

Schwedische Krimis gruselig? Dann kennen Sie noch nicht Drucksache 17/5672.

Großräumiger, langanhaltender Stromausfall? Das ist in Deutschland doch gar nicht möglich – könnte man meinen. Freilich war es im Winter 2011/2012 schon einmal fast so weit. Wie Fachleute dem Autor unter der Hand berichteten, hing in der betreffenden Gefahrenperiode jedes, auch noch das marodeste und kleinste fossile Kraftwerk am Netz. Hätte eine sprichwörtliche Maus zur dieser Zeit mit scharfem Zahn ein wichtiges Kabel durchgebissen, die [Drucksache 17/5672](#) wäre zur Realitätsbeschreibung geworden.

Und dabei sind die "Erneuerbaren" aktuell noch nicht einmal so "dick" dabei, wie es sich viele Leser(innen) vielleicht vorstellen. Im Jahre 2011 gegenüber dem Jahre 2000 wurde die deutsche Stromversorgung lediglich mit 7% weniger Kohle, 12% weniger Kernenergie und 1% weniger Wasserkraft betrieben. Der Ausgleich erfolgte mit 5% mehr Erdgas, 6% mehr Windstrom, 5% mehr Biomassenstrom und 3% mehr Sonnenstrom (alle Zahlen gerundet). Das reichte bereits für einen Beinahezusammenbruch infolge ausbleibenden Wind- und Sonnenstroms.

Bis zum Jahre 2020 sieht der Plan der Bundesregierung (BMWi: [Monitoring Bericht](#) "Energie der Zukunft" von 2012, Referenzjahr ist 2008) unter vielen anderen Maßnahmen eine Reduktion von 10% des Stromverbrauchs, eine Anteilszunahme von Strom der "Erneuerbaren" von 35% und eine Steigerung von 6600 auf 1 Mio. Elektroautos vor. Die Fortsetzung dieser Vision bis zum Jahre 2050 ist dann nur noch ein Horrorszenario der Deindustrialisierung Deutschlands und der Nordkoreanisierung der Lebensverhältnisse im Privatsektor. Der Stromverbrauch soll um 25% abgenommen haben, der Stromanteil der "Erneuerbaren" auf 80% angestiegen, die Treibhausgasemissionen um 80% bis 95% reduziert worden sein. Um das Maß dieser Phantastereien voll zu machen, sollen auch noch 6 Mio. Elektrofahrzeuge auf unseren Straßen verkehren.

Es muss an dieser Stelle nicht noch einmal auf die technische Unmöglichkeit der BMWi-Pläne eingegangen werden, die Energierubrik der EIKE-Seite ist oft genug auf die betreffenden technischen Einzelheiten eingegangen. 80% grüner Strom bedeutet zwangsläufig eine vorzuhaltende, praktisch gleiche Stromerzeugungsmenge aus Schattenkraftwerken (in der Regel Gas). Damit hat man fast die doppelte Nennleistung an Stromquellen installiert, aber dennoch nur gelegentlich 80%-ge Versorgung mit den "Alternativen". Pumpspeicherwerke können aus topologischen Gründen hierzulande keine Lösung sein. Ringwallspeicher und alle weiteren "Visionen" sind Strom- und Geldvernichtungsanlagen, hierzu braucht man sich nur die Wirkungsgrade anzusehen. Kein realistisches Kostenszenario für Kohle, Gas oder Uran kann die BMWi-Pläne rechtfertigen. Schon jetzt laufen die Stromkosten aus dem Ruder und werden dem wehrlosen Verbraucher aufgesattelt. Irgend jemand muss schließlich die Schattenkraftwerke bauen, finanzieren und betreiben, irgend

jemand muss riesige Überlandleitungen für den Nordseestrom von Nord- nach Süddeutschland bauen, irgend jemand muss schlussendlich den überflüssig gewordenen Beton- und Stahlschrott von Windturbinen in späteren Jahrzehnten wieder abbauen und entsorgen – eine Aufgabe, gegen die das Schleifen des vom "Dritten Reich" zurückgelassenen Atlantikwalls ein Kinderspiel war -, irgend jemand muss.... Es ist müßig, die Liste fortzusetzen.

Stellvertretend für die "Qualität" der BMWi-Pläne ein Wort zu den 6 Mio. Elektroautos in 2050. Die Physik lehrt uns, dass die Speicherung von Energie für den Autoantrieb in Form von Kohlenwasserstoffen (Benzin) die effizienteste und sicherste Methode ist. Sie wird es, weil Naturgesetze nun einmal unabänderlich sind, auch für alle Zukunft bleiben. Es gibt nichts besseres, es sei denn, man würde Autos mit Mini-Kernreaktoren akzeptieren. Man kann unschwer nachrechnen, dass unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Wirkungsgrade von Benzinmotoren und Elektroantrieben ein Elektroauto auch mit modernster Lithium-Ionenbatterie nur etwa 6% der Energie eines Benzinautos zur Verfügung hat (s. die Abschätzung im Anhang). Mehr als eine innerstädtische Nischenlösung kann das Elektroauto daher niemals werden. Aber selbst dann: Welch ein neues Umweltproblem würde sich mit 6 Mio. regelmäßig zu entsorgender Lithium-Ionen-Batterien auf tun! Und mit unserem 220 Volt – Netz ist eine Elektroautotankstelle von vielleicht 500 bis 1000 Fahrzeugen am Tag nicht zu betreiben. Sie braucht eine separate Hochspannungsleitung, einen Transformator zur Spannungsreduzierung (Batterien können nicht mit Hochspannung geladen werden), ein aufwendiges Kühlsystem für den Transformator usw. usw. Und wie lange dauert denn solch ein Tankvorgang?

Welcher "Fachmann" im BMWi hat sich wohl die Zahl von 6 Mio. Elektroautos ausgedacht? Die technische Deutungshoheit ist in Deutschland von den zuständigen Fachleuten unübersehbar auf ökoideologische Phantasten übergegangen. Die Fachleute sind nur noch dazu da, die sich ergebenden Visionen zu erdulden und auszubaden. Als einziger, sehr schwacher Trost verbleiben nur diejenigen Industrieunternehmen, die von dem Unsinn profitieren. Die Allgemeinheit, die Natur und die Volkswirtschaft insgesamt werden dagegen schwer geschädigt.

Dem Autor ist nur ein Land bekannt, das bereits schon einmal einen ähnlichen Selbstmordversuch, wie es die deutsche Energiewende ist, unternahm. Es war China mit dem "großen Sprung nach vorne" des Mao Zedong. Neben vielen anderen Plänen sollten damals chinesische Bauern in ihren eigenen Katen Stahlkocher betreiben. Millionen Hungertote und eine völlig zerrüttete Wirtschaft waren die Folge. Dem Autor ist freilich kein einziges **Industrieland** außer Deutschland bekannt, das bewusst und mutwillig eine vormals perfekte, völlig intakte und bestens funktionierende Strominfrastruktur zerstörte. Deutschland wäre, wenn die Energiewende nicht bald der Vernunftwende Platz macht, das erste Land dieser Welt, dem solches gelänge. Es gibt keine andere Nation, die ähnliches plant oder gar ausführt. Böse Menschen veranschaulichen Deutsch lernenden Ausländern inzwischen den grammatikalischen Komparativ als "Stuttgart 21 – Berliner Flughafen – Energiewende". Die Welt lacht. Leider ist es nicht lustig, die Vernunft in Deutschland trauert.

Prof. Dr. Horst-Joachim Lüdecke

EIKE Pressesprecher

Anhang: <http://tinyurl.com/a9ymkky> gibt an, dass 1 Liter Diesel 10 kWh und eine 30 kg Bleibatterie 1 kWh liefern. 1 Liter Diesel entspricht daher 300 kg Bleiakkgewicht. 50 Liter Tankinhalt 15 t. Lithium-Ionenbatterien weisen grob 20% Gewicht eines Bleiakkus auf, so dass aus den 50 Litern 3 t Gewichtsäquivalenz werden. Ein Automotor hat ca. 35%, Stromantrieb 95% Wirkungsgrad. Allerdings kann man einen Akku nicht bis auf Null entladen, es sollen hier vereinfacht 80% angenommen werden (weitere Einzelheiten siehe z.B. unter <http://tinyurl.com/ay3nmdb>). Aus den 3 t werden damit $(3 / 0,8) \times 0,35 / 0,95$, also gerundete 1,5 t. Mit 200 kg Lith.-Ion.-Batteriegewicht als etwa dem wirtschaftlichen Maximum ergibt sich damit für das Elektroauto (gerundet) 15% der verfügbaren Energie im Vergleich zum Benzin- bzw. Diesel. Nebenaspekte wurden bei dieser Grobabschätzung nicht berücksichtigt. So muss man in kalten Ländern auch noch heizen, was der Benzinmotor "umsonst" bietet. Auf der anderen Seite könnte die Batterie des Elektroautos beim Abbremsen oder Bergabfahren immer wieder ein wenig aufgeladen werden. Benzin steht bis zum letzten Tropfen voll zur Verfügung, die verfügbare Stromleistung eines Akkus hängt dagegen in komplizierter Weise von der Entnahme, der Restkapazität der Batterie und vom Alter der Batterie ab (s. die o.g. Links). Den Leistungsabfall durch Altern eines Akkus kennt jeder Laptop-Besitzer bestens.

Related Files

- [drucksache_1705672-pdf](#)