Zahlen deutlich: INSGESAMT wurden 2018 in Deutschland 182.000 Elektroautos verkauft – einschließlich der Hybride. Der Anteil dieser E-Pkw im weiteren Sinn an allen verkauften Autos (Pkw) – insgesamt waren es 3,2 Millionen Pkw – lag damit bei 5,7 Prozent.

Wichtig ist jedoch, dass nur reine Elektro-Pkw („Batterie-Autos“) eine gewisse CO-2-Einsparung dann bringen, wenn sie wirklich 1:1 mit einem Benzin-Pkw verglichen

werden und wenn sie einen solchen *ersetzen* würden. 2018 wurden gerade mal 67.500 solcher reinen E-Autos neu zugelassen. Der Anteil an allen neu zugelassenen Pkw lag damit bei 2,1 Prozent.

Das ist ein ausgesprochen kleiner Markt.

Vergleichbar sieht es bei den Beschäftigten aus. Aktuell sind in Deutschland in der gesamten Autoindustrie noch etwas mehr als 800.000 Menschen beschäftigt (Autoproduktion und Zulieferer). Anfang 2018 waren es noch 815.000. Davon sind aktuell maximal 4000 im Bereich der reinen E-Autos beschäftigt. Wobei der größte Teil der E-Autos aktuell aus dem Ausland kommt (aus Frankreich mit dem Renault „Zoe“, aus Japan mit dem Nissan „Leaf“ und aus den USA mit Tesla). Die Autokonzerne und die Zulieferer haben für die deutschen Fabriken einen Jobabbau angekündigt, der bei mehr als 20.000 Stellen in den nächsten zwei Jahren liegt. Dieser hat nichts – oder so gut wie nichts – mit einer Umstellung auf die E-Mobilität zu tun. Es geht schlicht um Rationalisierungsprozesse und um den Beginn einer neuen Branchenkrise. Diese wird die konventionelle Pkw-Herstellung ebenso treffen wie den E-Auto-Sektor. Siehe dazu unten.

Elektro-Autos reduzieren nicht CO2

Wir reden – wohlgemerkt – von dem konkret ablaufenden Prozess der „Elektromobilität“. Nicht von der netten grünen Fiktion, wo ein Individuum, am Stadtrand im Eigenheim mit Carport und Wallbox lebend, ein schnuckeliges kleines E-Auto kauft und seinen alten Benziner abschafft, der dieses E-Auto mit der eigenen Photovoltaik-Anlage jeweils des nachts auflädt und der dann ab und an damit ins Grüne oder in die Stadt auf den Ökomarkt rollt.

Wir reden vom *konkreten* Automarkt, wie er aktuell gestaltet ist und wie er in der absehbar nächsten Zukunft stattfinden wird.

Hier geht es im Wesentlichen darum, dass Elektroautos etwas ZUSÄTZLICHES sind. Selbst wenn ein E-Pkw im direkten Vergleich mit einem Benziner vielleicht maximal 30 Prozent CO-2 einsparen könnte, so gibt es ja keine Deckelung der Pkw-Zahlen. Diese steigen von Jahr zu Jahr. In Deutschland kamen 2018 netto – also die Abmeldungen bereits gegengerechtet – 600.000 Pkw zusätzlich auf die Straßen. Und das waren zu 95% Benziner und Diesel-Pkw.

Weltweit haben wir aktuell 950 Millionen Pkw. Jährlich werden es zwischen 60 und

80 Millionen mehr. Bis 2025 werden wir beim absehbaren Gang der Dinge 1,2 bis 1,3 Milliarden Pkw haben – und zwar Benzin- und Diesel-Pkw. Und ZUSÄTZLICH um die 100 bis 150 Millionen Elektro-Pkw.

Diese E-Pkw sind – Einheit für Einheit genommen – natürlich auch mit CO-2-Emissionen verbunden. Unter anderem aufgrund der Tatsache, dass der Strom-Mix zu einem erheblichen Teil aus fossiler Energie besteht. In Deutschland noch zu 40%, in China zu 60%.

Ein krasser CO-2-Faktor ist das Folgende: Bei der Fertigung eines E-Pkw entstehen zwischen 3 und 5 Tonnen mehr CO-2 als beim Bau eines vergleichbar großen Benzin- oder Diesel-Pkw. Dieser „ökologische Rucksack“ muss ab Kilometerstand Null erst „abgefahren“ werden. Erst vor wenigen Tagen wurde in den deutschen Medien eine Liste veröffentlicht, wie viele Kilometer man ein jeweiliges E-Auto-Modell fahren muss, bis es theoretisch CO-2 einspart (im Vergleich mit einem Benziner). Ergebnis: Einen Tesla-Pkw muss man 60.000 bis 75.000 km fahren, bis dieser „CO-2-Rucksack“ abgetragen ist. Bei einem Nissan „Leaf“ sind es „nur“ 52.000 km. Bei einem E-Golf 45.000 km. Bei einem Audi „eTron“ sogar 100.000 Kilometer. (Basis: Agora Energiewende-Studie).

Tesla – ein hoch subventionierter und hochdefizitärer Autobauer

Das Unternehmen Tesla hat aktuell knapp 50.000 Beschäftigte weltweit. Zum Vergleich: VW beschäftigt 694.000 Menschen. Alle Tesla-Werke befinden sich bislang in den USA. Tesla produziert im Jahr knapp 500.000 Pkw. Das sind weniger Autos als der eher kleine Hersteller Volvo produziert (650.000 Pkw).

Zum Vergleich: VW, Renault-Nissan (ohne Fiat) und Toyota produzieren JEWEILS mehr als 10 Millionen Pkw.

Außer Pkw produziert Tesla zusammen mit dem japanischen Elektronikhersteller Panasonic Batterien (Fabrik „Solar City“). Schließlich ist Musk Eigentümer von Space X, dem Hersteller von Weltraumraketen.

In China entsteht aktuell im Umland von Schanghai ein neues Tesla-Werk zur Produktion von Tesla-Pkw. Es dürfte noch in diesem Jahr die Fertigung aufnehmen. Angekündigt war die Fabrik mit einer Wochenleistung von 3000 Pkw. Aktuell ist nur noch die Rede von 1000 Pkw je Woche. Ausgelegt ist die Fabrik für gut 300.000 Pkw/Jahr. Die Fabrik wird also massive Überkapazitäten haben. Und diese werden

sich in den nächsten Monaten noch deutlich vergrößern. Allerdings erhielt Tesla für die Ansiedlung massive staatliche Subventionen. Da kann sich Musk Überkapazitäten ein paar Jahre lang leisten.

Die Zahl der Beschäftigten im chinesischen Werk ist nicht bekannt. Geschätzt sind es weniger als 5000. Es sind vor allem deutlich weniger als ursprünglich angekündigt. Man habe, so Elon Musk, in China „Überkapazitäten bei den Beschäftigten".

Tesla zahlt grundsätzlich deutlich weniger je Stunde als die Autokonkurrenz. Der Konzern ist ein ausgesprochen schlechter Arbeitgeber. In den USA zahlt Tesla zwischen 18-25 US-Dollar/Stunde (brutto). Das entspricht rund 15-21 Euro in der Stunde. Es geht hier, wohlgemerkt, um Bruttolöhne, einschließlich aller Versicherungsabzüge und der Arbeitgeberanteile. Die Tesla-US-Löhne entsprechen rund 65 bis 70 Prozent des Bruttolohns in anderen US-Autowerken (GM, Ford, Chrysler). Es gibt bei Tesla immer wieder willkürliche Entlassungswellen. Eine solche letzte erfolgte im Sommer 2018. Musk verfolgt das Prinzip von „hire and fire".

Das Betriebsklima bei Tesla ist deutlich unterdurchschnittlich; latent schlecht – aufgrund der niedrigeren Löhne, der hohen Arbeitsintensität und der erheblichen Fluktuation. Tesla versucht auch – allerdings wie andere Autokonzerne in den USA auch und auch wie VW in den USA – die Gewerkschaft (UAW) aus dem Betrieb herauszuhalten und keine gewerkschaftliche Organisierung zu ermöglichen.

Tesla betriebswirtschaftlich

Der Tesla-Konzern hat seit Gründung 2003 noch nie einen Gewinn ausgewiesen. Er macht immer – auf Jahresbasis bezogen – Verluste. Der Konzern ist hoch verschuldet. Er stand mehrmals kurz vor dem Konkurs. Aktuell gab es zwar im dritten Quartal 2019 einen Gewinn (in Höhe von 143 Millionen US-Dollar). Doch in den ersten zwei Quartalen 2019 musste Tesla einen massiven Verlust in Höhe von mehr als 1 Milliarde US-Dollar hinnehmen. Auch im Gesamtjahr 2019 dürfte Tesla einen Verlust aufweisen. Wie in jedem Jahr seit Gründung.

Die Überlebensgarantien des Konzerns sind sein hoher Börsenwert sowie hohe staatliche Subventionen beim Bau von Auto- und Batterie-Fabriken (in den USA und in China). Und massive Unterstützungen durch das US-Verteidigungsministerium im Bereich Space X.

Der Börsenwert von Tesla liegt aktuell bei 53 Milliarden US-Dollar. Zum Vergleich: Ford ist knapp 35 Milliarden US-Dollar wert. Dabei fertigt Ford 6,4 Millionen Autos im Jahr – Tesla weniger als eine halbe Million. Ein solcher extrem spekulativer Börsenwert kann in einer Krise zerplatzen wie eine Seifenblase.

Der Konzern wird immer wieder von Abgängen im Top-Management durchgeschüttelt. So ging im September 2018 der Finanzchef (Dave Morton) von Bord – frustriert und freiwillig. Im März des gleichen Jahres hatte im gleichen Ressort der damalige Finanzchef (Eric Branderiz) Tesla verlassen. Ein schlechteres Image als zwei Abgänge des für die Konzernfinanzen Verantwortlichen in einem Jahr kann man sich kaum vorstellen. Daimler war übrigens an Tesla beteiligt. Und stieg dort wegen der abenteuerlichen Politik von Elon Musk und der unsicheren Perspektiven aus.

Elektro-Pkw bei VW als Beispiel dafür, dass allein „Wachstum, Wachstum über alles“ zählt. Und dafür, dass eben auch die CO-2-Emissionen ansteigen

VW ist der Konzern unter den Großen der Weltautobranche, der am stärksten auf Elektroautos setzt. VW-Boss Helmut Diess ist im Übrigen auch ein Bewunderer von Musk. Noch vor wenigen Wochen gab es das Gerücht, VW würde bei Tesla einsteigen oder gar den Autohersteller aus Kalifornien übernehmen. Eine Möglichkeit, die auch in Zukunft absolut realistisch ist.

Zurück zu VW und zur VW-Orientierung auf E-Autos selbst. Diese sieht wie folgt aus: Aktuell produziert VW 10 Millionen Pkw im Jahr, davon wenige Zehntausend E-Pkw. Bis 2025 will VW mehr als 12 Millionen Pkw produzieren – weltweit. Davon maximal ein Viertel E-Autos, also 2,5 Millionen. Wobei das Batterie-Pkw und Hybride sind. Das heißt: Die Zahl der „Normalo-Pkw“ bliebt im Wesentlichen gleich.

Bis 2030 will VW 15 Millionen Pkw weltweit produzieren. Davon ein Drittel E-Pkw im weiteren Sinn, also 5 Millionen. Das wiederum heißt wieder: Die Zahl der „Normalo-Pkw“ bleibt die gleiche: 10 Millionen.

Gleichzeitig setzt VW darauf, im Bereich der Benzin- und Diesel-Pkw wesentlich mehr SUV zu verkaufen. Die gesamte VW-Pkw-Flotte wird aktuell massiv in Richtung SUV umgebaut und ausgebaut. Der Verbrauch je Pkw steigt bereits aktuell deutlich.

Das heißt: Selbst bei VW, dem Konzern mit der deutlichsten Orientierung auf „E-

Mobilität“, wächst der CO-2-Ausstoß bei der herkömmlichen Flotte mit Verbrenner-Pkw. Und es kommen die CO-2-Emissionen der E-Autos hinzu.

Das neue VW-E-Auto-Modell

In Zwickau hat VW bis November 2019 das VW-Werk auf E-Autos umgebaut. Hier wird das “Massenauto” von VW im Bereich der E-Autos gebaut: das Modell “ID.3”. Dieses Modell soll ab Anfang 2020 ausgeliefert werden. Das Werk ist für eine Jahresfertigung von 300.000 Fahrzeugen ausgelegt. ERWARTET wird allerdings 2020 eine Fertigung von einigen Zehntausend, maximal von 100.000.

Der ID.3 kostet nach offiziellen Angaben „knapp 30.000“ in der Elementarversion. Dazu schreibt der ADAC: „In Deutschland soll der ID.3 in der **Basisversion für knapp 30.000 Euro** angeboten werden. Abzüglich der E-Auto-Prämie käme der Stromer auf rund 26.000 Euro [aktuell auf 24.000; W.W.]. Klingt günstig, doch bei diesem Preis dürfte es in den wenigsten Fällen bleiben. Mit guter Ausstattung und mittlerem Akku sind rund 10.000 Euro mehr zu veranschlagen.“

Das heißt: Selbst mit den massiven staatlichen Subventionen liegt dieses E-Auto mit rund 35.000 Euro auf einem Niveau, das um rund 30 Prozent höher ist als im Fall eines vergleichbaren Mittelklasse-Pkw mit Verbrenner-Motor.

Tesla in Brandenburg

Das Tesla-Werk in Brandenburg soll nach den bisherigen, eher vagen, Angaben „5-6000 Beschäftigte“ haben. Hier sei angemerkt: ALLE ursprünglichen Angaben zu den Beschäftigten in Tesla-Fabriken wurden später massiv reduziert – siehe China. Es könnten also auch 3000 Beschäftigte sein – plus einige hundert bei den Zulieferern usw.

Im Werk soll zunächst das „Model Y“ produziert werden. Das ist eine Weiterentwicklung von „Model 3“. „Model 3“ von Tesla wird aktuell in Deutschland für rund 50.000 Euro angeboten (der Listenpreis ist niedriger, doch real ist das Auto in der Basisversion nicht für weniger als 45.000 Euro zu haben). Das „Model Y“ ist teurer als „Model 3“. Es soll – ab Ende 2019 – in Deutschland ab 55.000 Euro erhältlich sein.

Selbst wenn es nach Errichtung der Brandenburg-Tesla-Fabrik eine gewisse Preisreduktion geben sollte, so wird der Preis je Tesla-Pkw doch bei mindestens

40.000 Euro liegen. Er entspricht damit rund zwei Jahresgehältern eines Vollbeschäftigten in Brandenburg. Wobei das Durchschnittseinkommen eines Vollbeschäftigten in Brandenburg im Jahr brutto bei 29.605 liegt – bundesweit sind es 35.229 Euro. Und in Baden-Württemberg 37.818. Musk weiß, warum er nach Brandenburg geht.

Ach ja. Die Relation zwischen dem Jahresgehalt eines Brandenburgers heute und den Kosten für einen Tesla ist nicht ganz unähnlich zu derjenigen in DDR-Zeiten. Der „Trabant“ aus Zwickau kostete 10.000 DDR-Mark mit 10 bis 15 Jahren Wartezeit. Auf dem Schwarzmarkt war er ohne Wartezeit für 20.000 Mark zu haben. Für das Modell „Wartburg“ waren (mit Wartezeit) 20.000 DDR-Mark aufzubringen. Das Jahreseinkommen in der DDR lag zwischen 9000 Mark (Verkäuferin) und 15.000 Mark (Bauarbeiter).

Wobei es ohnehin so sein wird, dass in Brandenburg vor allem Tesla-Pkw für reichere Wessis (oder für im Osten lebende Wessis mit „Buschgeld“) gefertigt werden.

Die Erfahrungen in Ländern mit hoher Elektroauto-Dichte – so in Norwegen – und mit Elektroautos hierzulande zeigt: Das Elektroauto ist überwiegend der Zweit- und Drittwagen für die sich grün gebenden Leute im gehobenen Mittelstand. Dafür sprechen die technischen und finanziellen Parameter: Lange Ladezeiten, geringe Reichweite und vor allem ein Einstiegspreis von aktuell mindestens 35.000 Euro. Wobei es zugleich so gut wie keine preiswerten gebrauchten E-Autos gibt. Es handelt sich bei diesen Elektroautos überwiegend um typische Stadtwagen, um Shopping-Cars. Oft auch – insbesondere bei Tesla-Modellen – um Freizeit-Pkw. Motto: „Ich fahre grün ins Grüne“.

Wer auf E-mobility setzt und dann noch behauptet, er würde das tun, um die Klimaerwärmung zu begrenzen, der ist ignorant oder zynisch. Oft wohl beides. Der damit verbundene Betrug ist offensichtlich. Und die meisten Politiker, die derlei Blendwerk verbreiten, sind oft diejenigen, die ein E-Auto als Zweitwagen besitzen. Beispiel Henning Kagermann. Dieser Herr ist der Leiter der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“. Das ist die E-Auto-Lobby der Bundesregierung. Dieser Vorzeige-E-Auto-Lobbyist gab jüngst ein Interview dem „Tagesspiegel“. Frage 1: „Herr Kagermann, wie geht es Ihrem Elektroauto?“ Antwort Kagermann: „Dem geht es gut. Ich fahre meinen BMW i3 seit fünf Jahren.“ Frage 2: „An einen neuen E-Wagen denken Sie nicht?“ Antwort Kagermann: „Mal schauen, was […] auf den Markt kommt. Wenn es Modelle gibt, die im Realbetrieb bis zu 400 Kilometer

Reichweite haben, dann schaffe ich auch mein anderes Auto mit Verbrennungsmotor ab.“ (Tagesspiegel vom 8. April 2019).

Diese Art Zynismus der gutbetuchten E-Auto-Lobbyisten öffnet der AfD die Scheunentore. Weil anstelle der zu kritisierenden Automobilität ein teurer „Ersatz“ propagiert wird, der nicht nachhaltig ist. Und weil keine für die Masse der Menschen überzeugende Alternative angeboten wird. Bereits jetzt stehen die AfD-Leute vor den Fabriktoren mit der Parole „Rettet den Diesel“. Oder sie treten mit diesem Slogan sogar (und teilweise erfolgreich) bei Betriebsratswahlen an.

Perspektive

Wir stehen am Beginn einer neuen Weltautokrise. Weltweit war die Weltautofertigung 2018 bereits rückläufig, so auch die Autoproduktion und der Autoabsatz in der EU und in Deutschland. Aktuell brechen die Autoverkäufe auf dem größten Automarkt der Welt, in China, massiv ein. Und dies in besonders starkem Maß auf dem Markt für Elektroautos. Im 1. Halbjahr 2019 ging der Automarkt in China um 12 Prozent zurück. Derjenige von Elektroautos um 30 Prozent.

Die deutschen Autokonzerne kündigten für die nächsten zwei Jahre einen Belegschaftsabbau von mehr als 20.000 Beschäftigten an. Das wird auch die ostdeutschen Autofertigungen (in Eisenach und Zwickau) treffen.

Dagegen wären die neuen (3-5000) Jobs in Brandenburg, die es frühestens 2021 geben wird, gegenzurechnen.

Mehr nicht-nachhaltige E-Auto-Jobs – weniger nachhaltige Erneuerbare-Energien-Jobs

Vor allem müssen die möglichen Jobs in der E-Autobranche, bei der es ja – wie aufgezeigt – um ein Plus an Pkw und um ein Plus an CO-2 geht, im Lichte des Abbaus von Jobs in Branchen gesehen werden, die für eine nachhaltige Klimapolitik tatsächlich wichtig sind.

So gab es in Deutschland vor knapp zwei Jahrzehnten noch 120.000 Arbeitsplätze in der Solarbranche. Heute sind es weniger als 80.000. In der Windenergie-Branche stehen aktuell mehrere Tausend Arbeitsplätze auf der Kippe. Die Bundesregierung reduziert systematisch die Förderung der erneuerbaren Energien. Und lässt es zu, dass zehntausende Arbeitsplätze in diesen Bereichen abgebaut werden.

Die notwendige Alternative

Jedes Setzen auf das Auto – egal ob mit Brennstoffzelle, ob mit E-Motor oder ob mit einem Verbrenner-Motor – weist in die falsche Richtung. Es bleibt doch bei den *Systemnachteilen* eines Autos – egal ob der Antrieb auf Diesel, Benzin, Batterie/Strom oder Wasserstoff basiert. Diese Autos brauchen vier Mal mehr Fläche für ein und dieselbe Verkehrsleistung als eine Straßenbahn oder ein Bus. Sie produzieren viel mehr Tote und Schwerverletzte als bei vergleichbaren Verkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr.

Und vor allem gilt: Die Menschen werden in dem Maß immer langsamer, wie die Zahl der Autos zunimmt. Wenn alle Autos in Berlin oder in Los Angeles Tesla oder Nissan Leaf wären, dann bleibt es dabei, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit im Autoverkehr in Berlin bei der eines sehr sportlichen Fahrradfahrers, bei ca. 20 km/h, und in Los Angeles bei der eines eher unsportlichen Radlers, bei 14 km/h, liegt.

Eine Verkehrswende muss völlig anders aussehen. Heute sind aufgrund der REALITÄT in vielen Städten Mobilitätsstrukturen denkbar, die wie folgt aussehen:

Der Anteil des Fahrradverkehrs an allen Verkehrswegen kann in allen Städten auf 30 bis 40% gesteigert werden (Kopenhagen: mehr als 50%).

Der Anteil der Fußwege an allen Wegen (begünstigt durch eine Politik, die Dezentralität fördert und z.B. wieder flächendeckend Einkaufsmöglichkeiten im Nahbereich schafft) kann bei 20 bis 25 Prozent liegen.

Der Anteil des Öffentlichen Nahverkehrs kann 35-40 Prozent erreichen (Zürich heute bereits: 40%).

Je nach Mix, der von Stadt zu Stadt unterschiedlich sein wird, ist also eine Gesamtstruktur möglich, bei der der Pkw-Verkehr bei weniger als 10 Prozent liegt. Das sollte dann viel Carsharing sein, gerne E-Autos, gerne Brennstoffzelle. Oder auch 3-Liter-Pkw. Für den ländlichen Raum – in dem rund 25 Prozent der Menschen leben – gilt: Auch dieser kann an einen vertakteten, komfortablen öffentlichen Verkehr, meist einen solchen mit Bussen, angeschlossen werden. Dies ist in der Schweiz der Fall.

Übrigens: Ein 3-Liter-Pkw – den es ja bereits vor eineinhalb Jahrzehnten gab (siehe die VW-Modelle „Lupo“ und „Fox“) würde im Vergleich zum aktuellen

Spritverbrauch, der bei 8 Liter je 100 km liegt, rund zwei Drittel Sprit und damit auch zwei Drittel CO-2 einsparen. Deutlich mehr, als ein E-Auto heute in der EU oder in Deutschland einsparen kann.

Kein Plädoyer für den Verbrenner-Motor

Das soll jetzt kein Plädoyer für den Verbrenner-Motor sein. Es soll aber die Absurdität der aktuellen Diskussion über E-Autos verdeutlichen. Die Autokonzerne wollen kein Abspecken. Sie wollen erstens weitermachen wie bisher mit der Orientierung auf SUV. Sie wollen zweitens die E-Auto-Orientierung propagieren, um den Eindruck zu erwecken, sie hätten eine grüne Lösung und würden grüne Mobilität auf den Markt bringen. Und sie wollen drittens möglichst fette E-Autos wie den „Taycan“ von Porsche, den „EQC“ von Daimler, den „eTron“ von Audi oder das „Modell Y“ oder das „Modell 3“ von Tesla auf den Markt bringen, die alle zwei Tonnen und mehr wiegen und die alle bei 50.000 Euro Einstiegspreis beginnen.

Auf diese Weise sollen auch die Profite „nachhaltig“, sprich fett, bleiben.

Winfried Wolf *ist der Autor von „Mit dem Elektroauto in die Sackgasse. Warum E-Mobilität den Klimawandel beschleunigt“ (Promedia 2019; 220 Seiten, 17,90 Euro)*

Titelbild: Ivan Kurmyshov / Shutterstock