Schrecken Elektro-Fahrzeuge: Lektionen aus UK

geschrieben von Chris Frey | 15. Dezember 2020

Bidens von Kalifornien inspirierte Vision schließt Hybridfahrzeuge aus, beinhaltet die Installation von 500.000 EV-Ladestationen und bietet Rabatte im Stil von „Abwrackprämien“ für neue EV-Käufer. Im Jahr 2018 entfiel fast die Hälfte aller EV-Registrierungen (256.800 von 543.600) auf Kalifornien; Hawaii, Washington und Oregon liegen nicht weit dahinter. Dennoch machten E-Fahrzeuge im Jahr 2018 weniger als 2 % der insgesamt 15 Millionen kalifornischen Fahrzeuge aus – trotz enormer Steuergutschriften, kostenloser Ladestationen, freiem Zugang zu HOV-Spuren* und anderer Subventionen und Anreize.

[*__H__igh-__O__ccupancy __V__ehicle: Spuren auf chronisch verstopften Autobahnen in Kalifornien, die nur von Fahrzeugen mit mindestens zwei Insassen befahren werden dürfen. Das wird seitens der Polizei auch streng überwacht, und es drohen saftige Strafen. Der Übersetzer war erstaunt, wie frei diese Spuren immer waren. Anm. d. Übers.]

Im Jahr 2019 wurden in den USA nur 727.000 Fahrzeuge mit Elektroantrieb verkauft, fast die Hälfte davon waren Plug-in-Hybride. Die Hybridverkäufe erreichten 2013 ihren Höhepunkt, fielen aber bis 2019 auf 2,3 % (ca. 400.000 Fahrzeuge) aller Light-Duty-Verkäufe, was größtenteils auf die Abneigung der EV-Puristen zurückzuführen ist. Vergleichen Sie diese Zahlen mit den 6,3 Millionen verkauften Fahrzeugen im Jahr 2016 oder mit den 273.600.000 PKWs, Motorrädern, LKWs, Bussen und anderen Fahrzeugen auf den Straßen der USA im Jahr 2018.

Dem Beispiel Chinas folgend, sind auch die US-Automobilhersteller – nicht nur Tesla – bei dieser großen Umstellung mit an Bord. Mit der Ablösung von Verbrennungsmotoren und der Umwandlung von Tankstellen in EV-Ladestationen wird der Druck steigen, die verbleibenden Verbrennungsmotoren loszuwerden und mehr EVs zu kaufen. Das China-freundliche Unternehmen *General Motors* plant, bis 2025 20 Milliarden Dollar in die Technologie von E-Fahrzeugen und selbstfahrenden Fahrzeugen zu investieren, einschließlich der Produktion von 23 verschiedenen E-Fahrzeugen bis 2023. Die *Ford Motor Company* hat zugesagt, bis 2022 11 Milliarden Dollar in die Entwicklung von Elektrofahrzeugen zu investieren.

Biden tritt damit in die Fußstapfen des britischen Premierministers Boris Johnson, dessen neuer Klimaplan ein Verkaufsverbot für benzinbetriebene Fahrzeuge bis 2030 und für Hybride bis 2035 vorsieht. Aber, wie der Ökonom und Direktor der Denkfabrik *Global Britain* Ewen Stewart argumentiert, ist dies „offen gesagt eine der übelsten und wirtschaftlich zerstörerischsten Strategien, die je aus Whitehall kamen.

Sie riskiert Hunderttausende von Existenzen und dringend benötigte Exporte für den geringsten Nutzen."

„Die Auswirkungen dieses Verbots [in einem Land mit nur 1% E-Fahrzeugen] sind immens, was die Herstellung, die Lieferketten, die Investitionen, das versenkte Kapital, die Beschäftigung, die Infrastruktur, die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher, den Wert des bestehenden Bestands und vieles mehr betrifft", erklärte Stewart. „Nie zuvor hat es eine Regierung gewagt, eine ganze und kritische Industrie fast über Nacht per Diktat zu schließen."

Es sei wahnhaft zu glauben, dass die Zerstörung einer erfolgreichen britischen Industrie durch ein Verbot von Verbrennungsmotoren – anstatt die Wahl des Verbrauchers den Markt bestimmen zu lassen – gut für die Wirtschaft sei. Der britische Automobilsektor macht heute ein Fünftel der Produktionsbasis des Landes aus, wobei über 80% der 1,3 Millionen produzierten Autos exportiert werden. Das sind 13% des gesamten britischen Exportmarktes.

Die britische Automobilindustrie beschäftigt über 180.000 Briten direkt und viele hunderttausend weitere indirekt. Aber das Vereinigte Königreich kann nicht mit China um den globalen EV-Markt konkurrieren, weil die Arbeitskosten in Großbritannien viel höher sind und die Energie viel teurer und zunehmend unzuverlässig ist.

Schlimmer noch, Stewart wies darauf hin, dass dieser voraus eilende Gehorsam bestenfalls einen winzigen Nutzen für die britische und globale Umwelt haben wird, aber verheerend für die Autobesitzer sein wird. Die britische Regierung hat bereits den Wert der 12 Millionen Dieselfahrzeuge des Landes mit Zuschlägen stark geschmälert, welche Besitzer von Dieselfahrzeugen vor 2015 bis zu 67 Dollar pro Woche kosten, nur um in „*ultra low emission zones*" zu fahren. Weitere Kosten waren die Verdoppelung der Parkgebühren und höhere Steuern für Dieselfahrzeuge.

Die neuen Initiativen werden Gleiches anderen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor angedeihen lassen – einschließlich der Abschaltung von Benzinpumpen und dem Verlust des Wiederverkaufswerts, ganz zu schweigen von der Verwüstung des nationalen Exportmarkts.

Andrew Montford, stellvertretender Direktor des *Global Warming Policy Forum*, sagt, dass der fehlgeleitete britische Plan die Autofahrer £700 Milliarden (938 Milliarden US-Dollar) kosten könnte. Mehrere Aspekte von Elektroautos, so Montford, machen sie teurer als Benzinautos: der Austausch der teuren Batterien, die Installation von Ladestationen zu Hause (die oft eine Aufrüstung der Hausverkabelung erfordert), Zeit und Unannehmlichkeiten beim Aufladen der Batterien und mehr.

Montford schätzt, dass ein durchschnittlicher Haushalt bis 2050 rund 19.000 Pfund (25.460 US-Dollar) mehr ausgeben müsste – wenn er sich überhaupt noch ein Fahrzeug leisten kann. Darüber hinaus könnten sich

die Kosten für das Autofahren verdoppeln, da andere staatliche Auflagen die Stromkosten in die Höhe treiben und die arbeitenden Klassen ganz von der Straße vertreiben.

Die Absurdität dieses britischen Angriffs auf die eigene, bestehende Autoindustrie wird noch lächerlicher durch die Tatsache, dass eine die aktuellen Mobilitätsmuster nicht verändernde weitreichende Elektrifizierung es nur schafft, die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs bis 2050 um 15% zu reduzieren, erklärte die spanische Systemtechnik-Expertin Margarita Mediaville. EVs „grün“ oder „nachhaltig“ zu nennen, ist ebenso absurd.

Frau Mediavilles Schlussfolgerung basiert auf dem MEDEAS-World Energie-Wirtschaft-Umwelt-Bewertungsmodell ihrer Firma, welches zeigt, dass die Herstellung all dieser neuen EV-Batterien die nachgewiesenen globalen Reserven an Kupfer, Lithium, Nickel und Mangan aufbrauchen wird, es sei denn, die Abbau- und/oder Recyclingraten steigen bis 2050 enorm an. Aber die Eröffnung neuer Minen, meist in anderen Ländern, wie es die Europäische Union vorschlägt, hätte „verheerende Auswirkungen auf Wasser, Artenvielfalt und die Menschenrechte lokaler Gemeinschaften dortselbst.“

Der Abbau und die Verarbeitung von Erzen sowie die Herstellung von Batterien würden ebenfalls enorme Mengen an fossilen Brennstoffen erfordern, Hunderte oder Tausende von Tonnen Erz und Abraum für jede Tonne fertiger Metalle erfordern und zu gewaltigen Emissionen von Schadstoffen und Kohlendioxid führen. In der Tat kommt ein neuer Bericht des Analysten Ben Lieberman vom *Competitive Enterprise Institute* zu dem Schluss, dass der Ersatz von Benzin durch Strom als Energiequelle für Fahrzeuge diese Emissionen nicht beseitigt, sondern nur den Ort ändert, an dem sie emittiert werden.

Ein weiterer Nachteil des enormen Anstiegs der Anzahl von E-Fahrzeugen ist, dass die Metalle und Mineralien zunehmend aus Ländern wie China, Chile und dem Kongo kommen – wo faire Löhne, Kinderarbeit, Arbeitssicherheit und Umweltstandards weit unter dem liegen, was die USA oder die EU tolerieren würden. Die Herstellung von Batterien für Elektroautos erfordert außerdem mehr Energie als die von Batterien und Motoren für Verbrennungsmotoren, und ihr Recycling ist ebenfalls kompliziert, teuer und mit Risiken für die Umwelt und die öffentliche Gesundheit verbunden.

Das Finanzunternehmen UBS fand heraus, dass der Ersatz der weltweiten Verkäufe von konventionellen Verbrennungsfahrzeugen durch elektrische Versionen eine Steigerung der Lithiumproduktion um 2.898 %, eine Steigerung von Kobalt um 1.928 %, eine Steigerung von Graphit um 524 %, eine Steigerung von Nickel um 105 %, eine Steigerung von Seltenen Erden um 655 % und mindestens eine Verdreifachung der Kupferproduktion erfordern würde. Die Verbrennung von Kohle, Diesel und Benzin würde ebenfalls in die Höhe schnellen.

Ein separater Bericht von *Securing America's Future Energy* zeigt, dass China fast 70 % der Produktionskapazitäten für Elektrofahrzeugbatterien kontrolliert, verglichen mit nur 10 % in den USA. Der Bericht geht davon aus, dass 107 der 142 Projekte zur Herstellung von Elektroauto-Batterien, die bis 2021 geplant sind, in China stattfinden werden und nur neun in den USA.

Bevor Schritte zur Umstellung Amerikas auf E-Fahrzeuge und nicht-fossile Stromerzeugung unternommen werden, müssen die politischen Entscheidungsträger in den USA die Kosten für Mensch und Umwelt sorgfältig prüfen – in genauen Zahlen, einschließlich steigender Lungenkrankheiten, Krebs, Verletzungen und Todesfälle in ausländischen Minen, Verarbeitungsanlagen und Fabriken.

Sie müssen auch die Auswirkungen der Auslagerung der Batterieproduktion an chinesische Unternehmen auf amerikanische Arbeiter und Gemeinden berücksichtigen. Die Chinesen, mit Unterstützung eines Präsidenten Biden, werden gerne die meisten dieser Arbeitsplätze in der Fertigung zurück ins Reich der Mitte holen, während sie amerikanische Familien mit steigenden Kosten für unzuverlässige Elektrizität, Kurzstreckenfahrten und zusammenbrechende Industrien belasten. Unglaublich, unsere Abhängigkeit von China für Mineralien und Komponenten für High-Tech-Militärausrüstung wird ebenfalls stark steigen!

All diese Themen erfordern die Aufmerksamkeit unserer Gesetzgeber und Regulierungsbehörden, Umweltschützer und **Journalisten**. Es sei denn, sie betreiben nur billige Tugendhaftigkeit und **scheren sich einen Dreck um Arbeiter und Energieverbraucher, um die Umwelt in den USA und weltweit oder um die erwachsenen und kindlichen Arbeitskräfte weltweit, die ihre Gesundheit und ihr Leben aufs Spiel setzen, um diese E-Fahrzeuge und andere Technologien bereitzustellen.**

[Hervorhebung vom Übersetzer]

***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/2020/12/12/electric-vehicle-shock-treatment-lessons-from-britain/

Übersetzt von Chris Frey EIKE