

Die EV-Ziele der Biden-Regierung sind eine sündhaft teure Phantasterei

geschrieben von Chris Frey | 8. Dezember 2023

[Brent Bennett](#) & [Andrea Hitt](#)

Die Biden-Regierung drängt auf eine umfassende Elektrifizierung in weniger als 20 Jahren durch staatliche Subventionen und Zwangsvorschriften als Teil ihrer aggressiven Klima-Agenda. Die Wahrheit ist, dass die Ziele von Präsident Joe Biden eine Illusion sind, die auf Kosten der amerikanischen Bevölkerung geht.

Während die Befürworter von E-Fahrzeugen zu behaupten versuchen, dass E-Fahrzeuge bald billiger sein werden als Benzinfahrzeuge, zeigt unsere neue [Untersuchung](#), dass E-Fahrzeuge von versteckten Subventionen in Höhe von fast 50.000 Dollar pro E-Fahrzeug profitiert haben.

Wer zahlt diese Rechnung? Die Besitzer von Benzinfahrzeugen, die Steuerzahler und die Gebührenzahler der Energieversorger.

Elektrofahrzeuge profitieren in erster Linie von gesetzlichen Gutschriften und großzügigen Kraftstoff-Verbrauchsnormen, die sich auf durchschnittlich 27.881 Dollar pro Fahrzeug belaufen. Elektrofahrzeuge erhalten einen unrechtmäßigen Multiplikator von 6,67 auf ihren Kraftstoffverbrauch, so dass ein Elektrofahrzeug mit einem Kraftstoffverbrauch von 100 Meilen pro Gallone [ca. 40 km/l] so gutgeschrieben wird, als würde es 667 Meilen pro Gallone [ca. 270 km/l] erreichen. Darüber hinaus sollen die von der EPA vorgeschlagenen Standards des Kraftstoffverbrauchs vorschreiben, dass bis 2032 67 % der neu verkauften Pkw vollelektrisch sein müssen, was eine klare Bevorzugung von E-Fahrzeugen durch die Regierung darstellt, ohne Kosten und Nutzen angemessen zu berücksichtigen.

Bei Benzinfahrzeugen deckt der Preis an der Zapfsäule die Kosten für die Förderung, die Raffinierung und den Transport des Benzins, aber das Gleiche gilt nicht für die Kosten für das Aufladen eines E-Fahrzeugs. E-Fahrzeuge benötigen eine neue Ladeinfrastruktur, und ihr hoher Stromverbrauch erhöht die Belastung der Strominfrastruktur. Wie unsere Untersuchungen [hervorheben](#), verbraucht ein typisches E-Fahrzeug, das über Nacht zu Hause aufgeladen wird, so viel Strom wie mehrere Haushalte, und ein E-Fahrzeug, das in 30 Minuten an einer Schnellladestation aufgeladen wird, verbraucht so viel Strom wie ein kleines bis mittleres Lebensmittelgeschäft. Ein paar zusätzliche E-Fahrzeuge in der Nachbarschaft sind überschaubar, aber eine weit verbreitete Einführung von E-Fahrzeugen wird einen erheblichen und

teuren Netzausbau erfordern.

Hinzu kommt, dass nicht nur die Besitzer von E-Fahrzeugen für die erhöhten Stromkosten aufkommen müssen, die sich über 10 Jahre auf durchschnittlich 11.833 Dollar pro Fahrzeug belaufen. Solange ein Energieversorger nicht anfängt, den Besitzern von E-Fahrzeugen die zusätzlichen Infrastrukturkosten für ihre Versorgung in Rechnung zu stellen, werden diese Kosten auf alle Kunden des Versorgers umgelegt. Die [Stromkosten](#) für Privathaushalte in den USA sind in den letzten drei Jahren um 20 % gestiegen, und eine schnelle Zwangsabnahme von E-Fahrzeugen wird dieses Problem nur noch verschärfen.

Direkte Subventionen auf Bundes- und Staatsebene bieten E-Fahrzeugen weitere 8.984 Dollar pro Fahrzeug über einen Zeitraum von 10 Jahren, einschließlich der weithin bekannten Steuergutschrift von 7.500 Dollar auf Bundesebene im Rahmen des so genannten Inflation Reduction Act und kleinerer staatlicher Subventionen für E-Fahrzeuge. All diese Subventionen werden natürlich vom amerikanischen Steuerzahler getragen.

Präsident Bidens teurer grüner Wunschtraum ist nicht ohne Ironie.

Während die Biden-Regierung behauptet, dass diese drakonischen EV-Mandate notwendig sind, um den Klimawandel zu bekämpfen, hätte die weit verbreitete Einführung von EVs in den Industrieländern vernachlässigbare Auswirkungen auf die globalen Emissionen und das Klima. Selbst wenn E-Fahrzeuge die gesamten [Kohlenstoffemissionen](#) von US-Pkw ersetzen könnten, würde dies nur 20 % der Kohlenstoffemissionen in den USA einsparen. Unsere [Berechnungen](#) zeigen, dass selbst wenn die USA ihre gesamten Kohlenstoffemissionen bis 2050 eliminieren würden, die Auswirkungen auf die globalen Temperaturen im Jahr 2100 nur 0,08 Grad Celsius betragen würden.

Aber so weit werden wir mit E-Fahrzeugen nicht kommen, weil sie die Kohlenstoffemissionen im Vergleich zu Benzinfahrzeugen kaum oder gar nicht reduzieren. Wie Mark Mills in einem kürzlich erschienenen [Kommentar](#) in Real Clear Energy darlegt, ist es nahezu unmöglich, die Emissionen eines einzelnen Elektrofahrzeugs zu messen. Während das Fahren eines E-Fahrzeugs selbst keine direkten Emissionen verursacht, variieren die Emissionen zur Erzeugung des zum Aufladen der E-Fahrzeuge benötigten Stromes je nach Standort stark.

Für die Herstellung von Batterien für Elektroautos werden ebenfalls fossile Brennstoffe benötigt, und viele Komponenten von Batterien für Elektroautos werden im emissionsintensiven China hergestellt. Die Emissionen, die durch den Abbau und die Verarbeitung der in der Batterie verwendeten Materialien entstehen, werden größtenteils nicht erfasst, und die Emissionen bei der Produktion von E-Fahrzeugen könnten möglicherweise so hoch sein, dass sie die durch den Verzicht auf die Verbrennung von Benzin eingesparten Emissionen zunichte machen.

Eine aktuelle Studie von Volvo versucht, einige dieser Faktoren zu

quantifizieren, und das Ergebnis ist für E-Fahrzeuge nicht gerade rosig. Die Emissionen der Elektroversion des im Mittelpunkt der Studie stehenden Volvo-SUV sind während der gesamten Lebensdauer nur um ein Drittel geringer als die Emissionen der Benzinversion, und das auch nur, wenn das Fahrzeug am kohlenstoffarmen europäischen Netz aufgeladen wird. Andere Annahmen könnten dazu führen, dass ein Elektrofahrzeug mehr Kohlenstoff ausstößt als sein benzinbetriebenes Gegenstück. Die offensichtliche Schlussfolgerung ist, dass ohne eine rasche Verringerung der Kohlenstoffemissionen des Stromnetzes – eine ebenso schwierige Aufgabe wie die Masseneinführung von E-Fahrzeugen – die E-Fahrzeuge weiterhin erhebliche Kohlenstoffemissionen verursachen werden.

Es wird prognostiziert, dass die **Emissionen** von Benzinfahrzeugen in den nächsten zehn Jahren um 20 % sinken werden, und Hybride, die die Kraftstoffeffizienz eines Benzinfahrzeugs fast verdoppeln und deren Batterie 50 bis 100 Mal **kleiner** ist als die eines Elektrofahrzeugs, würden während ihrer gesamten Lebensdauer die geringsten Emissionen verursachen. Aber die Befürworter der Netto-Null-Lösung fordern unnötigerweise ausschließlich E-Fahrzeuge – oder gar nichts.

E-Fahrzeuge würden sich auch kaum auf die tatsächliche Luftverschmutzung in den US-Städten, wie Ruß und Smog, auswirken, da die USA bei der Luftreinhaltung bereits weltweit **führend** sind. Als sich die Zahl der Pkw auf dem Höhepunkt der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 halbierte, gab es keine messbaren **Auswirkungen** auf die Luftqualität in den USA. Unsere Luftverschmutzungswerte sind so nahe an ihrem natürlichen Zustand, dass das Wetter einen weitaus größeren Einfluss auf die Verschmutzungswerte in den meisten Städten der USA hat als die Emissionen unserer Fahrzeuge.

Die Realität ist, dass Elektroautos in absehbarer Zeit nicht verschwinden werden, aber das gilt auch für Autos im Allgemeinen. Die Amerikaner **fahren** immer noch fast genauso viel Auto wie vor der COVID-19-Pandemie – insgesamt mehr als 3,2 Billionen Meilen pro Jahr. Selbst wenn in den nächsten zehn Jahren einige hundert Millionen neue E-Fahrzeuge hinzukommen (heute sind es 20 Millionen), wird der Anteil der E-Fahrzeuge an der Gesamtzahl der Personenkraftwagen weltweit nur etwa 10-20 % **betragen**_[GU1] [GU2] [3] Derzeit werden **90%** der E-Fahrzeuge in den USA als Zweit- oder Drittwagen gekauft, in der Regel zusätzlich zu einem Benzinfahrzeug. Würden die USA die von der Regierung Biden bevorzugte Anzahl von E-Fahrzeugen einführen, müssten die Verbraucher E-Fahrzeuge in einem Ausmaß und mit einer Geschwindigkeit kaufen, die **zehnmal** höher und schneller ist als bei jedem neuen Automodell in der Geschichte.

Selbst das reicht nicht aus, um die dystopischen Netto-Null-Ziele der Linken zu erreichen. Die Internationale Energieagentur **prognostiziert** [GU4], dass die Zahl der weltweiten Haushalte ohne Auto von heute 45 % auf 70 % steigen muss, um bis 2050 ein Netto-Null-Ziel zu erreichen. Das ist richtig – 70 % der Menschen auf der Welt dürfen kein Auto haben, um die Klimaziele der Weltelite zu erreichen. Die meisten der 45 % der

Haushalte, die kein Auto besitzen, befinden sich in den Entwicklungsländern und sehnen sich nach der Art von persönlicher Mobilität, wie wir sie in den USA und in Europa genießen, aber die Netto-Null-Problematik wird von ihnen verlangen, dass sie für immer eingesperrt bleiben oder sich ausschließlich auf staatliche Verkehrsmittel verlassen. Sogar die Industrieländer werden ihre Fahrleistung drastisch reduzieren müssen. In Kalifornien haben die Regulierungsbehörden [vorausgesagt \[GU5\]](#), dass die Emissionsziele des Staates die Kalifornier dazu zwingen werden, sowohl E-Fahrzeuge zu kaufen als auch die gefahrenen Kilometer um 25 % zu reduzieren.

Die amerikanischen Bürger zum Kauf von E-Fahrzeugen zu zwingen, ist einfach unhaltbar und nicht wirklich umweltfreundlich. Wie unsere Untersuchungen zeigen, kosten die Subventionen und Auflagen für Elektroautos die Amerikaner bereits 22 Milliarden Dollar pro Jahr, und dieser Betrag wird noch drastisch steigen, mit besonders negativen Auswirkungen auf Amerikaner mit geringem Einkommen. Die Regierung Biden wäre gut beraten, ihre Sonderbehandlung von E-Fahrzeugen zu beenden, dem amerikanischen Verbraucher Priorität einzuräumen und die US-Autoindustrie nicht weiter in den Abgrund zu treiben.

Brent Bennett, Ph.D., is the policy director for Life:Powered, an initiative of the Texas Public Policy Foundation, and a former battery researcher and engineer.

Andrea Hitt is a communications manager for the Texas Public Policy Foundation and previously served as communications director for Rep. Debbie Lesko (R-AZ).

Originally published by [RealClearEnergy](#). Republished with permission.

Mehr zu Elektrofahrzeugen [hier](#).

Link:

<https://heartlanddailynews.com/2023/12/commentary-the-biden-administrations-ev-goals-are-an-expensive-fantasy/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE