Elektro-Fahrzeuge: Subventionen, Phantastereien und Realitäten

Präsident Biden möchte, dass alle neuen leichten/mittleren Nutzfahrzeuge, die bis 2035 verkauft werden, EVs sind. Vizepräsidentin Harris möchte, dass bis 2045 nur noch ZEVs (Zero Emission Vehicles) auf Amerikas Straßen fahren. Verschiedene Bundesstaaten erwägen oder haben bereits ähnliche Gesetze verabschiedet; einige würden sogar den Verkauf von neuen Benzin- und Dieselfahrzeugen bis 2030 verbieten. Klima-Zar John Kerry wird wahrscheinlich gerne EVs kaufen, um seine Flotte von zwölf Autos, zwei Yachten, sechs Häusern und dem Privatjet zu erweitern – mit Letzterem fliegt er ständig in der Weltgeschichte umher, um seine Auszeichnungen als Klima-Kreuzzügler entgegen zu nehmen.

AOC würde ihren Green New Deal nutzen, um die Herstellung und Nutzung von Elektrofahrzeugen „massiv" auszuweiten. Sie selbst fährt jetzt ein EV, höchstwahrscheinlich ein Tesla Model 3 Long Range (350 Meilen pro Ladung) für 48.000 Dollar.

Mini-AOC [die Tochter von Grün-Senatorin Alexandria Occasio Cortez. A. d. Übers.] hat auch ein EV, rosa und passend zur Größe einer 10-Jährigen. Sie startete ihre GND und kaufte ihr Mini-Auto, nachdem sie „so etwas wie die wichtigste Dokumentation über den Klimawandel" gesehen hatte. Sie heißt *Ice Age 2: The Meltdown*. „Das bin nicht ich, der das sagt. Das ist Wissenschaft!", erklärte sie. „Mein grüner New Deal wird etwa 93 Billionen Dollar kosten. Wissen Sie, wie viel das ist? Ich auch nicht. Denn das ist es absolut wert. Wenn der Meeresspiegel weiter steigt, werden wir nicht mehr nach Hawaii fahren können!" (Nicht einmal in ihrem EV!)

Für einige Leute sind E-Autos eine einfache Wahl. Aber warum die saftigen Subventionen? Warum braucht der Rest von uns Vorschriften und Diktate – und ein neues Henry Ford-Diktum, das den Verbrauchern jede Art von Auto erlaubt, die sie wollen, solange es elektrisch ist. Ohne Rücksicht auf Bedürfnisse oder Vorlieben. (Aber wenigstens können wir die Farbe wählen.)

Noch wichtiger: Wer bekommt eigentlich die Subventionen? und wer bezahlt sie? Welche anderen Kosten und unbeabsichtigten Folgen werden von Big Green, Big Government, Big Media und Big Tech verschwiegen?

Ein Tesla Model S Long Range aus dem Jahr 2021 kann mit einer mehrstündigen Ladung ca. 660 km weit fahren; sein MSRP liegt bei 80.000 Dollar. Das Model Y

mit Allradantrieb kostet 58.000 Dollar. Ein Nissan Leaf kostet „nur“ 34.000 Dollar, schafft aber nur 240 Meilen. Der Kilometerstand setzt natürlich voraus, dass die Temperaturen moderat sind und der Fahrer weder die Heizung noch die Klimaanlage benutzt. Ähnliche Preise gelten auch für andere E-Autos und Modelle, die für die meisten Familien unerschwinglich sind.

Um die Auswirkungen auf die Budgets und Freiheiten abzumildern, will Senator Chuck Schumer (Demokraten) 454 Milliarden Dollar ausgeben, um 500.000 neue Ladestationen zu installieren, Fahrzeuge der US-Regierung durch E-Fahrzeuge zu ersetzen und „Abwrackprämien“ zu finanzieren, um zumindest einigen Familien zu helfen, diesen Wandel im Transportwesen zu bewältigen.

Politiker werden unter Druck gesetzt, die Steuergutschrift von 7.500 Dollar pro Auto auf Bundesebene beizubehalten (und süße staatliche Steuervergünstigungen), die nun auslaufen soll, sobald die kumulierten Fahrzeugverkäufe eines Herstellers seit 2009 200.000 erreichen. EV-Fahrer wollen auch andere Anreize beibehalten: kostenlose Ladestationen, Zugang zu HOV-Spuren* für Plug-Ins mit nur dem Fahrer und keine Gebühren, die Benzinsteuern ersetzen, um den Bau, die Wartung und die Reparatur von Autobahnen zu finanzieren, auf denen sie fahren.

[*HOV = auf US-Highways Spuren, die nur von Autos mit zwei oder mehr Insassen benutzt werden dürfen. A. d. Übers.]

Eine Studie aus dem Jahr 2015 ergab, dass die reichsten 20% der Amerikaner 90% dieser großzügigen EV-Subventionen erhalten. Das ist keine Überraschung. Offensichtlich sind Lobbyisten für EV-Hersteller und Fahrer wertvoller als Ingenieure.

Dieses perverse umgekehrte Robin-Hood-System bedeutet auch, dass die Subventionen von den Steuerzahlern finanziert werden – einschließlich Millionen von Familien aus der Arbeiterklasse und Minderheiten, von denen sich die meisten niemals ein E-Fahrzeug leisten können.

[Hervorhebung vom Übersetzer]

Jedes Abwrack-Prämienprogramm wird das Problem noch verschärfen. Indem es ausreichend wohlhabenden Familien ermöglicht, mit fossilen Brennstoffen betriebene Autos gegen E-Fahrzeuge einzutauschen, wird es dazu führen, dass Millionen von perfekt fahrbaren Autos und Lastwagen, die auf Gebrauchtwagenplätzen gelandet wären, stattdessen in der Schrottpresse zerquetscht und eingeschmolzen werden. Grundlegende Gesetze von Angebot und Nachfrage bedeuten, dass die durchschnittlichen Kosten für gebrauchte ICE-Fahrzeuge [ICE = Internal Combustion Engine, Verbrennungsmotor. A. d. Übers.] um Tausende von Dollars in die Höhe schießen werden, wodurch sie selbst für Millionen von Familien mit geringerem Einkommen unerschwinglich werden. Sie werden gezwungen sein, Schrottautos zu kaufen oder mit Bussen und U-Bahnen zu fahren, die vollgestopft sind mit Menschen, von denen sie hoffen, dass sie keine COVID-Viren der nächsten Generation mit sich führen.

Die Vereinigten Staaten werden anfangen, wie Kuba auszusehen, das immer noch Legionen klassischer Autos aus den 1960er und 70er Jahren besitzt, die mit

Motoren, Bremsen und anderen Teilen aus Wracks und sogar alten sowjetischen Autos gepflegt und auf der Straße gehalten werden. Sobald die Bundesstaaten und die [US-]Bundesregierung den Verkauf von Benzin verbieten, wird auch das ein Ende haben.

Vielleicht noch ironischer und perverser ist, dass sich die Bezeichnung „Null-Emissions-Fahrzeug“ nur auf Emissionen in den USA bezieht – und auch nur dann, wenn der Strom, der für die Herstellung und das Aufladen der ZEVs benötigt wird, aus Kraftwerken stammt, die nicht mit fossilen Brennstoffen betrieben werden. Die Texaner wissen jetzt, wie gut Windturbinen und Sonnenkollektoren funktionieren, wenn die „*Runaway*-Globale Erwärmung“ zu Rekordkälte und Schnee führt. Die Kalifornier müssen in Zukunft gesteuerte Stromausfälle hinnehmen.

Seit einigen Jahren denken Produktionsingenieure darüber nach, wie sie Fabriken von ICE- auf EV-Motoren umrüsten können. Sie sollten besser anfangen, darüber nachzudenken, wie sie ihre *gesamten Fabriken* umrüsten und mit Strom versorgen können – und unseren Planeten.

Da viele Politiker und Umweltschützer gleichermaßen von Atom- und Wasserkraft abgestoßen sind, wird es bald eine immer wiederkehrende Herausforderung sein, überhaupt irgendeine Stromquelle zu haben. Zuverlässiger und bezahlbarer Strom wird ein Wunschtraum bleiben. Einfach genug Strom zu haben, um alle heutigen Kohle- und Gaskraftwerke, Kraftstoffe für Verbrennungsfahrzeuge, Erdgas zum Kochen, Heizen und für Notstromversorgung, Kohle und Gas für Schmelzwerke und Fabriken und zahllose andere Anwendungen, die heute mit fossilen Brennstoffen betrieben werden, zu ersetzen, wird nur durch ein Wunder möglich sein.

Jedes Haus, jede Nachbarschaft und jede Stadt wird auch die bestehenden Gas- und Stromsysteme ersetzen müssen, um die zusätzlichen Lasten zu bewältigen. Weitere Billionen von Dollar. Hinzu kommen die unangenehmen, giftigen und nicht zu löschenden Brände von Lithiumbatterien – jetzt in Autos und bald auch in Häusern, Parkhäusern und Backup-Batterieanlagen.

Wir sprechen von Millionen Windturbinen, Milliarden von Solarpaneelen, Milliarden von Batteriemodulen, Tausenden von Kilometern an neuen Übertragungsleitungen. Sie werden Vögel und Fledermäuse zu Tausenden töten, sensible Lebensräume stören oder zerstören und Hunderte von Pflanzen- und Tierarten beeinträchtigen oder ausrotten. Wenn die Strompreise steigen, werden die US-Fabriken nicht in der Lage sein, mit China und anderen Nationen zu konkurrieren, die nicht aufhören müssen und werden, fossile Brennstoffe zu verwenden.

Null-Emissions-Phantastereien ignorieren auch die wesentliche Rolle fossiler Brennstoffe bei der Herstellung von ZEVs (und angeblich „erneuerbaren“ Energiesystemen). Vom Abbau und der Verarbeitung der unzähligen Metalle und Mineralien für die Batteriemodule, die Verkabelung, den Antriebsstrang und die Karosserie bis hin zur Herstellung der Komponenten und der fertigen Fahrzeuge – jeder Schritt erfordert Öl, Erdgas oder Kohle. Nicht in Kalifornien oder Amerika vielleicht, aber anderswo auf dem Planeten Erde, besonders in Afrika, Asien und Südamerika, meist mit chinesischen Unternehmen

in führender Rolle.

Ein einziges EV-Batteriemodul benötigt etwa 30 Pfund Lithium, plus viele andere Metalle und Materialien, die sich auf mindestens 1.000 Pfund belaufen: von gewöhnlichem Eisen, Kupfer, Aluminium und erdölbasierten Kunststoffen bis hin zu „Exoten“ wie Kobalt und mehreren Seltenen Erden. Ein Elektroauto benötigt dreimal mehr Kupfer als sein ICE-Pendant; eine einzige Windturbine benötigt etwa 3,5 Tonnen Kupfer pro Megawatt Strom.

Und für 1.000 Tonnen fertiges Kupfer müssen etwa 125.000 Tonnen Erz abgebaut, zerkleinert, raffiniert und verhüttet werden – sowie Tausende von Tonnen Abraum und umliegendes Gestein entfernt werden, nur um an das Erz zu gelangen. Das Gleiche gilt für all diese anderen Materialien, insbesondere für die Seltenen Erden. Versuchen Sie, sich die kumulativen globalen Auswirkungen all dieses Abbaus und der Nutzung fossiler Brennstoffe vorzustellen – damit AOC, Al Gore, Leo Di Caprio und andere reiche, heilige Menschen „saubere, grüne, klimafreundliche“ Elektroautos fahren können. (Das ist OK. Mini-AOC kann es auch nicht.)

Noch schlimmer ist, dass viele dieser Materialien ausgegraben und in „tugendhafte“ Elektroautos, Windturbinen und Solarpaneele verwandelt werden – in China, im Kongo, in Bolivien und an anderen Orten – ohne Rücksicht auf Kinderarbeit, faire Löhne, Sicherheit am Arbeitsplatz, Luft- und Wasserverschmutzung, giftige und radioaktive Abfälle, gefährdete Arten und die Rückgewinnung von Bodenschätzen. Das alles ist weit weg, aus den Augen, aus dem Sinn und damit irrelevant. Und inmitten all dessen wird das heikle Thema des Völkermords an den Uiguren und ihrer Menschen hoch gekocht, die in Umerziehungslager und Sklavenarbeitslager geschickt werden, um Chinas Mineralien-, EV- und andere Exportmärkte zu bedienen.

Wie lange wollen wir noch zulassen, dass echte Sozial-, Umwelt- und Klimagerechtigkeit hinter der EV-Mythologie zurücktritt?

[Originally posted on Townhall]

Paul Driessen is a senior fellow with the Committee For A Constructive Tomorrow and Center for the Defense of Free Enterprise, nonprofit public policy institutes that focus on energy, the environment, economic development and international affairs. He is the author of „Green Power, Black Death“ (Merril Press, 2010) and coauthor of „Energy Keepers, Energy Killers“ (Merril Press, 2008).

Link:
https://blog.heartland.org/2021/03/ev-subsidies-fantasies-and-realities/?vgo_ee=%2FxxxzVbjGXcMYBHFRdkzk2k20kkAZay2C%2FJNq%2BJ67FU%3D

Übersetzt von Chris Frey EIKE