

# Amerikaner haben vermutlich soeben ausschließlich für Elektrofahrzeuge gestimmt



Der designierte Präsident Biden hat **versprochen**, dass sein 2-Billionen-Dollar-Plan zum Klimawandel „rigorose neue Kraftstoffverbrauchsstandards beinhalten wird, die sicherstellen sollen, dass 100 % der Neuverkäufe von leichten und mittelschweren Nutzfahrzeugen emissionsfreie Fahrzeuge (ZEVs) sein werden.“ Die designierte Vizepräsidentin Harris hat dazu aufgerufen, dieses Verbot bereit im Jahre 2035 in Kraft zu setzen, vielleicht sogar früher, falls sie ihren Schwung für die grundlegende Umgestaltung Amerikas beibehalten können.

Sobald der Verkauf neuer Fahrzeuge mit Benzinmotor verboten ist, stellt sich nur noch die Frage, wie lange es dauert, bis auch das Fahren solcher Fahrzeuge verboten ist. Harris hat versprochen, dass wir nach „meinem Plan bis 2045 praktisch nur noch emissionsfreie Fahrzeuge haben werden. 100% bis 2045.“

Das bedeutet natürlich null Emissionen in den USA, vorausgesetzt, dass die gesamte Stromerzeugung zum Laden der Batterien ebenfalls emissionsfrei ist – trotz enormer Emissionssteigerungen an den Orten, an denen die Batteriemineralien abgebaut und verarbeitet und die Batterien hergestellt werden (was wahrscheinlich nicht in Amerika sein wird).

Um die staatlich verordnete Transformation von 99,5% der US-Fahrzeuge, die noch nicht ZEVs sind, zu **beschleunigen**, plant Bidens Verbündeter Senator Chuck Schumer eine Gesetzgebung einzuführen, die Anreize oder Rabatte in Höhe von 454 Milliarden Dollar für [vom Steuerzahler aufzubringende] „**Abwrackprämien**“ genehmigt, um die Menschen dazu zu bewegen, benzinbetriebene Fahrzeuge durch super-teure vollelektrische Fahrzeuge (EVs) zu ersetzen. Schumers Plan beinhaltet auch den Bau einer halben Million neuer EV-Ladestationen und den Ersatz der gesamten US-Regierungsfahrzeugflotte durch EVs.

Das ist fast ein Viertel von Bidens 2-Billionen-Dollar-Klimaplan. Der Rest des massiven *Green New Deal* (GND) wird wahrscheinlich mindestens Bernie Sanders' 16-Billionen-Dollar-Plan kosten, wenn nicht noch weit mehr.

Seit Henry Ford 1913 das Fließband für sein Modell T einführte stand Amerika

nicht mehr vor einem solchen Wandel im Transportwesen. Der große Umstieg auf eine reine E-Flotte wird ebenso massive Veränderungen in der amerikanischen Gesellschaft bewirken, neue Gewinner und neue Verlierer hervorbringen, den Besitz eines Fahrzeugs für arme und sogar Mittelklasse-Familien fast unmöglich machen und das Gleichgewicht der Weltmacht von Ländern, welche die „Versorgung mit Öl zu Marktpreisen“ sicherstellen, zu denen verschieben, die GND-Mineralien abbauen (hauptsächlich China und Russland).

Der *Big Switch* ist schon seit Jahren in Arbeit. Bereits 2017 hatten viele Länder Termine für das Verbot von Verbrennungsmotoren [angekündigt](#). Norwegen sagte, das Datum 2025 sei nur ein „Vorschlag“, aber Deutschland, Frankreich und das Vereinigte Königreich setzten „feste“ Daten und planten das Jahr 2040, während die Niederlande die Beerdigung auf 2030 verschoben. Österreich, Dänemark, Irland, Japan, Portugal, Südkorea und Spanien legten ebenfalls Termine fest, ebenso wie Indien – und mehrere amerikanische Bundesstaaten wie (natürlich) Kalifornien.

Große Autohersteller [versprochen](#) auch, die Produktion von ICE-Fahrzeugen bald zu beenden, obwohl [Umfragen aus dem Jahr 2017](#) zeigen, dass nur 30 % von Personen in mittlerem Alter (und ein viel geringerer Prozentsatz der älteren Fahrer) bereit waren, in ein Elektrofahrzeug zu „investieren“. Und das, obwohl Studien des Ökonomen Tilak Doshi und anderer [zeigen](#), dass ein typisches Elektroauto selbst nach 50.000 Kilometern auf der Straße effektiv etwa 76 % so viel Kohlendioxid ausgestoßen hat wie ein benzinbetriebenes Fahrzeug.

Das liegt daran, wie der Ökonom [Bjorn Lomborg erklärt](#), dass die Batterien von Elektroautos das Produkt von emissionsintensiven Bergbau-, Mineralienverarbeitungs- und Herstellungsprozessen sind, und dass der [Strom zum Aufladen](#) der Batterien oft zusätzliche CO<sub>2</sub>-Emissionen mit sich bringt.

Der Begriff „Null-Emissions-Fahrzeuge“ ist offensichtlich eine [absichtlich falsche Bezeichnung](#) [in deutscher Übersetzung beim EIKE [hier](#)], da die Emissionen lediglich von den reichen westlichen Ländern in andere Nationen verlagert werden, wo sie stetig steigen.

Der *Big Switch* wird in einigen Sektoren Arbeitsplätze schaffen. Aber er wird auch zu einem erheblichen Rückgang von Arbeitsplätzen in der Öl- und Gasindustrie führen, zu sinkenden Umsätzen für Convenience Stores, die vom Benzinverkauf profitieren, und zu erheblichen Kostensteigerungen bei der Herstellung von Petrochemikalien, Pkw- und Lkw-Reifen, Dachschindeln, Kunststoffen, Arzneimitteln und einer Vielzahl anderer Konsumgüter, die auf Öl und Gas als Rohstoffe [angewiesen sind](#).

All das bedeutet auch enorme Einbußen bei Pachtprämien, Mieten, Lizenzgebühren und Steuereinnahmen für die Staaten, die fossile Brennstoffe fördern.

Vorschriften für Elektrofahrzeuge werden auch der Autoreparatur- und Versicherungsbranche schaden. Ein EV-Antrieb hat etwa 20 bewegliche Teile, verglichen mit bis zu 2.000 bei Benzin-Fahrzeugen. Allerdings sind diese Teile tendenziell teurer und (zumindest in naher Zukunft) weniger leicht

verfügbar. Das bedeutet, dass E-Fahrzeuge, die repariert werden müssen oder neue Teile benötigen, länger in den Werkstätten stehen werden. Werden die Versicherer diese zusätzlichen Kosten übernehmen?

Der „*Big Switch*“ wird auch große Veränderungen in der Steuerpolitik für die lokalen und staatlichen Regierungen sowie die [US-]Bundesregierung bedeuten, die alle stark auf die Benzinsteuern angewiesen sind, um die Instandhaltung und Reparatur der Autobahnen zu finanzieren. Die **Steuer** in Höhe von 18,4 Cent pro Gallone fließt in den *Highway Trust Fund*, der einen großen Teil davon bezahlt (mit einer separaten kleinen Steuer, die die Sanierung von undichten unterirdischen Kraftstofftanks abdeckt).

Wird Washington einen Weg finden, diese entgangenen Einnahmen zu ersetzen, wenn die Benzinverkäufe weiter zurückgehen?

(Verwandte Fragen: Wie werden fahrerlose Fahrzeuge mit all den wuchernden, sich ausbreitenden und tiefer werdenden Schlaglöchern umgehen? Und was wird mit Familien-Urlaubern in Autos passieren, die für jede halbe Stunde Fahrt stundenlang aufgeladen werden müssen? Was bedeutet das für unsere Tourismus- und Gastgewerbebranche sowie unsere Grundfreiheiten?).

Autobahnen, die von staatlichen und lokalen Benzinsteuern unterhalten werden, sind bereits von sinkenden Einnahmen **bedroht** – dank EVs, Hybriden und ICE-Fahrzeugen mit höherer Kilometerleistung – und dank der **Pandemie 2020**, die das Fahren auf Autobahnen im April 2020 um 64 % und auch danach deutlich reduziert hat. Einige Staaten **erhöhen** die Zulassungsgebühren für Elektrofahrzeuge: In Alabama beträgt sie nun 200 Dollar für EVs und 100 Dollar für Plug-in-Hybride (ein Viertel davon wird für die Finanzierung von EV-Ladestationen verwendet), während Kalifornien im vergangenen Juli eine jährliche EV-Gebühr von 100 Dollar eingeführt hat.

Das ist noch nicht alles. Heutzutage kann man ein älteres benzinbetriebenes Fahrzeug, das die Inspektion besteht, für weit unter 2.000 Dollar **kaufen**. Batterien für diese Fahrzeuge kosten unter 200 Dollar, und viele wirklich ältere Fahrzeuge können von Amateurmechanikern repariert werden. Im Gegensatz dazu kann der Austausch einer EV-Batterie bis zu 6.000 Dollar (oder viel mehr) **kosten**, was selbst gebrauchte Elektrofahrzeuge für Millionen von Amerikanern unerschwinglich macht, in einer Nation, in der die  **Hälfte aller Fahrzeuge** älter als zehn Jahre ist.

In der Zwischenzeit bauen China, Indien und Dutzende anderer Länder **Tausende von neuen** Kohle- und Gaskraftwerken – und bringen Millionen neuer Benzin- und Diesel-Fahrzeuge auf ihre Straßen. Es wird also keine Reduktion der globalen Emissionen geben, was bedeutet, dass all diese Belastungen und Störungen in den USA absolut keinen Nutzen bringen werden, selbst falls CO<sub>2</sub> den Klimawandel antreibt.

Noch im Jahr 2017 sagten **Branchenexperten**, dass der Anteil der E-Fahrzeuge bis 2050 weltweit nur 25 % betragen wird. Die Menschen in anderen Ländern wollen und können sie sich auch nicht leisten.

Ebenso bedeutsam ist, dass der Biden-Harris-Plan auch einen vollständigen

Ausstieg aus fossilen Brennstoffen für die Stromerzeugung vorsieht – zusammen mit dem erheblichen Anstieg des Stromverbrauchs, der benötigt wird, um E-Fahrzeuge in Bewegung zu halten. Selbst falls Biden, Harris, Demokraten und Grüne die Kernenergie als „erneuerbaren“ (oder zumindest emissionsfreien) Brennstoff akzeptieren, wird es Jahrzehnte dauern, genügend neue Kernkraftwerke zu bauen.

Aber wann haben Moskau oder Peking jemals alle, die meisten oder auch nur einige Ziele ihrer Fünf-Jahres-Pläne erfüllt? Glaubt wirklich jemand, dass eine zentralisierte staatliche Planung hier besser funktionieren wird? Noch entscheidender:

Werden wir, das Volk, in der Lage sein, diese Themen in öffentlichen Foren anzusprechen und zu diskutieren? Werden die republikanischen Mitglieder des Kongresses irgendeine sinnvolle Möglichkeit haben, dies während der Anhörungen im Ausschuss oder in den Debatten im Plenum zu tun?

Oder werden wir alle nur abgewürgt, zensiert, zum Schweigen gebracht und in die Unterwerfung in den neu progressiven, intoleranten und geteilten Staaten von Amerika getrieben – inmitten von mehr verlogenen Rufen nach Einigkeit und Mitgefühl?

*[Originally posted on [Townhall](#)]*

Link:

<https://www.heartland.org/news-opinion/news/americans-supposedly-just-voted-for-only-electric-vehicles>

Übersetzt von [Chris Frey](#) EIKE