

Subtrahieren fossiler Treibstoffe + hinzufügen von Elektro-Fahrzeugen = Katastrophe!

geschrieben von Chris Frey | 11. Oktober 2020

Man erinnere sich, dass die Reaktionen der Versorgungsunternehmen auf die Vorschrift des Bundesstaates, wonach bis 2030 60% und bis 2045 100% des Stromes aus erneuerbaren Energien stammen sollen, kürzlich Millionen schwitzender Kalifornier während einer zermürbenden Hitzewelle im Stich gelassen haben.

Jetzt stelle man sich vor, dass mehrere Zehntausend Elektrofahrzeuge (EVs) hinzukommen, um die ohnehin schon schwindenden Vorräte an zuverlässiger Energie noch weiter zu verknappen. Es wird nicht erklärt, wie man all diese Stromfresser in windstillen Nächten wieder aufladen kann.

Um die Realität zu überprüfen, sollten wir zunächst einmal anerkennen, dass etwa 80 Prozent der gesamten US-Energie (immer gemessen in BTUs) aus fossilen Quellen stammt, weitere 8,6 Prozent stammen aus der Kernenergie. Von dieser Gesamtenergiemenge in den USA tragen Sonne und Wind zusammen derzeit kaum mehr als drei Prozent bei, wobei die Sonne weniger als 0,1 Prozent beiträgt.

Selbst die besten Windkraft- und Sonnenlichtsysteme produzieren im Jahresdurchschnitt nur in 25 bis 30 Prozent der Zeit oder noch weniger Energie. Im Vergleich dazu haben konventionelle Erdgasanlagen eine sehr hohe Verfügbarkeit im Bereich von 80%-95%, oft sogar darüber.

Wind- und Solarenergie-Intervalle erfordern eine gleiche Menge an „Spinning-Reserve“-Leistung, die in der Regel meine Erdgas-Gasturbinen liefern, die ineffizient wie ein Auto im Stop-and-Go-Verkehr auf und ab gedrosselt werden müssen, um die Strommenge im Netz an den aktuellen Verbrauch anzupassen.

Jegliche überschüssige Energie, die produziert wird, muss entweder abgeworfen oder für Zeiten gespeichert werden, in denen sie nützlich ist – wie zum Beispiel nachts, wenn eine große Anzahl von EV-Eigentümern gleichzeitig ihre großen stromfressenden Batterien wieder aufladen möchte.

Es gibt noch ein weiteres großes Problem bei der Herstellung dieser Batterien.

China kontrolliert etwa 70% des weltweiten, für Batterien benötigten Lithiumvorrats und 83% der Anoden zu deren Herstellung. Und ein Lithiumprojekt, das um die Genehmigung für den Abbau des Materials in

einer Wüste Nevadas nachsucht, wird seit mehr als einem Jahrzehnt von Umweltgruppen wie dem *Center for Biological Diversity* daran gehindert.

Abgesehen von den begrenzten Kapazitäten und Unzuverlässigkeitsproblemen (und das sind große Probleme) – sollte diese „grüne Energie“ nicht trotzdem umweltfreundlich sein?

Sicherlich nicht, wenn man bedenkt, was in die Entwicklung dieser Systeme einfließt.

Wie mein Freund Mark Mills vom *Manhattan Institute* berichtete, wird für den Bau von Windturbinen und Solarpaneelen zur Stromerzeugung sowie von Batterien für Elektrofahrzeuge durchschnittlich mehr als die zehnfache Menge an Materialien benötigt, verglichen mit dem Bau gleichwertiger, mit Kohlenwasserstoffen arbeitende Systeme, um die gleiche Energiemenge zu liefern.

Man bedenke den massiven erforderlichen Materialbedarf, um eine einzelne 100-MW-Gasturbine von der Größe eines typischen Wohnhauses durch mindestens 20 Windturbinen zu ersetzen, von denen jede etwa so groß ist wie das Washington Monument und etwa 10 Quadratmeilen Land bedeckt.

Wind- und Solarenergie erfordern auch einen riesige Landverbrauch sowie ausgedehnte Übertragungsleitungen, um Strom von abgelegenen Standorten zu den Großstadtzentren mit hohem Strombedarf zu liefern. Diese Energietransfers über große Entfernungen führen auch noch zu erheblichen Übertragungsverlusten.

Die Windalternative würde etwa 30.000 Tonnen Eisenerz und 50.000 Tonnen Beton sowie 900 Tonnen nicht wiederverwertbarer Kunststoffe für die riesigen Rotorblätter verbrauchen.

Eine Solaranlage mit der gleichen Leistung – genug Strom, um etwa 75.000 Haushalte zu versorgen – würde noch einmal die Hälfte mehr Tonnage an Zement, Stahl und Glas benötigen.

Jetzt stelle man sich zusätzlich vor, ein Batteriespeichersystem im Versorgungsmaßstab für denselben 100-MW-Windpark, der mindestens 10.000 Tonnen Batterien der Tesla-Klasse umfasst, regelmäßig zu ersetzen.

Für ihre Herstellung sind jeweils mehr als 500.000 Pfund Material mit fossil betriebenen Geräten abzubauen, zu bewegen und zu verarbeiten. Das ist etwa 20 Mal mehr als die 25.000 Pfund Erdöl, die ein Verbrennungsmotor während der Lebensdauer eines Autos verbraucht.

Wenn man sich vorstellt, dass jede Meile, die ein Elektrofahrzeug fährt, etwa fünf Pfund Erde „verbraucht“, die durch fossil betriebene Geräte bewegt wird, während ein vergleichbares, mit Erdöl angetriebenes Fahrzeug nur etwa 0,2 Pfund Flüssigkeit pro Meile verbraucht, wenn es für den Transport eingesetzt wird und im Durchschnitt eine Lebensdauer von 1.000 Pfund hat, kann man die Größenordnung dieses Wahnsinns

ermessen.0

Auch hier ist für den Vergleich mit Kohlenwasserstoffen das Energie-Äquivalent von etwa 100 Barrel Öl erforderlich, um eine Menge von Speicherbatterien herzustellen, die ein einziges Barrel Öl-äquivalenter Energie speichern kann. Anders ausgedrückt, es werden etwa 60 Pfund Batterien benötigt, um die Energie zu speichern, die derjenigen in einem Pfund Kohlenwasserstoff entspricht.

Mark Mills erinnert uns daran, dass nach den derzeitigen Plänen bis 2050 die Menge an verbrauchten, nicht wiederverwertbaren Sonnenkollektoren die Tonnage aller heutigen globalen Kunststoffabfälle verdoppeln wird, zusammen mit über 3 Millionen Tonnen pro Jahr an nicht wiederverwertbaren Kunststoffen aus ihre Lebensdauer überschritten habenden Rotorblättern von Windturbinen.

Bis 2030 werden mehr als 10 Millionen Tonnen Batterien pro Jahr, einschließlich der darin enthaltenen Seltenerdelemente wie Dysprosium, zu Deponiemüll werden.

Eine Studie der Weltbank aus dem Jahr 2017 kommt zu dem Ergebnis: „Technologien, von denen angenommen wird, dass sie den Wandel zu sauberer Energie bewirken ... sind in ihrer Zusammensetzung tatsächlich wesentlich materialintensiver als die derzeitigen traditionellen, auf fossilen Brennstoffen basierenden Energieversorgungssysteme“.

Darüber hinaus wird das Verbot von Benzinfahrzeugen Kalifornien viel Geld kosten, das für Straßen und öffentliche Arbeiten benötigt wird, einschließlich des Hochgeschwindigkeitszuges des Bundesstaates ins Nichts. Der Bundesstaat kassiert derzeit jährlich etwa 8 Milliarden Dollar an Kraftstoffsteuern und 3 Milliarden Dollar an Einnahmen aus dem Handel.

Um bis zum Jahr 2035 zu 100% elektrisch zu fahren, wird massiv mehr Geld für Subventionen zur Bezahlung dieser Autos und ein enormes Fahrzeug-Ladungsnetz benötigt, um die nur 6,2% des Automarktes, der letztes Jahr durch EV-Verkäufe repräsentiert wurde, zu vergrößern.

Was schließlich Wind-, Solar- und Elektroautos betrifft, die entweder die „Kohlenstoff-Verschmutzung“ oder den Klimawandel beseitigen sollen, so darf man das nicht einen Augenblick lang glauben. Das einzige „Grüne“ an ihnen wird aus den Taschen der Steuerzahler-Subventionen und der gestiegenen Energiekosten der Verbraucher kommen.

This article originally appeared at Newsmax

Autor: *CFACT Advisor Larry Bell heads the graduate program in space architecture at the University of Houston. He founded and directs the Sasakawa International Center for Space Architecture. He is also the author of „Climate of Corruption: Politics and Power Behind the Global Warming Hoax.“*

Link:

<https://www.cfact.org/2020/10/04/subtracting-fossil-fuels-plus-adding-electric-cars-equals-disaster/>

Übersetzt von Chris Frey EIKE