Die Elektromobilität killt den Autohandel

geschrieben von AR Göhring | 13. März 2020

Vor kurzem mußte Hamburgs größter VW/VAG-Händler Konkurs anmelden. Gründe wurden nicht genannt; aber ein ähnlicher Fall von 2018 in der Stadt legt nahe, daß die massiven Wertverluste von Diesel-Fahrzeugen schuld sind. Rund 1.400 Arbeitsplätze stehen nun zur Disposition. Zur Erinnerung: Die Automobilindustrie hat schon vor über zehn Jahren eine derart schlechte politische Lobbyarbeit gemacht, daß Profiteure und Ideologen aus dem ökosozialistischen Komplex, zum Beispiel die *Umwelthilfe* DUH, unrealistisch niedrige Abgas-Grenzwerte durchdrücken konnten. Die Industrie „wehrte" sich mit getürkter Steuerungssoftware für die Motoren. Da jedes einzelne Fahrzeug damit ausgerüstet war, mußte der Trick früher oder später bekannt werden. Mit dem Ergebnis, daß die Medien des Ö.S.-Komplexes zum fröhlichen Halali auf die ihnen sowieso verhaßte großkapitalistische Autoindustrie bliesen.

Nach der angeblichen Luftverschmutzung durch hochmoderne, ultrasaubere deutsche Dieselaggregate wird nun der angeblich menschgemachte Klimawandel vorgeschoben, um zum nächsten Schlag gegen unsere wichtigste Industrie anzusetzen. Die bei EIKE bereits besprochenen EU-Flotten-Grenzwerte für Kohlendioxid setzen die Autohersteller unter Druck, möglichst viele Elektromobile an den Mann zu bringen, die aber kaum jemand haben will. Werden daher zu wenige verkauft, drohen gewaltige Strafzahlungen, die von der EU-Zentralregierung in Brüssel eingetrieben werden. Die Autobauer geben den Druck nun nach unten weiter und drängen die örtlichen Händler, den Kunden mehr von den unbeliebten Elektromobilen (und Hybriden, *Plugin*) aufzuschwatzen. Gerade VW-Händler haben den Schwarzen Peter gezogen, weil der Hersteller sämtliche Modelle mit Verbrennungsmotoren auslaufen läßt und in zehn Jahren nur noch Akku-Wagen anbieten wird. Was passieren wird, ist klar: Der traditionell kühl rechnende deutsche Autokäufer läßt sich von überteuerten Dessin-Spielereien wie dem VW *Beetle* oder von angeblichen Moral-Klimaschutzautos wie dem ID.3 nicht beeindrucken und geht zur Konkurrenz, die noch ordentliche hochgezüchtete Wärmekraftmaschinen in ihren Fahrzeugen anbietet. Produziert werden diese natürlich schön weit weg; sicher vor deutschen und EU-ropäischen Weltrettungs-Verrückten.

Wie sieht der Verkaufsdruck der Hersteller konkret aus? Die Händler für PSA-Fahrzeuge zum Beispiel müssen eine monatliche „CO_2-Vorgabe" erfüllen. Werden zu wenige Elektro-Opel und E-Peugeots abgesetzt, sinkt der Gewinn des Autohauses empfindlich. Die Händler wissen um die Unbeliebtheit der Öko-Klima-Mobile und beschweren sich schon über die zu hohen Anforderungen. Bei Audi-Händlern, die ebenfalls die CO_2-Pistole auf die Brust gesetzt bekamen, wirkte der Protest immerhin halbwegs; statt 25% müssen die Häuser „nur" noch 20% E-Autos verkaufen.

Die Pointe: Wegen Lieferengpässen eines Lithium-Akku-Herstellers (*LgChem*) werden zu wenige E-Fahrzeuge hergestellt. Die Klima-Autos sind also nicht nur unbeliebt; sie werden auch nicht produziert. Erinnert mich an den Trabi, Sie nicht auch? Die Rennpappe mußte man zu DDR-Zeiten nehmen, weil es (außer Wartburg) nichts anderes gab. Und dann mußte man auf den Plastebomber auch noch über zehn Jahre warten, weil Sachsenring in Zwickau im Schnarchmodus produzierte. Sozialismus, was will man erwarten?

Passend dazu die Nachricht, das der neue E-Trabi, *Volkswagen* ID.3 genannt, der passenderweise im alten Trabiwerk Mosel hergestellt wird, wahrscheinlich nicht wie geplant im Frühjahr ausgeliefert werden kann, sondern wegen – tata!- ausgerechnet Softwareproblemen sondern erst im Herbst zum Kunden kommt.

Übrigens will VW offenbar seine örtlichen Händler mit Rundum-Service-Angebot loswerden. Die neuen Elektro-Trabis ID.3 werden offiziell von der Zentrale verkauft; das Autohaus zeigt dem Kunden nur noch das Fahrzeug. Der Hersteller Tesla arbeitet immer schon so. Da wundert es nicht, daß ein Wirtschaftsberater (KPMG) mit einem erheblichen Autohaussterben rechnet: die Hälfte bis 2025.