

# Elektrofahrzeuge sind viel kostspieliger als allgemein behauptet

geschrieben von Chris Frey | 15. November 2023

## H. Sterling Burnett

Elektrofahrzeuge (EV) waren in letzter Zeit häufig in den Schlagzeilen, von [Berichten](#) über die [Schwierigkeiten](#) beim [Aufladen](#), über die [Verluste](#) der großen [Autohersteller](#), die sie auf [Geheiß](#) der Biden-Regierung forcieren, bis hin zu [Bränden](#) in EVs, der Abhängigkeit von China bei kritischen Komponenten, die in EVs verwendet werden, einschließlich ihrer Batterien, [Problemen](#) mit der Reichweite und Funktion und vielem mehr.

Ich habe die unzähligen Probleme mit E-Fahrzeugen in den letzten Monaten mehrfach diskutiert. So habe ich mich beispielsweise in einem [Artikel](#) über Freiheit und Ökologie ausführlich mit der Reichweite befasst. Und in den CCWs [486](#) sowie [481](#) und [427](#) habe ich unter anderem Probleme mit Bränden von E-Fahrzeugen und den daraus resultierenden Versicherungsproblemen untersucht.

Jüngste [Umfragen](#) zeigen, dass der Anschaffungspreis eines E-Fahrzeugs für Pkw- und Lkw-Kunden [wichtiger](#) ist als seine begrenzte Reichweite und Transportkapazität, seine Neigung, bei schlechtem Wetter auszufallen oder sich selbst zu entzünden neben anderen Faktoren. Der [Anschaffungspreis](#) eines Elektrofahrzeugs ist der entscheidende Faktor für die Kaufentscheidung von Pkw- und Lkw-Nutzern. Autokäufer kommen auf den Markt, weil sie wissen, dass E-Fahrzeuge, selbst mit großzügigen Steuergutschriften, einen Aufschlag auf den Anschaffungspreis haben. Aber es stellt sich heraus, dass die höheren Anschaffungskosten nur ein Teil des Problems sind. Eine neue Studie der Texas Public Policy Foundation (TPPF) zeigt, dass E-Fahrzeuge sogar noch teurer sind – viel teurer für Autofahrer, Steuerzahler und die Wirtschaft als Ganzes, als bisher berechnet oder gar publiziert wurde.

„Die Hauptargumente der Befürworter von E-Fahrzeugen sind die geringeren Wartungs- und Treibstoffkosten über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs und die Behauptung, dass die Senkung der Batteriepreise den Besitz von E-Fahrzeugen letztendlich billiger machen wird als den von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor“, schreibt die TPPF. „Eine von einer Gruppe am Argonne National Laboratory durchgeführte Studie schätzt, dass ein durchschnittliches Elektroauto zwar in der Anschaffung etwa 22.000 Dollar teurer ist als ein vergleichbares Verbrennungsfahrzeug, dass aber die Kosten für Kraftstoff, Versicherung und Wartung über einen Zeitraum von 15 Jahren um etwa 14.000 Dollar geringer sind, so dass die

Lebenszykluskosten nur 8.047 Dollar höher sind als bei einem Verbrennungsfahrzeug. ...“

Die Autoren der TPPF-Studie äußern sich skeptisch darüber, ob die Kostenschätzungen des Argonne-Labors zutreffend oder optimistisch sind, da sie auf günstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen beruhen, hervorgerufen durch die Bemühungen der Biden-Regierung zur Förderung von Elektrofahrzeugen. Abgesehen von diesen Bedenken weist die TPPF darauf hin, dass „niemand versucht hat, den vollen finanziellen Nutzen [oder die Kosten] des breiten Spektrums direkter Subventionen, gesetzlicher Gutschriften und subventionierter Infrastruktur zu berechnen, die zur wirtschaftlichen Lebensfähigkeit von E-Fahrzeugen beitragen“.

Die Untersuchung der TPPF zeigt, dass „ein durchschnittliches Elektroauto des Modelljahres 2021 über einen Zeitraum von zehn Jahren 48.698 Dollar mehr kosten würde, wenn die Regierung nicht 22 Milliarden Dollar für die Hersteller und Besitzer von Elektroautos zur Verfügung gestellt hätte.“ Und wenn man die Subventionen für das Ladenetz berücksichtigt, sind die Kosten für E-Fahrzeuge sogar noch höher.

Zu den versteckten oder nicht berücksichtigten Kosten, die TPPF in Bezug auf E-Fahrzeuge auflistet, gehören:

- Direkte staatliche und bundesstaatliche Subventionen für E-Fahrzeuge belaufen sich auf durchschnittlich 8984 \$ pro Fahrzeug über 10 Jahre.
- Von E-Fahrzeugen genutzte Heim- und öffentliche Ladestationen stellen eine erhebliche Belastung für das Stromnetz dar, was über einen Zeitraum von zehn Jahren zu durchschnittlichen sozialisierten Kosten von 11.833 US-Dollar pro E-Fahrzeug führt, die von den Strompreiszählern und Steuerzahlern getragen werden.
- Gesetzliche Gutschriften mit Bonus-Multiplikatoren für E-Fahrzeuge, die sich aus den bundesstaatlichen Standards für Kraftstoffeffizienz und Treibhausgasemissionen sowie aus den staatlichen Verkaufsvorschriften für E-Fahrzeuge ergeben, bringen den Herstellern von E-Fahrzeugen durchschnittlich 27.881 Dollar an Vorteilen pro Fahrzeug.

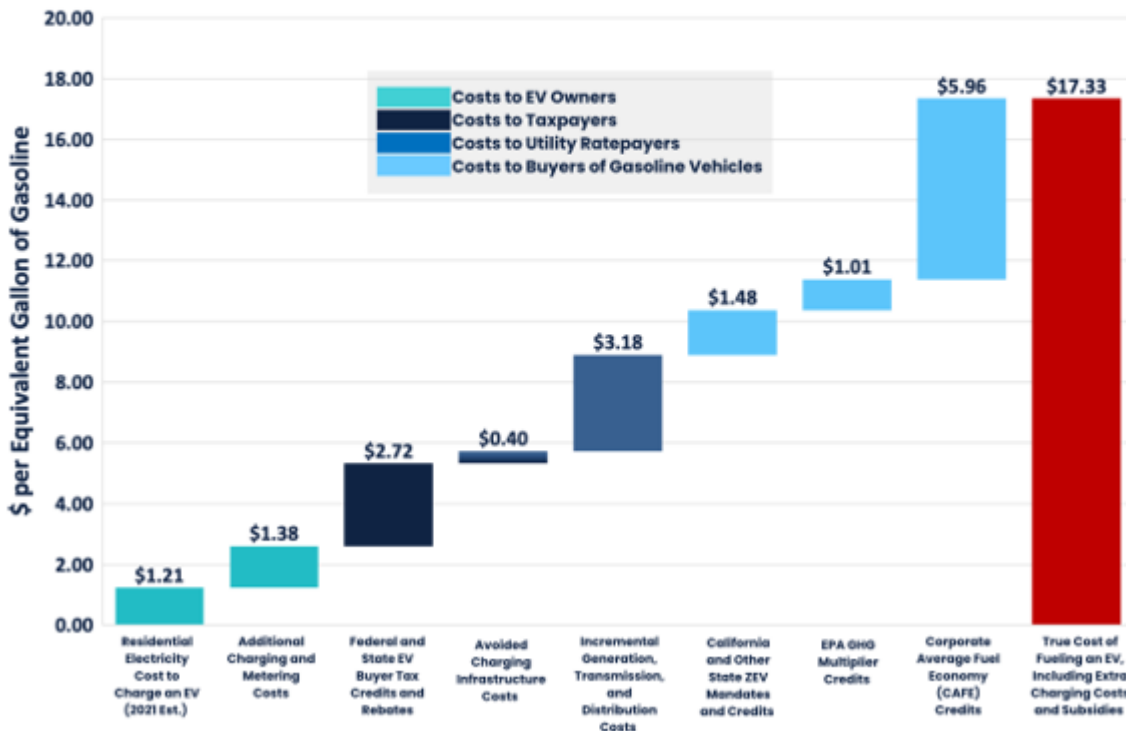
Was den letzten Kostenpunkt betrifft – der bei der Diskussion über Subventionen für E-Fahrzeuge in der Regel nicht berücksichtigt wird – so erhalten die Autohersteller für jedes verkaufte E-Fahrzeug Gutschriften für den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch, die siebenmal höher sind als die tatsächlichen Kraftstoffeinsparungen seitens der Fahrzeuge. Im Jahr 2021 hätte Tesla ohne den Verkauf dieser Gutschriften (die sich im Jahr 2022 auf mehr als 1,78 Milliarden Dollar [belaufen](#)) keinen Gewinn erzielt. Autohersteller wie Ford und GM quersubventionieren bereits die Kosten ihrer E-Fahrzeuge, um die Preise niedrig zu halten, indem sie die Preise für die von ihnen verkauften ICEVs [Verbrenner] erhöhen. Es hat sich herausgestellt, dass sie auch einen großen Teil der Kosten für die von Tesla und anderen verkauften Gutschriften für den Kraftstoffverbrauch auf den Kaufpreis der ICEVs aufschlagen. Die

Tatsache, dass sie bei jedem verkauften Elektroauto Zehntausende von Dollar verlieren zeigt, dass sie selbst mit den Quersubventionen nicht die vollen Kosten für die Fahrzeuge und die gesetzlich vorgeschriebenen Gutschriften, die sie für jedes beliebige ICEV mit relativ geringer Kilometerleistung kaufen müssen, wieder hereinholen können.

Fazit der TPPF ist:

Die Befürworter von E-Fahrzeugen behaupten, dass die Stromkosten für E-Fahrzeug-Besitzer 1,21 Dollar pro Gallone Benzin [ca. 4 l] betragen..., aber die Kosten für die Ladegeräte und die Ladeverluste betragen im Durchschnitt über 10 Jahre und 120.000 Meilen 1,38 Dollar pro Gallone. Wenn man die Kosten für die Subventionen zu den tatsächlichen Kosten für das Betanken eines E-Fahrzeugs hinzurechnet, würde ein E-Fahrzeugbesitzer 17,33 \$ pro Gallone Benzin bezahlen.

**Figure 1(b)**  
*Subsidies and Excess Charging Costs Accrued by a MY2021 Electric Vehicle Over 10 Years, Expressed in Terms of the Cost per Equivalent Gallon of Gasoline*



Aber natürlich werden diese echten Treibstoffkosten nicht nur vom Besitzer des E-Fahrzeugs getragen. Sie werden auf alle Steuerzahler umgelegt. **Da die überwiegende Mehrheit der E-Fahrzeuge von Personen mit dem höchsten Einkommen und der höchsten Steuerklasse gekauft wird, bedeutet dies, dass die Armen und die Mittelschicht die Wohlfahrt für den E-Fetisch der Wohlhabenden bereitstellen.** Das ist eine regressive Steuerpolitik!

[Hervorhebung vom Übersetzer]

Und das sind nur die Kosten, die die TPPF-Studie berechnet hat. Die TPPF

weist darauf hin, dass „diese Schätzungen nicht die Hunderte von Milliarden an weiteren Subventionen im Inflation Reduction Act (2022) für verschiedene Aspekte der EV-Lieferkette, insbesondere für die Batterieherstellung, enthalten“.

Weitere versteckte oder nicht berücksichtigte Kosten im Zusammenhang mit den Bemühungen von Bund und Ländern, die Einführung von E-Fahrzeugen schnell voranzutreiben, sind unter anderem:

- Milliarden von Dollar an steuerfinanzierten Subventionen für Elektrobusse, LKWs und LKW-Haltestellen sowie für den Ausbau der Ladeinfrastruktur in öffentlichen Einrichtungen wie Häfen und Flughäfen;
- Milliarden an staatlichen und städtischen Subventionen, die nicht vom Staat finanziert werden, wie z.B. der kalifornische Standard für kohlenstoffarme Kraftstoffe, der eine Quersubventionierung von Benzinern zu E-Fahrzeugen darstellt;
- Die nicht berechneten Kosten von E-Fahrzeugen in Form von zusätzlichen Emissionen aus Kraftwerken und die eingebetteten Umweltkosten der Lieferkette von E-Fahrzeugen.
- Die Kosten für die Nutzung von Fahrspuren für E-Fahrzeuge, wie z.B. Fahrspuren für Fahrzeuge mit hoher Belegung, und die Kosten für Parkplätze für E-Fahrzeuge und Ladestationen für E-Fahrzeuge.
- Die [Gelegenheits-]Kosten, die den Verbrauchern durch den zusätzlichen Zeitaufwand für das Aufladen von E-Fahrzeugen im Vergleich zum Betanken von Benzin-/Dieselfahrzeugen entstehen.
- Unverhältnismäßig hohe Straßenschäden durch schwerere E-Fahrzeuge im Vergleich zu Benzin-/Dieselfahrzeugen.
- Unverhältnismäßig hohe Rückrufkosten für E-Fahrzeuge im Vergleich zu Benzin-/Dieselfahrzeugen, die den Käufern von Benzin- und Dieselfahrzeugen von dem den Rückruf veranlasst habenden Unternehmen erstattet werden.

Jason Isaac, ein ehemaliger texanischer Abgeordneter und Mitverfasser der Studie, erklärte gegenüber The Center Square: „Die tatsächlichen Kosten für einen Ford Lightning liegen eher bei 172.000 Dollar, und niemand würde sie zu diesem Preis kaufen. Ich weiß, dass ihre Verkäufe eingebrochen sind. Vom [elektrischen] Silverado wurden im letzten Quartal 18 Elektro-Lkw verkauft.“

Letztendlich übertreffen die indirekten Subventionen und Kosten im Zusammenhang mit E-Fahrzeugen – Kosten, die in normalen Berechnungen nicht berücksichtigt werden – die 15.000 bis 20.000 Dollar Prämie, die Autohersteller für jedes verkaufte E-Fahrzeug verlangen und die von den Käufern der Fahrzeuge direkt bezahlt werden. Alle zahlen teuer für die immer erfolgreicher werdenden Bemühungen der Klimaschützer, immer mehr E-

Fahrzeuge auf die Straße zu bringen, um die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors zu reduzieren und damit ICEVs zu verdrängen.

**Source:** [The Center Square](#); [Texas Public Policy Foundation](#)

Link:

<https://heartlanddailynews.com/2023/11/climate-change-weekly-488-electric-vehicles-are-much-more-costly-than-commonly-claimed/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE