

Der Volks-Elektro-Wagen: Schießt VW sich damit selber ab?



Der bis 1991 in Zwickau-Mosel gefertigte Trabant war ein selbst von DDR-Bürgern verlachtes (aber dennoch geliebtes) Auto. Die Konstruktion war in den 1950ern einmal zeitgemäß; wurde dann aber immer weiter verlängert, weil die sozialistischen Betonköpfe der SED keine Ahnung von technischen Fortschritt hatten. Interessanterweise sieht eine Konstruktion der [Sachsenring-Werke aus dem Jahr 1967 dem VW-Erfolgsmodell Golf](#) verblüffend ähnlich. Da es den VW Golf noch nicht gab, reißen die Gerüchte nicht ab, daß ostdeutsche Ingenieure hier ein wegweisendes Auto konstruiert haben, dessen Pläne aber von ideologisch verbohrtten Politikern für Devisen ins kapitalistische „Ausland“ verkauft wurden („brauchen wir nicht“).

Wiederholt sich nun die Geschichte, oder reimt sie sich, wie Markt Twain sagte? Produziert das Werk Zwickau wieder eine ideologische Totgeburt?

Die Umorientierung auf Elektro wird wohl auf Kosten der Mitarbeiter gehen, da E-Motoren im Vergleich zu Verbrennern sehr einfach konstruiert sind. [Da VW zudem das Werk modernisiert, also digitalisiert und mehr Roboter einsetzt, wird weniger Personal gebraucht.](#)

Immerhin wird in Mosel nicht wie zu DDR-Zeiten nur ein Modell produziert, sondern derer vier: Neben dem ID.3 werden der Seat el-Born, der SUV ID Crozz und der Audi Q4 E-Tron im Werk gebaut, alles Elektro-Autos. Ab Juni 2020 sollen zumindest aus einer Werkhalle nur noch Stromer kommen; über 800 Autos am Tag.

Der Konzern muß mit dem Volks-Elektrowagen unbedingt Erfolg haben: Die EU-Auflagen zur Reduktion der CO₂-Emissionen zwingen zum umfangreichen Angebot von E-Autos. Außerdem hat die Umrüstung des Werkes einschließlich Umschulung der Mitarbeiter rund eine Milliarde und 200 Millionen Euro gekostet; zudem soll der Standort einschließlich Zulieferer CO₂-neutral werden.

Ist das alles realistisch, was die grünen Manager da planen? Kaum, da dem geneigten Leser und der EIKE-Redaktion die Daten ja bekannt sind. Die E-Autos haben sehr schwere Lithium-Akkumulatoren mit relativ geringer Energiedichte an Bord, die sich zudem nur über Stunden vollladen lassen. Dafür stehen längst nicht genügend E-Tankstellen im Lande zur Verfügung. Dasselbe gilt für den elektrischen Strom, der zunehmend aus unzuverlässigen erneuerbaren Quellen kommt, und jetzt schon die Netzstabilität gefährdet. Was wird wohl passieren,

wenn da einige Tausend Elektro-VWs am Tag zusätzlich Starkstrom wollen?

Und dann die Preise: E-Autos sind deutlich teurer als vergleichbare Verbrenner. Wer soll die alle kaufen? Der bodenständige Werktätige schaut ganz sachlich auf die Daten, bevor er den Kaufvertrag unterschreibt. So viele Ökobürger, die unbedingt „grün“ fahren wollen, gibt es realiter nicht. Der Staat müßte ordentlich subventionieren, um den Unsinn am Leben zu halten.

Und dann ist da noch die von uns berichtete Sache mit dem Lithium-Abbau, weswegen selbst Klimaprofessoren wie Harald Lesch die Stromer ablehnen. Was haben die VW-Planer ihrem Konzern und den Mitarbeitern da aufgebürdet? DDR2.0, in Elektro-Version.