

# Elektroautos: Ein weiteres, nicht eingehaltenes Versprechen der Obama-Kampagne – und das ist gut so!



Bild: Tim Reckmann / pixelio.de

Nach seiner Amtseinführung legte er im März 2009 nach, und zwar in Gestalt einer [executive order](#), in der er „2,4 Milliarden Dollar Förderung anbot für die nächste Generation von Elektrofahrzeugen (EV)“. Dies sollte helfen, „das Ziel des Präsidenten zu erreichen, bis zum Jahr 2015 eine Million Hybrid-Fahrzeuge auf die Straße zu bringen“. In seiner Rede zur Lage der Nation im Januar 2011 ([hier](#)) setzte er seinen [Feldzug](#) fort: „Wir können unsere Abhängigkeit von Öl durchbrechen ... und zum ersten Land werden, das bis zum Jahr 2015 1 Million Elektroautos auf die Straße bringt“.

Eine im Februar 2011 im *Scientific American* erschienene Analyse trug den Titel [übersetzt] „Ist Obamas Ziel bzgl. 1 Million Elektroautos auf den US-Autobahnen bis 2015 realistisch?“ In dem Artikel [heißt es](#): „Die Obama-Administration erkennt, dass das Erreichen eines solchen Zieles ohne Hilfen seitens der [US-]Bundesregierung unmöglich sein wird“. Dann skizzierte der Beitrag, wie die Dollarmilliarden aus der öffentlichen Förderung das Erreichen sollten, was zugegebenermaßen „immer noch ein Luftschloss“ sein könnte. Der Artikel kommt zu der Schlussfolgerung: „So viel regierungsamtliche Beteiligung hat den Regierungen der US-Staaten und der privaten Industrie geholfen, auch bedeutende Investitionen im EV-Bereich vorzunehmen“.

Im gleichen Monat bezeichnete das Energieministerium DOE in einem [Bericht](#) die 1 Million Elektrofahrzeuge bis 2015 als „ambitioniert“ und „erreichbar“. Weiter heißt es darin: „Aus diesem Grunde hat Präsident Obama Schritte vorgeschlagen, die amerikanische Führung bei der Entwicklung von Elektrofahrzeugen auszubauen, einschließlich Verbesserungen der bestehenden Steuervorteile für Verbraucher. Die Programme sollen Städten helfen, sich auf die wachsende Nachfrage nach Elektrofahrzeugen vorzubereiten sowie auf Unterstützung für Forschung und Entwicklung“.

Im Jahre 2013 hat das DOE diese „überspannte [quixotic]“ Objektivität „abgeschwächt“, wie es bei *Cleantechnica.com* [bezeichnet](#) wurde. *Reuters* zufolge [sagte](#) das DOE im Januar 2013: „Ob wir jenes Ziel 2015 oder 2016 erreichen, ist nicht so wichtig im Vergleich dazu, dass wir auf dem richtigen Pfad sind, viele Millionen dieser Fahrzeuge auf die Straße zu bekommen“. Dann, vor einem Jahr mit nur noch 11 verbleibenden Monaten bis zur Erfüllung

von Obamas Versprechen, [stellte sich](#) Energieminister Ernest Moniz der Realität: „Wir hinken dem ambitionierten Ziel von Präsident Obama (Ende 2015) einige Jahre hinterher, aber ich glaube, dass wir dieses Ziel innerhalb weniger Jahre erreichen werden“.

2015 steht jetzt in den Geschichtsbüchern, und nachdem Milliarden Dollar von den US-Steuerzahlern für Subventionen für EV ausgegeben worden waren an Verbraucher und die Industrie [berichtet Reuters](#): „Nur etwa 400.000 Elektroautos sind verkauft worden. Im vorigen Jahr ging der Verkauf um 6% im Vergleich zum Vorjahr auf 115.000 zurück; und dies, obwohl die Industrie etwa 30 Plug-In-Modelle angeboten hat, oftmals mit gewaltigen Rabatten“. Aber obwohl vielleicht 400.000 EVs verkauft worden sein könnten, ist deren tatsächliche Anzahl auf den Straßen wahrscheinlich viel geringer. Die meisten der „Verkäufe“ sind in Wirklichkeit Verpachtungen, und wenn die Pachtzeit abgelaufen ist, rollen die EVs zurück zum Händler und von dort zum Hersteller. Fahrer wollen sie einfach nicht haben, selbst wenn generöse Anreize geboten werden, dass gemietete Modell auch zu kaufen. Dem *Wall Street Journal* [zufolge](#) gibt es kaum eine Nachfrage nach Gebrauchtelektrofahrzeugen.

Unabhängig von den geringen Verkaufszahlen sagt *Reuters*: „Die Industrie fährt damit fort, neue Modelle auf den Markt zu bringen als Reaktion auf Aufträge der Regierung und aufgrund des eigenen Wunsches, Marken zu kreieren, die für Umwelt-Innovation stehen“. Und da gibt es die Krux der EV-Bemühungen: „Umwelt-Innovation“ – es gibt ein Gefühl, dass EVs das Richtige für die Umwelt sind. Bei *Reuters* heißt es weiter: „Viele Autobauer machen sich Sorgen, weil die Verbraucher sie als technologisch rückständig betrachten, wenn sie keine elektrischen Autos herstellen – selbst falls sie diese nicht in großer Zahl verkaufen können“. Befürworter grüner Autos sagen: EVs sind ein Standbein der Bemühungen, Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren“.

Während der Verkauf enttäuschend war, steigert die Industrie die Herstellung von EVs als Folge „eines Zustromes staatlicher und öffentlicher Gelder sowie damit zusammenhängende Aufträge“. Dies drängt die EVs in den Markt „weit unter den Herstellungskosten“. Nachdem weiterhin gutes Geld schlechtem hinterher geschmissen wurde, [erklärte](#) Moniz vor einem Jahr, dass das Energieministerium „56 Millionen Dollar neue Zuwendungen auslobt für Forschungsprojekte, die zum Ziel haben, die Effizienz von Elektroautos zu reduzieren und zu verbessern“.

All dies, dazu gedacht, CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren und umweltlich innovativ zu erscheinen, aber das geht am Ziel vorbei.

Im Dezember 2014 wurde eine [Studie](#) veröffentlicht, in der behauptet wird, dass Elektroautos „3,6 mal mehr Ruß und Smog erzeugen als mit Benzin betriebene Fahrzeuge“. Der Mitautor der Studie Julian Marshall, Ingenieur-Professor an der University of Minnesota, sagt: „Es ist irgendwie schwierig, Benzin aus dem Feld zu schlagen. ... Viele Technologien, die wir als sauber ansehen, sind nicht besser als Benzin“. In Wirklichkeit werden diese Null-Emissions-Fahrzeuge allgemein durch Kohle angetrieben.

Mit der Lektüre der Kommentare zu der [Berichterstattung](#) bei CBS verwerfen EV-Befürworter die Schlussfolgerung, dass EVs nicht so grün sind als wir

vorgeben. In einem Kommentar heißt es sogar: „Ich bekomme einen Hauch des nicht so schwachen Geruchs von Big Oil in die Nase. Hat man vielleicht die Ergebnisse der Studien adjustiert???“.

*Popular Mechanics* zufolge „schwärmen Forscher aus, um die Auswirkungen verschiedener Alternativen, ein Auto anzutreiben, auf die menschliche Gesundheit zu studieren“. Überraschenderweise „waren Fahrzeuge mit innerer Verbrennung, die mit Äthanol aus Mais betrieben wurden, sowie mit Kohlestrom betriebene Elektroautos die wirklichen Sünder“.

Während EV-Befürworter behaupten wollen, wie es einer getan hat, dass EVs durch Wind- und Solarenergie angetrieben werden, stützen die Fakten diese Phantasterei nicht.

Im November war in der *Washington Post* (WP) eine große [Story](#) erschienen: „Elektroautos und die Kohle, die sie antreibt“. Darin heißt es: „Parallel zu dem Boom gab es eine rasant steigende Nachfrage nach Energie, um die Fahrzeuge aufzuladen, welche mit einem einzigen Ladevorgang genauso viel Energie verbrauchen können wie ein normaler Kühlschrank während eineinhalb Monate Betriebszeit“.

Die niederländische Stadt Rotterdam verbant „die ältesten Abgas ausspuckenden Fahrzeuge“ aus der Stadt. „Dank großzügiger Steueranreize, hat der Anteil elektrischer Fahrzeuge in den Niederlanden schneller zugenommen als in fast jedem anderen Land der Welt“. Und wie stillen sie die „rasant steigende Nachfrage nach Energie“? Mit drei neuen Kohlekraftwerken.

Die WP folgert: „Aber trotz all dieser Bemühungen auf lokaler und nationaler Ebene werden die Niederlande ihre Emissionsziele bis 2020 verfehlen – als Folge der neuen Kohlekraftwerke“. Noch mehr Kohlekraftwerke – befeuert mit billiger amerikanischer Kohle – sind wegen der gestiegenen Nachfrage von EVs in Planung.

In China sind die Auswirkungen ähnlich; dort haben sich die EV-Verkaufszahlen vervierfacht. Die WP stellt fest: „Chinesische Führer haben Elektroautos als eine Möglichkeit begrüßt, Städte mit der schlimmsten Luftqualität weltweit sauberer zu machen. Aber der chinesische Energiemarkt hängt sehr stark von Kohle ab; die Verschmutzung wird einfach aus den Zentren der Städte zu deren Außenbezirken verlagert“. Jüngst hat Reuters eine Reihe von Studien der Tsinghua University [angesprochen](#). Die Ergebnisse? „In China aufgeladene Elektroautos erzeugen zwei bis fünf mal so viel Partikel und Chemikalien, die zu Smog beitragen, wie mit Benzinmotoren angetriebene Autos“.

Seit den siebziger Jahren haben Autohersteller dank amerikanischer Innovation und Initiativen Abgase und Schmutz dramatisch eingedämmt. Die globale Flotte von Transportfahrzeugen auf EVs umzurüsten, wie es mit Steueranreizen versucht wurde, machen weder umweltlich noch ökonomisch Sinn. Der ehemalige GM-Vize-Vorsitzende Bob Lutz, der die Entwicklung des originalen Chevy Volt geleitet hatte, erklärt: „Falls Benzin 8 Dollar pro Gallone [ca. 4 Liter] kosten würde, würden sich für die Verbraucher die Kosten von Elektroautos ziemlich schnell amortisieren. Aber bei einem Preis von 1,50 Dollar pro Gallone – wer will da die 8000 oder 10.000 Dollar Aufschlag hinblättern?“

Es zeigt sich, dass Obamas 1 Million EVs bis 2015 ein „Luftschloss“ war. Selbst die [US-]Bundesregierung hat die projizierten Zahlen nie [geglaubt](#). Seine Ideale sind weder mit den Interessen der Verbraucher noch mit der Technologie konsistent.

*The author of [Energy Freedom](#), Marita Noon serves as the executive director for [Energy Makes America Great Inc.](#), and the companion educational organization, the [Citizens' Alliance for Responsible Energy \(CARE\)](#). She hosts a weekly radio program: [America's Voice for Energy](#)—which expands on the content of her weekly column.*

Übersetzt von [Chris Frey](#) EIKE