

US-Energieminister Wright: USA werden aus der International Energy Agency austreten, falls weiterhin den Klima-Kult unterstützende Vorhersagen gemacht werden

geschrieben von Chris Frey | 5. August 2025

[Leslie Eastman, Legal Insurrection](#)

Das derzeitige Kabinett von Präsident Donald Trump ist eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Kabinett in seiner ersten Amtszeit.

Nehmen wir zum Beispiel das Energieministerium. Als er zum ersten Mal für die Leitung der Behörde nominiert wurde, berichtete ich, dass der Unternehmer Chris Wright nicht an die [Klimakrisen-Hysterie](#) glaubt. Vielmehr setzt er sich dafür ein, dass unser Land über preiswerte, effiziente und zuverlässige Energie verfügt.

Er glaubt auch nicht an die aufgetürmten Daten von Klimasektierern, die so tun wollen, als ob Solar- und Windenergie genauso zuverlässig und effizient wären wie fossile Brennstoffe und Kernkraft. Als er mit dem fröhlichen Gerede der Internationalen Energieagentur über ihre „Daten“ konfrontiert wurde, sagte Write, die Organisation müsse reformiert werden, oder die USA würden nicht länger Mitglied sein.

In einem Interview mit Bloomberg vom 15. Juli sagte US-Energieminister Chris Wright, er habe Fatih Birol, dem Leiter der Internationalen Energieagentur (IEA), mitgeteilt, seine Agentur müsse entweder ihre Prognose-Verfahren reformieren oder mit einem möglichen Austritt der USA aus der Organisation rechnen. Diese Entwicklung spiegelt die zunehmenden Spannungen zwischen den Energieprioritäten der Trump-Regierung und dem Fokus der IEA auf saubere Energieübergänge wider.

Wright kritisiert die Berichte und Prognosen der IEA, die seiner Meinung nach zu optimistisch sind, was den Einsatz erneuerbarer Energien angeht, und die der Energiesicherheit nicht die gebührende Priorität einräumen. Die Debatte unterstreicht eine breitere ideologische Kluft zwischen der US-Regierung und vielen anderen westlichen Regierungen in Bezug auf die globale Energiepolitik und könnte sich auf die internationale Zusammenarbeit und die nationalen Energiestrategien auswirken.

Wright erläuterte in dem Bloomberg-Interview die Position der USA: „Wir werden eines von zwei Dingen tun: Wir werden die Arbeitsweise der IEA reformieren, oder wir werden uns zurückziehen.“ Er sprach sich für

Ersteres aus und sagte: „Ich bevorzuge eine Reform“, in der Hoffnung, dass seine Diskussionen mit Birol und anderen eine Rückkehr zu einem ausgewogeneren Ansatz bewirken können, der früher den Modellierungsansatz der IEA kennzeichnete.

Die Prognosen der IAE deuten darauf hin, dass der Bedarf an fossilen Brennstoffen vor 2030 seinen Höhepunkt erreichen und dann [zurückgehen](#) wird.

Der jährliche World Energy Outlook (WEO) der IEA, den sie früher als „Goldstandard der Energieanalyse“ bezeichnete, hat das „Zeitalter der Elektrizität“ ausgerufen und prognostiziert durchweg, dass die Nachfrage nach allen drei fossilen Brennstoffen vor 2030 ihren Höhepunkt erreichen wird, bevor sie dauerhaft zurückgeht.

„Das ist völliger Unsinn“, entgegnete Wright, der CEO eines 2,8-Milliarden-US-Dollar-Unternehmens für Ölfelddienstleistungen war, bevor er in Donald Trumps Kabinett eintrat und die Verantwortung für die analytisch herausfordernde „Drill, Baby, Drill“-Agenda seines neuen Chefs übernahm. In einem Interview während einer Konferenz an der Carnegie Mellon University in Pittsburgh sagte Wright gegenüber Bloomberg, dass er dies auch dem Exekutivdirektor der IEA Fatih Birol gesagt habe.

„Wrights Kritik an der Agentur, die von den USA mit Millionen von Dollar finanziert wird, steht im Einklang mit Trumps breiterem Pro-Fossilbrennstoff-Vorstoß“, schreibt Bloomberg.

Die Behauptung der IEA widerspricht jeder Logik und Vernunft. Nehmen wir zum Beispiel die plausibleren [Projektionen](#) der Organisation erdölexportierender Länder (OPEC):

Diese Vorhersage steht in krassem Gegensatz zu den Prognosen der OPEC, die davon ausgeht, dass die Ölnachfrage bis zum Jahr 2050 auf 123 Millionen Barrel pro Tag steigen wird – gegenüber heute rund 105 Millionen Barrel pro Tag.

Die OPEC hat die Prognosen der IEA wiederholt als „gefährlich“ kritisiert und davor gewarnt, dass sie zu einer Volatilität des Energiemarktes führen könnten.

Darüber hinaus ist klar, dass die IEA-Zahlen die energiehungriigen Rechenzentren für künstliche Intelligenz (KI) nicht mit einbeziehen. Wahrscheinlich wird eine ganze Reihe von ihnen gebaut werden, und sie alle werden ständige Quellen für eine große Menge Energie benötigen, die grüne Energie nicht liefern kann.

Interessanterweise hat das größte US-Netz ([PJM Interconnection](#), das etwa 65-67 Millionen Menschen in 13 Bundesstaaten und dem District of Columbia versorgt) nach Angaben einer [Überwachungsgruppe](#) nicht die Kapazität, diese Einrichtungen aufzunehmen.

„Es gibt einfach keine neuen Kapazitäten, um die neuen Lasten zu decken“, sagte Joe Bowring, Präsident von Monitoring Analytics, der unabhängigen Überwachungsstelle für die PJM Interconnection, also dem Netz, das sich von Washington bis Chicago erstreckt. „Die Lösung besteht darin, dafür zu sorgen, dass diejenigen, die Rechenzentren bauen wollen, dies auch ernsthaft tun und ihre eigene Stromerzeugung mitbringen.“

Die künstliche Intelligenz sorgt für den größten Anstieg der Stromnachfrage in den USA seit mehreren Jahrzehnten und belastet die Netze, die sich bereits als anfällig für extreme Wetterbedingungen erwiesen haben. PJM, wo sich die höchste Konzentration von Rechenzentren im Land befindet, ist seit mehr als einem Jahr mit solchen Spannungen konfrontiert.

Die knappe Versorgung von PJM führte im vergangenen Jahr zu einem Rekordwert von 14,7 Milliarden Dollar bei der jährlichen Auktion. (Es wird erwartet, dass die Ergebnisse der nächsten Auktion, die am späten Dienstag veröffentlicht werden sollen zeigen, dass die Kapazitätspreise ein Allzeithoch erreichen oder übertreffen werden, da sich das Wachstum von Rechenzentren beschleunigt, insbesondere für künstliche Intelligenz, so Barclays Plc.

Das Ignorieren von Wirtschaft und Physik hat Konsequenzen in der Praxis. Fragen Sie einfach [Spanien.](#)

Anstatt an Champagner zu nippen, während er sich Fantasiegeschichten über schmelzendes Polareis und sterbende Eisbären ausdenkt, stellt Wright Erzählungen in Frage und fördert eine Politik, die nicht nur unserem Land, sondern auch dem Rest der Welt helfen wird.

Ich persönlich mag das bei meinem Energieminister.

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2025/07/28/energy-secretary-wright-threatens-to-take-u-s-out-of-international-energy-agency-over-climate-cult-supporting-forecasts/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Barclays folgt HSBC beim Austritt aus der Netto-Null-Allianz der

Bankenbranche

geschrieben von Chris Frey | 5. August 2025

Paul Homewood, [NOT A LOT OF PEOPLE KNOW THAT](#)

Eine weitere Großbank zieht die Reißleine!

Der Guardian schreibt:

Barclays ist die zweite britische Bank, die sich aus einer von den Vereinten Nationen unterstützten Gruppe zur Festlegung von Netto-Null-Zielen zurückgezogen hat. Sie begründete dies damit, dass eine Welle von Austritten internationaler Kreditgeber dazu geführt habe, dass die Gruppe ihren Zweck nicht mehr erfülle.

Dies ist ein weiterer Schlag für die Net-Zero Banking Alliance (NZBA), nachdem HSBC Anfang Juli ausgetreten war. Es erfolgte Monate nach einer Welle von Austritten US-amerikanischer Banken, die im Vorfeld der Amtseinführung von Donald Trump im Januar ausgetreten waren.

Kreditgeber und andere Finanzunternehmen stehen aufgrund von Trumps Rückkehr ins Weiße Haus unter neuem Druck hinsichtlich ihrer Umweltverpflichtungen, der eine Gegenreaktion in Bezug auf den Klimaschutz auslöste, als er sich für eine höhere Öl- und Gasproduktion einsetzte.

Die von Banken geleitete Finanzinitiative des Umweltprogramms der Vereinten Nationen verlangte von ihren Mitgliedern, dass ihre Kredit-, Investitions- und Kapitalmarktaktivitäten dazu führen, dass sie bis 2050 oder früher Netto-Null-Emissionsziele erreichen.

Barclays erklärte jedoch, dass dies nicht mehr wirksam sei, da einige der weltweit größten Kreditgeber nicht mehr zu den Mitgliedern zählten. Zu den US-Kreditgebern, die ihre Mitgliedschaft zu Beginn des Jahres gekündigt haben, gehören JP Morgan, Citigroup, Bank of America, Morgan Stanley und Goldman Sachs.

[Hervorhebung vom Übersetzer]

Barclays erklärte am Freitagnachmittag in einer Stellungnahme: „Nach reiflicher Überlegung haben wir beschlossen, aus der Net Zero Banking Alliance auszutreten. Mit dem Austritt der meisten globalen Banken verfügt die Organisation nicht mehr über die Mitgliederzahl, um unseren Übergang zu unterstützen.“

Der ganze Artikel steht [hier.](#)

Es ist eigentlich viel einfacher, als der Guardian suggeriert

Anfangs witterten die Banken die Verlockung reichlicher Subventionen für alles, was mit Netto-Null zu tun hatte. Nun erkennen sie nach und nach, dass sie ohne diese Subventionen, die jederzeit versiegen könnten, wie derzeit in Trumps USA, mit dem Netto-Null-Betrug keinen Gewinn erzielen können.

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2025/08/03/barclays-follows-hsbc-in-exit-from-banking-industries-net-zero-alliance/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Todesfälle und Hurrikane haben 2025 den offiziellen Klimawandel-Vorgaben nicht gehorcht

geschrieben von Chris Frey | 5. August 2025

H. Sterling Burnett

Das Jahr 2025 hat den Klimapanikmachern bislang einen Dämpfer versetzt. Obwohl sich die Zahlen zweifellos noch ändern werden, liegen die Todesfälle durch extreme Wetterereignisse und andere Naturkatastrophen deutlich unter dem Durchschnitt für die Jahresmitte – so weit darunter, dass es zweifelhaft ist, ob sie auch nur annähernd den Jahresdurchschnitt erreichen werden. Darüber hinaus liegt zwar der Höhepunkt der Hurrikansaison im Atlantik noch vor uns, doch die Zahl der Hurrikane liegt bislang sowohl im Atlantik als auch in anderen Becken unter dem Normalwert, sodass die Nationale Ozean- und Atmosphärenbehörde (NOAA) ihre Hurrikanprognose nach unten korrigieren musste. Die NOAA prognostiziert weiterhin eine überdurchschnittliche Saison, allerdings nur geringfügig, wobei die geschätzte Zahl der benannten Stürme und schweren Hurrikane gegenüber der Vorhersage der NOAA vom Mai nach unten korrigiert worden ist.

„Obwohl die tropische Wirbelsturmaktivität im Juni und Juli nicht viel über den weiteren Verlauf des Jahres aussagt, ist das Ausbleiben eines Hurrikans der Kategorie 5 wie im letzten Jahr (Hurrikan Beryl) im Sommer 2025 ein deutlicher Hinweis darauf, dass diese Saison nicht auf ein extremes, hyperaktives Ergebnis zusteuert, bei dem sich beispielsweise die normale Aktivität verdoppeln würde“, bemerkte die Zeitung Tallahassee Democrat in einem Kommentar zum langsamem Start der

Hurrikansaison 2025.

Nicht nur im Atlantikbecken ist die tropische Sturmaktivität in diesem Jahr unterdurchschnittlich. Der Titel eines am 21. Juli auf Yale Climate Connections (YCC) veröffentlichten Artikels beschreibt den für Alarm-Prognostiker überraschenden, enttäuschenden Zustand der Hurrikanaktivität in der nördlichen Hemisphäre: „Ein seltsamer Mangel an tropischen Wirbelstürmen in der nördlichen Hemisphäre im Jahr 2025“.

„Es war eines der ruhigsten Jahre seit Beginn der Aufzeichnungen für tropische Wirbelstürme in der nördlichen Hemisphäre“, berichtet YCC.

Alle Regionen der nördlichen Hemisphäre, in denen Stürme entstehen, waren in diesem Jahr ruhiger als im Durchschnitt, heißt es in dem Artikel von YCC:

Nicht nur der Atlantik war ruhig. Alle vier Becken der nördlichen Hemisphäre, in denen tropische Wirbelstürme entstehen – der Atlantik, der nordöstliche Pazifik, der nordwestliche Pazifik und der nördliche Indische Ozean – liegen derzeit unter dem Durchschnitt der akkumulierten Zyklonenenergie (ACE), die sich aus den Spitzenwindgeschwindigkeiten und der Dauer der Stürme ergibt. Für die gesamte Hemisphäre ist die bisherige Gesamt-ACE die drittniedrigste seit Beginn der Aufzeichnungen vor mehr als einem halben Jahrhundert.

YCC zeigt dazu eine aufschlussreiche Graphik:

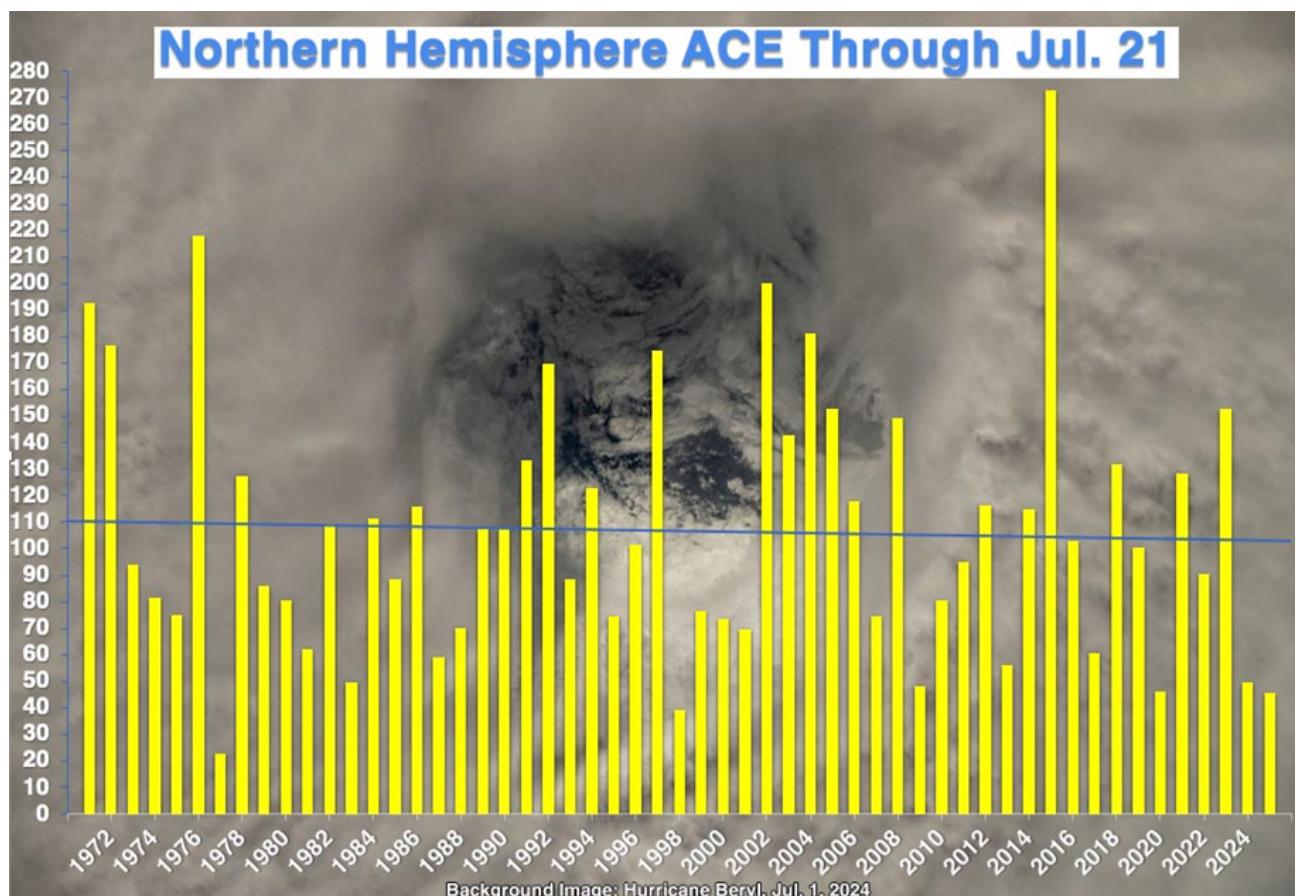


Abbildung 1. Akkumulierte Zyklonenenergie für alle tropischen Wirbelstürme in der nördlichen Hemisphäre für jedes Jahr vom 1. Januar bis zum 21. Juli 1971–2025. (Bildquelle: Daten mit freundlicher Genehmigung der Colorado State University)

Wir können nur hoffen, dass der unterdurchschnittliche Trend anhält, auch wenn wir für die nächsten drei Monate mit einer Zunahme der Aktivität rechnen müssen.

Nicht nur die Aktivität und Stärke tropischer Stürme/Hurrikane liegen unter den Erwartungen. Eine noch direktere Messgröße für das Wohlergehen der Menschen angesichts extremer Wetterbedingungen, nämlich die Zahl der Todesfälle aufgrund von Extremwetter und Naturkatastrophen, liegt weit unter dem Durchschnitt für die Jahresmitte.

In seinem Substack-Kanal „The Honest Broker“ schrieb der langjährige Klima-Realist Roger Pielke Jr., Ph.D., dazu:

In den Annalen der Geschichte wird die erste Hälfte des Jahres 2025 für viele Dinge in Erinnerung bleiben. Ich wage zu behaupten, dass nur sehr wenige Menschen wissen, dass in den letzten sechs Monaten eine der bedeutendsten Errungenschaften der Menschheitsgeschichte erzielt wurde.

Tatsächlich gibt es organisierte Bemühungen, Sie davon abzuhalten, diese Errungenschaft zu verstehen. Bevor wir uns diesen Bemühungen zuwenden, wollen wir zunächst einen Blick auf einige bemerkenswerte neue Daten zu den Auswirkungen des Wetters auf die Menschen werfen.

... der Aon Global Catastrophe Recap, First Half ((1H) of 2025 ... berichtete, dass nur 7.700 Menschen in der ersten Hälfte des Jahres 2025 durch Naturkatastrophen ums Leben kamen, was deutlich unter dem Durchschnitt des 21. Jahrhunderts von 37.250 liegt. Die meisten Todesfälle (5.456) waren auf das Erdbeben in Myanmar zurückzuführen.

Das bedeutet, dass in den ersten sechs Monaten des Jahres weltweit etwa 2.200 Menschen bei Katastrophen im Zusammenhang mit extremen Wetterereignissen ums Leben gekommen sind.

Einerseits sind etwa 2.200 Todesfälle eine hohe Zahl, und jeder Todesfall ist tragisch. Andererseits sind etwa 2.200 Todesfälle im Kontext der historischen Verluste im Zusammenhang mit Wetterextremen auf einem Planeten mit 8,2 Milliarden Menschen unglaublich gering. Tatsächlich sind sie historisch niedrig.

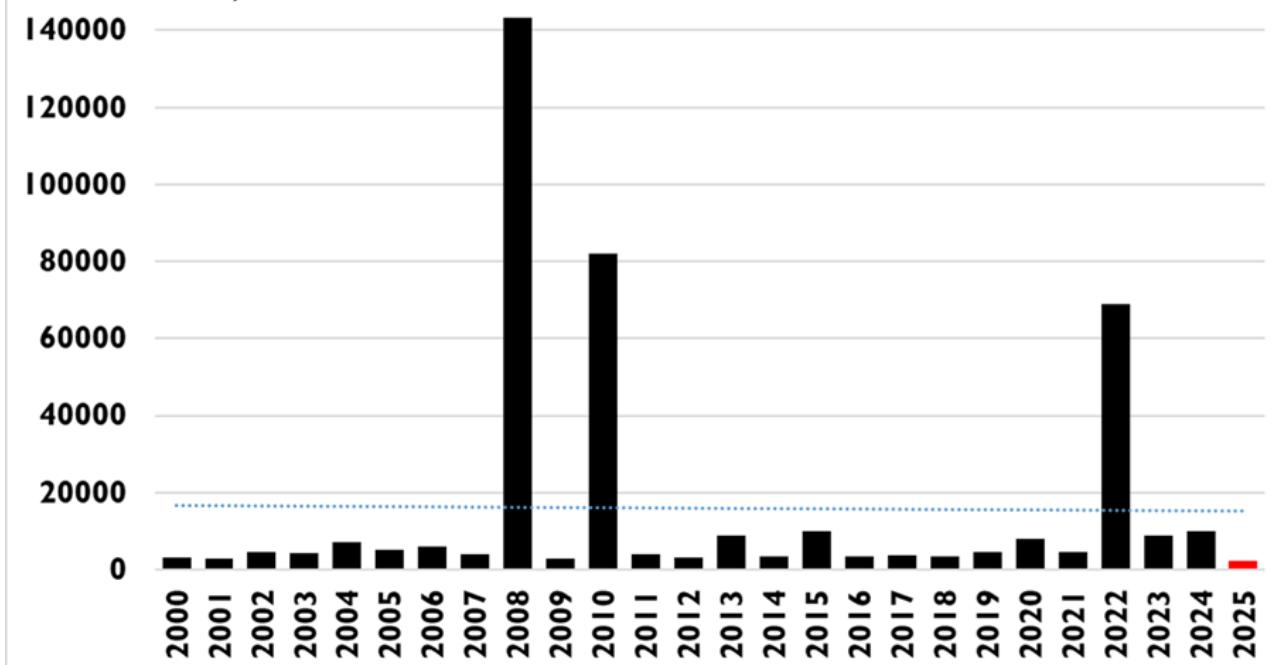
Es ist wahrscheinlich, dass in der ersten Hälfte des Jahres 2025 die wenigsten Todesfälle im Zusammenhang mit extremen Wetterereignissen seit Beginn der Aufzeichnungen in der Geschichte der Menschheit zu verzeichnen waren.

Auch Pielke zeigt dazu eine aufschlussreiche Graphik:

Deaths from Weather and Climate-Related Disasters: 2000-2025, Jan-June

Sources: EM-DAT, Aon

THB



Quellen: EM-DAT (black, 2000-2024), Aon (red, 2025).

Obwohl die Hurrikansaison möglicherweise noch eine überdurchschnittliche Anzahl von Stürmen hervorbringen wird, ist es schwer vorstellbar, dass die Zahl der wetterbedingten Todesfälle den Gesamtdurchschnitt des Jahres erreichen wird – und dafür sei Gott dankbar! Obwohl das Wetter nicht merklich extremer wird, steigen die Kosten für wetterbedingte Katastrophen, weil immer mehr Menschen in Gebiete ziehen, die für Naturkatastrophen anfällig sind. Im Gegensatz dazu ist die Zahl der Todesfälle durch solche Ereignisse zurückgegangen, nicht aufgrund von Glück, sondern aufgrund verbesserter Infrastruktur, Frühwarnsystemen und Systemen zum Katastrophenschutz. Die Gesellschaften werden immer wohlhabender und ergreifen dabei Maßnahmen, um sich an extreme Wetterereignisse anzupassen, unabhängig von langfristigen Klimaveränderungen.

Die angebliche existenzielle Bedrohung, die der Klimawandel für die Menschheit darstellt, zeigt sich im realen Leben nicht. Es sterben weniger Menschen durch extreme Wetterereignisse, die Klimapessimisten regelmäßig dem Klimawandel zuschreiben, und Hurrikane treten nicht früher auf und sind auch nicht stärker geworden.

Welche weiteren Diskrepanzen zwischen der Darstellung des katastrophalen Klimawandels und der Realität werden noch zutage treten?

Quellen: [The Honest Broker](#); [Tallahassee Democrat](#); [Yale Climate Connections](#)

Link:

<https://heartland.org/opinion/climate-change-weekly-551-time-to-adapt-an-d-plan-for-weather-events-climate-change-aside/>, dritte Meldung

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Das Fantasieland der Öko-Sektierer des IWF – keine noch höheren Steuern sind „Subventionen für fossile Brennstoffe“

geschrieben von Andreas Demmig | 5. August 2025

Von Jo Nova

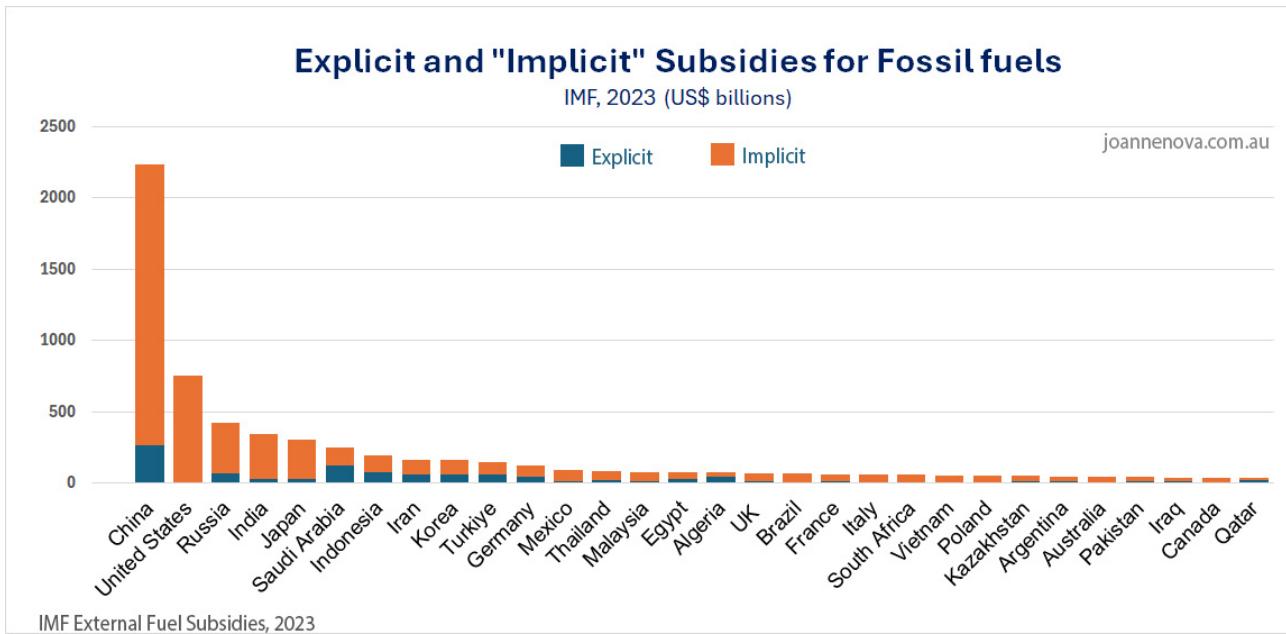
Paul Homewood ist auf einen eingefleischten Anhänger der grünen Ökologie gestoßen, der immer noch sagt: „Was ist mit all den Subventionen?“ Er erinnert uns an die Schlagzeile des Guardian, in der über 7 Billionen Dollar an Subventionen für fossile Brennstoffe gejammert wird . Die Hauptquelle dieses Memes ist der IWF, also habe ich die Daten seines zwei Jahre alten Berichts herangezogen, um die Grafiken zu erstellen, die der IWF nicht erstellen wird.

Das Fantasy-Update des IWF für fossile Brennstoffe von 2023 ...

Die Billionen-Dollar-Subventionen für fossile Brennstoffe sind nichts weiter als ein feuchter Traum des IWF. Buchstäblich 80 % der „Subventionen“ sind das, was sie Öl- und Gasunternehmen für Dinge wie den imaginären Schaden, den CO₂ auf simulierten Erden in fehlerhaften Klimamodellen anrichtet, in Rechnung stellen möchten, wenn sie den könnten. Der IWF nennt dies „implizite Subventionen“. Man könnte es eine dreiste Fälschung (oder schlimmer) nennen.

Der IWF verfügt über ein Budget von über einer Milliarde Dollar pro Jahr und hat in seinem Blog und Bericht 20 undurchschaubare Supergrafiken, aber es fehlen die einfachen Grafiken wie diese, die ich unten erstellt habe und die zeigen, dass die meisten Subventionen „implizit“ imaginärer Natur sind und dass ein einziges Land auf der Erde alle „Subventionen“ zahlt. (Zum Vergrößern anklicken...) China wird dabei nicht erwähnt.

Die orangen „Subventionen“ sind hier reine Hirngespinst. So schlimm ist es wirklich.



IWF (zum Vergrößern klicken)

Fossile Brennstoffe verursachen Autounfälle, Staus und Straßenverschleiß, wissen Sie das nicht?

Unglaublicherweise umfassen andere Teile des „80% impliziten Subventionsblocks“ sogar Kosten wie Verkehrsunfälle, Todesfälle, Staus und Straßenverschleiß. Wenn fossile Brennstoffe *Staus* verursachen und wir Produktivitätsverluste erleiden, handelt es sich irgendwie um eine *implizite Subvention*, da der Kraftstoffpreis nicht *effizient* genug war. (Stau ist, wenn Ihr Auto zum Stehen gezwungen wird und der Verkehr Sie ausbremst, und „Effizienz“ ist, wenn Sie eine Stunde reiten und zwei Stunden den Stall ausmisten?)

Die Frechheit dieser Aktion ist so groß, dass selbst die linksradikale Vox sich unwohl fühlt und fragt, ob der IWF damit nicht ein wenig in die Irre führt:

... es wird noch merkwürdiger. So stammen laut IWF-Analyse rund 39 Prozent der „sozialen Kosten“ von Benzin aus **Unfällen, Verkehrstoten und Staus**. Zwar handelt es sich dabei um externe Effekte. Doch sie entstehen durch *die Autonutzung*, nicht durch den Benzinverbrauch an sich. Selbst wenn wir morgen auf solarbetriebene Elektroautos umsteigen würden, hätten wir immer noch Verkehrsunfälle und Staus. Es ist seltsam zu behaupten, dies sei eine Art „Subvention“ speziell für Benzin.“

Es stimmt: Die Regierung hätte Ihnen mehr Steuern berechnen können:

Offenbar kann sich ein Blob-Akademiker in tiefer Klimatrance **vorstellen**, dass wir weniger Staus hätten, wenn wir Kraftstoff stärker besteuern und das Autofahren einschränken würden; daher nennt er eine Steuer die noch höher sein könnte, eine „Subvention“. Ich nehme an, *effiziente*

Preisgestaltung bedeutet, dass die Menschen so viel mehr bezahlen sollten, damit es keine Staus gibt? Ich frage mich, ob ihr Modell die Kosten von Selbstmord und Scheidung berücksichtigt, wenn die Steuern so hoch sind, dass die Menschen täglich eine Stunde weniger zu Hause verbringen, weil sie Busse nehmen müssen, ihre Kinder nicht mehr zum Sport bringen können und keine frischen Lebensmittel vom Bauernmarkt essen, zu dem sie sich die Fahrt nicht leisten können?

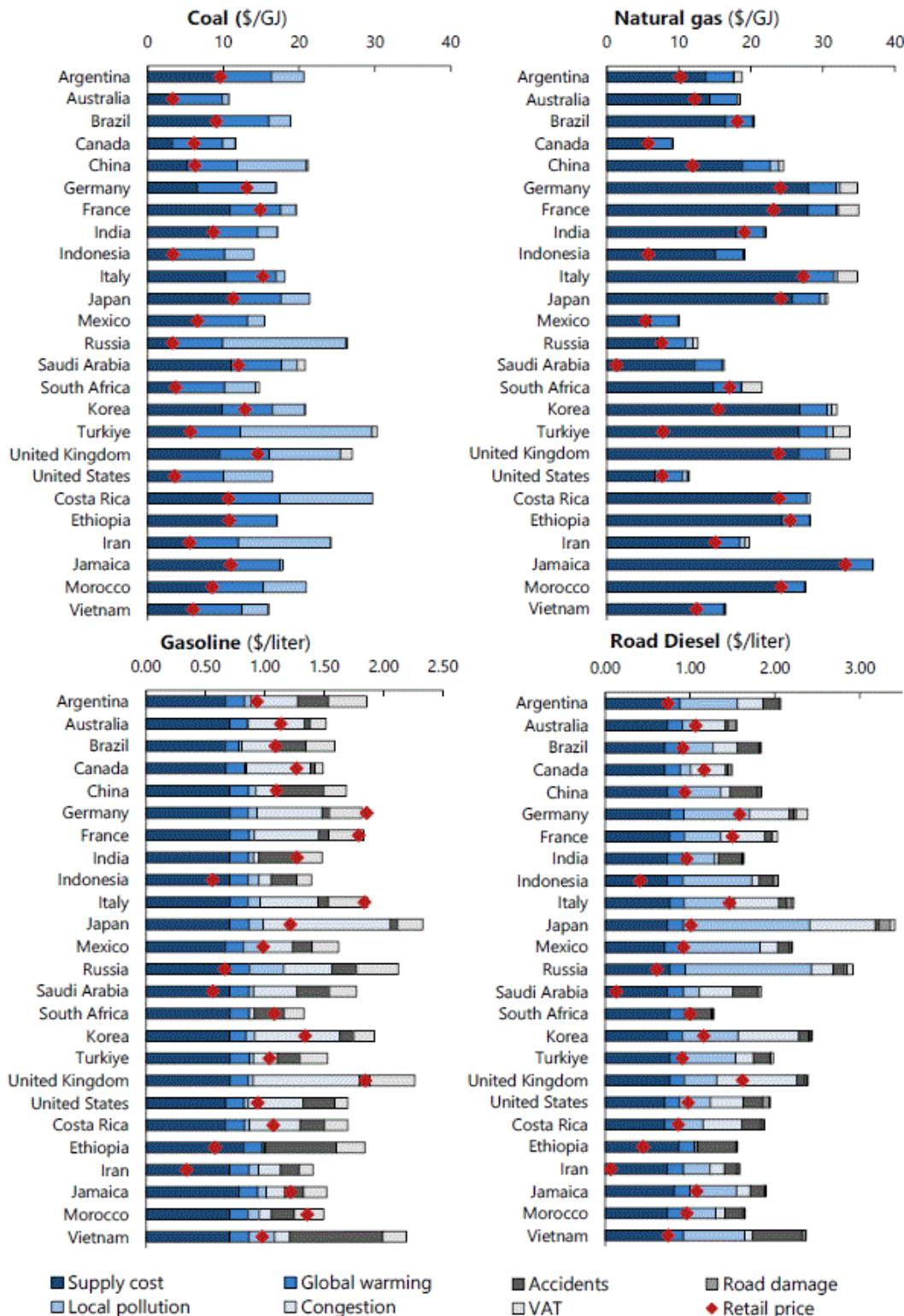
Velleicht löst der IWF das Problem der Verkehrsüberlastung zufällig, weil alle aufgeben und aufs Land ziehen, um dort Kohl anzubauen?

Die Kontrollgötter des IWF verwirklichen ihre Fantasien darüber, wie eine „effiziente Preisgestaltung“ für Kohle, Gas und Benzin aussehen würde, und zwar in jedem Land der Erde.

Und siehe da, bestaunen Sie die Supergrafik unten, in der die effiziente Preisgestaltung dargestellt ist. Seid dankbar, Mädels und Jungs, wir zahlen nur den roten Einzelhandelspreis. Wenn der IWF die Welt regiert, wird der tatsächliche Preis der volle Balken sein. Sie üben nur für die Zeit, wenn sie eine Weltregierung sind und Staus, Produktivität, Autounfälle und Stürme mit Steuern lösen können!

Stellen Sie sich vor, wie viele Arbeitsstunden das gedauert hat?

Figure 3. Current and Efficient Fuel Prices, 2021-2022



Source: IMF staff calculations. Note: prices for coal and natural gas are average over fuel consumption in the power generation, industrial, and building sectors and weighted by consumption, while prices for gasoline and diesel are for road fuel consumption only. Congestion, accident, and road-damage externalities are scaled by the fraction of fuel price elasticities reflecting changes in driving distances, rather than improvements in fuel efficiency.

die komplizierten, großspurigen Einzelheiten zeigen:

Schätzung der durchschnittlichen Verzögerungen durch Verkehrsstaus

Die durchschnittlichen Verspätungen werden dann multipliziert mit: (i) dem Verhältnis zwischen marginalen und durchschnittlichen Verspätungen, das auf 400 Prozent geschätzt wird (basierend auf einer Literaturübersicht); (ii) der Fahrzeugbelegung (Durchschnittswert für Pkw und Busse); (iii) dem People's Value of Travel Time (VOT), der im Jahr 2022 60 Prozent des landesweiten durchschnittlichen Marktlohns betragen soll;²⁵ (iv) dem Kraftstoffverbrauch (um die Kosten pro Liter statt pro Kilometer auszudrücken); und (v) dem Anteil der Kraftstoffnachfrageelastizität, der sich aus der geringeren Fahrleistung ergibt (und daher die Staus beeinflusst) gegenüber dem Anteil, der sich aus der verbesserten Kraftstoffeffizienz/Umstellung auf Elektrofahrzeuge ergibt (der keine Staus beeinflusst).²⁶

Und auch der Verschleiß auf der Straße:

Die externen Effekte aus der Abnutzung des Straßennetzes durch Fahrzeuge mit hohem Achsgewicht basieren auf den Ausgaben für die Autobahninstandhaltung nach Ländern (aus IRF 2022 und OECD 2023) pro Einheit verbrauchten Dieselkraftstoffs auf der Straße. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Hälfte der Ausgaben auf die Fahrzeugnutzung und nicht auf andere Faktoren (Wetter und natürliche Abnutzung) zurückzuführen ist. Die Berechnung erfolgt anhand des Fahranteils der Kraftstoffpreiselastizität.

Lassen Sie diese Leute direkt bei den Wählern um ihre Gehälter betteln. Dann wäre dieser Unsinn im Handumdrehen vorbei ...

<https://joannenova.com.au/2025/07/the-fantasy-land-of-fossil-fuel-subsidies-where-even-a-car-accident-a-traffic-jam-are-a-subsidy/>

Immer größere Probleme für Null-Emissions-Fahrzeuge

geschrieben von Chris Frey | 5. August 2025

[Steve Goreham](#)

„Eine aktuelle [Umfrage](#) der American Automobile Association (AAA) ergab, dass nur 16 % der potenziellen Käufer als Nächstes „wahrscheinlich“ oder „sehr wahrscheinlich“ ein vollelektrisches Auto kaufen würden, ... ein Rückgang gegenüber 25 % im Jahr 2022 und der niedrigste Wert für das Interesse an Elektroautos, der seit 2019 in den Umfragen der AAA verzeichnet worden ist.

Der Weg zur Einführung emissionsfreier Fahrzeuge (Zero-Emission Vehicles, ZEV) wird immer schwieriger. Seit über zwei Jahrzehnten versuchen die US-Bundesstaaten mit Anreizen und Vorschriften, einen Übergang von Benzinfahrzeugen zu ZEV zu erzwingen. Aber die nachlassende Marktnachfrage, sich ändernde Bundespolitik und schlechte wirtschaftliche Rahmenbedingungen drohen die ZEV-Revolution in den Vereinigten Staaten zum Stillstand zu bringen.

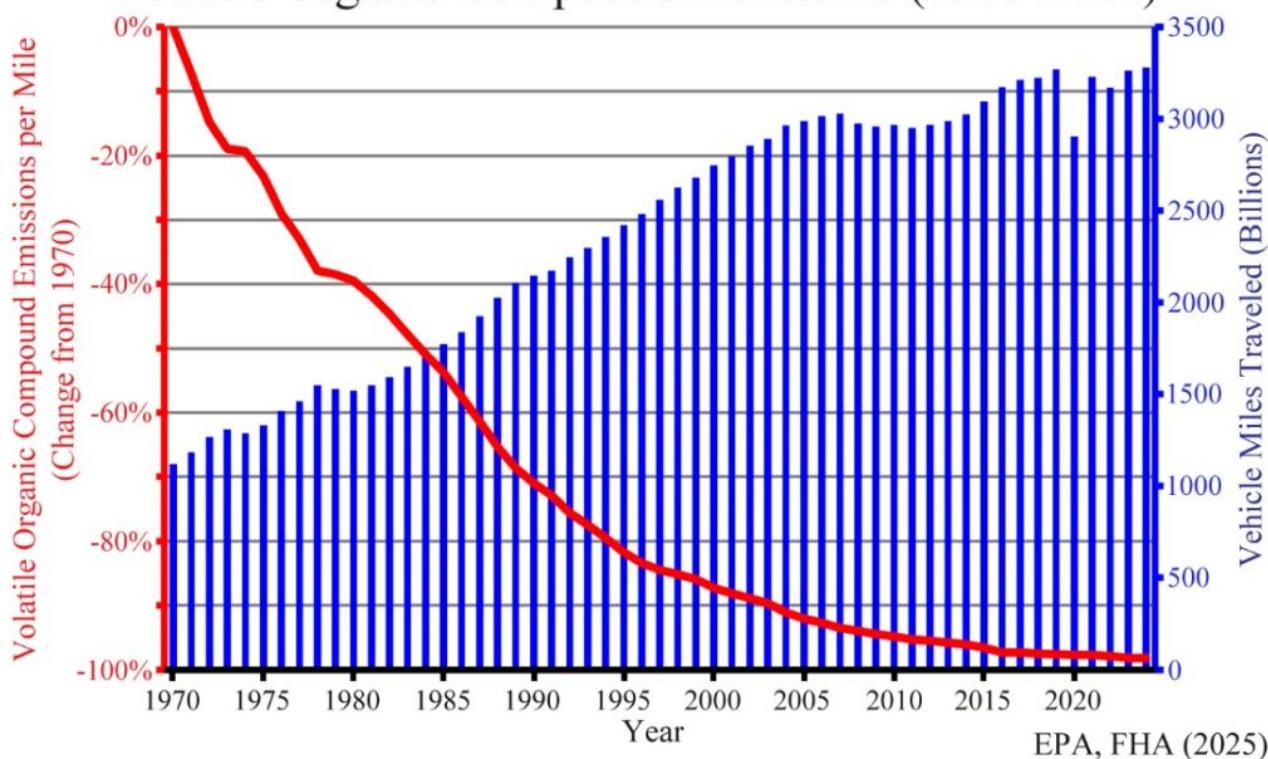
Null-Emissions-Fahrzeuge sind Autos und Lastwagen, die keine Abgase produzieren. Dabei handelt es sich entweder um Elektrofahrzeuge (EVs) oder Wasserstofffahrzeuge. Kalifornien ist der einzige Bundesstaat mit einer bedeutenden Anzahl von Wasserstoffautos, aber deren Zahl nimmt ab, sodass ZEVs in der Praxis EVs bedeuten.

In den 1950er Jahren erreichte die Luftverschmutzung gefährliche Ausmaße. Die wachsende Bevölkerung und der zunehmende Fahrzeugbestand in Los Angeles führten zu wiederkehrenden Smog-Episoden, welche die Sicht beeinträchtigten, Übelkeit verursachten und zu brennenden Augen führten. Ich erinnere mich, dass als Kind die Scheiben unseres Autos während einer Fahrt durch Gary in Indiana mit Schadstoffen aus den Stahlwerken bedeckt waren, sodass wir anhalten mussten, um die Windschutzscheibe zu reinigen.

Um die zunehmende Luftverschmutzung zu bekämpfen, haben alle Bundesstaaten bis 1970 entsprechende Gesetze erlassen. Der Kongress verabschiedete 1963 den Clean Air Act und gründete im Rahmen des Clean Air Act von 1970 die Environmental Protection Agency (EPA).

Die frühen Vorschriften zur Verschmutzung durch Fahrzeuge waren äußerst erfolgreich bei der Beseitigung schädlicher Fahrzeugabgase. Durch bleifreies Benzin, Katalysatoren und Partikelfilter konnten die [Emissionen](#) flüchtiger organischer Verbindungen pro Meile von 1970 bis 2023 um 98 Prozent gesenkt werden. Kohlendioxid (CO_2) und Wasserdampf sind nach wie vor die einzigen bedeutenden Gase, die von heutigen Benzinfahrzeugen ausgestoßen werden.

Vehicle Miles Traveled and Volatile Organic Compound Emissions (1970-2024)



Da gefährliche Emissionen fast vollständig eliminiert worden sind, besteht der Hauptzweck der ZEV-Vorschriften darin, einen Übergang zu Elektrofahrzeugen zu erzwingen, um Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Die erste ZEV-Vorschrift wurde 1990 in Kalifornien [verabschiedet](#). Heute haben 22 Bundesstaaten [ZEV-Vorschriften](#), von denen viele verlangen, dass bis zu einem bestimmten Zeitpunkt, beispielsweise bis 2050, bis zu 100 Prozent der Neuwagenverkäufe auf Elektrofahrzeuge entfallen. Der Übergang zu ZEV in den USA ist jedoch aufgrund von drei Faktoren ins Stocken geraten: schwächernde Nachfrage, sich ändernde Bundespolitik und schlechte Wirtschaftlichkeit.

Der [Marktanteil](#) von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEVs) in den USA betrug im zweiten Quartal 2025 nur 7 Prozent der Autoverkäufe, gegenüber über 8 Prozent im November, Dezember und Januar letzten Jahres. Der BEV-Anteil in den USA ist seit Frühjahr 2023 unverändert geblieben.

Eine aktuelle [Umfrage](#) der American Automobile Association (AAA) ergab, dass nur 16 % der potenziellen Käufer „wahrscheinlich“ oder „sehr wahrscheinlich“ ein vollelektrisches Fahrzeug als ihr nächstes Auto kaufen würden, während 63 % „unwahrscheinlich/sehr unwahrscheinlich“ antworteten. Die Kategorie „wahrscheinlich/sehr wahrscheinlich“ war gegenüber 25 % im Jahr 2022 zurückgegangen und war der niedrigste Wert für das Interesse an Elektrofahrzeugen, der seit 2019 in Umfragen der AAA verzeichnet worden war.

Unter Präsident Joe Biden gewährte die Bundesregierung eine Vielzahl von Steuergutschriften, Subventionen und Darlehen für Elektrofahrzeuge.

Präsident Donald Trump **verlagerte** die politischen Bemühungen auf die „Abschaffung der Elektrofahrzeugpflicht“, einschließlich der Beendigung von Subventionen und Vorschriften und der Rücknahme staatlicher ZEV-Vorschriften.

Der Kongress hat das Gesetz „One Big Beautiful Bill Act“ verabschiedet, und Präsident Trump hat es diesen Monat unterzeichnet. Das Gesetz **streicht** Steuergutschriften für den Kauf eines neuen Elektrofahrzeugs (bis zu 7.500 Dollar) und eines gebrauchten Elektrofahrzeugs (bis zu 4.000 Dollar) mit Wirkung zum 30. September dieses Jahres. Der Wegfall der Steuergutschriften wird die Kosten für Elektrofahrzeuge erhöhen und wahrscheinlich dazu führen, dass der Marktanteil von Elektrofahrzeugen in den USA bis Ende dieses Jahres unter 7 % sinken wird.

Der Clean Air Act von 1970 **übertrug** die Verantwortung für die Luftverschmutzung der EPA, erlaubte dieser jedoch, den Bundesstaaten Ausnahmegenehmigungen für Vorschriften zu erteilen, die strenger als die Bundesgrenzwerte waren. Kalifornien hat im Rahmen des Clean Air Act mehr als 100 Ausnahmegenehmigungen **erhalten.** Andere Bundesstaaten dürfen die kalifornischen Vorschriften zur Luftverschmutzung übernehmen. Die ZEV-Standards der Bundesstaaten erfordern eine Ausnahmegenehmigung der EPA.

Im Juni unterzeichnete Präsident Trump jedoch drei Resolutionen, mit denen die ZEV-Vorgaben Kaliforniens **aufgehoben** wurden. Die wichtigste Resolution hob die Ausnahmeregelung zum Clean Air Act für Kalifornien auf, die während der Biden-Regierung gewährt worden war. Diese Ausnahmeregelung hatte die Advanced Clean Cars II-Vorschrift des Bundesstaates ermöglicht, wonach alle in Kalifornien bis 2035 verkauften Leichtfahrzeuge emissionsfrei sein müssen. Die Ausnahmeregelung ermöglichte es auch Colorado, Maryland, Massachusetts, New Jersey, New York, Pennsylvania, Washington und anderen Bundesstaaten, die kalifornischen Vorschriften zu übernehmen.

Eine weitere von Präsident Trump unterzeichnete Resolution hob die Ausnahmeregelung der EPA auf, mit der die kalifornische Vorschrift „Advanced Clean Fleets“ (ACF) genehmigt worden war, die im Januar 2024 in Kraft treten sollte. Die ACF-Vorschrift sah vor, dass neue in Kalifornien zugelassene Schwerlastkraftwagen emissionsfrei sein müssen. Vor der Rücknahme durch Trump hatten Speditionen mit erheblichen Kosten-, Gewichts- und Reichweitenproblemen bei den durch die Vorschrift vorgeschriebenen Elektro-Lkw zu kämpfen.

Kalifornien reichte umgehend **Klage** gegen die Bundesregierung ein, um die EPA-Ausnahmeregelungen wiederherzustellen und die ZEV-Vorgaben wieder in Kraft zu setzen. Ohne einen juristischen Sieg sind die ZEV-Vorgaben der Bundesstaaten in den USA jedoch hinfällig, zumindest bis eine neue US-Regierung gewählt wird.

Ohne Steuergutschriften des Bundes und staatliche ZEV-Vorgaben müssen Fahrzeugkäufer die ungünstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen von

Elektrofahrzeugen voll ausbaden. Zu den Vorteilen von Elektrofahrzeugen zählen die Möglichkeit, zu Hause aufzuladen, und geringere Betriebskosten bei kurzen täglichen Fahrstrecken. Zu den wirtschaftlichen Nachteilen zählen jedoch höhere Anschaffungskosten, ein höheres Fahrzeuggewicht, geringere Reichweite, höhere Wartungs- und Reparaturkosten, höhere Versicherungskosten und steigende Zulassungsgebühren.

Der durchschnittliche **Kaufpreis** für Elektroautos in den USA lag im Mai bei 57.734 US-Dollar und damit etwa 17 % über dem Durchschnittspreis für Benzinfahrzeuge. Durch die Abschaffung der Steuergutschrift für den Kauf von Elektrofahrzeugen wird sich dieser Unterschied auf über 20 % erhöhen. Elektrische Lkw und Busse sind zwei- bis dreimal so teuer wie ihre Diesel-Alternativen.

Für eine Reichweite, die der von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (ICE) nahekommt, sind Elektroauto-Batterien mit einem Gewicht von mehreren Tausend Pfund erforderlich. Infolgedessen sind Elektroautos in der Regel etwa 50 % schwerer als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Der 2024 Chevy Silverado EV **wiegt** über 8.000 Pfund, ein vier Tonnen schwerer Pickup-Truck! Höheres Gewicht bedeutet schnelleren Verschleiß von Reifen, was die Wartungskosten erhöht. Die Bundesstaaten erhalten keine Benzinsteuern von Elektroautos, daher erheben sie nun Kfz-Steuern für Elektroautos zur Straßeninstandhaltung. Die Straßengebühren für Elektroautos sollten aufgrund ihres Gewichts höher sein.

Hertz Rental kaufte 60.000 Elektrofahrzeuge, stellte jedoch fest, dass die Wartungs-, Reparatur- und Versicherungskosten höher waren als bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, so dass sie einen Großteil ihrer Elektrofahrzeugflotte **verkauften**. Eine bei einer Kollision beschädigte Elektrofahrzeubatterie muss ersetzt werden, was Kosten zwischen 5.000 und 20.000 US-Dollar verursacht. Die **Versicherungsprämien** für Elektrofahrzeuge können in den USA um 70 % höher sein.

Die schwache Marktnachfrage, die Streichung der Steuergutschriften für Elektrofahrzeuge auf Bundesebene, die Rücknahme der staatlichen Vorschriften für emissionsfreie Fahrzeuge und die höheren wirtschaftlichen Kosten drohen, die Revolution der emissionsfreien Fahrzeuge zum Stillstand zu bringen.

This article originally appeared at [Master Resource](#)

Link:

<https://www.cfact.org/2025/07/26/steeper-road-for-zero-emissions-vehicles/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE