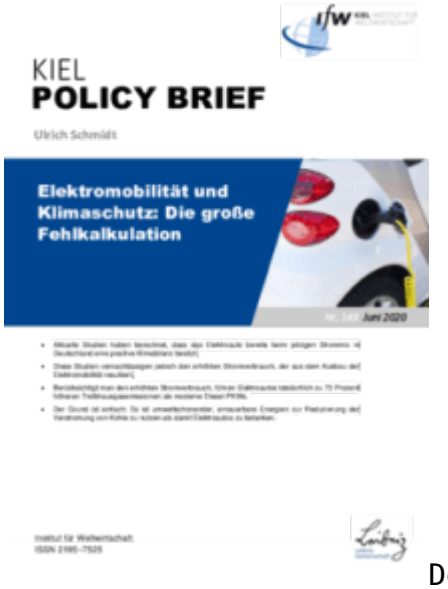
Elektroautos erhöhen CO_2-Emissionen – sie reduzieren sie nicht – Studie aus Kiel

Die nächste heilige Kuh der Klimawandel-Hysteriker entpuppt sich als profanes vergoldetes Kalb.

Quelle – Download
Wieso kommt Ulrich Schmidt bei seinen Berechnungen zu einem ganz anderen Ergebnis, als die staatstragenden Forscher von Fraunhofer und die Interessenvertreter von Agora? Schmidt behebt einen Fehler, der die Studien der genannten Autoren durchzieht: Er führt die Endlichkeit der Welt ein und trägt der Tatsache Rechnung, dass Strom, der an einer Stelle verbraucht wird, an einer anderen Stelle nicht mehr zur Verfügung steht. Ergo muss, wenn mehr Strom verbraucht wird, mehr Strom produziert werden.

Ein Umstieg von Verbrennungsmotoren in Kfz auf Elektrobetrieb erfordert die Produktion von 94,63 TWh pro Jahr. Dies entspricht zum einen 18,4% der derzeitigen jährlichen Stromproduktion, zum anderen formuliert es einen zusätzlichen Strombedarf. Die Energiewende besteht darin, dass verlässliche Energieträger wie Kernenergie, Kohle oder Gas durch unverlässliche wie Wind- und Solarenergie oder verlässliche, aber im Hinblick auf die Sicherstellung einer Gesamt-Stromversorgung irrelevante Energieträger wie Biogas oder Wasser ersetzt werden. Dieser Prozess, das Ersetzen des einen durch das andere, ist derzeit im Gange, wie jeder an seinen extraordinären Stromkosten, den höchsten (nicht nur) in Europa, ablesen kann.



Der Umstieg auf Elektroautos, der von der Bundesregierung mit einem sozial-disruptiven Bestechungsgeld von 6.000 Euro an die Angehörigen der Mittelschicht, die sich teure Elektroautos leisten können, gefördert wird, ist auch im Gange. Einerseits werden erneuerbare Energien genutzt, um fossile Energieträger zu ersetzen, andererseits entsteht durch den Umstieg auf Elektroautos ein erhöhter Energiebedarf. Nun ist es in einer begrenzten Welt, die nicht von Kobolden und Netzspeichern durchsetzt ist, so, dass Strom aus Erneuerbaren Energieträgern, der den Strom ersetzen soll, der derzeit aus fossilen Quellen stammt, nicht auch noch benutzt werden kann, um die durch den Umstieg auf Elektroautos entstehende erhöhte Stromnachfrage zu decken. Das ist eigentlich offenkundig, so offenkundig, dass man sich nach dem Grund fragt, der Fraunhofer und Agora dazu geführt hat, diesen offenkundigen Umstand zu übersehen.

Wenn demnach Strom aus Erneuerbaren Energieträgern, die nicht erneuerbar sind und nur aus PR-Zwecken so genannt werden, genutzt wird, um Strom aus fossilen Energieträgern zu ersetzen, dann kann er nicht genutzt werden, um die erhöhte Stromnachfrage durch Elektroautos zu decken, weshalb diese Nachfrage aus fossilen Energieträgern gedeckt werden muss. Man kann natürlich auch Strom aus Erneuerbaren Energieträgern nutzen, um die erhöhte Nachfrage, die durch Elektroautos entsteht, zu decken, dann steht er aber nicht mehr zur Verfügung, um Strom aus fossilen Energieträgern zu ersetzen. Wie man es dreht und wendet, immer kommt dabei heraus, dass durch Elektroautos nicht weniger, sondern MEHR CO_2 emittiert wird. Im Vergleich zum Weiterbetrieb von Autos mit fossilen Brennstoffen, Diesel oder Benzin, 73% mehr.

Das ist eigentlich nicht schwierig zu verstehen.
Nur: Fraunhofer und Agora haben es offenkundig nicht verstanden oder verstehen wollen.
Die Mitglieder der Bundesregierung, von Parteien und Verbänden der EE-Lobby haben es nicht verstanden oder wollen es nicht verstehen.

Und weil dem so ist, verdienen sich manche eine goldene Nase daran, dass sie etwas angeblich Klimafreundliches verkaufen, das gemessen an ihren eigenen Maßstäben weit weniger klimafreundlich ist, als ein Diesel-Pkw oder Benziner Ihrer Wahl.

Schilda war gestern. Deutschland ist heute.

Agora Verkehrswende (2019). Klimabilanz von Elektro-autos. Einflussfaktoren und Verbesserungspotential.

Fraunhofer-Institut ISE (2020). Öffentliche Nettostromerzeugung in Deutschland im Jahr 2019.

Schmidt, Ulrich (2020). Elektromobilität und Klimaschutz: Die große Fehlkalkulation. Kiel: Institut für Weltwirtschaft, Kiel Policy Brief, Nr. 143.

Wietschel, Martin, Kühnbach, Matthias & Rüdiger, David (2019). Die aktuelle Treibhausgasemissionsbilanz von Elektrofahrzeugen in Deutschland. Karlsruhe: Fraunhofer ISI Working Paper Sustainability and Innovations No. 5/2019.

Richtigstellungen wie diese, finden Sie nur bei uns!

ScienceFiles

Kritische Sozialwissenschaften

Bitte unterstützen Sie unseren Fortbestand als freies Medium.
Vielen Dank!