

Unverkaufte Elektroautos können eine Todesspirale für die Autoindustrie bedeuten.

geschrieben von Chris Frey | 6. August 2023

Ronald Stein

Endlose staatliche Subventionen zur Förderung des Verkaufs von E-Fahrzeugen scheinen nicht in der Lage zu sein, das logische Denken und die zahlreichen Bedenken der Durchschnittsbürger zum Kauf von E-Fahrzeugen zu zerstreuen.

Die Autoindustrie steht vor der Herausforderung, Käufer zu finden, die ernsthafte Bedenken bezüglich einer Vielzahl von Themen im Zusammenhang mit E-Fahrzeugen haben:

- Reichweite,
- Zuverlässigkeit des Fahrzeugs,
- Preis,
- die Verfügbarkeit von Strom für den Aufbau der Ladeinfrastruktur,
- Ladezeit,
- die Kosten und die Lebensdauer der Batterien und ihre Umweltauswirkungen,
- die tatsächliche Auswirkung von E-Fahrzeugen auf die Reduzierung der Kohlenstoffemissionen,
- die wachsenden Statistiken über unkontrollierbare Brände von Lithiumbatterien in E-Fahrzeugen,
- Probleme mit dem Batterierecycling und der Entsorgung,
- Bedenken, dass der Freifahrtschein für E-Fahrzeuge, die Autobahnen zu nutzen und keine Kraftstoffsteuern zu zahlen, mit der Vehicle Mileage Tax (VMT) enden wird, d.h. mehr Kosten für die E-Fahrzeugbesitzer der Zukunft,
- die Befürchtung, dass nach dem Vorbild Großbritanniens die Ladestationen für Privathaushalte mit separaten Zählern ausgestattet werden, so dass für das Aufladen von E-Fahrzeugen höhere Tarife gelten, die zur [Stabilisierung](#) des Stromnetzes beitragen, was wiederum weitere Kosten für die zukünftigen Besitzer von E-Fahrzeugen bedeutet.

Ein weiteres Problem für die Automobilindustrie ist es, die Käufer davon zu überzeugen, dass es ethisch, moralisch und sozial verantwortungsvoll ist, ein Elektroauto zu kaufen, zumal die meisten der exotischen Mineralien und Metalle, die für den Bau der Batterien benötigt werden, in Entwicklungsländern abgebaut werden, in denen es kaum Umwelt- und Arbeitsvorschriften gibt.

Interessanterweise beschreibt das 2021 für den Pulitzer-Preis nominierte [Buch](#) „Clean Energy Exploitations – Helping Citizens Understand the Environmental and Humanity Abuses That Support Clean Energy“ (Ausbeutung von sauberer Energie – Hilfe für die Bürger, die Umwelt- und Menschenrechtsverletzungen zu verstehen, die saubere Energie unterstützen) in hervorragender Weise die fehlende Transparenz über die Auswirkungen der grünen Bewegung auf die Ausbeutung der Menschheit in den Entwicklungsländern, in denen die exotischen Mineralien und Metalle für die Herstellung der Batterien benötigt werden, welche die „grüne Elektrizität“ speichern. Ergänzend zum Buch gibt es einen 2-minütigen [Ausschnitt](#) aus Michael Moores [Dokumentarfilm](#) „Planet der Menschen“ aus dem Jahr 2020, der von mehr als 14 Millionen Menschen gesehen wurde und der zeigt, wie so genannter Ökostrom hergestellt wird.

Da die Zukunft schnell näher rückt, werden praktisch alle Automobilhersteller aufgrund staatlicher Vorgaben zur Verringerung der Emissionen ihrer Fahrzeugflotte in den kommenden Jahren nur noch E-Fahrzeuge herstellen. Um die niedrigen Emissionswerte für ihre Fahrzeugflotte zu erreichen, werden wir höchstwahrscheinlich immer weniger Hybride sehen, da die Autohersteller die Benzinmotoren in den Hybriden eliminieren müssen, um die niedrigeren Emissionsziele zu erreichen.

Das Problem ist, dass die Hersteller die „Lieferkette“ mit E-Fahrzeugen bei den Händlern auffüllen, aber sie sehen nicht die „Nachfrage“ nach E-Fahrzeugen in der Öffentlichkeit. Die aktuellen Profile der Elite-Elektroauto-Besitzer sind so, wie sie sind:

- hoch gebildet.
- hoch entlohnt.
- Familien mit mehreren Autos.
- niedrige Anforderungen an die Laufleistung des Zweitwagens der Familie, d.h. des E-Fahrzeugs.

Die derzeitigen Besitzer von E-Fahrzeugen unterscheiden sich deutlich von den meisten Fahrzeugbesitzern. Im Gegensatz zum Profil der derzeitigen E-Auto-Besitzer sind viele von ihnen Ein-Auto-Besitzer, und die meisten potenziellen Autokäufer sind weder so gut ausgebildet noch so gut bezahlt wie die Elite der E-Auto-Besitzer. Der Zwang zum Umstieg auf E-Fahrzeuge und die erzwungene Sparsamkeit könnten zu einer Rebellion derjenigen führen, die ein erschwingliches Fahrzeug benötigen.

Historisch gesehen werden in Amerika jährlich mehr als 55 Millionen Autos mit Verbrennungsmotor (ICE) verkauft, davon etwa 15 Millionen oder 27 Prozent als Neuwagen und 40 Millionen oder 73 Prozent als Gebrauchtwagen.

- Absatz von Neufahrzeugen: Im Jahr 2022 [verkaufte](#) die Autoindustrie in den Vereinigten Staaten etwa 13,75 Millionen Fahrzeuge. Diese Zahl umfasst den Einzelhandelsabsatz von etwa 2,9 Millionen [Pkw](#) und knapp 10,9 Millionen [Lkw](#).
- Verkäufe von Gebrauchtwagen: Der [Absatz](#) von Gebrauchtwagen in den Vereinigten Staaten belief sich im Jahr 2022 auf rund 38,6 Millionen Einheiten.

Mit insgesamt 50 bis 55 Millionen ICE-Fahrzeugen, die jährlich als Neu- und Gebrauchtwagen verkauft werden, ist es offensichtlich, dass die Automobilindustrie und die Wirtschaft vom Gebrauchtwagenmarkt für ICE-Fahrzeuge profitiert und floriert hat.

Bis heute hat die EV-Industrie praktisch keinen Gebrauchtwagenmarkt! Abgesehen von den ständigen Problemen beim Aufladen von E-Autos – wer will schon ein gebrauchtes E-Auto, bei dem bald ein teurer Batteriewechsel ansteht?

Da etwa 73 Prozent aller Autoverkäufe auf Gebrauchtwagen mit Verbrennungsmotor entfallen, könnte das Fehlen eines Wiederverkaufsmarktes für E-Fahrzeuge ein großes Problem für die Autoindustrie darstellen.

Da die meisten Bundesstaaten nicht über das ganzjährig gemäßigte Klima wie in Kalifornien verfügen, sollte die Verteilung des Besitzes von E-Fahrzeugen im ganzen Land ein Problem für die Autoindustrie darstellen. Da [40 Prozent](#) der E-Fahrzeuge in Amerika in Kalifornien stehen, verteilen sich die restlichen 60 Prozent auf die anderen 49 Bundesstaaten, also etwa 1+ Prozent pro Staat.

- Kalifornien [importiert](#) mehr Strom als jeder andere US-Bundesstaat, mehr als doppelt so viel wie Virginia, der zweitgrößte Stromimporteur, um das EV-Wachstum des Staates zu unterstützen. Kalifornien bezieht in der Regel zwischen einem Fünftel und einem Drittel seines Strombedarfs von außerhalb des Staates.

- In den anderen 49 Bundesstaaten gibt es so gut wie keine Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge, und einige von ihnen exportieren sogar ihren Strom nach Kalifornien!

Da das Stromangebot mit der steigenden Nachfrage nicht Schritt halten kann, ist Großbritannien dem Großteil der Welt voraus, indem es sein Stromnetz mit intelligenten Ladestationen schützt und separate Zähler für die Nutzer von E-Fahrzeugen einrichtet, um für ein neues Netz zu bezahlen!

- Ab dem 30. Mai 2022 müssen im Vereinigten Königreich neu installierte Ladegeräte zu Hause und am Arbeitsplatz „intelligente“ Ladegeräte sein, die mit dem Internet verbunden und in der Lage sind, Voreinstellungen vorzunehmen, die ihren Betrieb auf die Zeit von 8 bis 11 Uhr und 16 bis 22 Uhr beschränken.
- Zusätzlich zu den neun Stunden Ausfallzeit pro Tag können die Behörden für einzelne Ladegeräte in bestimmten Gebieten eine „willkürliche Verzögerung“ von 30 Minuten festlegen, um Netzspitzen zu anderen Zeiten zu vermeiden.
- Die [UK Electric Vehicles \(Smart Charge Points\) Regulations 2021](#) traten am 30. Juni 2022 in Kraft. Alle zu Hause installierten Ladestationen für Elektrofahrzeuge müssen separat gemessen werden und Informationen an das Smart-Meter-Datenkommunikationsnetz senden. Dadurch kann der Strom, der zum Laden von Elektrofahrzeugen verwendet wird, möglicherweise zu einem höheren Satz als Haushaltsstrom berechnet und besteuert werden. Die eingeführte Technologie ermöglicht auch die Rationierung von Strom für das Aufladen von E-Fahrzeugen, da die Regierung entscheiden kann, wann und ob ein E-Fahrzeug aufgeladen werden kann. Umgekehrt ist es auch möglich, bei Bedarf die Ladung der Batterie des E-Fahrzeugs zur Stützung des Netzes zu nehmen [angeschlossene Fahrzeuge zu entladen!].

Da die Bestände an neuen E-Fahrzeugen bei den Händlern immer weiter zunehmen, wird die Einführung von E-Fahrzeugen in den Lebensstil der Bevölkerung noch holprig werden.

Published August 1, 2023, at Heartland Institute

<https://heartland.org/opinion/unsold-electric-cars-may-be-signaling-a-death-spiral-for-the-auto-industry/>

Autor: [Ronald Stein](#) is an engineer, senior policy advisor on energy literacy for the Heartland Institute and CFACT, and co-author of the Pulitzer Prize nominated book “Clean Energy Exploitations.”

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2023/08/03/unsold-electric-cars-may-be-signaling-a-death-spiral-for-the-auto-industry/>

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