

## Nur noch Elektroautos? „Damit liefern wir uns China definitiv aus“

Welt, 01.11.2022, Ronan Planchon

[https://www.welt.de/wirtschaft/plus241877999/Nur-noch-Elektroautos-Damit-liefern-wir-uns-China-definitiv-aus.html?sc\\_src=email\\_3160595&sc\\_lid=314994860&sc\\_uid=9b9AoAfTYB&sc\\_lid=5522&sc\\_cid=3160595&cid=email.crm.redaktion.newsletter.wirtschaft&sc\\_eh=94c824e22aa172ca1](https://www.welt.de/wirtschaft/plus241877999/Nur-noch-Elektroautos-Damit-liefern-wir-uns-China-definitiv-aus.html?sc_src=email_3160595&sc_lid=314994860&sc_uid=9b9AoAfTYB&sc_lid=5522&sc_cid=3160595&cid=email.crm.redaktion.newsletter.wirtschaft&sc_eh=94c824e22aa172ca1)

Ab 2035 will die EU den Verkauf von Neuwagen mit Verbrenner verbieten. Der französische Publizist François-Xavier Pietri hält das für blanken Wahnsinn. Im Interview spricht er über drastische Folgen für Umwelt und Wirtschaft – und die große Abhängigkeit von Fernost.

Der französische Journalist und Schriftsteller François-Xavier Pietri hält den forcierten Trend Richtung Elektrofahrzeuge für einen blanken Wahnsinn. In einem ausführlichen und wohldokumentierten Buch übt er heftige Kritik an den hohen sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Kosten dieses Umbruchs.

**WELT:** Ab 2035 wird der Verkauf von Treibhausgas-ausstoßenden Neuwagen verboten sein, also sowohl mit Diesel- und Benzinmotoren als auch Hybridmodelle. Sie schreiben in Ihrem Buch: „Dazu sind wir noch nicht bereit“. Inwiefern?

**François-Xavier Pietri:** Allein die französische Autoindustrie wird dadurch einen beispiellosen Schock erleiden. Die großen Automobilhersteller werden sich voraussichtlich daran anpassen können, da sie über bedeutende Investitionsgelder verfügen. Die kleineren Unternehmen jedoch, die Teile für die Verbrennungsmotoren der derzeitigen Autos herstellen, werden alle verschwinden, denn ihr Beruf ist zum Aussterben verurteilt.

Übrigens melden alle Branchen, in denen es um Wartung und Service für Autos geht, wie beispielsweise Autowerkstätten, die auch 2035 noch den bereits vorhandenen Fahrzeugbestand betreuen werden, schon heute einen Umsatzrückgang. Elektroautos benötigen vergleichsweise sehr viel weniger Wartung, was wiederum ein Problem bei der Umschulung und Neuausrichtung dieser Berufe darstellt. Auch um die Zukunft der Tankstellen und ihrer Angestellten sollte man sich Sorgen machen, denn nicht alle lassen sich in Ladestationen umfunktionieren. Dementsprechend grausam dürfte die soziale Schockwelle werden.

Auch in Bezug auf die Ladestationen sind wir im Rückstand. Die französische Regierung beispielsweise hatte sich bis 2021 das Ziel von 100.000 Stationen gesetzt – aber wir sind jetzt, Ende 2022, bei gerade mal 70.000 Anschlüssen. Doch so, wie sich der Verkauf von Elektroautos entwickelt, besteht definitiv ein Missverhältnis zwischen der Anzahl der Ladestationen und der ständig steigenden Zahl von Autos.

Eine neue Aufladestation zu bauen braucht Zeit, die diesbezügliche Gesetzgebung in Frankreich ist nicht einfach, da man Zertifikate benötigt, um die Stationen mit Strom versorgen zu können. Eine Ladestation einzurichten dauert ein ganzes Jahr. Hinzu kommt, dass die Franzosen wenig geneigt zu sein scheinen, sich Elektroautos zu kaufen, die 50 Prozent teurer sind als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Der Listenpreis für einen Renault Zoe beträgt 32.000 Euro, während der entsprechende

Clio mit Benzinmotor 17.000 Euro kostet, also 15.000 Euro weniger. Wir laufen also Gefahr, ein Frankreich der zwei Geschwindigkeiten zu erschaffen.

WELT: Wäre es nicht denkbar, dass die Demokratisierung der Elektroautos bis 2035 auch für Preissenkungen sorgen wird?

Pietri: Aufgrund unserer Abhängigkeit von Rohstoffen ist das eher zweifelhaft. Durch den Ukraine-Krieg stellen wir ja gerade fest, dass es sich um eine seltene und teure Energie handelt. In guten Schnellladestationen an der Autobahn ist der Preis für die Kilowattstunde von 24 Cents im Januar 2020 auf 79 Cents 2022 gestiegen. Er hat sich also fast verdreifacht, und diese Preissteigerung ist höher als die bei den Kraftstoffpreisen. Einhundert Kilometer in einem Zoe-Elektroauto kosten 15 Euro, wenn man bei Schnellladestationen auflädt, in einem Clio mit Benzin- oder Dieselmotor nur rund zehn Euro. Wirklich günstig ist nur ein privates Aufladen zu Hause (40 Prozent der französischen Haushalte verfügen über einen Anschluss zum Aufladen ihres Autos), und das auch nur, weil die Regierung einen Tarifschutz eingerichtet hat. Doch wie lange noch?

WELT: Mit einem Elektrofahrzeug ist der Autofahrer in Bezug auf Reparaturen genauso abhängig vom Hersteller. Abgesehen davon, dass die Sonntagsbastler langsam verschwinden, ist das in philosophischer Hinsicht ein Rückschritt in Sachen Freiheit?

Pietri: Mit der Einführung der Elektronik hat sich das Auto an sich schon verändert. Es ist fast unmöglich geworden, den Motor oder anderes Zubehör zu verändern, denn das wird durch Kontrollsender verhindert. Das ist ein Grund für die Inflation der Fahrzeugpreise. Diese sind innerhalb von zehn Jahren im Schnitt um 35 Prozent gestiegen, also von 19.000 auf 26.000 für einen Neuwagen. Ferner stellt sich aber auch die Frage der Bewegungsfreiheit. Für den täglichen Gebrauch sind Elektroautos praktisch – auf langen Reisen aber die Hölle.

Eine Fahrt durch Frankreich wird zu einem wahren Leidensweg, da man ständig vorher nach Ladestationen suchen muss. Der Autofahrer verbringt seine Zeit damit, die ihm verbliebene Reichweite seines Wagens auszurechnen und verliert damit die Freiheit, bei unvorhergesehenen Umständen oder auch einfach nur seinen Wünschen entsprechend eine andere Route einzuschlagen. In Frankreich gibt es nur wenige Schnellladestationen: 5000 auf einer Million Kilometern. Und zur geringen Verfügbarkeit von Ladestationen kommt noch das Problem der territorialen Vernetzung. Wir werden zunächst vor allem die Autobahnen versorgen, während die Landstraßen und kleineren Bundesstraßen weitgehend leer ausgehen.

WELT: Man kann wohl damit rechnen, dass bis 2035 die Batterien mehr Leistung bringen und damit auch Fahrten auf längeren Strecken möglich sein werden.

Pietri: Derzeit hat ein Elektroauto eine durchschnittliche Reichweite von 330 Kilometern, während man mit einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor im Schnitt 550 bis 600 Kilometer weit kommt. Und es wird noch dauern, bis die Elektroautos eine größere Reichweite bekommen, sicherlich fünfzehn bis zwanzig Jahre: Diesbezügliche Fortschritte werden dadurch verlangsamt, dass die Batterien zurzeit noch von Lithium abhängig sind und damit unweigerlich mit der Zeit schlechter werden. Die Reichweite einer Batterie hängt von ihrer Größe ab. Und je größer die

Batterie eines Autos, desto größer seine Reichweite, und dementsprechend ist es dann auch teurer als andere. Das wiederum wirft die Frage der Chancengleichheit unter den Autofahrern auf.

WELT: Die Batterien sind zur Zeit von Lithium und Kobalt abhängig, und genau diese Märkte hat China übernommen. Werfen wir uns tatsächlich kopfüber in Xi Jinpings Arme? Hinzu kommt, dass der Abbau von Lithium mit erheblichen Umweltbelastungen verbunden ist.

Pietri: Die Batterien bestehen hauptsächlich aus Kobalt und Lithium. Die Demokratische Republik Kongo verfügt über die größten Kobaltreserven der Welt, doch 80 Prozent davon gehören China, als Besitzer der kongolesischen Minen. In ihnen arbeiten Kinder, die pro Tag einen Dollar für den Abbau des Minerals bekommen. Ihre Arbeitsbedingungen sind menschenunwürdig. Kobalt ist selten und die Ressourcen werden auf längere Sicht knapp werden. 80 Prozent der Bestände befinden sich im Kongo, das sind rund 120.000 Tonnen. In Australien, dem zweitgrößten Förderland, sind etwa 6000 Tonnen vorhanden. Seltene Erden, die man bei der Herstellung von Fahrzeugen verwendet, werden zur Zeit von den Chinesen abgebaut – das heißt also, wir liefern uns ihnen definitiv aus.

Der größte Anteil des Lithiums befindet sich in Südamerika, im sogenannten „Goldenen Dreieck“ Bolivien, Argentinien und Chile. Kleinere Vorkommen gibt es in China und Australien. Lithium gibt es zwar buchstäblich im Überfluss, der Abbau ist jedoch aus ökologischer Hinsicht ein Desaster. Um eine Tonne Lithium fördern zu können, muss eine Million Liter Wasser verdampft werden. Der französische Bergbaukonzern Imerys hat angekündigt, dass eine der größten europäischen Lithium-Minen 2027 in Frankreich ihren Betrieb aufnehmen soll, im Massif Central. In Europa eine Lithium-Industrie aufzubauen ist in technischer Hinsicht kein Problem. Doch was die Umweltschäden betrifft, so muss man den Europäern die Wahrheit sagen: Wir werden kurz nach einer Dürreperiode dort eine Million Liter Wasser verdunsten.