



Nur noch Elektroautos? Stromverbraucherschutz NAEB entlarvt Regierungspläne

Planwirtschaft scheitert

Wunsch und Wirklichkeit klaffen auseinander. "Autos in Deutschland sollen künftig mit Elektroantrieb fahren!" sagt die Bundesregierung. Doch es werden kaum Elektrofahrzeuge gekauft. Darin wird auch ein Kaufbonus von 5.000 Euro nichts ändern. Trotzdem bereitet die Regierung unter der Federführung der Bundesministerin für Umwelt, Dr. Barbara Hendricks, die Sozialwissenschaften und Geschichte für das Lehramt studiert hat, und dem Staatssekretär für Energie im Wirtschaftsministerium, dem Volkswirt Rainer Baake, die totale Umstellung auf Elektrofahrzeuge im Jahr 2050 vor. Da die Nutzungsdauer von Autos bis zu 20 Jahre beträgt, sollen nach den Vorstellungen der beiden "Klimaretter" ab 2030 nur noch Autos mit Elektroantrieb zugelassen werden. Dies soll bereits in der aktuellen Legislaturperiode gesetzlich verankert werden.

Die Forderung, per Gesetz Elektromobilität zu erzwingen, sind typische Aktivitäten von ideologisch verblendeten Politikern, die keinen Bezug zur Realität haben. Sie gehen offensichtlich davon aus, mit dem Bau von weiteren Windstrom-, Solarstrom- und Biogasstromanlagen gäbe es in 15 Jahren Ökostrom im Überfluss, der Autobatterien füllen könne. Dahinter steckt die irrige Ansicht, Überschussstrom koste nichts. Natürlich ist das eine Milchmädchenrechnung. Die Kosten für den Überschussstrom muss der Stromkunde bezahlen, oder die Erzeuger von Ökostrom gehen Pleite.

Elektromobilität mit Ökostrom geht nicht

Das Laden von Autobatterien mit Ökostrom ist nur möglich, wenn Wind weht und Sonne scheint. Ist das nicht der Fall, müssen konventionelle Kraftwerke den Strom mit Brennstoffen erzeugen. Damit kommt die Frage auf: Gibt es überhaupt genug Strom, um die mehr als 40 Millionen Personenkraftwagen und die rund 2 Millionen Lastkraftwagen elektrisch zu betreiben? Allein die Personenkraftwagen verbrauchen für ihren Antrieb ohne Heizung und Klimaanlage im Jahr mindestens 120 Milliarden Kilowattstunden (kWh), die zusätzlich zu den 600 Milliarden kWh Stromverbrauch in Deutschland hinzukommen. Der Verbrauch für die Lastwagen liegt in einer ähnlichen Größenordnung. Die mehr als 25.000 Windstromanlagen und die Solaranlagen erzeugen zusammen knapp 100 Milliarden kWh Strom im Jahr, die im Mittel mit 15 Cent/kWh nach dem Erneuerbaren-Energien-Gesetz (EEG) vergütet werden. Mit der von der Bundesregierung geplanten Verdreifachung der Ökostromanlagen in Deutschland ist also rein rechnerisch genügend Ökostrom für den Elektroantrieb vorhanden.

40 neue Großkraftwerke sind nötig

Doch das gilt nur für die Strommengen, also für die Energie. Ganz anders sieht es mit der Verfügbarkeit der Energie aus, der Leistung (kW). Zum Aufladen der Autobatterien wird viel Strom, also eine hohe Leistung benötigt. Die muss zum Ladezeitpunkt vom Stromerzeuger bereitgestellt werden, weil sich Strom in größeren Mengen weder physikalisch noch wirtschaftlich speichern lässt. Dazu sind mindestens 40 neue große Kraftwerke mit je 1.000 Megawatt Leistung zusätzlich erforderlich, die jederzeit abgerufen werden kann. Wind- und Solaranlagen sind nicht geeignet, denn nachts scheint keine Sonne und der Wind weht unregelmäßig oder gar nicht. Für elektrisch angetriebene Autos brauchen wir daher neue Großkraftwerke mit Brennstoffen. Dazu müssen auch noch Kernkraftwerke ersetzt werden, die in Deutschland nicht mehr akzeptiert werden. Wenn man also eine Elektromobilität erreichen will, müssen schleunigst neue Kraftwerke mit Brennstoffen gebaut werden, statt Kohlekraftwerke abzuschalten.

Elektromobilität wird viel teurer

Es ist typisch für die gesamte Energiewende-Diskussion: Die Energiewende muss kommen - über Kosten reden wir nicht. Doch hier sollen die Kosten abgeschätzt werden. Ein Auto mit Elektroantrieb ist preiswerter und einfacher zu fahren als ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Dies ist der einzige Pluspunkt. Teuer wird die Batterie. Nach Angabe von NAEB-Mitgliedern, die in diesem Bereich forschen, kosten Batterien heute 500 Euro pro 1 kWh Speicherkapazität. Selbst bei einer Halbierung durch Großserienproduktion kostet die Batterie etwa das Gleiche wie das restliche Fahrzeug. Für ein Auto mit einer Fahrleistung von 500 Kilometer braucht man eine Batterie, die 80 kWh speichern kann. Die Batterie kostet rund 40.000 Euro und muss nach etwa 7 Jahren erneuert werden. Die Speicherkapazität lässt bereits früher nach, wodurch die Reichweite sinkt.

Aber Elektrofahrzeuge, so wird dem Bürger suggeriert, fahren mit preiswertem Ökostrom. Dies ist falsch. Die Wendepolitik mit dem EEG treibt die Strompreise in die Höhe. Heute kostet Strom bereits 30 Cent/kWh. Und die Kosten steigen mit jeder Ökostromanlage weiter an. Man kann sich das selbst leicht ausrechnen. Mit vier Kilowattstunden Strom, die 1,20 Euro kosten, kommt ein Auto genau so weit wie mit einem Liter Diesel für 1,00 Euro. Der Dieselmotor liefert darüber hinaus reichlich Wärme und Kühlung, während die Reichweite beim Elektroauto drastisch sinkt, wenn das Fahrzeuginnere temperiert werden soll. Die Batterie muss mit einer Leistung von 10 kW aufgeladen werden, damit sie nach 8 Stunden ihre volle Kapazität hat. Für diese hohe Leistung brauchen viele Haushalte eine stärkere Leitung. Der Treibstoff für den Verbrennungsmotor ist dagegen ohne Zusatzkosten für den Autofahrer innerhalb von drei Minuten getankt.

Elektroautos sind viel teurer

Trägt man alle Fakten zusammen, kostet ein Elektroauto mindestens doppelt so viel wie ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Darüber hinaus muss man warten, bis die Batterie aufgeladen ist. Eine Fahrt quer durch Deutschland geht dann nur noch mit längeren Aufenthalten. Fast alle Autokäufer haben dies begriffen. Auch Kaufprämien von einigen tausend Euro ändern hieran nichts. Denn das Elektroauto ist auch dann noch wesentlich teurer und unzuverlässiger als die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Und selbst das Argument, Brennstoffe würden eingespart, stimmt nicht. Der Strom muss überwiegend in Kraftwerken mit Brennstoffen erzeugt werden mit dem gleichen Wirkungsgrad wie beim Verbrennungsmotor. Die Abwärme geht dann ungenutzt ins Freie und die Abgase in die Umwelt. Elektroautos werden daher nur von gut betuchten Technikfreaks gekauft, die ein solches Gefährts als Zweit- oder Drittauto ausprobieren.

Der Bürger wird bei der nächsten Wahl entscheiden

Elektroautos sind technisch und wirtschaftlich den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor unterlegen. Sie bringen auch keine Verbesserung des Umweltschutzes und schonen Brennstoffvorkommen nicht. Die Planung, in Zukunft nur noch Elektromobile zuzulassen, ist sowohl technisch wie auch wirtschaftlich Unsinn. Die Frage lautet: "Sind in den Ministerien keine Fachleute mit ausreichenden technischen und wirtschaftlichen Kenntnissen oder werden diese Fachleute zu weitreichenden Entscheidungen nicht gehört?" Dem Autokäufer wird das egal sein. Er kann rechnen und wird eine solche unsinnige Politik durch die nächsten Wahlen hoffentlich beenden.

Prof. Dr. Hans-Günter Appel
Pressesprecher NAEB e.V. Stromverbraucherschutz
www.NAEB.de
www.NAEB.tv

[1] Bildquelle: 1600StockPhotosPackage
energy 4807add18b202b9195093654

Pressekontakt

NAEB Stromverbraucherschutz e.V.

Herr Hans Kolpak
Forststr. 15
14163 Berlin

NAEB-EEG.de
Hans.Kolpak@NAEB-EEG.de

Firmenkontakt

NAEB Stromverbraucherschutz e.V.

Herr Heinrich Duepmann
Forststr. 15
14163 Berlin

NAEB.de
Heinrich.Duepmann@NAEB.info

Elektrischer Strom ist nach den Personalkosten von Unternehmen ein ebenfalls großer Kostenbestandteil der deutschen Volkswirtschaft. Das EEG Erneuerbare Energien Gesetz zur Einspeisung erneuerbarer Energien hat die direkten und indirekten Stromkosten wesentlich erhöht. Strom aus Windenergie oder Voltaik ins Stromnetz einzuspeisen, ist physikalisch und wirtschaftlich unsinnig. Die Netzstabilität leidet dramatisch und eine finanzielle Umverteilung auf Kosten von Stromkunden findet zugunsten der Renditen in Windkraft und Voltaik statt. Die NAEB e.V. klärt über die per Gesetz geschaffenen Strukturen auf.

Anlage: Bild

