

Europäer lehnen das EV-Kool-Aid* vielleicht ab

geschrieben von Chris Frey | 16. April 2023

*[*Kool-Aid ist ein amerikanisches Erfrischungsgetränk, steht aber auch als Synonym für Erfrischung, Erleichterung. – Auch mit diesem Beitrag muss man auf US-amerikanische Quellen zurückgreifen, um zu erfahren, was wirklich Sache ist. A. d. Übers.]*

Duggan Flanakin

Wenn Sie sich nur auf die amerikanischen Medien verlassen, werden Sie es vielleicht nicht wissen, aber in weiten Teilen Europas wächst die Revolte gegen Net Zero-Vorschriften zum Netto-Nulltarif im Allgemeinen und gegen Vorschriften für Elektrofahrzeuge im Besonderen.

Angeführt von Herstellern von Luxusautos scheint es, dass die Zukunft für den altherwürdigen Verbrennungsmotor rosig sein könnte, wenn neue Technologien für synthetische Kraftstoffe einen erschwinglichen Ersatz für Benzin und Dieselkraftstoffe hervorbringen können.

Die Revolte hatte sich zusammengebraut, seit Europa durch Russlands Einmarsch in der Ukraine wachgerüttelt wurde, der die Net-Zero-Strategie ins Wanken brachte und sogar Deutschland veranlasste, Kohlekraftwerke wieder in Betrieb zu nehmen. Dennoch hatte sich die EU im November letzten Jahres vorläufig auf ein neues Gesetz über Kraftfahrzeug-Emissionen geeinigt, das den Verkauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren (ICE) bis 2035 verbieten sollte.

Zwei Monate später begann die neue [Regierung Meloni](#) in Italien jedoch, Einwände zu erheben. Die erzwungene Umstellung auf E-Fahrzeuge hat in der italienischen Autoindustrie bereits zum Abbau von Arbeitsplätzen geführt, was Verkehrsminister Matteo Salvini zu dem Argument veranlasste, dass es keinen Sinn macht, Tausende von Arbeitsplätzen zu gefährden, wenn es genügend Gründe gibt, ICE-Fahrzeuge mit einem kohlenstoffneutralen Kraftstoff auf der Straße zu halten.

Die Weigerung Italiens [öffnete](#) dem deutschen Finanzminister Christian Lindner die Tür, die Position seiner Regierung zu ändern und eine Ausnahmeregelung für wasserstoffbasierte, kohlenstoffneutrale synthetische E-Kraftstoffe (hergestellt durch Elektrolyse mit Zusatz von Kohlenstoff) zu fordern, die ICE-Fahrzeuge antreiben können. [Porsche](#), das 75 Millionen Dollar in eine Pilotanlage zur Herstellung von E-Kraftstoffen investiert hat, und Ferrari könnten ihr reiches Erbe und ihre ikonischen Modelle bewahren und dennoch die Anforderungen an die Emissionsfreiheit mit E-Kraftstoffen erfüllen.

Bundesverkehrsminister Volker [Wissing](#) stimmte zu: „Wir brauchen E-Fuels,

denn es gibt keine Alternative, wenn wir unsere Fahrzeugflotte klimaneutral betreiben wollen. Wer es mit der klimaneutralen Mobilität ernst meint, muss sich alle technologischen Optionen offen halten und sie auch nutzen. Ich verstehe diesen Kampf gegen das Auto nicht und auch nicht, warum man bestimmte Technologien verbieten will.“

Der polnische Ministerpräsident Mateusz Morawiecki lehnt das EU-Verbot seit langem ab und hatte versprochen, „alles“ zu tun, um die „pseudo-grüne Idee reicher Länder und Brüsseler Bürokraten“ zu stoppen, Benzin- und Dieselmotoren zu verbieten. Polnische Familien könnten sich diese teuren Fahrzeuge nicht leisten, und ein ICE-Verbot würde polnischen Firmen, die Autoteile für bekannte Weltmarken herstellen, irreparablen Schaden zufügen.

Da Deutschland durch eine einfache Enthaltung bei der Schlussabstimmung über das Verbot von Verbrennungsmotoren die vorgeschlagene EU-Gesetzgebung hätte verhindern können, erklärte sich die Europäische Kommission bereit, einen Kompromiss auszuarbeiten, der den Verkauf von Verbrennungsmotoren, die mit E-Kraftstoffen betrieben werden können, nach 2035 erlaubt. Umweltgruppen erhoben Einspruch und behaupteten, dass die Besitzer von E-Fuel-fähigen Fahrzeugen schummeln und Benzin tanken würden, da Benzin und Diesel für ältere Fahrzeuge weiterhin verfügbar sein würden.

Alex Keynes, Manager für saubere Kraftstoffe bei der Nichtregierungsorganisation Transport & Environment behauptete, E-Kraftstoffe seien zu teuer, um einen Platz am Tisch zu bekommen. Er zitierte eine T&E-Studie, die zu dem Schluss kam, dass E-Kraftstoffe im Jahr 2030 in Frankreich 47 Prozent teurer sein würden als Benzin. [Was er nicht sagte, war, ob selbst dieser Unterschied bei den Kraftstoffkosten dazu führen würde, dass der Besitz und das Fahren von mit E-Kraftstoff betriebenen ICE-Fahrzeugen teurer wäre als das Fahren von E-Fahrzeugen mit Lithium-Batterie.]

Benedetto Vigna von Ferrari spottete über die Rhetorik von T&E. Er geht davon aus, dass die Preise für E-Kraftstoffe sinken werden, wenn sie populärer werden, und dass diese Kraftstoffe es den Autoherstellern ermöglichen würden, sich auf die Herstellung kostengünstiger E-Kraftstoffe zu konzentrieren, anstatt auf teure batteriebetriebene Autos, die ihre eigenen Grenzen haben. Außerdem, so Andrew Graves, ein Veteran der Automobilindustrie, könnten E-Kraftstoffe auch die Lösung sein, um ältere Fahrzeugmodelle auf der Straße zu halten und gleichzeitig die Emissionen weiter zu senken.

In UK (das nicht mehr zur EU gehört) hat der ehemalige Premierminister Boris Johnson, um der EU zuvorzukommen, ein Verbot für neue ICE-Fahrzeuge bis 2030 und für neue Hybridfahrzeuge bis 2035 erlassen. Die Verabschiedung dieses modifizierten Verbots durch die EU übt Druck auf die britische Regierung aus, diesem Beispiel zu folgen.

Der frühere Tory-Kabinettsminister Sir John Redwood forderte die Sunak-Regierung auf, die Tatsache zu berücksichtigen, dass „Großbritannien verzweifelt darum kämpft, seine Autoindustrie zu erhalten, und wenn wir darauf bestehen, Benzin und Diesel vor allen anderen aus dem Verkehr zu ziehen, wird es für uns schwieriger sein, Investitionen anzuziehen. Je weniger Verbote es gibt“, fügte er hinzu, „desto besser für die Förderung des Wachstums“. Wie ihre italienischen und deutschen Kollegen erforschen auch die britischen Autohersteller Aston Martin und McLaren E-Kraftstoffe für ihre künftigen Modelle.

Es gibt noch weitere Gründe, warum diese Verbote für ICE-Fahrzeuge nicht praktikabel sind. Laut Graves besteht bereits jetzt die Gefahr, dass es nicht genügend Ladestationen oder Batteriefabriken geben wird, um die Nachfrage in einem so kurzen Zeitraum zu befriedigen. Die noch junge Branche hat nach wie vor mit [Leistungs-](#) und [Sicherheitsbedenken](#) zu kämpfen – ebenso wie mit Bedenken hinsichtlich der [ökologischen](#) und [gesellschaftlichen](#) Schäden, die durch den Abbau wichtiger Metalle für die Batterien von Elektrofahrzeugen entstehen.

Eine weitere Sorge sind die [Kosten](#) und damit die Popularität. Mit der Abschaffung der Subventionen ist der Absatz von Elektroautos in ganz Europa zurückgegangen. In Deutschland ist der Absatz von E-Fahrzeugen zwischen Januar 2022 und Januar 2023 um ein Drittel zurückgegangen, und der Marktanteil fiel von 55 Prozent aller Autoverkäufe im Dezember 2022 auf nur noch 15 Prozent im Januar 2023. In UK und in den Niederlanden sank der Marktanteil von E-Fahrzeugen von Monat zu Monat um 50 Prozent.

Die Autohersteller verlieren immer noch Geld in ihrem Bestreben, reine E-Fahrzeugflotten aufzubauen. Ford meldete, dass sein US-EV-Geschäft Verluste in Höhe von insgesamt 2,1 Milliarden Dollar aufweist, eine Zahl, die bis 2023 voraussichtlich auf 3 Milliarden Dollar steigen wird. John Lawler, der Finanzchef von Ford, sagte, es sei normal, dass ein Start-up-Unternehmen Verluste einfährt, aber wenn die Menschen Alternativen haben, könnten nicht einmal die Subventionen des Inflation Reduction Act ausreichen, um autoverliebte Amerikaner zu passiven Fahrern von Fahrzeugen zu machen, die sie nicht reparieren können.

Schließlich wachen die Europäer vielleicht langsam auf und erkennen, dass die Chinesen den Markt für Elektroautos [beherrschen](#) und versuchen, auch die europäische [und amerikanische] Autoindustrie zu übernehmen. Der größte britische Autohändler Pendragon hat mit dem chinesischen Elektroautohersteller BYD vereinbart, dessen Fahrzeuge in Großbritannien zu verkaufen.

Laut Ben Marlow, dem führenden Stadtkommentator des Telegraph, wollen die Chinesen Europa mit ihren eigenen, billigeren EV-Modellen überschwemmen, um die europäischen Autohersteller zu unterbieten und ihren Marktanteil zu erhöhen. China kontrolliert nicht nur den Markt für viele Elektroauto-Komponenten, sondern die Regierung in Peking hat ihre Elektroauto-Industrie auch mit Milliarden von Dollar subventioniert.

Und wie der italienische Ministerpräsident Matteo Salvini so treffend formulierte, müssen die EU-Länder vermeiden, „China ganze Industrien und Hunderttausende von Arbeitsplätzen zu überlassen“.

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

Autor: [Duggan Flanakin](#) is a Senior Policy Analyst with 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/2023/04/13/europeans-may-be-rejecting-the-ev-kool-aid/>

Übersetzt von [Christian Freuer](#) für das EIKE