Stromausfälle bringen Hurrikan der Reue bei EV-Käufern

geschrieben von Chris Frey | 14. August 2024

Larry Bell

Der Hurrikan Beryl erinnerte Millionen von uns Houstonern daran, wie glücklich wir uns schätzen können, dass wir bei Stromausfällen zuverlässige, mit Benzin betriebene Autos haben.

Meine Frau Nancy und ich mussten am Tag vor dem Sturm unseren Rückflug von einer Konferenz in El Paso, Texas, stornieren.

So fuhren wir mit einem Mietwagen durch Hunderte von Kilometern sehr heißer Wüste, die nur dünn besiedelt war, mit weit entfernten kleinen Städten und ohne offensichtliche Ladestationen für die unglücklichen E-Fahrzeuge. Der schreckliche Gedanke, mit einer leeren Batterie festzusitzen, kam uns beiden in den Sinn.

Wir blieben dann ein paar Tage bei einem Freund etwa zwei Stunden von Houston entfernt und warteten auf die Nachricht, dass unser Haus wieder Strom hat.

Viele andere weniger glückliche Gegenden warten immer noch darauf, dass die kostbare Elektrizität wiederhergestellt wird, die sie zuvor als selbstverständlich angesehen hatten.

Wir sind nicht die Einzigen, die – aus vielen Gründen – traditionelle, mit Benzin betriebene Autos bevorzugen.

Eine vom McKinsey Center For Future Mobility durchgeführte Umfrage ergab, dass 46 % der Besitzer von Elektrofahrzeugen (EV) in den USA planen, wieder auf Autos mit Verbrennungsmotor umzusteigen.

Als Hauptgrund für die Rückkehr zu benzinbetriebenen Modellen wurde der Mangel an verfügbarer Ladeinfrastruktur genannt (35 %), dicht gefolgt von zu hohen Gesamtbetriebskosten (34 %).

Während es früher billiger war, ein Elektroauto zu tanken als ein mit Benzin betriebenes Auto, ist dies heute nicht mehr der Fall.

Auch ohne die von der Biden-Regierung forcierte Umstellung auf „grüne, erneuerbare“ Energien, die die Strompreise in die Höhe getrieben hat, kostet das Betanken eines Ford F-Series Trucks jetzt durchschnittlich 17 Dollar pro 100 Meilen, verglichen mit 17,75 Dollar für einen F-150 Lightning, der überwiegend zu Hause aufgeladen wird, und 26,39 Dollar bei überwiegend kommerziellen Ladegeräten.

Fast ein Drittel (32 %) gab an, dass E-Fahrzeuge bei der Planung von Langstreckenfahrten zu große Auswirkungen hätten.

Brian Moody, leitender Redakteur bei AutoTrader.com, sagte gegenüber NewsNation Now: „Ich denke, der Hauptgrund dafür ist, dass ein Elektroauto das tägliche Leben komplizierter macht, was die meisten Menschen vermeiden wollen. Sie versuchen nicht, ihr Leben noch komplizierter zu machen. Sie versuchen, die Dinge einfacher zu machen".

Ein großer Teil dieses Problems, so Moody, hängt davon ab, wo man wohnt. So fahren beispielsweise 25 % der kalifornischen Autobesitzer ein Elektrofahrzeug, während es in Wisconsin nur 1 % sind.

Es überrascht nicht, dass die Besitzer von Elektroautos eher in städtischen oder innerstädtischen Gebieten leben und über ein überdurchschnittlich hohes verfügbares Einkommen verfügen (6230 Dollar monatlich).

Die McKinsey-Umfrage unter fast 37.000 E-Auto-Besitzern weltweit ergab, dass nur zwei Länder, Großbritannien und Australien, einen höheren Prozentsatz an Umsteigern aufweisen als die USA (49 %).

Andere Länder, die in die Umfrage einbezogen wurden, waren Brasilien, China, Frankreich, Deutschland, Italien, Japan und Norwegen, die im Durchschnitt 29% ihrer E-Fahrzeuge loswerden wollten.

In allen Ländern gaben nur 11 % der E-Auto-Besitzer an, dass die Infrastruktur an ihrem Wohnort in Bezug auf Ladestationen gut ausgebaut ist. 40 % sagten, es gäbe nicht genügend Ladestationen entlang von Autobahnen und Hauptstraßen, und 38 % sagten, es gäbe nicht genügend Ladestationen in ihrer Nähe.

Obwohl der im Jahr 2021 verabschiedete Infrastructure Investment and Jobs Act 7,5 Milliarden Dollar für den Bau von 500.000 öffentlichen Ladestationen in den USA vorsah, wurden bis April nur acht mit diesen öffentlichen Geldern errichtet.

Alexander Laska, stellvertretender Direktor für Transport und Innovation im Klima- und Energieprogramm der Denkfabrik Third Way, führt diesen langsamen Fortschritt auf ein kompliziertes regulatorisches Umfeld zurück, in dem die Bundesgelder mit Dutzenden von Regeln und Anforderungen verbunden sind – von der Zuverlässigkeit bis zur Interoperabilität, von der Frage, wo die Ladestationen aufgestellt werden dürfen, bis hin zu den Zertifizierungen der Arbeiter, welche die Ladestationen installieren.

In der Zwischenzeit kündigte die Regierung Biden Anfang Mai an, dass sie die Anforderungen für Käufer von Elektrofahrzeugen lockert, um Steuergutschriften bis zu 7500 Dollar pro Fahrzeug zu erhalten, mit dem Ziel, dass die Hälfte aller neuen Verkäufe bis 2030 elektrisch sein sollen.

Zum Vergleich: 84 % aller in Amerika verkauften Autos werden von Verbrennungsmotoren angetrieben.

Eine weitere Amtszeit der Biden- Regierung wird diesen Anteil bis 2027 auf 64 % reduzieren.
Die Republikaner im Repräsentantenhaus und im Senat des Kongresses wehren sich gegen die Ausgaben für die Förderung von Elektrofahrzeugen.

Die Repräsentantin Harriet Hageman (R-Wy.), Mitverfasserin einer Gesetzesvorlage des Repräsentantenhauses vom Februar mit dem Titel „Undoing Nationwide Programs and Limiting Unnecessary Grants for Electric Vehicles (UNPLUG EVS) Act“ (Rückgängigmachung landesweiter Programme und Begrenzung unnötiger Zuschüsse für Elektrofahrzeuge (UNPLUG EVS)), wirft der Biden-Regierung vor, Milliarden von Steuergeldern verschwendet zu haben, um die Elektroautoindustrie zu unterstützen.

Ihr Mitverfasser, Repräsentant Eric Burlison (R-Mo.), fügte hinzu: „Die durchschnittliche amerikanische Familie kann sich keine teuren Elektroautos leisten, aber die gleichen Steuerzahler sind gezwungen, die Rechnung für die Elektroauto-Infrastruktur zu bezahlen.“

Im Mai haben die Senatoren Kevin Cramer, R-N.D., und John Barrasso, R-Wy., gemeinsam den „Eliminate Lavish Incentives to Electric (ELITE) Vehicles Act“ eingebracht, der unter anderem Steuergutschriften für neue und gebrauchte E-Fahrzeuge abschaffen und die Bundessteuergutschrift für Ladestationen streichen würde.

Während die derzeitige Biden-Regierung und der von den Demokraten kontrollierte Senat die Subventionierung von Elektrofahrzeugen vorantreiben, ist zu erwarten, dass sich dies mit einem Hurrikan im Jahr 2024 ändern wird, der anders sein wird als der, den Houston gerade erlebt hat.

Damit meine ich einen Wahlsieg von Präsident Trump, der mit Sicherheit solche Ausgaben einschränken wird, damit die freien Märkte und nicht das Diktat von „Big Government“ die Fahrzeugauswahl der Verbraucher bestimmen.

This piece originally appeared at NewsMax.com and has been republished here with permission.

Link:
https://cornwallalliance.org/2024/08/power-outages-bring-hurricane-of-ev-buyers-remorse/

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE