

Das milliardenschwere Programm für elektrische Fahrzeuge ist ein riesiges Geschenk an China

geschrieben von Andreas Demmig | 28. September 2024



Owen Klinsky, Mitwirkender, 18. September 2024, *Daily Caller News Foundation*

Das 5 Milliarden Dollar teure Clean School Bus Programm der Biden-Harris-Regierung verschlingt pro Schulbus bis zu viermal mehr Steuergelder und kommt der Kommunistischen Partei Chinas (KPCh) zugute, wie aus einem Bericht des Repräsentantenhauses am Dienstag hervorgeht.

Der 51-seitige Bericht des Ausschusses für Energie und Handel des Repräsentantenhauses stellte fest, dass die Förderung von elektrischen Schulbussen und anderen Elektrofahrzeugen (EVs) die KPCh bereichert, da die Lieferkette für Elektrofahrzeuge zu etwa 90 % von China abhängig ist, was sowohl Bedenken hinsichtlich der nationalen Sicherheit als auch der Menschenrechte aufwirft. Er wies auch auf die immensen Kosten für die Steuerzahler hin: Der durchschnittliche elektrische Schulbus im Rahmen der ersten Iteration des Clean School Bus Programm – der ersten von drei Iterationen – kostet 381.191 US-Dollar, also 200.000 bis 300.000 US-Dollar mehr als ein typischer Diesel-Schulbus.

„Es wird klar, dass das 5 Milliarden Dollar teure Clean School Bus Programm insgesamt ein Fehlschlag und in vielen Fällen eine Verschwendug der hart verdienten Steuergelder der Amerikaner ist“, sagte die republikanische Kongressabgeordnete Cathy McMorris Rodgers, Vorsitzende des Ausschusses für Energie und Handel des Repräsentantenhauses, in einer Erklärung zu den Ergebnissen des Berichts. *„Das von der radikalen Biden-Harris-Umweltschutzbehörde EPA geleitete Programm stützt einen Markt, der stark auf eine von der Kommunistischen Partei Chinas dominierte Lieferkette angewiesen ist.“*

Das Clean School Bus Programm wurde durch das überparteiliche Infrastrukturgesetz von 2021 finanziert und stellte der EPA über einen Zeitraum von fünf Jahren Mittel zur Verfügung, um „bestehende Schulbusse durch emissionsfreie und saubere Schulbusse zu ersetzen“.

China liefert derzeit etwa zwei Drittel der weltweiten Produktion von Batteriezellen für Elektrofahrzeuge, während die USA nur etwa 7 % produzieren. Dies gibt Anlass zu nationalen Sicherheitsbedenken, da die USA für ihre elektrischen Schulbusse wahrscheinlich auf chinesische Elektrofahrzeugtechnologie angewiesen sein werden, heißt es in dem

Bericht. Darüber hinaus fördern die staatlich subventionierten Käufe von elektrischen Schulbussen im Rahmen des Clean School Bus Programm bereits bestehende Menschenrechtsverletzungen bei der Versorgung mit Elektrofahrzeugen, darunter den Einsatz uighurischer Zwangsarbeit in der chinesischen Region Xinjiang.

Der Bericht identifizierte auch die begrenzte Reichweite als Problem: Standard-Elektroschulbusse des führenden Herstellers BlueBird können mit einer Akkuladung nur 120 Meilen weit fahren, während einige Propanmodelle 400 Meilen weit fahren können, bevor sie wieder aufgetankt werden müssen. Das Reichweitenproblem kann sich auch durch kalte und warme Wetterbedingungen verschärfen: Eine Studie des National Renewable Energy Laboratory ergab, dass Elektrobusse bei -4 °C im Vergleich zu idealen Bedingungen etwa ein Drittel ihrer eh' schon knappen Reichweite einbüßen.

Das Programm für elektrische Schulbusse erhöht außerdem das Betrugsrisiko, da es keine Dokumentationspflichten für Auftragnehmer gibt. Die EPA verlässt sich laut Bericht ausschließlich auf selbst zertifizierte Anträge und von den Antragstellern erstellte Kostenvoranschläge. Ein separater Bericht des Office of the Inspector General eines Bezirks in Maryland vom Juli wies auf „verschwenderische Ausgaben“ in Millionenhöhe hin.

„Die EPA hat das Clean School Bus- Programm ohne ausreichende Kontrollen und ohne Berücksichtigung praktischer Hürden gestartet, mit denen die Antragsteller konfrontiert sein könnten. So verlangte die EPA beispielsweise keine Unterlagen für einige der erforderlichen Antragsinformationen und ließ zu, dass sich Auftragnehmer, die von der Möglichkeit begeistert waren, Bundesmittel zu erhalten, im Namen unwissender Schulbezirke darum bewarben. Einige zogen sich nach Mittelerhalt schließlich wieder aus der Maßnahme zurück“, heißt es in dem Bericht. „Außerdem hat die EPA hat die erheblichen Erweiterungen der elektrischen Infrastruktur, die die Elektrifizierung einer Schulbusflotte erfordern könnte, nicht berücksichtigt, was möglicherweise zu Verzögerungen bei der Nutzung der neuen Busse durch die Schulen führen könnte.“

Das Weiße Haus antwortete nicht sofort auf eine Bitte um Stellungnahme.

Alle von der Daily Caller News Foundation, einem unabhängigen und überparteilichen Nachrichtendienst, erstellten Inhalte stehen jedem seriösen Nachrichtenverlag, der ein großes Publikum erreichen kann, kostenlos zur Verfügung. Alle erneut veröffentlichten Artikel müssen unser Logo, den Namen unseres Reporters und seine DCNF-Zugehörigkeit enthalten. Bei Fragen zu unseren Richtlinien oder einer Partnerschaft mit uns wenden Sie sich bitte an licensing@dailycallernewsfoundation.org .

[https://dailycaller.com/2024/09/18/biden-harris-admins-electric-school-bus- Programm-gift-china-house-report/](https://dailycaller.com/2024/09/18/biden-harris-admins-electric-school-bus-Programm-gift-china-house-report/)

Übersetzt durch Andreas Demmig

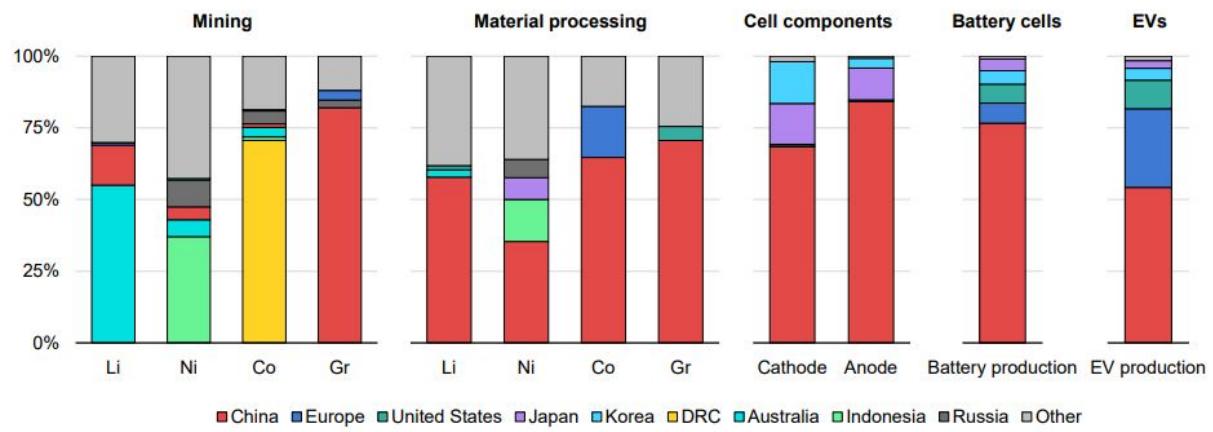
Ergänzung:

Global supply chains of EV batteries

EV batteries and supply chains

China dominates the entire downstream EV battery supply chain

Geographical distribution of the global EV battery supply chain



Notes: Li = lithium; Ni = nickel; Co = cobalt; Gr = graphite; DRC = Democratic Republic of Congo. Geographical breakdown refers to the country where the production occurs. Mining is based on production data. Material processing is based on refining production capacity data. Cell component production is based on cathode and anode material production capacity data. Battery cell production is based on battery cell production capacity data. EV production is based on EV production data. Although Indonesia produces around 40% of total nickel, little of this is currently used in the EV battery supply chain. The largest Class 1 battery-grade nickel producers are Russia, Canada and Australia.

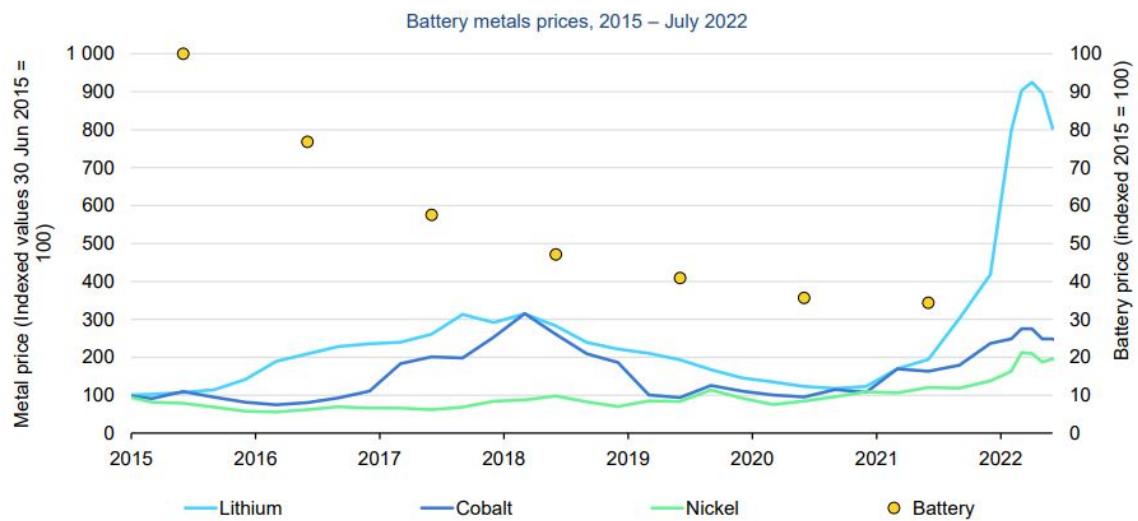
Sources: IEA analysis based on: [EV Volumes](#); [US Geological Survey \(2022\)](#); [Benchmark Mineral Intelligence](#); [Bloomberg NEF](#).

PAGE | 27

iea

China dominiert den globalen Markt für E-Auto Batterien, Rohstoffe und Komponenten

Battery metal prices increased dramatically in early 2022, posing a significant challenge to the EV industry



Notes: Lithium prices are from June 2022. Cobalt and Nickel from July 2022
 Sources: IEA analysis based on [S&P Global](#)

IEA. All rights reserved.

Die Preisentwicklung hat auch Auswirkungen auf europäische Hersteller

<https://iea.blob.core.windows.net/assets/4eb8c252-76b1-4710-8f5e-867e751c8dda/GlobalSupplyChainsofEVBatteries.pdf>

Internationale Energie Agentur der USA