

Elektrofahrzeuge: gut oder schlecht?

geschrieben von Chris Frey | 30. Januar 2023

[Duggan Flanakin](#)

[Original-Titel: „Electric Cars: Square peg, round hole“]

Das große Thema des Jahres 2023 könnte die Auseinandersetzung zwischen denjenigen sein, die Elektrofahrzeuge vorschreiben, und denjenigen, bei denen ein Elektrofahrzeug nicht auf der Einkaufsliste steht.

Die [US-]Bundesregierung, viele Landesregierungen und ein Großteil der Automobilindustrie – und ihre Pendant weltweit – haben verfügt, dass die Welt den Verbrennungsmotor zugunsten des (oft mit Kohle befeuerten) Elektrofahrzeugs aufgibt.

Verordnungen zum Verbot des Neverkaufs konventioneller Fahrzeuge sind ebenso zahlreich wie Pläne, die weitere Produktion „böser“ fossiler Brennstoffe zu verbieten, die in wenig mehr als einem Jahrhundert zu einer völligen Umgestaltung der Weltwirtschaft geführt haben. Außerdem haben sich die meisten Autohersteller verpflichtet, die Produktion konventioneller Fahrzeuge innerhalb der nächsten Jahre einzustellen.

Obwohl die Verkäufe von Elektroautos im letzten Jahr „boomten“, machen die 6 Millionen Elektroautos immer noch weniger als ein halbes Prozent des weltweiten Fahrzeugbestands von 1,4 Milliarden Fahrzeugen aus. Dennoch behauptet Bloomberg New Energy Finance, dass im Jahr 2040 ein Drittel aller Fahrzeuge auf der Straße E-Fahrzeuge sein werden und E-Fahrzeuge 58 Prozent des weltweiten Pkw-Absatzes ausmachen werden.

Von 6 Millionen auf 500 Millionen in 17 Jahren? Oder wird die Gesamtzahl der Fahrzeuge dramatisch schrumpfen, weil sich immer weniger Menschen ein eigenes Fahrzeug leisten können oder wollen?

Carlos [Tavares](#), CEO von Stellantis, drückt es so aus: „Es ist klar, dass die Elektrifizierung eine Technologie ist, die von der Politik und nicht von der Industrie gewählt wurde.“ Die Politiker haben erkannt, dass die große [Mehrheit](#) der Bevölkerung noch nicht bereit ist, E-Fahrzeuge zu nutzen, und versuchen nun, die Menschen zum Ausstieg aus den Fahrzeugen zu zwingen, auf die sie sich seit über einem Jahrhundert verlassen haben. Einige freuen sich sogar darüber, dass die Folge davon weniger Fahrzeuge auf den Straßen sein werden.

Berichte aus UK geben einige Hinweise darauf, warum die Skepsis der Menschen gerechtfertigt ist. Zunächst einmal sind die [Ladestationen](#) für Elektrofahrzeuge oft unzuverlässig. Eine Analyse der öffentlichen Ladedaten durch LeaseLoco ergab, dass 43 Prozent der Ladestationen an

großen Supermarktstandorten Verbindungsprobleme hatten oder völlig außer Betrieb waren – was bedeutet, dass man dort entweder gar nichts aufladen konnte oder man eine längere Wartezeit in Kauf nehmen musste.

Und was ist mit den Ladezeiten? Dauert es immer [fünf Tage](#), bis der neue GMC Hummer EV vollständig aufgeladen ist? Das gesamte „Netz“ der US-Ladestationen für Elektroautos (insbesondere die „Schnell-Ladestationen“, die es Ihnen ermöglichen, im Supermarkt, der früher eine Tankstelle war, zu Mittag zu essen) kann heute nur einen sehr kleinen Prozentsatz der 280 Millionen Fahrzeuge in den USA versorgen.

Und das nur, wenn Strom verfügbar ist! Kalifornien und die EU haben bereits bewiesen, dass ein massiver Umstieg auf E-Fahrzeuge die Regelmäßigkeit von Stromausfällen gewährleisten wird. Bei [kaltem](#) Wetter lässt sich eine leere Batterie eines Elektroautos möglicherweise nicht einmal mehr aufladen. Dies ist nur ein weiteres Nebenprodukt einer zentralen Planung, die nicht alle Variablen in Betracht zieht.

Und vergessen Sie den Unsinn, dass Sie trotz der höheren Anschaffungskosten für ein Elektroauto auf lange Sicht Geld sparen werden. Das britische AA [vergleichbar mit dem ADAC hierzulande; A. d. Übers.] berichtet, dass neue Spitzenpreise an Ladestationen für E-Fahrzeuge die Verbraucher schlechter stellen können, als wenn sie ihr Benzinfahrzeug behalten hätten. Das ist kaum ein Anreiz, ein Elektroauto zu kaufen, das in Europa 27 Prozent [teurer](#) ist als ein mit Benzin betriebenes Fahrzeug.

In den USA wie auch in Europa gilt: Je unzuverlässiger das Stromnetz ist, desto höher ist der Preis für den Strom, den Regierungen und Milliardäre Ihnen aufzwingen wollen, wenn Sie irgendwo hinfahren wollen. Weltweit wachen die Menschen auf und werden sich der hohen Kosten bewusst, die der Staat mit seiner Überregulierung verursacht.

Und dann ist da noch die Materialfrage. Der CEO von Rivian RJ Scaringe [erklärte](#) im April letzten Jahres: „Ganz einfach ausgedrückt, die gesamte weltweite Batterieproduktion macht weit weniger als 10 Prozent dessen aus, was wir in 10 Jahren [zur Erfüllung der EV-Mandate] benötigen werden – das heißt, 90 bis 95 Prozent der Lieferkette existieren gar nicht“.

Und dann ist da noch die [geopolitische](#) Frage. Fast das gesamte Lithium, das für die heutigen Elektroauto-Batterien benötigt wird, wird in China verarbeitet, und China nutzt seine Vormachtstellung, um Elektroautos zu wesentlich niedrigeren Preisen auf den Markt zu bringen, als es amerikanische, europäische, japanische und koreanische Autohersteller tun können. Eine zunehmende Abhängigkeit von China könnte zu einer Unterwerfung führen, die weit über das hinausgeht, was heute existiert (wenn auch weitgehend vor den Augen der Öffentlichkeit verborgen).

Die düstere Aussicht, die chinesische Vorherrschaft zu umgehen, wurde vor kurzem durch den [Zusammenbruch](#) von Britishvolt noch verstärkt – noch

bevor das stark subventionierte Start-up-Unternehmen überhaupt eine einzige Batterie für Elektrofahrzeuge hergestellt hatte. Investoren, die vor einem Jahr glaubten, das Unternehmen sei eine Milliarde Dollar wert, stehen nun vor einem Notverkauf (an ein indonesisches Unternehmen), der ihnen vielleicht 13 Cent pro investiertem Dollar einbringt.

Der Telegraph fasst diesen peinlichen Moment in der britischen Geschichte als das Ergebnis eines „Karren vor dem Pferd“-Ansatzes zusammen – der Versuch, die Nachfrage zu stimulieren, indem man das Angebot schafft. Eine andere Art zu sagen, dass man versucht, einen eckigen Pflock in ein rundes Loch zu pressen*.

*[*Erst mit diesem Satz wird klar, was der Autor mit seiner auf den ersten Blick merkwürdigen {und daher nicht direkt übersetzten} Überschrift ausdrücken wollte. A. d. Übers.]*

Was ist die Lösung für diese von oben verordnete „Lösung“ für die imaginäre Krise, die durch die fortgesetzte Verwendung von Benzin und Dieselkraftstoff entsteht? Die Gesetzgeber in Wyoming verfolgen einen rigorosen Ansatz und **verbieten** den Verkauf von E-Fahrzeugen im Bundesstaat bis 2035.

Die Gesetzgeber des Bundesstaates, die das Verbot vorgeschlagen haben, begründen ihren Widerstand gegen die landesweite Einführung von Elektroautos mit dem Mangel an wichtigen Mineralien, den hohen Kosten für die Entsorgung von Elektroauto-Batterien auf Mülldeponien im Bundesstaat, der Notwendigkeit, die profitable Öl- und Gasindustrie des Bundesstaates zu schützen, und der Unpraktikabilität von Elektroautos in Wyomings dünn besiedeltem Gebiet.

Vielleicht ist es die Bergluft. Vielleicht ist es der Selbsterhaltungstrieb. Was auch immer der Grund für diesen seltenen Anflug von Weisheit ist, es ist höchste Zeit, dass mehr Staaten das gleiche tun wie Wyoming und sich gegen die Eliten wehren, deren Pläne für die Zukunft nicht unseren weiteren Wohlstand beinhalten.

Werden wir auf die guten Menschen im kleinen Wyoming hören? Oder werden wir sie als Spinner auslachen, während das Weltwirtschaftsforum seinen Zeitplan vorantreibt, wann „wir nichts mehr besitzen werden“?

This article originally appeared at [Real Clear Energy](#)

Autor: [Duggan Flanakin](#) is the Director of Policy Research at the Committee For A Constructive Tomorrow. A former Senior Fellow with the Texas Public Policy Foundation, Mr. Flanakin authored definitive works on the creation of the Texas Commission on Environmental Quality and on environmental education in Texas. A brief history of his multifaceted career appears in his book, „Infinite Galaxies: Poems from the Dugout.“

Link:

<https://www.cfact.org/2023/01/25/electric-cars-square-peg-round-hole/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE