

Endlich scheinen die Europäer hinsichtlich von E-Autos aufzuwachen

geschrieben von Chris Frey | 28. Juli 2023

[Titel im Original: Finally, the Europeans May Be Rejecting the EV Kool-Aid {Kool-Aid = ein US-Erfrischungsgetränk mit Kult-Status}]

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 Netto-Null-Vorschriften im Allgemeinen und gegen Vorschriften für Elektrofahrzeuge im Besonderen.

Angeführt von Luxusauto-Herstellern scheint die Zukunft für den altehrwürdigen Verbrennungsmotor rosig zu sein, wenn neue Technologien für synthetische Kraftstoffe einen erschwinglichen Ersatz für Benzin und Dieselmotoren bieten können.

Die Revolte hatte sich zusammengebraut, nachdem Europa durch den Einmarsch Russlands in der Ukraine wachgerüttelt worden war, der das „Net Zero“-Konzept über den Haufen warf und sogar Deutschland dazu veranlasste, wieder Kohlekraftwerke in Betrieb zu nehmen. Dennoch hatte sich die EU im November letzten Jahres vorläufig auf ein neues Gesetz über Kraftfahrzeug-Emissionen geeinigt, welches den Verkauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren (Internal Combustion Engine 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.

Italiens Weigerung [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 mit E-Kraftstoffen ihr reiches Erbe und ihre ikonischen Modelle bewahren und trotzdem die Null-Emissions-Anforderungen erfüllen.

[Bundesverkehrsminister](#) Volker Wissing stimmte dem zu: „Wir brauchen E-Kraftstoffe, 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 warum man bestimmte Technologien verbieten will.“

Der polnische Ministerpräsident Mateusz Morawiecki ist seit langem [gegen](#) das EU-Verbot 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.

Durch einfache Enthaltung bei der Schlussabstimmung über das harte ICE-Fahrzeugverbot hätte Deutschland die vorgeschlagene EU-Gesetzgebung verhindern können. Die Europäische Kommission erklärte sich bereit, einen Kompromiss auszuarbeiten, der den Verkauf von ICE-Fahrzeugen, die mit E-Kraftstoffen betrieben werden können, nach 2035 erlaubt. Umweltgruppen protestierten dagegen und behaupteten, dass die Besitzer von E-Fuel-fähigen Fahrzeugen betrügen und Benzin tanken würden, da Benzin und Diesel für den Antrieb älterer Fahrzeuge weiterhin zur Verfügung stünden.

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 kostengünstigerer 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 zu reduzieren.

Im Vereinigten Königreich (nicht mehr in der EU) hat der frühere Premierminister Boris Johnson, um die EU zu übertrumpfen, 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 auslaufen zu lassen, wird es für uns schwieriger, Investitionen anzuziehen. „Je weniger Verbote es gibt“, fügte er hinzu, „desto besser für die Förderung des Wachstums“. Wie ihre italienischen und deutschen Kollegen untersuchen 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 das Risiko, 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.

Ein weiteres Problem sind die [Kosten](#) und damit auch die Popularität. Der Absatz von Elektroautos ist in ganz Europa nach der Streichung der Subventionen zurückgegangen. In Deutschland ist der Absatz von E-Fahrzeugen von Januar 2022 bis 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 einem Monat zum nächsten Monat um 50 Prozent.

Die Autohersteller verlieren immer noch Geld in ihrem Bestreben, reine Elektroautoflotten aufzubauen. Ford meldete, dass sein US-Elektroautogeschäft Verluste in Höhe von 2,1 Mrd. USD aufweist, eine Zahl, die bis 2023 auf 3 Mrd. USD steigen dürfte. 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 die autobegeisterten 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, 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 billigeren Elektroauto-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 Italiens Matteo Salvini so wortgewandt formulierte, müssen die EU-Länder vermeiden, „China ganze Industrien und Hunderttausende von Arbeitsplätzen zu überlassen“.

Anmerkung: Die Besorgnis über die chinesische Dominanz auf dem Markt für Elektrofahrzeuge hat die Kolonien erreicht! Nur wenige Tage, nachdem der Innenminister zugab, dass der Vorstoß der Biden-Regierung für Elektroautos die Abhängigkeit der USA von China verstärken wird, warnte der CEO der Chase Bank Jamie Dimon in seinem jährlichen Brief an die Aktionäre, dass Chinas Dominanz in der Lieferkette für grüne Energie in Verbindung mit der Biden-Politik für Elektroautos die nationale Sicherheit der USA gefährden wird. Doch der Moloch rollt trotzdem ungebremst weiter.

Autor: *Duggan Flanakin* is a senior policy analyst for the Committee for a Constructive Tomorrow and a frequent writer on public policy issues.

This piece originally [appeared](#) at [RealClearEnergy.org](https://realeclearenergy.org) and has been republished here with permission.

Link:

<https://cornwallalliance.org/2023/07/finally-the-europeans-may-be-rejecting-the-ev-kool-aid/>

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