

Schock-Therapie durch Elektro-Fahrzeuge

geschrieben von Chris Frey | 31. Dezember 2020

Bidens von Kalifornien inspirierte Vision schließt Hybridfahrzeuge aus, beinhaltet die Installation von 500.000 EV-Ladestationen und bietet Rabatte im Stil der „Abwrackprämie“ für neue EV-Käufer. Im Jahr 2018 entfiel jedoch fast die Hälfte der EV-Registrierungen (256.800 von 543.600) auf Kalifornien, mit Hawaii, Washington und Oregon nicht weit dahinter. Dennoch machten E-Fahrzeuge 2018 weniger als 2 % der insgesamt 15 Millionen kalifornischen Fahrzeuge aus – und das trotz enormer Steuervergünstigungen, kostenloser Ladestationen, freiem Zugang zu HOV-Spuren* nebst anderer Subventionen und Anreize.

[*HOV-Spuren = reservierte und meist freie Spuren auf Autobahnen, die nur von Fahrzeugen mit zwei oder mehr Insassen benutzt werden dürfen. Die Polizei kontrolliert das sehr intensiv, und bei Missbrauch werden drastische Strafzahlungen fällig. Anm. d. Übers.]

Im Jahr 2019 wurden in den USA nur 727.000 Elektrofahrzeuge verkauft, fast die Hälfte davon waren Plug-in-Hybride. Die Hybrid-Verkäufe erreichten 2013 ihren Höhepunkt, aber bis 2019 waren sie auf 2,3 % (ca. 400.000 Fahrzeuge) aller Verkäufe von *Light-Duty*-Fahrzeugen gesunken, was größtenteils auf die Abneigung der EV-Puristen zurückzuführen ist. Man vergleiche diese Zahlen mit den 6,3 Millionen verkauften Fahrzeugen im Jahr 2016 oder mit den 273.600.000 Pkw, Motorrädern, Lkw, Bussen und anderen Fahrzeugen auf den Straßen der USA im Jahr 2018.

Dem Beispiel Chinas folgend, sind auch die US-Automobilhersteller – nicht nur Tesla – bei dieser großen Umstellung mit an Bord. Mit dem Austausch von Verbrennungsmotoren und der Umwandlung von Tankstellen in EV-Ladestationen wird der Druck steigen, die verbleibenden Verbrennungsmotoren loszuwerden und mehr EVs zu kaufen. Das Chinafreundliche Unternehmen General Motors plant, bis 2025 \$20 Milliarden in die Technologie von E-Fahrzeugen und selbstfahrenden Fahrzeugen zu investieren, einschließlich 23 verschiedener E-Fahrzeuge bis 2023. Die Ford Motor Company hat zugesagt, bis 2022 11 Milliarden Dollar in die Entwicklung von Elektrofahrzeugen zu investieren.

Biden tritt damit in die Fußstapfen des britischen Premierministers Boris Johnson, dessen neuer Klimaplan ein Verkaufsverbot für benzinbetriebene Fahrzeuge bis 2030 und für Hybride bis 2035 vorsieht. Aber, wie der Ökonom und Direktor der Denkfabrik Global Britain Ewen Stewart argumentiert, ist dies „offen gesagt eine der illiberalsten und wirtschaftlich zerstörerischsten Politik, die je aus Whitehall kam. Sie riskiert Hunderttausende Existenzen und dringend benötigte Exporte ohne den geringsten Nutzen.

„Die Auswirkungen dieses Verbots (in einem Land mit nur 1 Prozent E-Autos) sind immens hinsichtlich Herstellung, Lieferketten, Investitionen, versenktem Kapital, Beschäftigung, Infrastruktur, Wahlmöglichkeiten der Verbraucher, Wert des bestehenden Bestands und so vieles mehr“, erklärte Stewart. „Noch nie hat es eine Regierung gewagt, eine ganze und kritische Industrie fast über Nacht per Diktat zu schließen. Es ist ein Irrglaube, dass die Zerstörung einer erfolgreichen britischen Industrie durch ein Verbot von Verbrennungsmotoren – anstatt die Wahl der Verbraucher den Markt bestimmen zu lassen – gut für die Wirtschaft sei. Der britische Automobilsektor macht heute ein Fünftel der Produktionsbasis des Landes aus, wobei über 80 Prozent der 1,3 Millionen produzierten Autos exportiert werden. Das sind 13 Prozent des gesamten britischen Exportmarktes.“

Die britische Automobilindustrie beschäftigt über 180.000 Briten direkt und viele hunderttausend weitere indirekt. Aber das Vereinigte Königreich kann nicht mit China um den globalen EV-Markt konkurrieren, weil die Arbeitskosten in Großbritannien viel höher sind und die Energie zunehmend viel teurer und unzuverlässiger ist.

Schlimmer noch, so Stewart, dieses „*virtue signaling*“ wird bestenfalls einen winzigen Nutzen für die britische und globale Umwelt haben, aber verheerend für die Autobesitzer sein. Die britische Regierung hat bereits den Wert der 12 Millionen Dieselfahrzeuge des Landes mit Zuschlägen stark vermindert, die Besitzer von Dieselfahrzeugen vor 2015 bis zu 67 Dollar pro Woche kosten, nur um in „ultra-niedrigen Emissionszonen“ fahren zu dürfen. Weitere Kosten waren die Verdoppelung der Parkgebühren und höhere Steuern für Dieselfahrzeuge.

Die neuen Initiativen werden das Gleiche mit benzinbetriebenen Fahrzeugen machen. Sie werden die Benzinpumpen auslaufen lassen, den Wiederverkaufswert sinken lassen und den Exportmarkt des Landes ruinieren.

Andrew Montford, stellvertretender Direktor des Global Warming Policy Forum, sagt, dass der fehlgeleitete britische Plan die Autofahrer 700 Milliarden Pfund (938 Milliarden US-Dollar) kosten könnte. Mehrere Aspekte von Elektroautos, so Montford, machen diese teurer als Benzinautos: der Austausch der teuren Batterien, die Installation von Ladestationen zu Hause (die oft eine Aufrüstung der Hausverkabelung erfordern), Zeit und Unannehmlichkeiten beim Aufladen der Batterien und mehr.

Montford schätzt, dass ein durchschnittlicher Haushalt bis 2050 rund 19.000 Pfund (25.460 US-Dollar) mehr ausgeben könnte – *sofern er sich überhaupt noch ein Fahrzeug leisten kann*. Darüber hinaus könnten sich die Kosten für das Autofahren verdoppeln, da andere staatliche Auflagen die Stromkosten in die Höhe treiben und die arbeitende Bevölkerung komplett von der Straße verdrängen.

Die Absurdität dieses britischen Angriffs auf die eigene, bestehende Autoindustrie wird noch lächerlicher durch die Tatsache, dass eine weitreichende Elektrifizierung die aktuellen Mobilitätsmuster nicht verändert – und es nur schafft, die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis 2050 um 15 Prozent zu reduzieren, erklärte die spanische Systemtechnik-Expertin Margarita Mediaville. EVs als „grün“ oder „nachhaltig“ zu bezeichnen, ist schlichtweg absurd.

Margarita Mediavilles Firma hat außerdem herausgefunden, dass die Herstellung all dieser neuen EV-Batterien die nachgewiesenen globalen Reserven an Kupfer, Lithium, Nickel und Mangan aufbrauchen würde, es sei denn, die Abbau- und/oder Recyclingraten steigen bis 2050 enorm an. Aber die Eröffnung neuer Minen, meist in anderen Ländern, wie es die Europäische Union vorschlägt, hätte „verheerende Auswirkungen auf das Wasser, die Artenvielfalt und die Menschenrechte der lokalen Gemeinden.“

Der Abbau und die Verarbeitung von Erzen sowie die Herstellung von Batterien würden ebenfalls enorme Mengen an fossilen Brennstoffen verbrauchen, Hunderte oder Tausende von Tonnen Erz und Abraum für jede Tonne fertiger Metalle erfordern und zu gewaltigen Emissionen von Schadstoffen und Kohlendioxid führen. In der Tat kommt ein neuer Bericht des Analysten Ben Lieberman vom Competitive Enterprise Institute zu dem Schluss, dass der Ersatz von Benzin durch Strom als Energiequelle für Fahrzeuge diese Emissionen nicht beseitigt, sondern nur den Ort ändert, an dem sie emittiert werden.

Ein weiterer Nachteil des enormen Anstiegs der Anzahl von E-Fahrzeugen ist, dass die Metalle und Mineralien zunehmend aus Ländern wie China, Chile und dem Kongo kommen – wo faire Löhne, Kinderarbeit, Sicherheit am Arbeitsplatz und Umweltstandards weit unter allem liegen, was die USA oder die EU tolerieren würden. EV-Batterien benötigen außerdem mehr Energie in der Herstellung als Batterien und Motoren für Verbrennungsfahrzeuge. Ihr Recycling ist ebenfalls kompliziert, teuer und mit Risiken für die Umwelt und die öffentliche Gesundheit verbunden.

Das Finanzunternehmen UBS fand heraus, dass der Ersatz der *weltweiten* Verkäufe konventioneller Verbrennungsfahrzeuge durch elektrische Versionen eine 2.898-prozentige Steigerung der Lithiumproduktion, eine 1.928-prozentige Steigerung von Kobalt, eine 524-prozentige Steigerung von Graphit, eine 105-prozentige Steigerung von Nickel, eine 655-prozentige Steigerung von Seltenerdmineralien und mindestens eine Verdreifachung der Kupferproduktion erfordern würde. Die Verbrennung von Kohle, Diesel und Benzin würde ebenfalls in die Höhe schnellen.

Ein separater Bericht von *Securing America's Future Energy* zeigt, dass China fast 70 Prozent der Fertigungskapazitäten für Elektrofahrzeugbatterien kontrolliert, verglichen mit nur 10 Prozent in den USA. Der Bericht geht davon aus, dass 107 der 142 Projekte zur Herstellung von Elektrofahrzeugbatterien, die bis 2021 geplant sind, in China angesiedelt sein werden, und nur neun in den USA.

Bevor Schritte zur Umstellung Amerikas auf E-Fahrzeuge und nicht-fossile Stromerzeugung unternommen werden, müssen die politischen Entscheidungsträger in den USA sorgfältig die Kosten für Mensch und Umwelt untersuchen – in genauen Zahlen, einschließlich steigender Lungenerkrankungen, Krebs, Verletzungen und Todesfälle in ausländischen Minen, Verarbeitungsanlagen und Fabriken.

Sie müssen auch die Auswirkungen der Auslagerung der Batterieproduktion an chinesische Firmen auf amerikanische Arbeiter und Gemeinden berücksichtigen. Die Chinesen werden mit der Unterstützung eines Präsidenten Biden die meisten dieser Produktionsjobs gerne zurück ins Reich der Mitte holen, während sie amerikanische Familien mit steigenden Kosten für unzuverlässige Elektrizität, Kurzstreckenfahrten und zusammenbrechende Industrien belasten. Unglaublicherweise wird unsere Abhängigkeit von China bei Mineralien und Bauteilen für High-Tech-Militärtechnik ebenfalls steigen!

All diese Themen verlangen die Aufmerksamkeit unserer Gesetzgeber und Regulierungsbehörden, Umweltschützer und Journalisten. Es sei denn, sie betreiben nur billige Tugendhaftigkeit und scheren sich einen Dreck um amerikanische Arbeiter und Energieverbraucher, um die Umwelt in den USA und weltweit oder um die erwachsenen und minderjährigen Arbeiter weltweit, die ihre Gesundheit und ihr Leben bei der Bereitstellung von EV- und anderen Technologien aufs Spiel setzen werden.

This article was originally published on Townhall.com.

Link:

<https://cornwallalliance.org/2020/12/electric-vehicle-shock-treatment/>

Übersetzt von Chris Frey EIKE