

# Der Run auf Elektrofahrzeuge: eine Katastrophe für Verbraucher?

Aber Moment! Ein aufstrebender Bernie Sanders, der von sich behauptet, kein Freund von Milliardären zu sein, hat eine massive Ausweitung einer von der Regierung betriebenen Stromproduktion gefordert.

Sanders und viele andere Politiker haben [Bemühungen](#) vieler US-Staaten befürwortet, den Verkauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu stoppen, genauso wie es auch viele europäische Nationen [vorhaben](#). Weitere damit in Verbindung stehende Absichten sind das Auslaufenlassen des Verbrauchs von Kohle, Öl und Erdgas sowohl zum Heizen als auch zur Stromerzeugung.

*Politico* [zufolge](#) macht ein großer Teil des *Greener New Deal* in Höhe von 16 Billionen Dollar die Zuwendung an die vier bestehenden „Energienmarkt-Verwaltungen“ [power marketing administrations] aus, welche dem Energieministerium und anderen Behörden unterstehen. Das Geld soll für die erhebliche Ausweitung der Stromerzeugung durch Sonne, Wind und sogar Geothermie aufgewendet werden.

Matt Palumbo [schreibt](#) im *Bongino Report*, dass der Sanders-Plan 2 Billionen Dollar für Infrastruktur erfordern wird, was die Kosten des Autobahnsystems zwischen den US-Staaten marginalisieren würde, um 800 Gigawatt Wind- und Solarenergie hinzuzufügen. Während Sanders geltend macht, dass er die Energieerzeugung nicht „verstaatlicht“, sondern der Öffentlichkeit und privaten lokalen Versorgern Energie en gros liefern wird, werden diese von der Regierung kontrollierten Einrichtungen mit Sicherheit den Energiemarkt kontrollieren. Private Unternehmen, die sich heute noch auf Kohle oder Erdgas stützen, werden weiter bedrängt durch vorgeschriebene massive Kürzungen der Kohlenstoff-Emissionen. Gleichzeitig wird die Energie-Nachfrage für eine vorgeschriebene zunehmende Flotte von Elektrofahrzeugen steil ansteigen.

Viele Amerikaner haben jüngst in einer [Umfrage](#) der *American Energy Alliance* ihrem erheblichen Unmut Ausdruck verliehen darüber, dass Elektrofahrzeuge (EVs) für die Reichen subventioniert werden. Nur einer von fünf der Befragten würde der [US-]Bundesregierung zutrauen, Entscheidungen darüber zu treffen, welche Arten von Autos subventioniert – oder vorgeschrieben – werden sollten. Viele lehnen sogar die bereits in Kraft gesetzten Innovationen ab – oder können sich diese nicht leisten – wie aus Daten hervorgeht, die belegen, dass das [Alter](#) der US-Fahrzeugflotte während der letzten Jahre immer weiter gestiegen ist.

Trotz der öffentlichen Bedenken sind die meisten Autohersteller der EV-Bewegung beigetreten. Wie Gerüchte in einer Kleinstadt haben sich Vorschläge und Zusicherungen, die Produktion von Verbrennungsmotoren zu beenden, wie ein Buschfeuer [verbreitet](#). Der in chinesischem Besitz befindliche schwedische Autobauer Volvo [verkündete](#) im Jahre 2017, dass man ab sofort keine neuen Verbrennungsmotoren mehr entwickeln werde. Im vorigen Jahr [folgte](#) der deutsche Autoriese Daimler-Benz diesem Beispiel. Und in den USA [verkündete](#)

General Motors im Jahre 2018 Pläne, nur noch Batterie-getriebene Fahrzeuge anzubieten.

Diese Autoproduzenten reagieren vielleicht auch nur auf das politische Klima in Europa. UK verschob jüngst seinen [Zeitplan](#), den Verkauf neuer Verbrennungs-Fahrzeuge (einschließlich Hybride) zu beenden, auf das Jahr 2035. Frankreich und andere Länder halten am Jahr 2040 fest, ab welchem ausschließlich EVs vorgeschrieben werde, während sich Norwegen zum Ziel gesetzt hat (allerdings ohne es gesetzlich vorzuschreiben), die meisten Verbrennungs-Fahrzeuge (aber nicht Hybride) bis zum Jahr 2025 auszumerzen. Aber in Kalifornien hat der Gesetzgeber Bemühungen aus dem Jahr 2018 zu Fall gebracht, Verbrennungsmotoren bis 2040 zu verbieten.

Inzwischen sind europäische Autohersteller dazu übergegangen, von Ladestationen zu profitieren. IONITY, ein im Jahre 2017 ins Leben gerufenes Joint Venture der BMW-Gruppe, der Mercedes-Benz AG, der Ford Motor Company und der Volkswagen-Gruppe mit Audi und Porsche, hat bereits über 200 Einrichtungen mit über 860 Ladestationen errichtet und plant, bis Ende 2020 weitere 400 Ladepunkte in 24 Ländern zu installieren. Und IONITY steht nicht allein. (Europa verfügt heute immer noch über mehr als 100.000 Tankstellen – eine Zahl, die mit Sicherheit sinken wird, sind doch Verbrennungsmotoren inzwischen zu Parias geworden).

Bis Februar verlangte IONITY einen Einheitspreis von 8 Euro für eine Schnell-Ladung – unter 15 Cent pro Kilowattstunde für eine Aufladung von 60 kW, welche für ca. 330 km reichen würde. Die Benzinpreise in der EU liegen derzeit zwischen 7,35 Dollar pro Gallone [ca. 4,5 l] in den Niederlanden und 4,41 Dollar pro Gallone in Rumänien. Das heißt, dass Autofahrer in Rumänien 31 Dollar und in den Niederlanden 51 Dollar aufbringen müssten, um die gleichen Entfernungen zurücklegen zu können.

Aber ab dem 1. Februar änderte IONITY den Einheitspreis mit einer Rate von 0,79 Euro pro kWh oder etwa 52,80 Dollar für eine 60-kW-Aufladung – eine Zunahme um 500 Prozent, was die Aufladung teurer macht als eine Tankfüllung. Aber IONITY bietet Rabatte an, welche Verbraucher bei Partner-Unternehmen geltend machen können. Wer in der EU zu Hause aufladen will, wo die Raten für die Anwohner im Mittel bei 30 Cent pro kWh liegen, fallen für eine 60-kW-Aufladung Kosten in Höhe von 18 Dollar an – [plus](#) etwa 1000 Dollar für die Installation.

Aber hier liegt der Hase im Pfeffer: falls Sanders sich durchsetzt, wird die [US-]Bundesregierung Preise und Verfügbarkeit von Strom in den USA kontrollieren. In Kalifornien, wo die Regierung ausschließlich EVs durchsetzen will, gab es bereits viele Tage lang Stromausfälle wegen Bedenken bzgl. Bränden, und wenn es keine Energie gibt, kann man nichts aufladen. Vielen andere Ländern mangelt es ebenfalls an zuverlässigem Strom – und Verknappung (die in einer fossil-freien Umgebung fast garantiert ist) treibt die Preise sogar in einem von der Regierung kontrollierten Markt nach oben.

Nach dem Öl-Embargo der 1970er Jahre setzten sich die USA für einen breit gefächerten Energie-Sektor ein, damit Verknappungen eines einzelnen Treibstoffes nicht die nationale Wirtschaft beeinträchtigt. Aber heutzutage

haben sich schon viele Städte dazu entschlossen, Erdgas zu verbieten. Auch Kernkraft ist tabu, und Wind und Solar sind intermittent. Der Trieb hin zu einer durch und durch elektrischen Gesellschaft plus die gewaltigen Belastungen für das Stromnetz durch das Aufladen einer durch und durch elektrisch betriebenen Fahrzeugflotte scheinen der direkte Weg in eine Katastrophe zu sein, zumindest für den durchschnittlichen Verbraucher.

Den gut Situierten wird es in einer kontrollierten Ökonomie immer gut gehen – aber nur solange (wie kürzlich im [Iran](#) zu beobachten) der regierungsamtlich festgesetzte Energiepreis nicht die Bauern auf die Straße treibt. Aber was kann eine gebrochene Öffentlichkeit anderes tun als sich dem Willen eines allmächtigen Staates zu unterwerfen? Hmmm.....

**Autor:** *Duggan Flanakin is the Director of Policy Research at the Committee For A Constructive Tomorrow. A former Senior Fellow with the Texas Public Policy Foundation, Mr. Flanakin authored definitive works on the creation of the Texas Commission on Environmental Quality and on environmental education in Texas. A brief history of his multifaceted career appears in his book, „Infinite Galaxies: Poems from the Dugout.*

Link:

<https://www.cfact.org/2020/02/12/the-rush-to-electric-vehicles-a-disaster-for-consumers/>

Übersetzt von [Chris Frey](#) EIKE