

Fehlentscheidungen: Massive Subventionen für Elektrofahrzeuge zahlen sich nicht aus

geschrieben von Chris Frey | 7. März 2026

[James Varney](#)

Die Zukunft sollte dieses Jahr in einer Reihe von Landkreisen östlich von Atlanta in Form einer hochmodernen Fabrik Einzug halten, die jährlich 400.000 Elektrofahrzeuge vom Band laufen lassen sollte. Aber wenn JoEllen Artz sich in ihrer Nachbarschaft umschaute, sieht sie nur Löcher.

„Diese Löcher, die sie mit Schaufeln in den Boden gegraben haben? Das war's“, sagte sie über den geplanten Standort einer Rivian-Produktionsstätte. „Es ist schrecklich, einfach schrecklich.“

Das Problem ist nicht ein Mangel an Finanzmitteln. Mit dem Versprechen auf Tausende von Arbeitsplätzen haben gewählte Politiker in Washington, D.C. und Atlanta rund 8 Milliarden Dollar für das Projekt zugesagt, darunter ein Darlehen in Höhe von 6,5 Milliarden Dollar, das die Biden-Regierung in ihren letzten Amtsstunden [genehmigt](#) hat.

Diese Kredite sind nur zwei von vielen großen öffentlichen Investitionen, welche die Hauptstädte der Bundesstaaten und Washington, D.C., in Elektrofahrzeuge getätigt haben. Zwar hat niemand genau berechnet, wie viel Geld republikanische und demokratische Politiker auf Bundes- und Landesebene in diesen grünen Sektor gesteckt haben, doch Experten, die RealClearInvestigations konsultiert hat, schätzen die Gesamtsumme auf über 100 Milliarden Dollar.

Über diesen massiven Ausgaben schwebt jedoch das Problem der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen, oder genauer gesagt, deren Mangel. Im Jahr 2025 gab Rivian an, 25.000 Elektrofahrzeuge in den USA [verkauft](#) zu haben, weit weniger als die geschätzten 40.000 bis 51.000 Fahrzeuge. Die Einnahmen des Unternehmens blieben 2024 und 2025 mit rund 5 Milliarden Dollar unverändert. Das Werk in Georgia sollte eigentlich in diesem Jahr eröffnet werden, doch laut Angaben des Unternehmens ist die Einweihung nun für 2028 geplant.

Was Elektrofahrzeuge angeht, hat der US-Verbraucher seine [Meinung](#) klar zum Ausdruck gebracht, wie Ford-CEO Jim Farley Anfang dieses Monats sagte. Tesla ist einer der wenigen profitablen Hersteller, und selbst dessen Zahlen sind [rückläufig](#). Aber während die Menschen vielleicht nicht bereit sind, ihr privates Portemonnaie für Elektrofahrzeuge zu öffnen, sind die öffentlichen Kassen dafür prall gefüllt. Eine Analyse

von RCI hat ergeben, dass in den letzten Jahren mehrere zehn Milliarden Dollar an Subventionen von Bund, Ländern und Kommunen zur Förderung von Elektrofahrzeugen bereitgestellt wurden. Angesichts der schwierigen Marktlage, gekennzeichnet durch das geringe Interesse der Verbraucher an dem Produkt und die drohende **Konkurrenz** aus China, sinkt nun die Wahrscheinlichkeit, dass die Steuergelder zurückgezahlt werden. Experten sagen, dass dies zu mehreren kostspieligen Debakeln bei öffentlichen „Investitionen“ in grüne Energieprojekte führen könnte, wie beispielsweise das **Solyndra-Kreditdebakel** während der Obama-Regierung, das mit 500 Millionen Dollar Schlagzeilen machte.

„Das war ein kolossaler Fehler“, sagte Thomas Pyle, Präsident des **Institute** for Energy Research. „Dies ist eines der schlimmsten Beispiele dafür, wie die Regierung versucht, den Autoherstellern und der Öffentlichkeit ihren Willen aufzuzwingen.“

Verpflichtungen des Bundes

Die öffentlichen Ausgaben für Projekte im Bereich grüne Energie, darunter auch Elektrofahrzeuge, **begannen** im Mai 2009, als Präsident Obama in Begleitung von Führungskräften aus Detroit und der Gewerkschaft United Auto Workers im Rosengarten seine nationale Kraftstoffeffizienzpolitik vorstellte. Die Anwesenden betonten, dass dies „gut für die Verbraucher, gut für die Wirtschaft und gut für das Land“ sei.

Viele EV-Initiativen wurden von beiden Parteien unterstützt, und der Sektor erhielt während der Biden-Regierung einen enormen Schub, als sich die Finanzierung im Zusammenhang mit einer NetZero-Zukunft in der gesamten US-Bundesregierung verbreitete. Der Gesetzentwurf geht weit über die **Steuergutschriften** in Milliardenhöhe hinaus, welche die US-Bundesregierung EV-Käufern bis zur **Beendigung** des Programms im vergangenen September gewährt hat, und umfasst Schulbusse, Postzustellfahrzeuge, Ladestationen und große Produktionskredite.

Das Energieministerium beispielsweise hat mehr als 30 Milliarden Dollar ausgegeben. Dieser Betrag stammt aus dem Bereich „Advanced Technology Vehicle Manufacturing“ (**ATVM**). Vor 2019 hatte die ATVM, wie sie genannt wird, Kredite in Höhe von rund 8 Milliarden Dollar an fünf verschiedene Unternehmen vergeben. Davon hat Nissan seinen Kredit in Höhe von 1,4 Milliarden Dollar zurückgezahlt, während Tesla seinen Kredit in Höhe von 465 Millionen Dollar Jahre vorzeitig zurückgezahlt hat. Ein Darlehen in Höhe von 5 Milliarden Dollar an Ford ist noch aktiv, aber die Steuerzahler verloren laut Angaben des Ministeriums fast 210 Millionen Dollar durch Darlehen an Fisker Automotive und Vehicle Production Group, die beide in Schieflage geraten sind.

Seit 2019 jedoch, und insbesondere nach der neuen Kreditvergabebefugnis, die im Inflation Reduction Act enthalten ist, den Biden und die Demokraten im Kongress 2022 im Rahmen eines Vermittlungsverfahrens

durchgesetzt haben, wurden laut Aufzeichnungen mehr als 21 Milliarden US-Dollar für Projekte im Zusammenhang mit Elektrofahrzeugen bewilligt. Die 6,6 Milliarden US-Dollar für Rivian waren nicht der größte Kredit in diesem Portfolio. Stattdessen stand ein [Kredit](#) in Höhe von 9,6 Milliarden Dollar an [Blue Oval SK](#), einem Joint Venture mit Ford, für EV-Batterien und die Produktion der EV-Lieferkette an erster Stelle.

Bei der Umweltschutzbehörde beliefen sich die Ausgaben im Zusammenhang mit Elektrofahrzeugen auf über 6,7 Milliarden Dollar, wobei der Löwenanteil davon, nämlich 5 Milliarden Dollar, auf Zuschüsse aus dem Clean School Bus [Program](#) an Schulbezirke für den Kauf von Elektrobusse entfiel.

Die EPA hat zwischen 225.000 und 375.000 US-Dollar pro Elektro-Schulbus bezahlt, was etwa dreimal so teuer ist wie ein herkömmlicher Bus mit Verbrennungsmotor. Bei diesen Preisen würde die Erneuerung der gesamten Busflotte des Landes mehr als 200 Milliarden US-Dollar kosten. Diese Großzügigkeit der Steuerzahler war ein [Segen](#) für den Schulbushersteller [Blue Bird](#), aber das teure Programm der EPA hat unzählige Rückschläge erlitten, wie z. B. Lieferverzögerungen, [Busbrände](#), Streckenlängen und die [Beheizung](#) der Busse bei kaltem Wetter.

Der US-Postdienst hat schätzungsweise 3 Milliarden Dollar für Elektrofahrzeuge in seiner Flotte ausgegeben. Ein Sprecher sagte, der Postdienst befinde sich mitten in einer 2022 gestarteten „[Investition](#)“ in Höhe von 9,6 Milliarden Dollar, lehnte es jedoch ab, Angaben darüber zu machen, wie viel von den verbleibenden 6,6 Milliarden Dollar für den Kauf von Elektrofahrzeugen ausgegeben wurde oder werden soll. Ende 2025 lag die geplante Elektrofahrzeugflotte des Postdienstes jedoch weit [hinter](#) dem Zeitplan zurück, woraufhin die republikanische Senatorin Jodi Ernst den Plan als „Verschwendung“ bezeichnete.

US-Staaten greifen ein

Einige Bundesstaaten haben sich bemüht, Elektrofahrzeuge zwangsweise auf den Markt zu bringen. Mehr als ein Dutzend von ihnen sind dem [Beispiel](#) Kaliforniens gefolgt und verlangen, dass mindestens 35 % der dort jährlich zum Verkauf angebotenen Autos „ZEVs“ oder „Zero Emission Vehicles“ (emissionsfreie Fahrzeuge) sind, wobei bis 2035 alle Autos ZEVs sein sollen. Dieses komplizierte, undurchsichtige System hat laut Ökonomen alle Autos [verteuert](#). Der Kongress hat im vergangenen Jahr dafür [gestimmt](#), Kaliforniens Plan zu kippen, aber Präsident Trump hat diesbezüglich noch nicht gehandelt, und Staatsbeamte haben angekündigt, Klage einzureichen, sollte er das Gesetz unterzeichnen.

Zu den [Kosten](#) dieser schwer zu berechnenden Marktmanipulationen kommen noch Milliarden an direkten staatlichen Ausgaben für Elektrofahrzeuge und damit verbundene Projekte hinzu. Sowohl republikanische als auch demokratische Politiker, die diese Maßnahmen unterstützen, tun dies mit der Begründung, dass sie der Wirtschaft Auftrieb geben und gut für die

Umwelt seien.

Rivian, dessen Unternehmenskommunikation nicht auf die Anfrage von RCI nach einer Stellungnahme reagiert hat, hat nicht nur von dem in letzter Minute gewährten Darlehen der Biden-Regierung profitiert. Im Jahr 2022 versprach die republikanische Führung des Bundesstaates in Atlanta weitere 1,5 Milliarden US-Dollar – eines der größten [Förderpakete](#) in der Geschichte Georgias –, darunter Steueranreize, Steuererleichterungen, Förderprogramme und mehr als 175 Millionen US-Dollar für den Erwerb und die Erschließung von Grundstücken. Darüber hinaus wurden lokale Fördermittel in Höhe von schätzungsweise 25 Millionen Dollar bereitgestellt.

Der Gouverneur von Georgia Brian Kemp und der Sprecher des Repräsentantenhauses Jon Burns, beide Republikaner, nahmen im vergangenen September an der [Grundsteinlegung](#) teil.

„Der heutige Tag ist ein weiterer Meilenstein für die Schaffung hochwertiger, gut bezahlter Arbeitsplätze für die Einwohner Georgias in diesem Teil des Bundesstaates“, sagte Kemp.

Der Plan hat jedoch wiederholt Verzögerungen erfahren. Derzeit baut Rivian seine Elektrofahrzeuge in einem Werk in Illinois, aber das Unternehmen verliert pro verkauftem Elektrofahrzeug etwa 39.000 US-Dollar.

Die Aufsicht über das 2021 angekündigte und nun für 2028 geplante stotternde EV-Projekt wurde der [Joint Development Authority](#) der Landkreise Jasper, Morgan, Newton und Walton übertragen, die auf eine Anfrage um Stellungnahme nicht reagiert hat. Gegner behaupteten, dass diese Maßnahme das 800 Hektar große Gelände vor lokalen Bebauungsbeschränkungen schütze.

Der verzögerte Zeitplan für den Bau der Fabrik sowie die stagnierenden Einnahmen und schleppenden Verkaufszahlen von Rivian haben eine Gruppe von sechs Anwohnern, darunter Artz, dazu veranlasst, ihren Widerstand gegen das Projekt zu verstärken. Sie argumentieren, dass der massive Bau ihre Grundwasserspiegel beeinträchtigen könnte, aber ihre Klage gegen das Werk wurde 2024 abgewiesen, obwohl sie sich erfolgreich gegen den Versuch Georgias gewehrt haben, ihnen die [Anwaltskosten](#) aufzuerlegen.

„Wir sind als Steuerzahler frustriert“, sagte Artz gegenüber RCI. „Sie haben Hunderte Millionen Dollar für diese Anlage ausgegeben, die gar nicht existiert.“

Im Dezember erklärten Gesetzgeber aus Tennessee, dass sie möglicherweise die [Zahlung](#) von 500 Millionen US-Dollar neu verhandeln würden, die sie der Blue Oval SK-Batteriefabrik in Haywood County angeboten hatten, nachdem Ford sein EV-Projekt zurückgefahren hatte. Die neuen Pläne des Joint Ventures werden wahrscheinlich 1.000 Arbeitsplätze weniger umfassen als ursprünglich für 2021 angekündigt.

Darüber hinaus wies das Ministerium für Umwelt und Naturschutz von Tennessee auf weitere Ausgaben in Höhe von 8,5 Millionen Dollar für Elektrobusse und Ladestationen hin, wobei ein Teil dieser Gelder möglicherweise aus Bundeszuschüssen stammt.

Im Elektrofahrzeugwerk von Volkswagen in Chattanooga kam es im vergangenen Jahr zu einem [Arbeitskonflikt](#) mit Gewerkschaftsmitgliedern, nachdem aufgrund geringer Verkaufszahlen Schichten gestrichen worden waren. Allerdings gab das Unternehmen diesen Monat eine vorläufige [Einigung](#) in dieser Angelegenheit bekannt.

Die falschen Anreize

Befürworter von Elektrofahrzeugen betonen, dass diese Fahrzeuge die Zukunft sind und dass amerikanische Unternehmen und Bürger starke Anreize brauchen, um Technologien zur Abwendung der apokalyptischen Folgen des Klimawandels. Wie bei vielen anderen Aspekten der Klimapolitik haben die [Befürworter](#) nicht nur die ökologischen Vorteile von Elektrofahrzeugen hervorgehoben, sondern sie auch als wirtschaftlichen Segen dargestellt, der Arbeitsplätze schafft und den Verbrauchern Geld spart.

„Der Schlüssel liegt darin, Anreize zu schaffen, die neue Käufer überzeugen, und nicht diejenigen zu subventionieren, die ohnehin ein Elektrofahrzeug kaufen würden“, sagte Mike Murphy, CEO von EVs for All America, einer gemeinnützigen [Organisation](#), die sich dafür einsetzt, dass die Vorteile von Elektrofahrzeugen allen Gemeinden zugutekommen. „Ein einmaliger ‚Conquest Credit‘ ist einfach eine intelligentere Verwendung von Steuergeldern, denn sobald jemand auf Elektroautos umsteigt, bleiben laut Daten 80 % bei Elektrofahrzeugen. Das ist ein Gewinn für die Vorbereitung der US-Autohersteller auf die Wettbewerbsfähigkeit im zukünftigen Autogeschäft, das von Elektrofahrzeugen dominiert werden wird.“

Ingrid [Malmgren](#), Senior Policy Director von Plug In America sagte, dass die Abkehr von Elektrofahrzeugen gefährliche langfristige Folgen haben werde, da sie „eine Rückkehr zu fossilen Brennstoffen gegenüber dem Wachstum einer sauberen Energiewirtschaft begünstigt“. Malmgren sagte: „Dies wird im Wesentlichen dazu führen, dass die Steuerzahler statt für saubere Energie und Arbeitsplätze in der Fertigung nun für Subventionen für fossile Brennstoffe aufkommen müssen.“

Kritiker von Bidens Politik halten dem entgegen, dass die versprochenen Vorteile solcher Maßnahmen zweifelhaft sind – in einer Welt, in der [China](#) derzeit mit Abstand der größte Emittent von Treibhausgasen ist. Klar ist, dass es eine „Herkulesaufgabe“ ist, alle Maßnahmen der Bundesregierung zur Unterstützung der Elektrofahrzeugindustrie zu erfassen, wie das American Energy [Institute](#) in einem Bericht aus dem letzten Jahr feststellte und erklärte, dass „die Bundesregierung über eine solide öffentliche Politik hinweggeht“.

Jason Isaac, CEO des Instituts sagte, eine Abrechnung der Ausgaben sei längst überfällig.

„Die Steuerzahler haben Dutzende Milliarden Dollar für die Subventionierung von Elektrofahrzeugen ausgegeben, und zwar durch direkte Steuergutschriften, Produktionsanreize, Zuschüsse für Ladeinfrastruktur und ein Netz von regulatorischen Auflagen, die zusätzliche Kosten auf die Verbraucher abwälzen“, erklärte er gegenüber RCI. Das dichte Netz aus Vorschriften und Steuergutschriften habe die Ausgaben undurchsichtig gemacht und „es den Regulierungsbehörden ermöglicht, die Standards so zu manipulieren, dass die tatsächlichen Kosten verschleiert wurden“.

Gewaltige Verluste

Außerhalb des staatlichen Bereichs sieht der Markt für Hersteller von Elektrofahrzeugen düster aus. Am 6. Februar gab Stellantis einen **Verlust** von 26 Milliarden Dollar in seinem Elektrofahrzeuggeschäft bekannt. Ford ist es nie gelungen, Käufer für eine Elektroversion seines Pickups F-150 zu gewinnen, der seit vielen Jahren das meistverkaufte Auto in Amerika ist, und gab vor zwei Monaten bekannt, dass es bis 2027 **Verluste** in Höhe von 19 Milliarden Dollar aus seinen EV-Projekten absorbieren wird. In einer Gewinnbekanntgabe in diesem Monat gab **Honda** große Verluste im EV-Bereich für 2025 bekannt, die das Unternehmen nun fast 5 Milliarden Dollar gekostet haben.

Zwischen diesen dramatischen Verlusten lag General Motors, dessen Vorstandsvorsitzende Mary Barra sich offen für Elektrofahrzeuge **ausgesprochen** hat. Im vergangenen Monat gab General Motors eine **Abschreibung** in Höhe von 6 Milliarden Dollar bekannt, wodurch sich die Verluste von GM im Bereich Elektrofahrzeuge auf insgesamt 7,6 Milliarden Dollar summieren. Der deutsche Automobilhersteller Volkswagen verzeichnete einen Rückgang der Verkäufe seiner Elektroautos in den USA – sie brachen im letzten Quartal 2025 ein, nachdem die staatlichen Zuschüsse für Käufer ausgelaufen waren. Führungskräfte von VW erklärten im vergangenen Jahr, dass das Unternehmen weiterhin bereit sei, 180 Milliarden Dollar in seine Elektroauto-Projekte zu investieren, was eine leichte **Reduzierung** gegenüber den ursprünglichen Schätzungen darstellt, aber sein Flaggschiffmodell, der ID4, ist das am **wenigsten** verkaufte Auto in den Vereinigten Staaten.

Die Trump-Regierung scheint gegen massive Ausgaben für Elektrofahrzeuge zu sein, hat sie doch wiederholt erklärt, dass sie eine Energiepolitik anstrebt, die sich auf widerstandsfähige, zuverlässige und kostengünstigere Energiequellen als die erneuerbaren Energien konzentriert, die Teil der Net Zero-Pläne sind. Am 12. Februar **kündigte** Trump an, dass er das Dekret aus der Obama-Ära widerrufen werde, das Treibhausgase als ein **Problem** der öffentlichen Gesundheit einstufte, das reguliert werden sollte. Diese Feststellung war der wichtigste regulatorische Pfeiler, auf dem die darauf folgenden Maßnahmen zur

Förderung grüner Energie beruhten.

Es ist jedoch noch unklar, welche Maßnahmen die Trump-Regierung in Bezug auf Elektrofahrzeuge ergreifen wird, wenn überhaupt welche.

Im Energieministerium, das die Biden-Regierung als Speerspitze der Net Zero-Initiative umfunktioniert hat, deutete ein Sprecher an, dass sich bislang wenig geändert habe. Wie immer kann es schwierig sein, bestimmte Fäden aus dem Gewirr der Bundesausgaben herauszuziehen, aber was Elektrofahrzeuge und damit verbundene Projekte angeht, haben die Energiebeamten der Trump-Regierung keine konkreten Änderungen am Programm für fortschrittliche Transport- und Fahrzeugherstellung genannt, obwohl sie angedeutet haben, dass einige Änderungen bevorstehen könnten.

„Das Amt für Energiedominanz-Finanzierung hat die gründliche Überprüfung jedes Projektes in seinem Portfolio abgeschlossen und damit sichergestellt, dass jeder Steuerdollar zur Förderung der Interessen der Vereinigten Staaten verwendet wird. Die Überprüfung ist abgeschlossen – die Maßnahmen zur Aufhebung oder Überarbeitung von Darlehen und bedingten Zusagen dauern noch an“, erklärte eine Sprecherin gegenüber RCI. Beamte der EPA gaben an, dass sie „das Programm für saubere Schulbusse aktiv überprüfen und überarbeiten“.

Obwohl Bidens Verkehrsministerium im vergangenen Jahr heftige Kritik einstecken musste, als bekannt wurde, dass es im Rahmen seines 7,5 Milliarden Dollar schweren National Electric Vehicle Infrastructure (NEVI)-Plans nur [acht](#) Ladestationen gebaut hatte, scheint die Trump-Regierung entschlossen zu sein, diese Gelder auszugeben.

„In nur fünf Monaten seit der Veröffentlichung der überarbeiteten NEVI-Richtlinien konnte Minister (Sean) Duffy 39 % mehr NEVI-Mittel bereitstellen als die Biden-Regierung in drei Jahren“, sagte ein Sprecher.

Die neuesten NEVI-Statistiken zeigen laut einer [Erhebung](#) der North Carolina State University etwa drei Dutzend Stationen und 148 Anschlüsse in 12 Bundesstaaten.

Den von RCI kontaktierten Experten zufolge sollte eine Aufstellung darüber erstellt werden, was die Steuerzahler der EV-Industrie zur [Verfügung](#) gestellt haben. Sie waren sich jedoch einig, dass dies bisher niemandem gelungen ist.

Ebenso bleibt abzuwarten, wie viel von diesen Ausgaben in einer Branche verschwendet werden könnte, die staatliche Unterstützung genossen hat. Aber wenn einige der Projekte scheitern, werden die 500 Millionen Dollar, die bei Solyndra verloren gingen und damals einen Skandal auslösten, wie Kleingeld erscheinen.

„Es gab massive, steigende Verluste, die irgendwo ausgeglichen werden

müssen“, sagte Pyle. „Washington hat den Autoherstellern einen Zeitplan für Effizienzstandards aufgezwungen, und die Autohersteller haben sich damit abgefunden. Die Menschen sollten sich vehement gegen alles wehren, was verbindlich vorgeschrieben ist, was aber genau das ist, was die Regierung tut.“

This article was originally published by RealClearInvestigations and made available via RealClearWire.

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2026/03/01/bad-bets-massive-ev-subsidies-not-paying-off/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE