

Viel Sonne braucht das Land

geschrieben von Admin | 18. August 2024

und die dazugehörenden PV-Anlagen, das zumindest sagt Sarah Müller, Geschäftsführerin Zolar (eine der führenden Firmen der PV-Branche) : Ab 2025 wird die Förderung für erneuerbare Energien schrittweise abgeschafft. Höchste Zeit! – Tagesspiegel Background

von Peter Würdig

Und das staunende Publikum erfährt: „...denn PV-Anlagen rentieren sich auch komplett ohne Förderung“. Ja, wenn das so ist, warum gibt es dann keine Firmen, die Solarstrom ganz preiswert anbieten ? Ich habe davon noch nichts gesehen.

Wir erfahren, die Bundesregierung hat eine Reform beschlossen, und diese bedeutet für die Solar-Welt: „Schon ab 2025 könnt es nicht mehr für jede eingespeiste Kilowattstunde Solarstrom in Deutschland eine Mindestvergütung geben. Spätestens mit dem Ende des Kohlestroms soll diese Art der Förderung ganz fallen.“ Wann das „Ende des Kohlestroms“ wirklich eintritt, weiß heute natürlich niemand, und warum das etwas mit der Subventionierung des Solarstroms zu tun hat, das bleibt rätselhaft. Immerhin sagt Frau Müller: „das ist gut so !“, denn sie glaubt wohl ernsthaft, dass Förderung für Solarmodule auch gar nicht mehr nötig sei, zumindest will sie uns das weiß machen. Dabei übersieht sie aber geflissentlich die versteckte Subventionierung von Solaranlagen, zumindest im Bereich von Wohn-Immobilien. Der Eigentümer (oder Mieter) einer Wohnung hat ja einen Vertrag mit seinem Stromanbieter und zahlt dafür Grundgebühr und Verbrauchsgebühr, das ist zumindest der Standardfall. Diese Verträge haben natürlich eine PV-Anlage nicht vorgesehen. Nun aber kommt es vor, wenn die Sonne gut steht, dass der Verbraucher zeitweilig weniger Strom abnimmt als vorgesehen oder sogar solchen in das Netz zurückspeist, wo man den gar nicht gebrauchen kann. Das bedeutet für den Versorger, dass er zu unplanbaren Zeiten seine Anlage drosseln muss, er verdient plötzlich kein Geld und darf seine Arbeiter nach Hause schicken. Allerdings, entlassen darf er die nicht, denn wenn die Sonne untergeht (das tut sie immer mal wieder) wird der Versorger gefordert und darf die Frau Müller (und die anderen Verbraucherinnen) fleißig mit Strom versorgen. Wer kommt für den Schaden auf, der durch die unplanbare Lieferung verursacht wird ? Die Nachbarn von Frau Müller, und alle anderen Verbraucher. Das ist also eine versteckte Subventionierung. Eine PV-Anlage ohne versteckte Subventionierung, also ein Haus, dass sich ganz autark (ohne Anbindung an das Netz) versorgt, sucht man in Deutschland vergebens. Die Belastung eines Netzes durch die wetterabhängig schwankende Versorgung durch EE-Strom ist ja auch der Grund, warum die ersten europäischen Länder die Kopplung mit dem deutschen System abgesagt haben, siehe dazu auch den Bericht von PI-News: Jetzt will man uns den Stecker ziehen! | PI-NEWS

Und vor allem Schweden hatte sich da klar zu geäußert: „Wir Schweden wollen nicht mehr für Deutschlands falsche Energiepolitik bezahlen“, Gescheiterte Stromverbindung – Wir Schweden wollen nicht mehr für Deutschlands falsche Energiepolitik bezahlen | Cicero Online Für die falsche Energiepolitik, auch die der PV-Anlagen in den Häusern, sollen also die Deutschen allein bezahlen.

Nun hat Frau Müller aber auch ganz richtig erkannt: „Milliarden für die EEG-Förderung Diesem begrenzten Nutzen der EEG-Förderung stehen gewaltige Kosten gegenüber.“ Die Gelder für die Betreiber der EE-Anlagen werden nicht vom Verbraucher, sondern aus dem Bundeshaushalt bezahlt, also vom Steuerzahler, so kann man die wahren Kosten besser verschleiern, und mit dem weiteren Ausbau der EE-Anlagen tut sich da ein immer größeres Loch auf. Die Kosten haben sich gegenüber den Ansätzen schon glatt verdoppelt, und die Bundesregierung ist im Moment ratlos.

Nun hat Frau Müller auch konkrete Vorschläge, z.B. „brauchen wir freie Preisfindung statt starrer Vergütungen.“ Das wäre die Abschaffung des EEG, dann können sich die Kunden endlich auch an negativen Preisen beteiligen, die ja jetzt immer häufiger auftreten, dafür werden sich die Betreiber der PV-Anlagen wohl nicht begeistern. Dann fordert Frau Müller auch „mehr Stromspeicher“, aber Speicher kosten ordentlich Geld, wenn man den Strom, den man nicht gebrauchen kann, in das Netz schieben kann, wird niemand Geld für „mehr Speicher“ ausgeben. Dann soll man den Verbrauch von Wärmepumpen „gezielt in die Sonnenstunden legen“, dabei hat Frau Müller wohl glatt übersehen, Wärmepumpen braucht man eigentlich im Winter, da gibt es nur sehr wenige oder (bei Schneefall) gar keine Sonnenstunden. Und dann kommt noch ein uralter Hut, wörtlich: „Insbesondere das so genannte bidirektionale Laden von E-Autos birgt enormes Potenzial.“ Die E-Autos, die schon schwer mit einer brauchbaren Reichweite zu kämpfen haben, sollen für die Speicher herhalten, die man bis heute nicht geschaffen hat, das wird kaum jemand ernsthaft mitmachen.

Ganz zum Schluss kommt dann der Ansatz einer richtigen Idee: „Für die nächsten Schritte der Energiewende brauchen wir weniger Förderung und mehr Markt.“ Ein bisschen weniger Planwirtschaft und ein bisschen mehr Markt, das wird nicht wirklich was bringen. Dann müsste man das EEG komplett abschaffen und zur Marktwirtschaft übergehen, dafür fehlt aber im Moment das kleinste bisschen von politischem Willen.

Nobelpreisträger John Clauser gut gelaunt im Interview, EIKE-Konferenz Wien 2024

geschrieben von AR Göhring | 18. August 2024

Nobelpreisträger Clauser im Interview, EIKE-Konferenz Wien 2024

Der Irrweg von Bidens Engagement für Batterie-EVs

geschrieben von Chris Frey | 18. August 2024

[Duggan Flanakin](#)

Zwei Monate nach Beginn seiner Präsidentschaft kündigte Joe Biden einen 2-Billionen-Dollar-Infrastrukturplan an, der 174 Milliarden Dollar an Zuschüssen, Subventionen und anderen Zahlungen enthielt, um die Amerikaner zum Umstieg auf Batterie-elektrische Fahrzeuge (BEVs) zu bewegen. Seit dieser ersten „Investition“ wurden weitere [Milliarden](#) und [Abermilliarden](#) in das zunehmend erfolglose Unterfangen gesteckt, um Autokäufer zum Umstieg zu bewegen oder zu überreden.

Diese enormen Ausgaben haben zusammen mit den COVID- und Kriegsgeldern die Staatsverschuldung so weit in die Höhe getrieben, dass 76 % der Einkommenssteuern allein für die Zahlung der [Zinsen](#) auf diese Schulden benötigt werden. Viele befürchten, dass die Wirtschaft des Landes aufgrund der verschwenderischen Ausgaben am Rande des [Zusammenbruchs](#) steht.

Der Fehler liegt in dem Konzept, dass die Regierung es am besten weiß. Nichts beweist diese Tautologie mehr als die Fülle von Alternativen zu BEVs – einschließlich einer Vielzahl von Wasserstoff betriebenen Motoren und eines neuen [selbst drehenden Motors](#) – die auf der Weltbühne entstehen. Keine davon wurde mit massiven Subventionen „gesegnet“, und keine würde ein stark subventioniertes landesweites Ladestationsnetz erfordern.

Es mag für einige überraschend sein, aber selbst die New York Times stellte 2021 die Weisheit von Bidens kühnem BEV-Sprung in Frage. Niraj Chokshi schrieb, dass die 174 Milliarden Dollar „möglicherweise nicht

ausreichen, um die meisten Amerikaner zu Elektrofahrzeugen zu bewegen“.

Chokshi bezweifelte, dass „staatliche Großzügigkeit“, die lediglich einen Teil der Kosten für ein BEV vom Käufer auf die Allgemeinheit verlagert, die Verbraucher von den Vorteilen von Elektrofahrzeugen überzeugen würde. Dass Biden dann auf kurzfristige Vorschriften für eine Technologie zurückgriff, die sich noch nicht bewährt hat, bestätigt nur Chokshis Beobachtung.

Chokshis Bericht machte deutlich, dass die 15.000 Dollar teure EV-Batterie und ihr ständiger Aufladebedarf die größten Hindernisse für die öffentliche Akzeptanz dessen bleiben würden, was damals als „einziger“ Weg in eine saubere Energiezukunft angesehen wurde. Von der Unterstützung anderer kohlenstoffarmer oder kohlenstofffreier Motorentechnologien war weder auf dem Capitol Hill noch in den Medien die Rede.

Doch heute ist klar, dass mehrere Unternehmen bereits an der Entwicklung von Alternativen zu einem Fahrzeug arbeiteten, das fast jeden Tag aufgeladen werden muss. Das mag für die Wohlhabenden, die in ihren Garagen und Haushalten zwei Ladeanschlüsse haben, bequem genug sein, ist aber für alle anderen ziemlich schwierig und zeitraubend.

In einem kürzlich erschienenen [Artikel](#) wurde darauf hingewiesen, dass das Unternehmen Stellantis 6 Milliarden Dollar in den Bau einer Generation von Motoren investiert, die mit Benzin oder brasilianischem Ethanol betrieben werden können, kombiniert mit Plug-in-Hybridtechnologie. Kohler Engines hat letztes Jahr einen KDH-Wasserstoff-Verbrennungsmotor vorgestellt, und auch BMW, Toyota, Triton EV, Hyundai und viele andere Autohersteller bauen wasserstoffbetriebene Verbrennungsmotoren.

Trotz des staatlichen Drängens auf eine „Einheitslösung“ für das vermeintliche Problem der Kohlendioxidemissionen gingen diese und andere Autohersteller aus Gründen, die sie vielleicht für sich behalten, mit nicht subventionierten Alternativen voran. Hat man in diesen Unternehmen „gewusst“, dass sich BEVs niemals allgemein durchsetzen würden?

Erst diese Woche wurde in einem neuen [Bericht](#) ein Flüssigstickstoffmotor vorgestellt, der auf Forschungsergebnissen der Universität Washington aus den 1990er Jahren beruht und selbst mit einem 100-Gallonen-Stickstofftank billiger und leichter als das BEV ist. Der Betrieb ähnelt dem eines dampfbetriebenen Motors und erzeugt keine Schadstoffe. Das Auftanken an bestehenden Benzin- und Dieseltankstellen dauert nur ein paar Minuten.

Der Prototyp des Flüssigstickstoffmotors ist noch lange nicht autobahntauglich, aber wie andere Alternativen zu netzabhängigen Plug-Ins wurde er im Bundeshaushalt als mögliche Lösung ignoriert. Und wie alle anderen alternativen Motoren ist er nicht auf einen von China kontrollierten Lithiummarkt angewiesen.

Die „Weisheit“ aus Washington bestand lange Zeit darin, eine rein elektrische Fahrzeugflotte zu schaffen, die vollständig von einem Stromnetz abhängig ist, das heute am Rande des Zusammenbruchs steht, da Grundlastkraftwerke zu Gunsten von intermittierender Wind- und Solarstromerzeugung abgeschaltet werden. Eine im Jahr 2021 veröffentlichte [Studie](#) des Oak Ridge National Laboratory machte jedoch deutlich, dass mehrere Wege zu sauberer verbrennenden Fahrzeugen ein weitaus besserer Ansatz sind.

Der ORNL-Wissenschaftler David Cullen erklärte: „Wasserstoff-Brennstoffzellen sind ideal für die Lkw-Branche, weil die Betankungszeit und die Reichweite mit denen von benzinbetriebenen (bzw. dieselbetriebenen) Lkw vergleichbar und die Fahrtrouten vorhersehbar sind, was die Hürde für die Entwicklung einer Betankungs-Infrastruktur senkt.“ [Lesen: Jeder Truckstop in Amerika könnte problemlos wasserstoffbetankte Lkw aufnehmen].

Das ORNL stellte fest, dass Wasserstoff-Brennstoffzellen (oder jeder andere Wasserstoffmotor) eine höhere Energiemenge pro Masseneinheit enthalten als eine Lithiumbatterie oder Dieselkraftstoff. Mehr Energie bei geringerem Gewicht ist Gold wert für die Lkw-Branche, die ein Viertel des gesamten Kraftstoffverbrauchs in den USA verbraucht und dabei nur 10 % der gesamten Fahrzeugkilometer zurücklegt.

Wasserstoff wäre wahrscheinlich eine ebenso gute Wahl für andere Schwerlastfahrzeuge, einschließlich Schulbusse, aber die Biden-Regierung hat enorme Subventionen für BEV-Schulbusse bereitgestellt, oft mit weniger als zufriedenstellenden Ergebnissen (trotz glühender Befürwortung durch den Vizepräsidenten).

Der öffentliche Schulbezirk Montgomery County, Maryland, ist landesweit der größte [Käufer](#) von elektrischen Schulbussen. Bis Dezember 2023 wurden 326 Busse für 168 Millionen Dollar bestellt, geliefert oder in Betrieb genommen. Das Office of Inspector General des Bezirks berichtet jedoch, dass der überstürzte Umstieg auf BEV-Busse „zu verschwenderischen Ausgaben in Millionenhöhe“ geführt hat, die zum Teil durch verspätete Lieferungen und Wartungsprobleme verursacht wurden.

Von Februar 2022 bis März 2024 fielen diese BEV-Busse 280 Mal aus, wobei die Reparaturen durchschnittlich 13 Tage dauerten. Im vergangenen Oktober sah sich die Schulbehörde gezwungen, 90 Dieselmotoren zu kaufen, um die Ausfälle der BEV-Busse auszugleichen.

Landesweit fahren über 90 % der mehr als 21 Millionen Schüler in Dieselmotoren, die meisten anderen sind auf Propanbusse angewiesen. Weniger als 1 % der Kinder fahren heute mit BEV-Bussen, und viele der 12.000 „zugesagten“ BEV-Busse sind noch nicht in Betrieb. Trotz milliardenschwerer staatlicher Zuschüsse könnten wasserstoffbetriebene Busse wahrscheinlich viel schneller geliefert werden, sind in der Anschaffung wahrscheinlich billiger und könnten im täglichen Betrieb

viel zuverlässiger sein.

Zwei Drittel der „zugesagten“ BEV-Busse wurden durch das EPA-Programm für saubere Schulbusse finanziert, das im Jahr 2022 mehr als 900 Millionen Dollar für fast 2.300 Busse in 365 Schulbezirken bewilligte. Im darauffolgenden Jahr gab die EPA eine weitere Milliarde Dollar für weitere 2.700 BEV-Busse in 270 Schulbezirken aus, und in einer dritten Runde wurden weitere 900 Millionen Dollar für 3.177 BEV-Busse in 500 Bezirken bereitgestellt.

Der Abschiedsschlag der Biden-Regierung umfasst eine weitere Runde der Finanzierung des Programms für saubere Schulbusse zusammen mit dem neuen EPA-Zuschussprogramm für saubere schwere Nutzfahrzeuge, das sich an Müllwagen, Kipper, Kübelwagen, Nutzfahrzeuge und andere Kastenwagen richtet. Schulbusse erhalten die größten Zuschüsse aus diesem 1-Milliarden-Dollar-Paket. Biden hat zwar im Nachhinein ein paar Milliarden für Wasserstoffhersteller [bereitgestellt](#), aber nur wenig, wenn überhaupt, für die Förderung von Wasserstoffmotoren.

Hat die US-Regierung überhaupt die Kosten und die Leistung der verschiedenen emissionsarmen und emissionsfreien Motoren genau untersucht, die bereits auf dem Markt oder in der Erprobung sind? Haben Beamte der Regierung sich mit Autoherstellern in aller Welt beraten, um zu erfahren, warum sie nicht-BEV-Motoren entwickeln?

Oder gibt es einen anderen Grund dafür, dass die Biden-Regierung, für die Vizepräsident Harris ein wichtiger Fürsprecher für den batterieelektrischen Schulbus war, alles auf eine Technologie setzt, die so stark von China kontrolliert wird?

This article originally appeared at [Real Clear Energy](#)

Link:

<https://www.cfact.org/2024/08/13/the-true-cost-of-bidens-bet-on-bevs/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Kernkraftwerk Grafenrheinfeld – Das Sprengen von Kühltürmen geht weiter – auf dem Weg in das Zeitalter der

Stromarmut

geschrieben von Admin | 18. August 2024

Von Holger Douglas

In Schutt und Asche lassen die Grünen legen, was Deutschland mit sicherer Energie versorgt hat. Mit der Sprengung der Kühltürme des KKW Grafenrheinfeld soll ein sichtbares Zeichen für den Rückbau gesetzt werden – der Weg in das Zeitalter der Stromarmut und des sündhaft teuren Luxusgutes „Strom“ geht weiter.

Das muntere Kühlturm-Sprengen geht weiter: An letzten Freitag, dem 16.8.24 sind die Kühltürme des Kernkraftwerks Grafenrheinfeld bei Schweinfurt gesprengt worden. Die Sprengung fand am Abend um 18:30 Uhr statt. Sprengladungen verwandeln binnen Sekunden die beiden Kühltürme des Kraftwerks in eine voluminöse Schuttmasse. Sie werden gut zehn Jahre vor dem eigentlich geplanten Zeitpunkt abgebrochen. Auf vielfachen „Wunsch“ – so die Presseabteilung von PreussenElektra – werden sie schon jetzt zerstört. Ohne auf TE-Nachfrage zu präzisieren, wer diesen Wunsch geäußert hat.

Das Kernkraftwerk Grafenrheinfeld war während seiner Betriebszeit ein bedeutender Stromerzeuger und gehörte mit einer Leistung von 1345 MW zu den leistungsstärksten Kraftwerken in Deutschland. Der Druckwasserreaktor wurde 1981 in Betrieb genommen. Das Kraftwerk hatte im Laufe seines Betriebes etwa 333 Milliarden Kilowattstunden (kWh) Strom erzeugt, eine Menge, die dem Jahresverbrauch von 15 Millionen Haushalten entsprach. Es war ein bedeutender Stromerzeuger in Bayern, für seine hohe Betriebssicherheit und Effizienz bekannt.

Doch das spielt keine Rolle mehr, wenn es gilt, verbrannte Erde zu hinterlassen. Das Kernkraftwerk war das erste von acht Kernkraftwerken, die nach dem Beschluss des Atomausstiegs von 2011 abgeschaltet wurden. Mit der Sprengung soll ein sichtbares Zeichen für den Rückbau des Kernkraftwerks gesetzt werden, so schreibt Betreiber PreussenElektra. Für die Bayern eher Symbol für den Einstieg in das Zeitalter der Stromarmut und des sündhaft teuren Luxusgutes „Strom“.

Sichtbar wird das Symbol durch drastisch erhöhte Strompreise und Stromarmut mit künftigen regionalen Abschaltungen. Oder wie das die ehemalige grüne Abgeordnete Kotting-Uhl den AfD-Bundestagsabgeordneten zugerufen hat: „Allein Ihre Unfähigkeit, sich unter Energieversorgung etwas anderes als Grundlast vorzustellen, das ist so von gestern wie Sie selbst. Die Zukunft wird flexibler sein, spannender, ja, auch anspruchsvoller: nicht mehr nachfrage-, sondern angebotsorientiert.“ Strom also dann, wenn der Wind weht und die Sonne scheint – auch in Bayern.

Die grünen Energiewender hinterlassen verbrannte Erde. Sie träumen davon, etwas Endgültiges geschaffen zu haben und Sabotage am Industriestandort Deutschland betrieben zu haben.

Immerhin macht PreussenElektra die Sprengung in aller Öffentlichkeit. Im Gegensatz dazu wurden die Kühltürme des Kernkraftwerks Philippsburg in Baden-Württemberg heimlich morgens früh um sechs Uhr gesprengt. Um 6.05 Uhr zündeten Sprengladungen und warfen einen Blick darauf, wie geradezu dramatisch es ist, was die Grünen in Baden-Württemberg angerichtet haben.

Mit Begeisterung hat Ministerpräsident Kretschmann (Grüne) die Kernkraftwerke stilllegen lassen. Unmittelbar nach seiner Machtübernahme besetzten seine Truppen übrigens die entscheidenden Positionen im Kernkraftwerk Philippsburg, damit die Abschaltung nicht torpediert wird. Jetzt ist das einstige Stromexportland Baden-Württemberg darauf angewiesen, dass Nachbar Frankreich Strom liefert – und auch künftig kann. Das steht sehr in Frage, hört man französischen konservativen Kreisen zu.

So werden hierzulande sichere und voll funktionsfähige Kraftwerke verschrottet, die – hervorragend gewartet – noch lange Jahre ihren Dienst tun und preiswert Strom erzeugen könnten. Die Verbraucher sind die Dummen. Die müssen bekanntlich nach der EEG-Konstruktion die Differenz zwischen den festen, üppigen und garantierten Summen für die Wind- und Solaranlagenbetreiber sowie den schwankenden Marktpreisen bezahlen. Die Betreiber erhalten diese festgelegte Summen unabhängig davon, ob ihren Strom jemand benötigt oder nicht. Ansonsten käme kein vernünftiger Mensch auf die Idee, mit teurem und wackeligem Windradstrom Geld verdienen zu wollen.

In Schutt und Asche lassen die Grünen in trauter Kooperation mit CDU/CSU und SPD versinken, was Deutschland mit lebenswichtiger Energie versorgt hat. Es sind ungeheure Werte, die sie zerstören: Allein die Baukosten der 17 Kernkraftwerke, die in Deutschland in Betrieb waren, wurden auf insgesamt 60 bis 70 Milliarden Euro geschätzt. Die deutschen Kernkraftwerke haben über Jahrzehnte hinweg mehrere Billionen Kilowattstunden Strom erzeugt, und damit einen erheblichen Nutzen gestiftet. Der direkte wirtschaftliche Nutzen durch die Vermeidung von Importen fossiler Brennstoffe und durch die Erzeugung von Strom würde sich in weiteren Dutzenden Milliarden Euro bewegen.

Totengräber Kretschmann verfällt in Panik und fordert jetzt, die Stromleitungen, die von Nord nach Süd gezogen werden sollen, oberirdisch als Hochspannungsleitungen zu bauen. Die sollen eigentlich unterirdisch verlaufen. Nur haben Kretschmann und Co jetzt festgestellt, dass dies ein irrsinnig teures Unterfangen ist. Milliarden mehr oder weniger spielen bei ihm und seinen Energiewendern üblicherweise keine Rolle, aber die Zeit drängt. Überlandleitungen sind schneller gebaut, als einen Graben quer durch Deutschland zu buddeln.

Bisher können sie noch erzählen, wenn erst die 14.000 Kilometer „Stromautobahnen“ von Nord nach Süd fertig seien, dann wäre auch ein Kernproblem der Energiewende gelöst. Dann könne „Windstrom“ von Nord nach Süd geleitet werden und auch in Bayern und Baden-Württemberg wäre Strom vorhanden.

Nur: Wer bringt Kretschmann & Co bei, dass auch die schönsten Leitungen nichts nutzen, wenn kein Strom eingespeist werden kann, etwa, weil keiner da ist. Könnte ja passieren. Wie derzeit wieder. An den Küsten und auf See herrscht seit langem Flaute, kaum Wind, kaum Strom von den vielen teuren Windrädern, wie täglich im TE-Energiewende-Wetterbericht zu hören ist. Dass die Leitungen den Strom speichern, hat bisher nur Baerbock zu behaupten gewagt, ohne dass sie vom ÖRR in der Luft zerrissen wurde.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE hier

Was hat Kaliforniens Krieg gegen fossile Brennstoffe tatsächlich bewirkt?

geschrieben von Andreas Demmig | 18. August 2024

Nick Pope, Mitwirkender, 07. Januar 2024, Daily Caller News Foundation.

Kalifornien ist energisch gegen die fossile Brennstoffindustrie vorgegangen, doch diese Bemühungen scheinen keinen großen Einfluss auf den Klimawandel gehabt zu haben und erwiesen sich als schädlich für die Wirtschaft des Staates.