

Sind Elektro-Autos eine Totgeburt?

geschrieben von Andreas Demmig | 26. Juni 2022

THOMAS CATENACCI, Daily Caller News foundation

Zwar steigt der Anteil von Elektrofahrzeuge (EV) an Neuwagenkäufen, aber ihre Kosten, Reichweite und Laderate hindern viele Verbraucher daran, den Übergang zu vollziehen.

Während Elektrofahrzeuge in den letzten zehn Jahren immer beliebter wurden, machen benzinbetriebene Fahrzeuge laut einer im Juni veröffentlichten Umfrage von Pew Research immer noch die überwiegende Mehrheit der Autos auf der Straße und der Neuwagenverkäufe aus .

Darüber hinaus ergab eine AAA [Vergleichbar mit dem ADAC]-Umfrage aus dem Jahr 2020, dass fast 80 % der Haushalte mit einem Elektrofahrzeug auch ein herkömmliches Fahrzeug besitzen, was darauf hindeutet, dass nur ein Bruchteil der Amerikaner einen vollständigen Übergang vollzieht.

„Ein Grund, Elektroautos insgesamt misstrauisch zu sein, ist, dass wir keines der wirklichen Probleme gelöst haben, von denen wir immer geglaubt haben, dass sie sie haben“, sagte Shellenberger gegenüber DCFN, ein Klimaexperte, der die Gruppe Environmental Progress gegründet hat.

„In Bezug auf den Klimawandel sollte vielmehr der Stromerzeugungssektor dekarbonisiert und der Umstieg von Kohle auf Erdgas und Uran beschleunigt werden. ...Transport ist nicht mein Fokus. Aber offensichtlich gibt es viel Geld zu verdienen und viele Interessenten suchen politische Mehrheiten, die dafür stimmen.“

(RELATED: Elon Musk Says Democrats Should Tank Entire Build Back Better Bill), (Zum Thema Elon Musk sagt, die Demokraten sollten das gesamte Build Back Better Gesetz abbauen)

Die AAA-Untersuchung hat gezeigt, dass die meisten Verbraucher besorgt sind über die geringe Verfügbarkeit von Schnellladestationen im ganzen Land und über die Entfernung, die ein Elektrofahrzeug zurücklegen kann, bevor es aufgeladen werden muss. Gregg Brannon, AAA-Direktor für Automobiltechnik und Industriebeziehungen, sagte, die Einführung von Elektrofahrzeugen gehe nur langsam voran und „Reichweitenangst“ sei ein Hauptgrund.

Aber die USA und viele andere westliche Regierungen haben im Rahmen ihrer Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels ehrgeizige Zusagen zum Übergang zu Elektrofahrzeugen gemacht, auch wenn die Verbraucher weiterhin zurückhaltend sind. In den USA hat Präsident Joe Biden geschworen, sicherzustellen, dass bis 2030 50 % der Neukäufe von Privatautos batteriebetrieben sind und dass bis 2035 jede Ergänzung der

riesigen Fahrzeugflotte der Bundesregierung ein Elektrofahrzeug ist.

Im Jahr 2020 machten Elektrofahrzeuge laut dem im April veröffentlichten jährlichen Branchenbericht der International Energy Agency jedoch nur 2 % der Neuwagenverkäufe in den USA aus. Dies bedeutete einen Rückgang des EV-Anteils an den Neuverkäufen.

[In Europa und in China ist der Anteil von Elektro- und Hybridautos fünf bzw. dreimal so hoch wie in den USA – mit ihren langen Strecken über Land, der Übersetzer]

„Obwohl sie die Aufgabe nicht alleine bewältigen können, spielen Elektrofahrzeuge eine unverzichtbare Rolle, um weltweit Netto-Null-Emissionen zu erreichen“, sagte IEA-Exekutivdirektor Fatih Birol in einer Erklärung nach der Veröffentlichung des Berichts.

„Zuschuss für Wohlhabende“

Laut einem im Oktober veröffentlichten Bericht der Anderson Economic Group (AEG) haben Elektrofahrzeuge nicht nur eine kürzere Reichweite als benzinbetriebene Autos, sondern sind oft auch teurer im Kraftstoffverbrauch als diese.

„Im Gegensatz zu ihren zuverlässigen Benzinautos mit einer Reichweite von 300 oder 400 Meilen, die an einer Reihe von Tankstellen in unserem Land aufgetankt werden können, müssen Sie darüber nachdenken, welche verfügbaren Ladegeräte Sie haben, und es planen“, so Patrick Anderson, Autor der Studie, gegenüber der Detroit Free Press. *„Es ist mehr als Reichweitenangst, es ist eine Bürde, den Ladezustand ständig zu überwachen.“*

Obwohl sich die mittlere Reichweite für Elektrofahrzeuge erhöht hat, beträgt sie laut dem Energieministerium nur etwa 250 Meilen pro Vollladung. Mit Benzin betriebene Autos haben im Vergleich dazu eine mittlere Reichweite von 412 Meilen.

Auch ist das Aufladen eines Elektrofahrzeugs mit 12,95 US-Dollar pro 100 Meilen teurer als das Betanken eines Benzinautos im Vergleich zu den 8,58 US-Dollar pro 100 Meilen, die es kostet, ein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrennungsmotor zu betanken, so der AEG-Bericht. Die Studie berücksichtigte die Kosten für Strom, Zulassungssteuern für Elektrofahrzeuge, Kosten für Heimpladegeräte und „Leerfahrtsmeilen“ oder Fahrtkosten für die Fahrt zu einer kommerziellen Ladestation.

Die Faktoren, die letztendlich den Kraftstoff eines Elektrofahrzeugs teurer machen als ein normales Auto, werden in den Benzinpreis an der Zapfsäule eingerechnet, heißt es in dem Bericht.

(RELATED: Kamala Harris Thinks The Biggest Obstacle To Buying A \$50,000 Electric Car Is Figuring Out How To Charge It) (Zum Thema: Kamala Harris glaubt, dass das größte Hindernis beim Kauf eines

50.000-Dollar-Elektroautos darin besteht, herauszufinden, wie man es auflädt)

Der typische nicht ländliche Besitzer eines Elektrofahrzeugs ist 20 bis 30 Minuten von der nächsten kommerziellen Ladestation entfernt, wo es laut AEG weitere 20 bis 30 Minuten dauert, um das Fahrzeug vollständig aufzuladen. Langsamere Ladegeräte und Optionen zu Hause können Stunden dauern.

„Für die ab Mitte 2021 verfügbare Infrastruktur in Ballungsgebieten der USA schätzen wir, dass die typischen Zeitkosten für EV-Fahrer etwa fünf- bis zehnmal so hoch sind wie für vergleichbare (Verbrennungsmotor-)Fahrer“, heißt es in dem Bericht.

Die Kosten für ein neues Elektrofahrzeug selbst sind ebenfalls viel höher als bei einem herkömmlichen Fahrzeug. Laut Kelley Blue Book beträgt der durchschnittliche Händlerpreis eines neuen Elektrofahrzeugs etwa 51.532 US-Dollar, während ein neuer Kompaktwagen weniger als 23.000 US-Dollar kostet .

Der Build Back Better Act enthielt eine Reihe von Hinweisen, von denen die demokratischen Gesetzgeber hofften, dass sie mehr Amerikaner dazu anregen würden, den Übergang von Benzin betriebenen Autos zu vollziehen. Das mehr als 2 Billionen Dollar teure Gesetz wurde jedoch am Sonntag effektiv zunichte gemacht, als der Senator von West Virginia, Joe Manchin, ankündigte, dass er nicht dafür stimmen würde.

Das überparteiliche Infrastrukturgesetz, das Biden am 15. November unterzeichnete, beinhaltet die allererste Investition der Regierung in eine landesweite Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Das Programm soll auch den Kauf von Elektrofahrzeugen fördern, teilte die Bundesstraßenverwaltung mit .

Ladestationen für Elektrofahrzeuge sind laut Pew Research derzeit hauptsächlich in Großstädten zu finden. Die Verfügbarkeit von kommerzieller Ladeinfrastruktur entspricht dem, wo die meisten neuen EV-Käufe getätigt werden.

Kritiker haben jedoch argumentiert, dass eine solche Bestimmung nur wohlhabende Menschen zum Kauf von Elektrofahrzeugen ermutigen würde.

.(RELATED: Democrats Strike Offshore Drilling Ban After Manchin Opposition: REPORT) (Zum Thema: Demokraten verzichten auf Offshore-Bohrverbot nach Opposition von Senator Manchin)

„Die Öffentlichkeit hat ein Interesse daran, dass die Regierung den Standard dafür setzt, wie diese elektrischen Tankstellen sein sollten“, sagte Shellenberger der Daily Caller News Foundation. *„Aber ich glaube nicht, dass es im Interesse der Öffentlichkeit liegt, die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge stark zu subventionieren. Das kommt mir vor wie eine Subvention für*

Wohlhabende.“

Elon Musk, CEO von Tesla , wiederholte Shellenbergers Kommentare während einer kürzlichen Veranstaltung des Wall Street Journal und argumentierte zugunsten eines freien Marktsystems gegenüber Subventionen.

„Brauchen wir Unterstützung für Tankstellen? Wir nicht“, sagte Musk dem WSJ. „Es ist also keine Unterstützung für ein Ladenetz erforderlich...Ich sage wörtlich, dass alle Subventionen abgeschafft werden sollten“.

Inhalte, die von The Daily Caller News Foundation erstellt wurden, stehen jedem berechtigten Nachrichtenverlag, der ein großes Publikum erreichen kann, kostenlos zur Verfügung. Für Lizenzierungsmöglichkeiten unserer Originalinhalte wenden Sie sich bitte an licenseing@dailycallernewsfoundation.org .

<https://dailycaller.com/2021/12/23/electric-vehicle-charging-price-joe-biden-tesla/>

Übersetzt durch Andreas Demmig

Technik Museum Speyer, Erläuterung zu obigem Aufmacher Bild

1312

Detroit Electric Modell C

Bauzeit: 1907-1938



Detroit Electric (1907 - 1939) war eine Automarke der Anderson Electric Car Company in Detroit, Michigan (USA). Eigentümer war William C. Anderson, der ursprünglich 1884 in Port Huron die Anderson Carriage Company gründete, die bis 1911 Pferdekarrn und Pferdewagen produzierte. 1885 verlagerte er das Unternehmen nach Detroit.

Die Lieferung des ersten Autos erfolgte am 30. September 1907, neun weitere wurden bis zum Jahresende gebaut. Das Modell C war ein 2-Sitzer Coupé. In der Werbung wurde die Reichweite mit einer Batterieladung mit 80 Meilen (130 km) angegeben, jedoch wurden in Tests Reichweiten bis 211,3 Meilen (340,1 km) erzielt. Die Wagen erreichten zunächst eine Spitzengeschwindigkeit von etwa 20 Meilen/h (32 km/h), was für den Stadtverkehr als ausreichend betrachtet wurde.



Detroit Electric (1907 - 1939) was a car brand of the Anderson Electric Car Company in Detroit, Michigan (USA). It was owned by William C. Anderson who, in 1884, founded the Anderson Carriage Company in Port Huron which produced horse carriages and horse carts until 1911. In 1885 he relocated the company to Detroit.

The first car was delivered on 30 September 1907, nine more units were completed until the end of the year. The model C was a coupé with two seats. It was advertised with a maximum range of 80 miles (130 km) with one battery

Demmig, Detroit Electric Model C, damals noch mit Bleibatterien und komplett aus heimischer Fertigung