

Die NZZ erklärt das Elektroauto zum werdenden „Normalfall“



Ein [Herbie Schmidt](#) schreibt am 2. Oktober 2020, daß die Verkaufszahlen der Stromer zwar noch marginal seien, daß aber die Wachstumsraten der „alternativen“ Fahrzeuge aufhorchen lassen. Wie das? Ganz einfach – der Schlingel rechnet die Hybridautos (Plugin) und die reinen Stromer zusammen. Da kommt man schon einmal auf 13,2% in Deutschland, August 2020. In der Schweiz seien es bis zum selben Monat im Jahr gar über 15%.

Sogar ein doppelter Trick: Die Hybriden werden häufig gar nicht an der Steckdose geladen, sondern nutzen nur ihre Wärmekraftmaschine und die Bremsvorgänge als Energiequelle. [Carl Christian Jancke](#) sagte dazu bei *Indubio* lakonisch, daß Besitzer von Leasing-Autos auch nach Jahren die Stromkabel noch nicht mal ausgepackt hätten.

In Europa habe laut Schmidt Elon Musks *Tesla* vor zwei Jahren einen Stein ins Rollen gebracht. Das Modell 3 hätte eine erstaunliche Fahrleistung, annehmbare Reichweite und einen marktfähigen Preis.

Zahlen werden nicht genannt; denn dann könnte der Leser ja auf widersprechende Gedanken kommen. Auch kein Wort über brandfreudige Lithium-Kobalt-Akkumulatoren, deren Zusammensetzung von *Tesla & Co.* meist geheim gehalten wird und deren Rohstoffe unter unsäglichen Bedingungen für Mensch und Natur in Südamerika und Afrika abgebaut werden müssen. Daß gerade *Tesla* die Kapazität der Akkus nach Kaufpreis per Funk freischaltet, findet ebenfalls keine Erwähnung.

Statt dieser unschönen Details wird den Lesern erzählt, daß die Lade-Infrastruktur in Europa toll ausgebaut werde. In Deutschland entstünden seit 2016 jährlich drei bis 6.000 neue Ladepunkte; für die die Regierung bis Ende des Jahres 300.000 Millionen Euro ausbebe.

Immerhin gibt Schmidt zu, daß der Zuwachs in den weltgrößten Märkten China, EU und USA hauptsächlich der Steuersubvention geschuldet ist. Richtig gelesen: Auch das erzkapitalistische China fördert seine E-Autos. Wahrscheinlich nicht mehr lange, wenn sich das Ganze in summa als Verlustgeschäft herausstellt. Viele wohlhabende Chinesen fahren in der Stadt zum Distinktionsgewinn gern einen Ökoboliden, was aber steuertechnisch bald an Grenzen stoßen könnte, wenn genügend Stromer die Luft der Smog-geplagten Städte entlastet haben werden.

In der immer planwirtschaftlicher werdenden EU, „interventionistisch“, wie die NZZ euphemistisch umschreibt, kommt für die Hersteller zu den Subventionen noch ordentlich juristischer Zwang hinzu, die unwirtschaftlichen Stromer in den Markt zu drücken.