

EV-Befürworter können nicht rechnen

geschrieben von Chris Frey | 23. Juli 2024

[Duggan Flanakin](#)

Nach Angaben von Electrly, dem Hersteller von Ladestationen für Elektrofahrzeuge, werden durchschnittlich 90 Kilowattstunden Strom benötigt, um ein Tesla Model Y mit Langstrecken-Allradantrieb vollständig aufzuladen, 83 kWh für die Performance-Version des Model Y und 67 kWh für das Model Y mit Standardreichweite.

Jeder Tesla verbraucht zwischen 0,24 und 0,30 kWh pro Meile, also etwa 4.500 kWh pro Jahr bei einer Fahrleistung von 15.000 Meilen. Andere Elektrofahrzeuge verbrauchen mehr oder weniger, liegen aber in einem ähnlichen Bereich. Bei 0,30 kWh pro Meile sind das 90 kWh für 300 Meilen Fahrt in einer typischen Woche.

Ein durchschnittlicher amerikanischer Haushalt ohne Ladestation im Haus verbraucht etwa 30 kWh pro Tag oder 10.720 kWh über ein Jahr hinweg. Mit nur einem Elektrofahrzeug, das zu Hause aufgeladen wird, erhöht sich dieser Wert auf etwa 15.220 kWh. Bei Haushalten mit zwei E-Fahrzeugen beläuft sich diese Summe auf fast 20.000 kWh pro Jahr (vorausgesetzt, beide Fahrer pendeln zur Arbeit). Das ist fast das Doppelte des derzeitigen Stromverbrauchs solcher Familien.

Ohne ein E-Fahrzeug in der Garage verbraucht die Klimaanlage fast ein Fünftel des Haushaltsstroms, gefolgt von Raumheizung und Warmwasserbereitung (zusammen 25 %). Mit nur einem zu Hause aufgeladenen Elektroauto ändert sich diese Rechnung jedoch drastisch. Das Elektroauto verbraucht etwa 30 % des viel höheren Gesamtstromverbrauchs, wodurch der Anteil aller anderen Verbrauchsarten deutlich sinkt.

Zwei zu Hause geladene E-Fahrzeuge würden fast die Hälfte des gesamten Stromverbrauchs des Haushalts aufzehren – und Tausende von Dollar für die Aufrüstung der Stromversorgung des Hauses erfordern. Die heutigen 50-kva-Transformatoren, die jeweils etwa 8000 Dollar kosten, können etwa 60 Haushalte mit Strom versorgen; diese Zahl sinkt auf etwa 40, wenn in jedem dieser Haushalte ein Elektrofahrzeug untergebracht ist, und auf etwa 30, wenn zwei E-Fahrzeuge mit Heimpladegeräten betrieben werden.

Für eine Stadt mit 120.000 Haushalten, für die heute etwa 2000 Transformatoren benötigt werden, bedeutet das Hinzufügen von 120.000 zu Hause aufgeladenen Elektrofahrzeugen, dass 1000 Transformatoren hinzugefügt werden müssen, was etwa 8 Millionen Dollar entspricht. Aber das ist nur die Spitze des Eisbergs, denn die Verteilung von 50 bis 100 % mehr Haushaltsstrom erfordert 50 bis 100 % mehr Stromerzeugung.

All das kostet Geld, das die meisten Amerikaner heute nicht haben, vor allem nicht für die Stromerzeugung. Vor allem, weil die Stromerzeugung

aus Kohle, Erdgas und sogar Kernkraft abgeschafft werden soll. Außerdem ist ein massiver Ausbau der elektrischen Infrastruktur erforderlich, von Übertragungsleitungen über Transformatoren bis hin zu Ladestationen in den Haushalten, die von größeren Sicherungskästen begleitet werden.

Man könnte meinen, dass all dies die Wirtschaft ankurbeln würde. Ein Problem dabei ist, dass in den USA bis 2027 voraussichtlich 550.000 Elektriker fehlen werden. Wer wird all diese Arbeit erledigen? Ein weiteres Problem ist, dass die meisten „Studien“ über die Auswirkungen der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und der fast vollständigen Nutzung von Wind- und Solarenergie den Auswirkungen auf die einzelnen Haushalte und Gemeinden wenig Beachtung schenken.

Wer wird profitieren – und wer wird geschädigt? Die „Experten“ wissen es entweder nicht oder wollen es nicht sagen.

Spielen sie Schach? Ist ihnen klar, dass eine kluge Politikgestaltung eine schachähnliche Herangehensweise erfordert, um die Auswirkungen der heutigen Züge sechs oder sieben Züge weiter in der Zukunft zu bewerten?

Und dann sind da noch die Nebenschauplätze.

Viele der Befürworter einer reinen Elektroauto-Zukunft leben in Städten, die von progressiven Politikern regiert werden, deren Beamte bei Eigentumsdelikten „weich“ sind. Dies könnte erklären, warum Diebe im Großraum Seattle in den letzten 12 Monaten die Kupferkabel von über 100 E-Ladestationen **gestohlen** haben, so dass diese Stationen völlig unbrauchbar sind, bis die Kabel ersetzt werden (welche dann oft wieder gestohlen werden).

Belgische Feuerwehrleute **setzen** sich dafür ein, das Parken von Elektrofahrzeugen in Tiefgaragen zu verbieten, so wie auch Flüssiggasfahrzeuge ohne Sicherheitsventile nicht in Tiefgaragen parken dürfen. Die Begründung?

Es dauert bis zu 70 Stunden, einen Elektrobrand zu löschen, indem man das Fahrzeug in einen mit Wasser gefüllten Kübel taucht – was in einer Tiefgarage kaum möglich ist. Schlimmer noch: Das Wasser, das zum Löschen dieser Brände verwendet wird, weist eine chemische Belastung auf, die bis zu 70 Mal höher ist als die typischen Belastungsgrenzen für Industrieabwässer.

Ars Technica berichtet, dass eine Sorge der Autofahrer beim Kauf von E-Fahrzeugen der Mangel an öffentlichen Ladestationen ist. Nach Angaben des US-Energieministeriums sind von den landesweit 64.000 öffentlichen Ladestationen nur 10.000 Gleichstrom-Ladegeräte, die die Batterie eines Elektroautos in 30 Minuten statt in mehreren Stunden aufladen können – und das nur, wenn keine Warteschlange vorhanden ist.

Was die Zeitschrift zur Förderung von E-Fahrzeugen in ihrem Entschuldigungsposting übersieht ist, dass diejenigen, die an den

landesweit 120.000 Benzin- und Dieseltankstellen tanken, dies in weit weniger als 30 Minuten tun können, wobei sie in der Regel höchstens 60 Sekunden warten müssen, um eine freie Zapfsäule zu erreichen.

Wie das alte Sprichwort sagt, ist Zeit Geld.

Apropos Geld: Erinnern Sie sich daran, dass die Biden-Regierung vor zwei Jahren versprochen hat, 7,5 Milliarden Dollar auszugeben, um etwa 20.000 Ladestationen für Elektroautos zu installieren und bis zu 500.000 Ladepunkte in Betrieb zu nehmen? Bis März 2024 waren nur sieben dieser Stationen mit Bidens Geld gebaut worden.

Vielleicht liegt es am Mangel an qualifiziertem Personal, vielleicht am Mangel an Ersatzteilen. Oder fließt dieses Geld in denselben Kaninchenbau wie die Fördergelder für Solyndra und First Solar?

Sogar im supergrünen Deutschland, dessen Umwelteifer so groß war, dass es seine Kernkraft abgeschaltet (aber Kohlekraftwerke wieder in Betrieb genommen) hat, bereut die Hälfte der Besitzer von Elektroautos ihren Kauf oder ihr Leasing, wobei viele die „steigenden Strompreise“ anführen. Das gleiche Gefühl wächst in Amerika und in der ganzen entwickelten Welt trotz der Machenschaften der globalistischen Machteliten.

Der Tag der Abrechnung für die EV- Vorschriften von Biden (und anderen Nationen) könnte bald kommen, vor allem, da trotzige Autohersteller mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge, sauberere Verbrennungsmotoren und andere Alternativen zu den stromfressenden, die Straßen belastenden (ja, die schwereren EVs tragen zum Verschleiß der öffentlichen Straßen bei) Wunderwerke entwickelt haben, von denen viele auf Dieselgeneratoren oder Kohlekraftwerke angewiesen sind.

Aber die meisten Menschen wollen einfach frei sein, ihre eigenen wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Entscheidungen zu treffen und nicht, dass ein nicht gewählter Bürokrat diese Entscheidungen für sie trifft.

This article originally appeared at [Real Clear Energy](#)

Link: <https://www.cfact.org/2024/07/13/ev-boosters-cannot-do-math/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE