

Subventionen für Elektro-Fahrzeuge und andere Phantastereien

written by Chris Frey | 10. März 2021

Manche Menschen verfügen über ein hohes Einkommen und fahren überwiegend lokal. Für sie mag der Kauf eines E-Fahrzeugs eine sinnvolle Wahl sein.

Warum braucht der Rest von uns Vorschriften und Subventionen, um uns zum Kauf von E-Fahrzeugen anstelle von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (ICE) zu „überreden“? Wer bekommt eigentlich die Subventionen – und wer bezahlt sie? Welche anderen Kosten und unbeabsichtigten Konsequenzen werden ausgeblendet?

Präsident Biden möchte, dass alle neuen leichten und mittelschweren Fahrzeuge, die bis 2035 (oder früher) verkauft werden, EVs sein müssen. Vizepräsident Harris möchte, dass bis 2045 nur noch ZEVs (Zero-Emission-Vehicles) auf Amerikas Straßen fahren. Verschiedene Bundesstaaten haben bereits ähnliche Gesetze verabschiedet oder ziehen sie in Erwägung. Einige würden den Verkauf von neuen Benzin- und Dieselfahrzeugen bis 2030 verbieten.

Ein Tesla Model S Long Range aus dem Jahr 2021 kann nach mehrstündigem Laden ca. 660 km zurücklegen; sein Kaufpreis liegt bei 80.000 \$. Ein Model 3 kostet rund 42.000 \$, das Model Y mit Allradantrieb 58.000 \$. Ähnliche Schockpreise gelten für andere Elektroauto-Marken und -Modelle, die für die meisten Familien unerschwinglich sind. Modelle mit „großer Reichweite“ erreichen diesen Status, indem sie mit teuren, schweren Batterien und langen Ladezeiten ausgestattet sind. Die meisten Elektrofahrzeuge haben eine viel geringere Reichweite.

Um die Auswirkungen auf die Budgets und Freiheiten abzumildern, will Senator Chuck Schumer (Demokraten) 454 Milliarden Dollar ausgeben, um 500.000 neue Ladestationen für Elektroautos zu bauen, Fahrzeuge der US-Regierung durch Elektroautos zu ersetzen und „Abwrackprämien“ zu finanzieren, um zumindest einigen Familien zu helfen, diesen Wandel im Transportwesen zu bewältigen.

Die Politiker werden unter Druck gesetzt, um die Steuergutschrift von 7.500 Dollar pro Auto auf Bundesebene (und die saftigen Steuernachlässe der Bundesstaaten) beizubehalten, die nun auslaufen soll, sobald die kumulierten Fahrzeugverkäufe eines Herstellers seit 2009 200.000 erreichen. EV-Fahrer wollen auch andere Anreize beibehalten: kostenlose Ladestationen, Zugang zu HOV-Spuren* für Plug-Ins mit nur dem Fahrer, und keine Benzinsteuern zahlen zu müssen, die den Bau, die Wartung und die Reparatur von Autobahnen finanzieren, auf denen sie fahren.

[*HOV = **H**igh-**O**ccupancy **V**ehicle. In den USA darf die ganz linke Spur auf

Autobahnen nur von diesen Fahrzeugen benutzt werden, d. h. es müssen mindestens zwei oder mehr Insassen darin sitzen. A. d. Übers.]

Es überrascht nicht, dass eine Studie aus dem Jahr 2015 ergab, dass die reichsten 20 Prozent der Amerikaner 90 Prozent dieser großzügigen EV-Subventionen erhalten. **Lobbyisten sind für EV-Hersteller und Fahrer eindeutig wertvoller als Ingenieure.**

[Hervorhebung vom Übersetzer]

Unter diesem „Robin-Hood-in-Reverse“-System werden die Subventionen von den Steuerzahlern und Generationen ihrer Nachkommen finanziert – darunter auch Millionen von Arbeiter- und Minderheitenfamilien, von denen sich die meisten niemals ein EV werden leisten können.

Jedes Abwrackprämien-Programm wird das Problem noch verschärfen. Indem es ausreichend wohlhabenden Familien ermöglicht, Autos mit fossilen Brennstoffen gegen E-Fahrzeuge einzutauschen, wird es dazu führen, dass Millionen von perfekt fahrbaren Autos und Lastwagen, die auf dem Gebrauchtwagenmarkt gelandet wären, stattdessen geschreddert und verschrottet werden.

Die durchschnittlichen Kosten für ICE-Fahrzeuge werden um Tausende von Dollars steigen, so dass sie selbst für Millionen von Familien mit niedrigem Einkommen unerschwinglich werden, die gezwungen sein werden, Schrott zu kaufen oder mit Bussen und U-Bahnen zu fahren, die mit Menschen überfüllt sind, von denen sie hoffen, dass sie nicht die nächste Generation von COVID mit sich führen.

Die Vereinigten Staaten werden anfangen, wie Kuba auszusehen, das immer noch Legionen klassischer Autos aus den 1960er und 70er Jahren besitzt, die liebevoll gepflegt und mit Motoren, Bremsen und anderen Teilen, die aus Wracks und sogar sowjetischen Autos stammen, auf der Straße gehalten werden. Aber sobald die Staaten und die Bundesregierung den Verkauf von Benzin verbieten, wird auch das ein Ende haben.

Vielleicht noch ironischer und perverser ist, dass sich der Begriff „Null-Emissions-Fahrzeug“ nur auf Emissionen in den USA bezieht – und auch nur dann, wenn der Strom, der zum Laden und Betreiben der ZEVs benötigt wird, aus nicht-fossilen Kraftwerken stammt. Die Texaner wissen jetzt, wie gut Windturbinen und Solarpaneele funktionieren, wenn sich die „runaway-globale Erwärmung“ in Rekordkälte und Schnee verwandelt.

Da viele Politiker und Umweltschützer gleichermaßen von Kern- und Wasserkraft abgestoßen sind, könnte es bald zu einer wiederkehrenden Herausforderung werden, irgendeine Stromquelle zu haben.

Null-Emissions-Phantasien ignorieren auch die wesentliche Rolle der fossilen Brennstoffe bei der Herstellung von ZEVs. Vom Abbau und der Verarbeitung der unzähligen Metalle und Mineralien für die Batteriemodule, die Verkabelung, den Antriebsstrang und die Karosserie

bis hin zur eigentlichen Herstellung der Komponenten und der fertigen Fahrzeuge erfordert jeder Schritt Öl, Erdgas oder Kohle.

Nicht in Kalifornien oder Amerika vielleicht, sondern anderswo auf dem Planeten Erde, meist mit chinesischen Unternehmen in führenden Rollen.

Von alltäglichem Eisen, Kupfer, Aluminium und erdölbasierten Kunststoffen bis hin zu Exoten wie Lithium, Kobalt und mehreren Seltenen Erden – diese Materialien werden ausgegraben und in „tugendhafte“ Elektroautos, Windturbinen und Solarpaneele verwandelt, **ohne Rücksicht auf Kinderarbeit, faire Löhne, Sicherheit am Arbeitsplatz, Luft- und Wasserverschmutzung, giftige und radioaktive Abfälle, gefährdete Arten oder die Renaturierung von mit Bergbau übersättem Land.**

[Hervorhebung vom Übersetzer]

Wie lange können wir es noch zulassen, dass unsere Umwelt, unsere Arbeitsbedingungen, unser Wohlstand und unsere Bedürfnisse nach effizientem Reisen der EV-Mythologie untergeordnet werden?

A version of this article appeared at Inside Sources.

Autor: *Craig Rucker is a co-founder of CFACT and currently serves as its president.*

Link:

<https://www.cfact.org/2021/03/03/electric-vehicle-subsidies-and-other-fantasies/>

Übersetzt von Chris Frey EIKE