

# Kaliforniens EV-Problematik

geschrieben von Chris Frey | 6. November 2023

## Ronald Stein

Ohne Erdöl, also der Grundlage für die meisten Produkte der heutigen Gesellschaft, werden die Bürger der Entwicklungsländer möglicherweise nie in den Genuss des reichhaltigen Lebensstils kommen, der den wohlhabenderen Ländern zur Verfügung steht.

Während Kalifornien versucht, die Welt in Richtung einer Null-Rohölförderung zu führen, werden weltweit Anstrengungen unternommen, um die Anforderungen an die Lieferkette zu erfüllen, die durch die **Förderung** von 4 Milliarden Gallonen Rohöl pro Tag auf unserem Planeten entstehen. Dadurch kann es auf Dauer zu Engpässen und Inflation kommen, um weiterhin alle Produkte unserer materialistischen Gesellschaft herzustellen, die von den derzeitigen Bewohnern der wohlhabenderen Länder auf diesem Planeten genossen werden.

In der Zwischenzeit wächst die Liste der Probleme im Zusammenhang mit den kalifornischen Vorschriften für Elektrofahrzeuge:

1. Das Fehlen einer ausreichenden Anzahl von Käufern außerhalb des elitären Profils der bestehenden EV-Besitzer.
2. Der Mangel an ethischer, moralischer und sozialer Verantwortung der Regierung, indem sie die soziale Ungerechtigkeit von Subventionen für wohlhabende Menschen fördert, die sich E-Fahrzeuge leisten können, und weiterhin die Menschenrechte von Arbeitern mit gelber, brauner und schwarzer Hautfarbe in der Lieferkette ausbeutet, die exotische Mineralien und Metalle in ärmeren Entwicklungsländern abbauen, um die grüne Bewegung in den reichen Ländern zu unterstützen.
3. Die Bedingungen in der Lieferkette für die für Elektroauto-Batterien benötigten Rohstoffe sind so schlecht geworden, dass Washington gegen Elektroauto-Komponenten vorgeht, die mit chinesisch-uirgischer **Sklavenarbeit** verbunden sind und zum Bau von Elektroautos beitragen.
4. Aufgrund des Brandpotenzials von EV-Batterien sind die Transportmöglichkeiten von EVs ausländischer Hersteller zu den Verbrauchern in den USA fragwürdig.
5. Bedenken, ob gelegentlicher Strom aus Wind- und Sonnenenergie die Batterien von Elektrofahrzeugen wirklich aufladen kann.
6. Die begrenzte Lebensdauer von E-Fahrzeugg Batterien im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen, die Einschränkungen von E-Fahrzeugen in Notfällen wie Bränden, Überschwemmungen und Stromausfällen.

7. China **beschränkt** die Ausfuhr von Graphit, einem wichtigen Mineral für die Herstellung von Elektroauto-Batterien.

8. Die Automobilhersteller werden weiterhin mit Problemen in der Lieferkette konfrontiert sein, um alle Teile und Komponenten von E-Fahrzeugen herzustellen, da das Angebot an aus Rohöl hergestellten Erdölderivaten knapper wird. Ein typisches Auto wird heute aus etwa 260 Pfund **Kunststoff** hergestellt.

Die Zeit der Rohölindustrie in Kalifornien ist begrenzt, und die ölverarbeitende Industrie verhält sich so, wie es jede Industrie unter vergleichbaren Umständen tun würde, indem sie ihre Aktivitäten weg vom Benzin hin zu Tätigkeiten verlagert, die sich langfristig als profitabler erweisen werden. Und wenn das Rohölangebot weiter sinkt, werden viel höhere Benzinpreise für die Kalifornier zum Alltag werden, da die mit den EV-Vorschriften verbundenen Probleme immer größer werden könnten.

Die übliche wirtschaftliche Logik besagt, dass hohe kalifornische Benzinpreise dazu führen sollten, dass Kraftstoffe aus anderen Bundesstaaten nach Kalifornien geliefert werden. Dies geschieht jedoch nicht, da kein anderer Staat die einzigartige kalifornische Benzinkombination herstellt.

Hinzu kommt, dass der Kraftstoffmarkt an der Westküste von anderen Angebots- und Nachfragezentren isoliert ist, da Kalifornien eine Energieinsel ist. Die Sierra Mountains stellen eine natürliche **Barriere** dar, die verhindert, dass der Staat über Pipelines Zugang zu diesem überschüssigen Öl erhält. Daher ist die Westküste anfällig für unerwartete Ausfälle von Raffinerien an der Westküste, ist man dort doch nicht in der Lage, einen unerwarteten Versorgungsausfall durch die schnelle Lieferung zusätzlicher Produkte von außerhalb der Region auszugleichen.

Wenn Benzin nach Kalifornien importiert wird, was der Fall ist, wenn eine kalifornische Raffinerie wegen Reparatur- oder Wartungsarbeiten außer Betrieb ist, importiert Kalifornien in der Regel Benzin über Schiffsladungen, deren Lieferung in der Regel drei bis vier Wochen dauert. Um die Nachfrage der viertgrößten Volkswirtschaft der Welt zu befriedigen, werden Benzinimporte nach Kalifornien unter anderem aus Indien, Südkorea, dem Vereinigten Königreich, Russland und New Brunswick (Kanada) **bezogen**. Dieser Prozess ist teuer, und es dauert Wochen, bis der Kraftstoff in den kalifornischen Häfen ankommt.

Die rechtlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen in Kalifornien haben dazu geführt, dass die Zahl der kalifornischen Raffinerien stetig **abnimmt**. In den frühen 1980er Jahren, als Kalifornien 24 Millionen Einwohner hatte, gab es 40 Raffinerien im Bundesstaat, die täglich über 2,5 Millionen Barrel Rohöl raffinierten. Vierzig Jahre später, bei einer Bevölkerung von 39 Millionen, ist die Zahl der Raffinerien auf 14

gesunken, die derzeit weniger als 2 Millionen Barrel Rohöl pro Tag raffinieren. Die Realität sieht so aus, dass das Angebot an Benzin und Diesel sinkt, während die Nachfrage steigt; das ist der Treibstoff (kein Wortspiel beabsichtigt) für kontinuierliche Preissteigerungen.

Die Raffinerien werden auch deshalb geschlossen, weil Kalifornien eine neue Verordnung erlassen hat, die den Verkauf von gasbetriebenen Autos und Kleinlastern bis 2035 verbietet, und der Staat verlangt, dass 35 Prozent der Neuwagenverkäufe bis 2026 emissionsfrei sein müssen. Es macht wirtschaftlich keinen Sinn, in einem US-Bundesstaat in neue Kapazitäten zu investieren, welcher der Branche in wenigen Jahren de facto die Existenz verbietet.

Darüber hinaus werden Raffinerien auch deshalb geschlossen, weil es unglaublich lukrative staatliche und bundesstaatliche Steueranreize für die Herstellung von Biokraftstoffen gibt, die sich auf satte 1 \$ pro Gallone belaufen, und die Herstellung von Benzin und Diesel eingestellt wird. Eine Marathon-Raffinerie, die eine Rohölraffineriekapazität von 166.000 Barrel pro Tag hatte, wird auf die Produktion von Biodiesel umgerüstet und soll im nächsten Jahr Biokraftstoff herstellen. In ähnlicher Weise stellt Global Clean Energy eine Raffinerie in Bakersfield mit einer Kapazität von 66.000 Barrel pro Tag auf Biodiesel um, und World Energy hat 350 Millionen Dollar investiert, um eine Raffinerie mit einer Kapazität von 50.000 Barrel pro Tag auf Biodiesel umzustellen.

Die kalifornischen Regulierungsbehörden und Gesetzgeber bekommen, was sie wollen: weniger Rohöl wird produziert und verbraucht. Und die Kalifornier, vor allem die Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen, zahlen einen hohen Preis für die Vorlieben dieser Tesla-fahrenden Gesetzgeber und Regulierungsbehörden, da die Nachfrage nach Kraftstoffen weiterhin einem schwindenden Angebot an Benzin und Diesel gegenübersteht.

Man kann nicht etwas aus dem Nichts aufbauen. Daher werden die Probleme der kalifornischen EVs höchstwahrscheinlich zunehmen, da alles, was Strom benötigt, und jede Infrastruktur Teile und Komponenten enthält, die aus Erdölderivaten hergestellt werden, von der Glühbirne über das iPhone und den Defibrillator bis hin zu allen Teilen von Toiletten, Raumfahrzeugen und EVs.

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

Link: <https://www.cfact.org/2023/11/01/californias-ev-conundrums/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE