

Ich werde mir unmittelbar vor dem Verbot im Jahre 2030 noch ein neues Benzin-Auto kaufen

geschrieben von Chris Frey | 14. Juli 2023

Matt Ridley

Der Ansturm auf Elektrofahrzeuge droht unsere Autoindustrie zu zerstören, uns an China zu ketten und unsere Steuern zu erhöhen, um die globalen Emissionen um nur 0,044 % zu senken. Deshalb werde ich mir kurz vor dem Verbot 2030 einen brandneuen Benziner kaufen – [Daily Mail](#), 8. Juli 2023

Großbritanniens Umstellung auf Elektrofahrzeuge und das Verbot des Verkaufs von Benzinautos ab 2030 sind ein Autounfall in Zeitlupe. Die Technologie ist noch nicht ausgereift, die Kosten werden immens sein, die Logistik ist schwierig, die Abhängigkeit von China ist besorgniserregend und die Gegenreaktion der Öffentlichkeit wird wahrscheinlich heftig ausfallen.

Das Schlimmste aber ist, dass die Vorteile bestenfalls lächerlich sind und möglicherweise gar nicht existieren.

Ja, Sie haben richtig gelesen. Es ist möglich, dass wir alle britischen Autos und Kleintransporter durch Elektrofahrzeuge ersetzen könnten und trotzdem feststellen, dass die Kohlendioxid-Emissionen höher und nicht niedriger sind. Kosten-Nutzen-Verhältnis – war da was?

Betrachten wir jedoch zunächst die politischen Aspekte. Die meisten Elektroauto-Batterien werden in China hergestellt, und der Einfluss des Landes auf den Markt wächst dank enormer Investitionen in Lithium und andere Mineralien, niedriger Lohnkosten sowie billiger Stromversorgung zumeist mit Kohlestrom. Das chinesische Unternehmen BYD hat Tesla im letzten Jahr als größter Hersteller von Elektrofahrzeugen überholt und gerade in einer wahrhaft unheilvollen Entwicklung mit Tesla vereinbart, gemeinsam „sozialistische Grundwerte“ zu fördern, während es den Markt beherrscht und offenbar die Preise festlegt.

Wenn wir den Verkehr in kurzer Zeit auf Elektroantrieb umstellen wollen, müssen wir zwangsläufig chinesische Produkte kaufen. Wollen wir uns wirklich dazu zwingen, noch abhängiger von einem totalitären Regime zu werden, das die Freiheit in Hongkong unterdrückt, Völkermord an den Uiguren begeht, Taiwan mit Krieg droht und sich weigert, transparent zu machen, wie eine Pandemie in der Nähe seines führenden Viruslabors ausgebrochen ist?

Um uns in den nächsten sieben Jahren von China zu lösen, bräuchten wir

die 100-fache Batteriekapazität im Vergleich zu heute, was weder bezahlbar noch machbar ist. Um Batteriehersteller nach UK zu locken, muss die Regierung trotz unserer himmelhohen Energiepreise (verursacht durch die massiven Investitionen in die Windenergie und die Weigerung, Schiefergas zu erschließen) den Batterie- und Autoherstellern Unmengen von Steuergeldern zuwerfen.

Britishvolt scheiterte beim Bau seiner „Gigafactory“ in Blyth an den fehlenden Subventionen der Steuerzahler.

Lord (Zac) Goldsmith glaubt, dass wir im Wettlauf um die Subventionierung „grüner“ Energie ins Hintertreffen geraten sind. Doch Subventionen machen Industrien selten wettbewerbsfähig. Wenn Amerika und die Europäische Union ein Vermögen ausgeben wollen, um mit den Chinesen gleichzuziehen – und wahrscheinlich scheitern – warum sollten wir dann mitmachen?

Erwarten Sie aber nicht, dass die Bosse der Industrie Ihnen die Wahrheit über die Unmöglichkeit dieser Umstellung sagen werden. Riesige Subventionen aus Steuergeldern, um die Verbraucher zu einem Produktwechsel zu zwingen, sind genau das, was sie lieben, ob der Plan nun sinnvoll ist oder nicht.

Um Gullivers Reisen zu paraphrasieren: Wenn Sie Rolls-Royce oder Tata bitten würden, einen Plan zu entwickeln, um Sonnenstrahlen aus Gurken zu machen, würden sie sich einen Spaß daraus machen – und Ihnen erst dann sagen, dass es unmöglich ist, nachdem sie ein paar Milliarden Pfund von Ihrem Geld ausgegeben haben.

Das wirft die Frage auf: Warum tun wir das schon wieder? Wir zerstören absichtlich eine profitable britische Autoindustrie mit minimalem Nutzen, um ein paar vornehme Aktivisten und Kapitalisten zufrieden zu stellen.

Es gibt keine Anzeichen dafür, dass normale Menschen diesen Übergang fordern. Elektroautos kosten immer noch fast doppelt so viel wie ihre benzinbetriebenen Pendanten.

So wie die Hersteller Subventionen vom Steuerzahler benötigen, um Elektroautos anzubieten, brauchen die Verbraucher Subventionen, um sie zu kaufen. Eine Industrie, die an beiden Enden der Kette von der Unterstützung durch den Steuerzahler abhängig ist, ist nicht nachhaltig.

Auch die britische Strom-Infrastruktur kann nicht einfach oder schnell angepasst werden, um die zusätzliche Nachfrage zu bewältigen, die der Übergang mit sich bringt – ohne weitere Subventionen.

Allein um den zusätzlichen Strom für eine vollelektrische Flotte zu liefern, müsste die Zahl der Windparks fast verdoppelt werden (plus die notwendige, mit Gas betriebene Reserve), oder es müsste eine gleichwertige neue Versorgung aus der Kernkraft erfolgen, einer

Technologie, deren Aufbau Jahrzehnte dauert.

Und dann ist da noch die Frage der praktischen Verteilung dieser Energie. In unserem derzeitigen Stromnetz haben die Menschen Schwierigkeiten, Schnellladegeräte zu Hause zu installieren, weil die Kapazität der Leitungen und Transformatoren nicht ausreicht. Das wird sich nur noch verschlimmern, wenn diese Kapazität durch die Nachfrage von Wärmepumpen in Anspruch genommen wird.

Wenn die Regierung also nicht noch mehr Geld für die Aufrüstung des Netzes bereitstellt, werden wir nach 2030 mit fünfständigen Ladezeiten konfrontiert sein, verglichen mit fünfminütigen Tankvorgängen bei Benzin oder Diesel heute.

Wie Andrew Montford von Net Zero Watch argumentiert, ist eine Aufrüstung des Verteilernetzes innerhalb dieses Zeitrahmens unmöglich, so dass die Erreichung des Ziels bedeuten wird, dass viele Menschen gezwungen sein werden, ganz auf ein Auto zu verzichten.

Dies sind praktische Gründe, warum der Übergang nicht stattfinden kann und wird. Aber würde es überhaupt etwas bringen, wenn es so wäre? Lassen Sie uns eine einfache Rechnung aufstellen. Nehmen wir an, UK schafft es, in den 2030er Jahren alle Autos und Lieferwagen auf Elektroantrieb umzustellen und dabei Benzin- und Dieselfahrzeuge zu verbieten. Autos und Kleintransporter verursachen etwa 70 Prozent der Verkehrsemissionen und der Verkehr macht 25 Prozent aller Emissionen aus.

Bei einer optimistischen Schätzung der Emissionseinsparungen von Elektroautos gegenüber Benzin- oder Dieselfahrzeugen von 25 % pro Fahrzeug und einem UK-Anteil an den weltweiten Emissionen von 1 % bedeutet dies, dass wir die globalen Kohlendioxidemissionen um – Moment – $[0,7 \times 0,25 \times 0,25 \times 0,01 = 0,0004375$ oder] 0,044 % reduziert haben.

Weniger als die Hälfte eines Zehntels eines Prozents. Sie würden wahrscheinlich mehr Einfluss auf das Klima haben, wenn Sie einmal pro Woche ein paar Eiswürfel in die Themse werfen würden.

Und das ist das Beste, was wir uns erhoffen können. In Wirklichkeit wird die Wirkung noch geringer sein. Die Vorstellung, dass der Umstieg von Benzin auf Elektroautos 25 Prozent der Emissionen einspart, ist, wie gesagt, optimistisch, vielleicht sogar sehr optimistisch. In Wirklichkeit könnte die Zahl sogar negativ sein.

Das ist der Grund. Erstens sind für die Herstellung eines Elektroautos in vielen Mineralien erzeugenden Industrien wesentlich mehr Kohlendioxid-Emissionen erforderlich als für ein Benzinauto. Dies gilt insbesondere für die Batterie.

Mark Mills, ein Energieexperte des Manhattan Institute, erklärte kürzlich in einem Artikel: Um die in einem Pfund Rohöl [aus dem Benzin und Diesel hergestellt werden] gespeicherte Energie zu erreichen, sind

15 Pfund Lithiumbatterie erforderlich, was bedeutet, dass etwa 7.000 Pfund Gestein und Erde ausgegraben werden müssen, um die benötigten Mineralien zu gewinnen – Lithium, Graphit, Kupfer, Nickel, Aluminium, Zink, Neodym, Mangan usw.

Die Herstellung einer typischen Halbtonnen-EV-Batterie erfordert also den Abbau und die Verarbeitung von etwa 250 Tonnen Material.

Das erfordert eine Menge Diesel und Strom.

Es gibt also einen enormen Nachteil bei den Emissionen, bevor ein Elektroauto überhaupt auf die Straße kommt. Gautam Kalghatgi, Professor für Ingenieurwissenschaften an der Universität Oxford hat berechnet, dass ein Elektroauto mit einer 60-kWh-Batterie mit einem Defizit von 7,5 Tonnen Kohlendioxid-Äquivalenten startet, bevor es auch nur einen einzigen Kilometer gefahren ist.

Selbst wenn ein Elektrofahrzeug läuft, ist es nicht „emissionsfrei“, denn das britische Stromnetz wird mit Gas (das Kohlendioxid ausstößt) und Windturbinen (für deren Herstellung viel Kohle benötigt wird und die alle 20 bis 30 Jahre ersetzt werden müssen) betrieben. Auch die Kernkraft hat einen Kohlendioxid-Fußabdruck (all der Beton und Stahl), auch wenn er bei weitem am kleinsten ist.

Wenn man all das berücksichtigt, kann man ausrechnen, wie viele Kilometer ein Elektroauto fahren muss, bis es bei den Emissionen mit einem Benzinauto gleichgezogen hat.

Viele Schätzungen dieser Zahl sind das Papier nicht wert, auf dem sie geschrieben sind, weil sie absurd unrealistische Annahmen über die Größe der benötigten Batterie, das Ausmaß der Vorab-Emissionen und andere Faktoren machen.

Aber einige sind ein bisschen besser. Volkswagen verglich einen Diesel-Golf mit einem Elektro-Golf und schätzte, dass das Elektroauto 80.000 Meilen gefahren werden muss, bevor seine Emissionen in einem typischen europäischen Land niedriger sind als die eines Dieselaautos.

In Deutschland, wo das Stromnetz noch teilweise auf Kohle basiert, sind es eher 125.000 Meilen. In China würde man nie die Gewinnschwelle erreichen, und Elektroautos könnten genauso gut als Kohleautos bezeichnet werden. Dieser Kaiser hat keine Kleider.

Die kostendeckende Kilometerleistung ist bei größeren Batterien in größeren Autos sogar noch höher, bei einem Vergleich mit Benzinern jedoch niedriger. Volvo hat sein Elektroauto mit einem benzinbetriebenen Pendant verglichen und kam zu dem Schluss, dass die Rentabilitätsschwelle in einem typischen europäischen Land bei 50.000 Meilen erreicht wird, obwohl die Emissionseinsparungen nach 120.000 Meilen nur noch 15 Prozent betragen.

[Auf die Umrechnung dieser Meilen in Kilometer wird hier verzichtet – es sind riesige Strecken. A. d. Übers.]

Ein durchschnittlicher Autofahrer würde also 12 Jahre brauchen, um den Punkt zu erreichen, an dem er 15 Prozent seiner Emissionen einspart.

Aber die Batterien sind für eine Lebensdauer von etwa 100.000 Meilen ausgelegt. Wenn also die Emissionseinsparungen in Sicht sind, werden Sie das Auto verschrotten oder eine exorbitante Summe für den Austausch der Batterie zahlen müssen – lange bevor Sie die 25 Prozent Emissionseinsparungen erreichen.

In jedem Fall wird die Uhr bei den Emissionen zurückgestellt, und in den nächsten fünf Jahren werden Ihre Emissionen wieder höher sein, als wenn Sie bei einem Benzinfahrzeug geblieben wären. Wenn Sie alle fünf Jahre das Auto wechseln, werden Sie nie eine Ersparnis sehen.

Doch selbst diese Zahlen sind wahrscheinlich zu optimistisch. Die Energiekosten für die Raffinierung von Erzen zu Metallen für die Herstellung von Batterien steigen und sinken nicht.

Da die Qualität der Erze im Laufe der Zeit abnimmt, insbesondere bei Kupfer, werden die Emissionen bei der Herstellung von Batterien immer schlechter und die Rentabilitätsdauer immer länger.

Auch aus der Sicht des Verbrauchers haben wir dies noch nicht durchdacht. Ein Benzin- oder Dieselauto mit einer Laufleistung von 60.000 Meilen hat einen gewissen Gebrauchtwert. Ein Elektroauto, das sich dem Ende seiner Batterielebensdauer nähert, wird nichts mehr wert sein. Deshalb werden die Leute sie wahrscheinlich viel früher eintauschen. Die Käufer von Elektroautos aus zweiter Hand werden jedoch nicht in den Genuss der Vorabförderung kommen.

Einige von ihnen stammen von enttäuschten Käufern, die nach einem Streit über eine leere Batterie auf der Suche nach einer funktionierenden Ladestation auf dem Weg zu einer Familienhochzeit vielleicht schon an das Scheitern ihrer Ehen denken.

Da ich 300 Meilen von London entfernt wohne, kenne ich bereits Freunde aus dem Süden, die in Panik geraten, weil sie nicht wissen, wo sie ihr Auto unterwegs aufladen können.

Wenn Sie glauben, dass wir auf Elektroautos umsteigen müssen, um die Luftqualität in den Städten zu verbessern, sollten Sie noch einmal darüber nachdenken.

Die neuesten Studien deuten darauf hin, dass Verbrennungsmotoren immer sauberer werden und dass Elektroautos mit ihrem zusätzlichen Gewicht durch den Reifenverschleiß schon bald mehr Feinstaub verursachen könnten als die Motoren von Benzinfahrzeugen, so Professor Kalghatgi.

Letzte Woche behauptete Toyota, dass Festkörperbatterien den Markt für

Elektroautos ab 2027 verändern würden.

Dies ist nicht nur eine Verzögerung von zwei Jahren gegenüber früheren Versprechungen, sondern wir haben das schon einmal gehört: Die Festkörperbatterie ist seit 15 Jahren fünf Jahre entfernt, und selbst Sir James Dyson hat die Geduld mit ihr verloren. Selbst dann wird es nicht einfach sein, sie erschwinglich und zuverlässig zu machen.

Aber wenn Toyota Recht hat, ist das ein Grund mehr, das Ziel von UK zu verschieben, damit wir uns nicht auf eine verfrühte Technologie stürzen und feststellen, dass sie veraltet ist.

Doch Regierungen sind bekannt dafür, sich aus ideologischen Gründen vorschnell für bestimmte Technologien einzusetzen. Im Jahr 2007 kündigte die Regierung von Tony Blair an, dass Großbritannien einen einseitig schnellen Weg zum Verbot von Glühbirnen zugunsten von Kompakt-Leuchtstofflampen wählen würde, um den „Klimawandel zu bekämpfen“.

Dies brachte Philips und anderen Herstellern eine reiche Belohnung für ihre Lobbyarbeit, machte aber unser aller Leben schlechter. Die neuen Glühbirnen waren teuer, leuchteten nur langsam, ließen uns krank aussehen, hatten eine viel kürzere Lebensdauer als erwartet und waren gefährlich zu entsorgen.

Das Schlimmste aber war, dass die erzwungene Umstellung auf eine minderwertige Technologie wahrscheinlich die Ankunft der LED verzögerte, die sich bald als weitaus billiger in der Anschaffung und im Betrieb erwies und zudem viel besser funktionierte und lange hielt. Die Verbraucher brauchten keine Subventionen oder Zwänge, um LEDs zu kaufen.

Die 3 Milliarden Pfund, die die Umstellung auf Leuchtstoffröhren gekostet hat, sind Peanuts im Vergleich zu den Kosten eines Verkaufsverbots für Benzin- und Dieselaautos und -transporter bis 2030.

So wie ich 2009 Glühbirnen gehortet habe, werde ich mich wahrscheinlich kurz vor dem Verbot für den Kauf eines neuen Benzin- oder Dieselfahrzeugs entscheiden.

Ich gehe davon aus, dass diesmal alle anderen, vor allem hier im Norden, dasselbe tun werden, also erwarten Sie nicht, dass es billig wird.

Link:

<https://mailchi.mp/1a386ab7a93a/matt-ridley-ill-be-buying-a-brand-new-petrol-car-just-before-the-2030-ban-197131?e=08ba9a1dfb>

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