

Alternative Zeitung

FÜR BÖBLINGEN UND SINDELFINGEN

Ausgabe 2 · IV. Quartal 2020

Nicht das Klima ist bedroht, sondern unsere Freiheit!



**Mama, erzähl
uns nochmal,
warum Du früher
die Grünen
gewählt hast!**

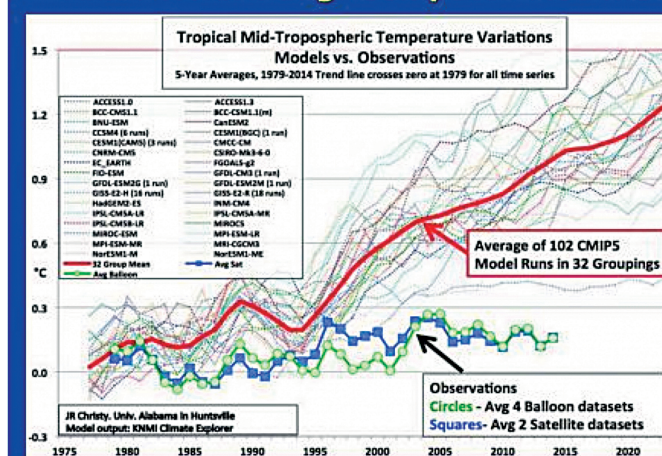
Das Klima wandelt sich solange die Erde existiert. Der IPCC versucht mit computergetstützten Simulationen seit 45 Jahren nachzuweisen, dass die steigenden CO₂-Emissionen zu einer katastrophalen Erwärmung der Erde führen. Die folgende Abbildung zeigt:

wenn Computersimulationen so weit von der realen Entwicklung (blaue und grüne Kurve) abweichen, dann sind alle diese Computer-Modelle widerlegt und ihre grundsätzlichen Annahmen in Frage gestellt. Der IPCC verkündete 2019, dass die Temperatur seit 1850 (dem Ende der Kleinen Eiszeit)

um 0,87°C angestiegen sei. Wieviel von diesem Anstieg ist auf eine „natürliche“ (nicht menschengemachte) Ursache zurückzuführen?

Dr. Peter Vögele

Klimaerwärmung: Computer-Modelle und Wirklichkeit



Vergleich der Rechenergebnisse von Klimamodellen mit Messwerten, Temperatur-Mittelwerte über die tropische Troposphäre (0 bis ca. 15 km Höhe). Zur unmittelbaren Vergleichbarkeit wurden alle Kurven an den gleichen Ausgangspunkt angepasst (linearer Trend schneidet die Nulllinie im Jahr 1979, dem Beginn der Satellitenmessungen).
Quelle: Testimony of John R. Christy, U. S. House Committee on Science, Space & Technology, 2 Feb 2016.

Wird Baden-Württemberg ein zweites Ruhrgebiet?

Die rasante Entwicklung von Naturwissenschaft und Technik seit der Aufklärung hat uns einen vorher undenkbaren Wohlstand beschert. Die pseudoreligiöse Transformation zu einer grünen karbonfreien Planwirtschaft wird das Autoland Baden-Württemberg in den Ruin treiben.

Die EU hat für die Neuwagenflotte der Hersteller einen CO₂-Ausstoß unter 95 g pro gefahrener Kilometer festgelegt. Das entspricht einem Verbrauch von 3,7 Liter Diesel oder 4,1 Liter Benzin pro 100 km. Da Daimler kein Fahrzeug produziert, das diesen Grenzwert

einhält, bedeutet das Strafzahlungen an die EU im Jahre 2021 von mehreren Hundert Millionen. Mit der Erklärung von Frau von der Leyen, die CO₂-Emission bis 2030 nicht nur um 40 Prozent, sondern um 55 Prozent zu verringern, werde sich das Ambitionsniveau in Deutschland „nochmals erhöhen müssen“, meint Johannes Wagner vom EWI Köln. Die CO₂-Flottengrenzwerte sollen demnach nochmals von 37,5% auf 50% erniedrigt werden. Diese verschärften EU-Forderungen bedeuten das Ende des Verbrennungsmotors. Der Verkauf von Elektroautos kann diesen Umsatzverlust kurzfristig nicht ersetzen.

Der Bosch-Chef Denner meint, dass die gesamte Autoindustrie bis 2025 kein Wachstum haben wird. Der Gesamtbetriebsratschef von Daimler, Michael Brecht, sagt: Durch den Nachfrageeinbruch werde es „über viele Jahre hinweg“ eine Unterauslastung der Werke geben. Trotzdem sollten wenige Arbeitskräfte entlassen werden, weil diese beim nächsten Aufschwung fehlen würden. (Reuters). Das sind schlichte „Wunschträume“ der Gewerkschaften.

Laut „Welt“ vom 22.07. stehen 30 000 Arbeitsplätze bei Daimler auf der Kippe. Trotz einer bis 2029 „garantierten“ Beschäftigungssicherung schließt Personalvorstand Wilfried Porth nun betriebsbedingte Kündigungen nicht mehr aus. „Ambition 2039“ nennt sich vollmundig das Zukunftsprogramm von Daimler. Dann soll die Flotte nur noch aus E-Autos bestehen.

Sind das reale Planungen oder Utopien von Management und Gewerkschaften?

Auf meine Frage an Uwe Meinhardt bei einer Veranstaltung der Grünen, ob das E-Auto nur 20% der Arbeitskräfte brauche im Vergleich zum Verbrenner, kam die Antwort: nein, nur 15%.

Wie verträgt sich die rasche Umstellung auf E-Autos mit der Aussage von Dr. Hoffmann von den Sindelfinger Stadtwerken, dass dann das Strom-Verteilnetz komplett mit dickeren Leitungen umgebaut werden müsse und dass das seiner Meinung nach 17 Jahre dauern wird?

Und wo soll der zusätzliche Strom denn herkommen? Baden-Württemberg importiert schon dieses Jahr 33% mehr Strom als es erzeugt. Wenn 2022 Neckarwestheim abgeschaltet wird, steigt der benötigte Import auf 45%. ■



Verkehrswende als Teil der Energiewende in der Sackgasse.

Klaus Maier ist Autor des neu erschienen Buches „Die Abrechnung mit der Energiewende“

Die Energiewende ist Teil der Großen Transformation | neue, teure Infrastrukturen sind aufzubauen | E-Mobilität spart kein CO₂ ein | E-Fuels und Wasserstoff sind extrem teure Energieträger | extremer Ausbau der Windkraft wäre nötig | die Bundesregierung ist konzeptlos.

Die Energiewende ist Teil der sogenannten Großen Transformation, die die Bundesregierung seit Jahren verfolgt und die unser nationaler Part der Agenda 2030 der UN aus dem Jahr 2015 ist. Dazu wurden die Menschen in unserem Land nicht gefragt, und die Konsequenzen wurden aus gutem Grund nicht offengelegt.

Vielen ist nicht bewusst, dass es bei der Energiewende nicht nur um die Energieform Strom geht. Es geht darum, die gesamten fossilen Energieträger (Öl, Kraftstoffe, Kohle und Gas) für die drei Sektoren Strom, Wärme und Verkehr durch ein neues Energiekonzept zu ersetzen. Die ausschließliche Energiequelle soll Strom aus „Erneuerbaren“ sein. Neben der begrenzten und weitgehend ausgeschöpften Energie aus Biomasse und Wasser, bleiben nur noch die Erneuerbaren aus Wind und Sonne. Diese sind wetterabhängig und werden daher Volatilen Erneuerbaren Energien (VEE) genannt. Um die Größenordnung zu verstehen, muss man heutige Zahlen kennen: Primärenergie rund 3600 TWh und VEE 170 TWh (2019). Die VEE hat somit lediglich einen Anteil von knappen 5% an der Primärenergie, die unser Leben ermöglicht. Bereits heute kämpfen 1000 Bürgerinitiativen gegen den Ausbau von Windenergie und damit gegen die VEE.

Infrastruktur ■ Energie muss von der Gewinnung hin zum Verbraucher. Dazu gibt es eine Infrastruktur, die entsprechende Anforderungen erfüllen muss. Für Strom haben wir das Stromnetz, für

Wärme nutzen wir meist das Gasnetz und für den Verkehr die Tankstellen, die über eine eigene Infrastruktur versorgt werden. Leistungsfähige Infrastrukturen sind Generationenprojekte. Sie müssen betrieben und erhalten werden und verursachen daher Kosten, die Teil der Energiekosten werden. Das gilt gleichermaßen für Strom, Gas und Kraftstoffe.

E-Mobilität und CO₂-Einsparung ■ Es ist beschlossen, dass die Elektrofahrzeuge die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ablösen sollen. Dabei ist das Hauptargument die Vermeidung von CO₂. Mittlerweile wissen die meisten, dass dies nicht stimmt, weil die Batterieherstellung schon viele Tonnen CO₂ verursacht hat, bevor das E-Mobil nur einen einzigen Kilometer gefahren ist. Weiterhin wird mit dem Ladestrom die CO₂-Emission nur vom Fahrzeug auf die Stromerzeugung (Kraftwerke) verlagert. Kaum bekannt ist, dass E-Fahrzeuge über ihre Nutzungszeit mehr CO₂ freisetzen, als ein Neufahrzeug mit Verbrennungsmotor, was Studien belegen.

Die wenigsten wissen, dass ein großes Problem in der Infrastruktur liegt, also der Strombereitstellung für die E-Mobile. Es gibt bevorzugte Stunden am Tag in denen vermehrt Strom geladen wird. Das kann zeitweise und örtlich mehr als die doppelte Leistung im Netz bedeuten. Das ist mit dem heutigen Stromnetz nicht möglich. Natürlich fehlt auch diese zusätzliche Leistung bei der Stromerzeugung. Viele Fahrzeuge werden nicht zu Hause geladen, sondern an Tankstellen während der Reise. Hier dauert der Aufenthalt nicht 5 Minuten, sondern z.B. eine Stunde, also 12-fach länger. Das bedeutet sehr viel mehr Platz für die Fahrzeuge, die die meisten Tankstellen nicht haben. Wo die Erzeugerleistung herkommen soll und wie die völlige Neuordnung des Stromnetzes geschehen und bezahlt werden soll, ist ungeklärt. Trotzdem wird weitergemacht, als gäbe es die offenen Fragen nicht.



E-Fuels sind sogenannte synthetische Kraftstoffe. Über die Erzeugung von Wasserstoff, mit der Elektrolyse aus EE-Strom, kann man in weiteren Prozessschritten Kraftstoffe (Benzin, Diesel, Kerosin) herstellen. Die Ursprungsenergie Strom wird so in einen chemischen Energieträger gewandelt.

Heutige Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren würden damit CO₂-neutral fahren können. Die Autoindustrie müsste nicht disruptiv umgebaut werden. Vorteil ist auch, dass die bestehende Infrastruktur weiterverwendet werden kann. Soweit klingt das nach dem Königsweg und scheint viel besser als die E-Mobilität.

Leider sind hierbei große Verluste zu verzeichnen. Es bedeutet, dass vom erzeugten Strom nur noch ca. 13% als Antriebsenergie an den Rädern ankommt. Verglichen mit der E-Mobilität mit immerhin 70% benötigt die Mobilitätsvariante mit E-Fuels mehr als den 5-fachen Strom. Nun könnte man behaupten, dass dafür ja nur der Überschussstrom der VEE verwendet werden soll. Dabei wird betriebswirtschaftlich verkannt, dass der Strom aus Wind und Sonne immer gleich viel kostet, egal ob er gerade gebraucht wird oder nicht. Der 5-fache VEE-Strom verursacht nicht nur entsprechende Mehrkosten, sondern bedeutet auch einen 5-fach höheren Ausbau von Wind- und PV-Anlagen, verglichen mit dem, was für E-Mobilität nötig wäre. In doppelter Hinsicht also Unfug. Da nutzen auch die unbestrittenen Vorteile der E-Fuels, beim Tanken, beim Platzbedarf, der Reichweite und bei der Beibehaltung der Tankstelleninfrastruktur nichts.

Wasserstoff Die Wasserstofftechnik war lange bekannt als 2004 die kostenträchtige Förderung beschlossen wurde. Dann hörte man viele Jahre nichts mehr davon. Die Bundesregierung hat nun Anfang 2020 eine „Nationale Wasserstoffstrategie“ angekündigt, die nochmal mit 9 Mrd. Euro den toten Gaul zu neuem Leben erwecken soll. Wie auch bei E-Fuels, wird Wasserstoff über Elektrolyse mit kostenträchtigem Überschussstrom erzeugt. So wohlklingend man das alles umschreiben kann („Wasserstoff ist unerschöpflich vorhanden, er ver-

brennt zu Wasser ...“) – es gibt einfach zu viele lange bekannte Probleme, die nicht akzeptabel zu lösen sind. Auch mit Wasserstoff braucht es fast 5-mal so viel Strom um ein Fahrzeug anzutreiben, verglichen mit der E-Mobilität.

Konzeptlosigkeit Mit der Aussage, dass die Konzepte prinzipiell technisch funktionieren ist es nicht getan. Man muss eine quantitative Gesamtsicht auf die Energiewende mit ihren Lösungskomponenten vornehmen. Wir können es uns einfach nicht leisten, mehrere neue Infrastrukturen mit den Erzeugungsanlagen für die Energieträger aufzubauen.

Aber was will die Bundesregierung nun eigentlich? Will sie batteriegestützte E-Mobilität (mit entsprechender Ladeinfrastruktur), will sie LKW- und Busverkehr mit Oberleitung (zusätzliche Infrastruktur) oder will sie Wasserstofffahrzeuge mit eigener Tankinfrastruktur?

Die nötigen Anlagen für die Erzeugung der Energie und der Energieträger (Wasserstoff, E-Fuels) braucht man natürlich auch. Am besten alles gleichzeitig und für die Akzeptanz am besten gleich EU-weit und parallel zur vorhandenen und noch lange benötigten Kraftstoffinfrastruktur?

Mit der Energiewende zerstört die Bundesregierung Bewährtes, um Platz für Illusionen zu schaffen. Dabei opfert sie zwei wertvolle Güter: unsere Umwelt und unseren Wohlstand.

Die sogenannte Mobilitätswende der Bundesregierung ist konzeptlos und unverantwortlich! ■

Herausgeber:

Ortsverband Böblingen/Sindelfingen der AfD

Anschrift:

Alternative für Deutschland Baden-Württemberg

Postfach 1246 · 71103 Magstadt

Email: az@afd-kreis-bb.de

Redaktion: Gesamtvorstand des Ortsverbandes.

Redaktionsleitung: Dr. Peter Vögele